



Magnus Rassy, vd Hallberg-Rassy:

”Frun är vår värsta konkurrent”

Mistral 33, Misil, Monsun 31 och Rasmus 35 är några av klassikerna. Andra är HR 26, 29, 31, 34 och så vidare ända upp till 62 fot. Vi är på Hallberg-Rassys varv på Orust, i Ellös, ett av världens mest välrenommerade båtvarv för segelbåtar.

TEXT OCH FOTO JOHAN ANDREASSON

Få platser i världen har en så gedigen och tung båtbyggartradition som Orust på västkusten. Här finns flera berömda båtvarv som tillverkar segelbåtar eller motorbåtar – som exempelvis Malö, Najad, Nord West och Hallberg-Rassy. Varven har blivit kända över hela världen för sitt fina hantverk och sina välbyggda båtar.

Störst och mest känt av dem alla är Hallberg-Rassy.

– Internationellt är vi ledande men vi har naturligtvis lokala konkurrenter på olika marknader. Faktum är att frun är vår värsta konkurrent. Det kan stå mellan ett hus på Rivieran eller en båt, säger Magnus Rassy som är vd på Hallberg-Rassy.

Varvet uppger att det idag finns totalt 8 600 Hallberg-Rassy-båtar. Båtar som tillverkats på Orust ända sedan starten på 1960-talet. De allra flesta seglar fortfarande omkring i våra vatten, många på de stora världshaven. Det är framför allt inom segmentet långfärdsbåtar som Hallberg-Rassy gjort sig ett namn.

Började i Tyskland

Historien om Hallberg-Rassy börjar egentligen i södra Tyskland, i Bayern på 1930-talet. Christoph Rassy växer upp vid en sjö som heter Starnberger See och här blir han tidigt intresserad av båtar. I unga år bygger han båtmodeller och till och med sina egna båtar. Han blir lärling hos ett träbåtvarv i Sydtykland men snart skulle längtan efter både större vatten och båtar bli alltför stor. Sverige – som har både långa kuster och en vacker natur – borde bygga fina båtar, tänkte Christoph. Med ”två tomma händer” och en cykel kom sedan unge Christoph till Nötesund på Orust i början av 1960-talet. Resten är båt historia.

Hallberg-Rassy har totalt byggt cirka 8 600 båtar, först i Kungsviken, sedan här i Ellös. Flera av båtarna har blivit kända klassiker, som Monsun 31, Mistral och HR 34:an.



En historia om ett varv där stolta båtbyggartraditioner tillsammans med Rassys fokus på att bygga välbyggda långfärdsbåtar har fört upp Orustvarvet till en tätposition i världen inom segmentet långfärdssegelbåtar.

– Att det skulle bli så här kunde jag naturligtvis inte drömma om. Hade jag vetat vad jag gav mig in på skulle jag nog aldrig ha vågat, säger Christoph Rassy när han förtöjer sin 62-fotare *Bamsen* vid båtplatsen i varvets hamn efter en tur på fjorden.

Sedan några år tillbaka har Christoph dragit sig tillbaka och lämnat över rodet till sin son Magnus som mer eller mindre arbetat i företaget sedan barnsben. Men generationsskiftet kommer inte att leda till någon dramatisk riktning för varvet, berättar Magnus. Hallberg-Rassy kommer självfallet att fortsätta med det som de gör bäst: att bygga gedigna långfärdsbåtar som seglar bra och som har hög komfort.

– Våra båtar är aldrig riktigt toppmoderna men de blir heller aldrig omoderna, säger Magnus Rassy och sneglar på ett svartvitt foto på väggen som föreställer en Rasmus, genombrottet för varvet.

Alltför stor, tyckte många om 35-fotaren Rasmus, när den kom ut på marknaden 1967. Och kunde man verkligen ha en vindruta på en båt? Det hade ju ingen annan haft förut, var det många som tänkte.

Men båten, som ritades av en av den tidens ledande designer, Olle Enderlein, blev en succé. Den höga komforten med stora innerutrymmen och separat akterruff, rejäl motor och den skyddade sittbrunnen gjorde Rasmus till en försäljningsframgång. Totalt byggdes 768 båtar fram till 1978 när båten togs ur produktion.



