

Taillé pour la haute mer

Hallberg-Rassy est connu pour le soin qu'il apporte à ses modèles plutôt que pour en changer à tout moment. Le chantier est en effet passé maître dans les petites améliorations distillées en permanence. Mais lorsque les Suédois décident de passer à une autre catégorie, alors on peut se dire qu'ils innovent vraiment. C'est le cas de l'Hallberg-Rassy 43 Mk II.

TEXTE: LORI SCHÜPBACH
PHOTOS: PETER SZAMER

Un test de bateau dans les baies suédoises est toujours quelque chose d'unique. Surtout parce que – contrairement à la Méditerranée ou aux conditions capricieuses qui règnent souvent chez nous – le vent y souffle presque toujours à 3 Beaufort ou plus, ce qui permet de mener des tests de bateaux dans des conditions relativement bonnes. Le chef du chantier Magnus Rassy, qui essaie toujours d'être là lorsque des tests sont effectués, préfère lorsque la météo est clémente. Non pas que le vent ou les vagues ne lui conviennent pas, mais pour la simple raison que «si tout le monde sait très bien

qu'un HR est à l'aise lorsqu'il y a beaucoup de vent, il faut montrer aux gens ce que nos bateaux peuvent faire dans les petits airs.»