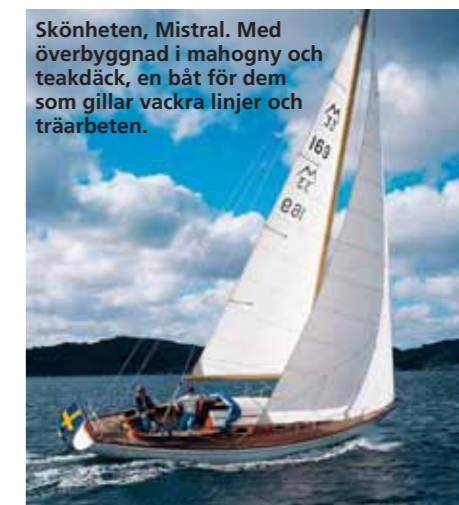
Magnus Rassy, vd Hallberg-Rassy.

– Den var till och med för stor för att komma ut genom porten visade det sig när den första båten var klar för sjösättning. Vi var tvungna att gräva en grop för att den skulle komma ut, skrattar Magnus.

Monsunen den mest sålda

Varvets storsäljare genom åren är dock Monsun 31:an som under åren 1974–1982 byggdes i cirka 900 exemplar, även den formad av Olle Enderleins känsliga penna.

Klassikern är fortfarande – 40 år efter att första exemplaret kom – mycket efterfrågad med priser på uppemot en halv miljon för ett trettio år gammalt exem-



Skönheten, Mistral. Med överbyggnad i mahogny och teakdäck, en båt för dem som gillar vackra linjer och träarbeten.

MISTRAL 33

Längd: 10,18 m
Bredd: 3,02 m
Byggs: 1966–1975 i 216 ex
Konstruktör: Olle Enderlein
Begagnatpris: Ca 250 000 kr



På Orust finns starka hantverkstraditioner och många av båtbyggarna i fabriken i Ellös kommer från ön.



Även om produktionen blivit högteknologisk med många avancerade datorstyrda maskiner är hantverket fortfarande mycket viktigt. Slutjusteringen görs för hand och passas in av hantverkarna.

plar. Valseglande – speciellt i lite friskare vindar – stabil och trygg och inte minst vackra linjer är något som utmärker Monsunen. *Golden Lady* är ett av de mest kända exemplaren som numera står på ett museum i skånska Råå. Det var i den här båten som den kände världsseglaren Kurt Björklund seglade tre och ett halvt varv runt jorden.

Konkurrenter

Hallberg och Rassy har faktiskt aldrig samarbetat, de har snarare varit konkurrenter. Det började med att Christoph Rassy tog över Harry Hallbergs lokaler i Kungsviken i mitten av 1960-talet. Den legendariske båtkonstruktören Harry

Hallberg hade vuxit ur sina lokaler och skulle flytta sin verksamhet till Ellös. Christoph Rassy satsade i takt med framgångarna med sina båtmodeller och sökte så småningom nya och större lokaler. Återigen var Harry Hallbergs lokaler lediga. Men den här gången tog Christoph Rassy över hela verksamheten i Ellös, med kända och framgångsrika båtmodeller som Mistral, P 28, Mistress och lilla gula Misil I. Namnet Hallberg-Rassy var nu fött. Idag är båtbyggaren i Ellös en storindustri. Cirka 175 båtar i storleksordningen 31 till 62 fot byggs varje år och produktionstiden för varje båt är från en och en halv månad till sex månader för

de största. Dagens storsäljare är 342:an som tillverkas i ett sjuttioal exemplar årligen men i pengar räknat är försäljningen av 54-fotaren likvärdig, vars prislapp ligger på runt tio miljoner kronor. Samtliga av dagens båtar i Hallberg-Rassy's modellprogram har ritats av argentinaren Germán Frers som även har ritat båtar till America's Cup och Volvo Ocean Race.

Högteknologi och hantverk

Magnus Rassy beskriver produktionen som en blandning av högteknologisk tillverkning och traditionellt hantverk. En del av det som tidigare gjordes för hand görs idag med hjälp av avancerade



Varvets största, HR 62, i kranen. Hallberg-Rassy bygger idag segelbåtar från 31 ända upp till 62 fot. Det finns dock en marknad för ännu större men varvet är idag inte dimensionerat för det.

maskiner, som CNC-fräsen, en datorstyrd träbearbetningsmaskin som skär ut delar med en hög precision. Men sista handen läggs av hantverkarna, som passar in och slipar till varenda liten trädetalj för perfekt passning.

– Tack vare tekniken kan vi bygga lite smartare idag. Vi behöver ju till exempel inte ha samma tjocklek i skrovet överallt på båten, säger Magnus Rassy.

Förr tog man i lite ”för-säkerhets-skull”. Men båten blev onödigt tung vilket gick ut över seglingsförmågan.

Mellan 1,3 och 20 miljoner

Med priser på mellan 1,3 och 20 miljoner är det naturligtvis främst bara män-

niskor med en hel del pengar som kan köpa en splitter ny Hallberg-Rassy. Men alla kunder är inte förmögna, berättar Magnus Rassy. Målmedvetna entusiaster som sparat till sin drömbåt i nästan ett helt liv finns också.

– Vi hade en kund som kom hit i en skruddig 30 år gammal Volvo och hämtade ut sin nya båt. Han hade jobbat som sophämtare och hade målmedvetet sparat till sin båt, säger han.

Alla köpare är inte heller i övre medelåldern eller på väg att bli pensionerade även om just den gruppen fortfarande är stor. Det har gått ner i åldrarna, i takt med att allt fler blivit rika under de senaste årens högkonjunktur, det är inte

ovanligt med köpare under 40 år. Tyskland och övriga Europa är stora marknader men Sverige står för en inte alls blygsam andel, 10–15 procent av försäljningen gör att den största enskilda marknaden i världen faktiskt är den inhemska.

Större och större

Sedan 35-fotaren Rasmus med nöd och näppe kunde rulla ut genom porten har varvets prestigebåtar bara blivit större och större och utrustningslistan längre. I mitten av 1970-talet kom sedan den ketchriggade 41:an som också blev trendsättare med en ordentlig genomgång från salongen till akterruffen. **PB**



Misil II var en av modellerna som Rassy tog över av Harry Hallberg. Liten och stabil familjebåt, perfekt som instegsbåt eller för den lilla familjen som vill ha ett enkelt och tryggt bätliv.



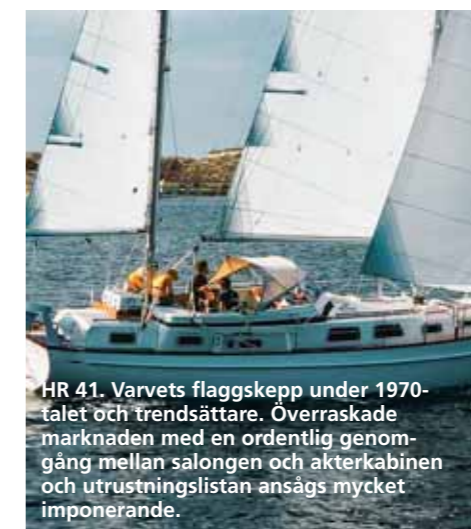
HR 94 Kutter är en motorseglare som avviker lite från de övriga med ett utseende som påminner om en traditionell fiskebåt.



Monsun 31, bästsäljaren. Varvets storsäljare som tillverkats i cirka 900 exemplar. En långseglare utan krusiduller. Har aldrig varit modern men är fortfarande attraktiv.



Rasmus 35. Stabil motorseglare och varvets genombrott. Nydånande när den kom, med vindruta, rejäl motor, stor bränsletank och stora innerutrymmen.



HR 41. Varvets flaggskepp under 1970-talet och trendsättare. Överraskade marknaden med en ordentlig genomgång mellan salongen och akterkabinen och utrustningslistan ansågs mycket imponerande.



Dagens flaggskepp i Hallberg-Rassy-flottan. Båten har fått flera internationella utmärkelser.

MISIL II
Längd: 7,35 m
Bredd: 2,30 m
Byggs: 1972–1977 i 596 ex
Konstruktör: Olle Enderlein
Begagnatpris: Ca 50 000 kr

HR 94 KUTTER
Längd: 9,40 m
Bredd: 3,25 m
Byggs: 1981–1994 i 195 ex
Konstruktör: Olle Enderlein/Christoph Rassy
Begagnatpris: Ca 700 000 kr

MONSUN 31
Längd: 9,36 m
Bredd: 2,87 m
Byggs: 1974–1982 i 904 ex
Konstruktör: Olle Enderlein
Begagnatpris: Ca 350 000 kr

RASMUS 35
Längd: 10,50 m
Bredd: 3,05 m
Byggs: 1967–1978 i 760 ex, de två första helt i mahogny
Konstruktör: Olle Enderlein
Begagnatpris: Ca 500 000 kr

HR 41
Längd: 12,50 m
Bredd: 3,60 m
Byggs: 1975–1981 i 105 ex
Konstruktör: Olle Enderlein
Begagnatpris: Stora prisskillnader beroende på skick

HR 62
Längd: 18,88 m
Bredd: 5,15 m
Konstruktör: Germán Frers
Nypris: I grundförande, ca 17 miljoner kr



Utrustningen ansågs på den tiden som överdådig och spektakulär, med exempelvis rullföck, varmvatten, dusch och separata toaletter.

På 1980-talet växte båtarna ytterligare, i början av decenniet kom HR 42 och HR 49 och på 1990-talet började varvet att bygga en 53-fotare.

Dagens flaggskepp heter HR 62, ett lyxskepp som mäter inte mindre än 18,88 meter och som med ”normal” utrustning kostar nästan 20 miljoner svenska kronor.

Kundkretsen blir självfallet mindre när man kommer upp i dessa nivåer men efterfrågan är stark. Och det finns en efterfrågan på ännu större modeller.

– Marknaden för ännu större båtar finns, absolut, men vi har inte kapacitet för detta nu. Hamnen och portarna är inte dimensionerade för större båtar, säger han och pekar på sjösättningsanordningen i hamnen. Men kanske en vacker dag ...

Mer och mer elektronik, förstås, men båtarna börjar allt mer likna hemmet när det gäller bekvämlighet, med flera toaletter, tvättmaskin och torktumlare. Handlingsutrymmet för den påhittige blir naturligtvis desto större ju fler fot man har att förfoga över.

Vissa saker, som skottens placering, är naturligtvis inte förhandlingsbart men planlösningen på exempelvis en HR 62 kan påverkas stort. Vissa väljer ett väl fungerande kontor i båten, andra vill kanske utnyttja utrymmet för en särskild tvättstuga.

Trots att båtarna blivit större har de blivit relativt lätta att hantera tack vare all ny teknik, hävdar Magnus. En modern 62-fotare kan med lätthet hanteras av två personer. Seglingen sköts med hjälp av elektriska vinschar. Det kallas för knappsegling och allt styrs från en liten kontrollpanel.

– Vi har bara tagit bort de jobbiga momenten. Det som blir kvar är själva seglingsupplevelsen, säger Magnus Rassy.

Christoph Rassy tillbaka från världsomsegling med sin 62:a

Christoph Rassy drog sig egentligen bara delvis tillbaka från sitt livsverk Hallberg-Rassy för några år sedan när han lämnade över vd-stolen till sin son. Istället flyttade han in i sin 62-fotare, *Bamsen* och seglade jorden runt.

– Åh, det var en snäll och behaglig segling. Vi seglade den varma vägen, säger Christoph Rassy och ser nöjd ut när vi träffar honom i hamnen i Ellös.

I somras kom han tillbaka efter cirka två år på världshaven. Med ett antal olika besättningar har Christoph deltagit i något som heter Blue Water Rallies. I någorlunda kontrollerade former har de deltagande båtarna seglat en given rutt, naturligtvis med en mycket stor frihet att avvika från den planerade färdvägen.

Seglingen började och slutade i Gibraltar. Till Kanarieöarna, över Atlanten, genom Panama och vidare ut genom Stilla havet, Australien och upp längs östkusten, Singapore, Thailand och sedan över Indiska oceanen för att så småningom gå genom Suez-

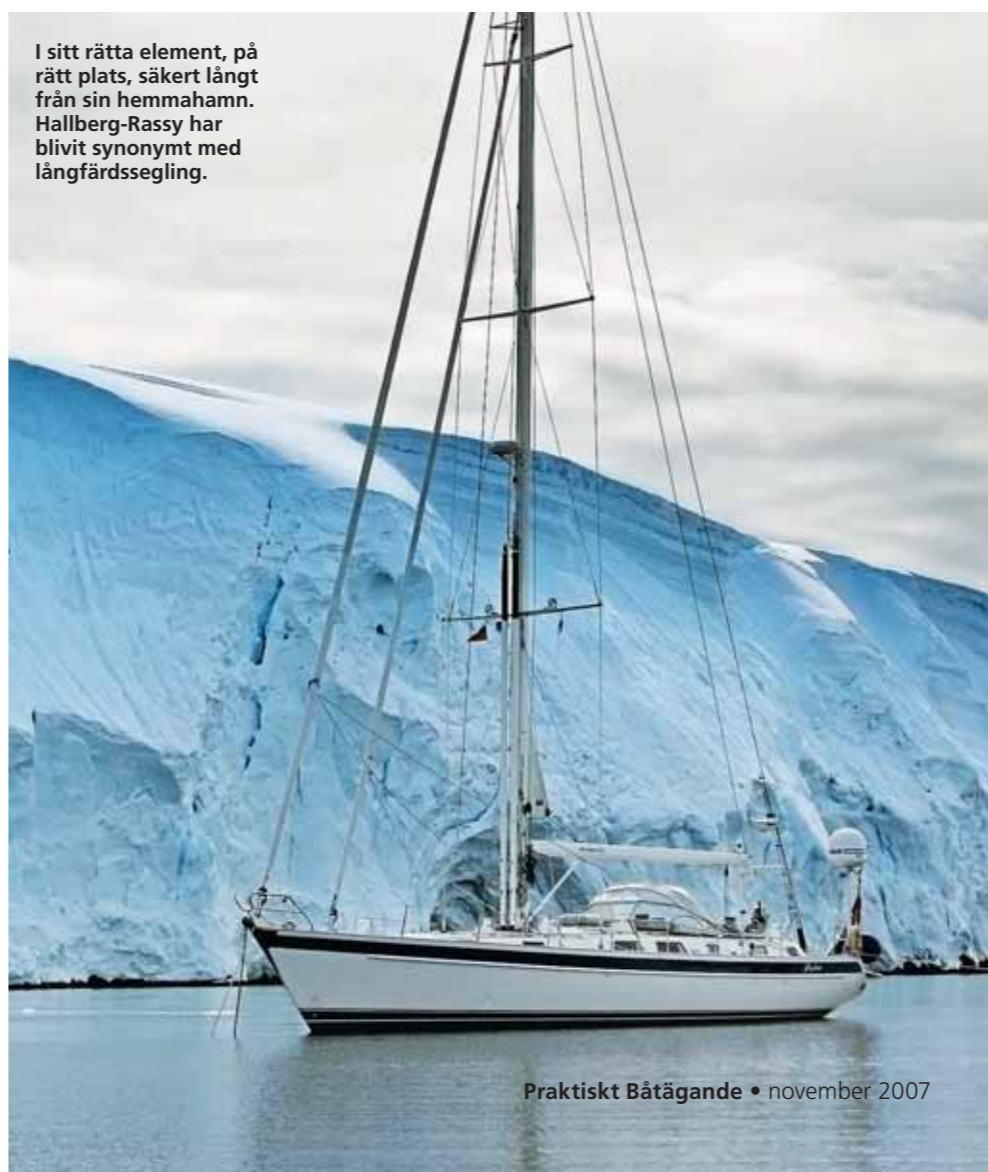


Grundaren Christoph Rassy, just hemkommen från en jorden-runt-segling i sin HR 62.

kanalen och in i Medelhavet via Kreta och till slut till Gibraltar igen.

– Seglingen över Indiska oceanen var det bästa. Otroligt behagligt med sköna och varma vindar och underbara stopp, säger Christoph.

I sitt rätta element, på rätt plats, säkert långt från sin hemmahamn. Hallberg-Rassy har blivit synonymt med långfärdssegling.



PB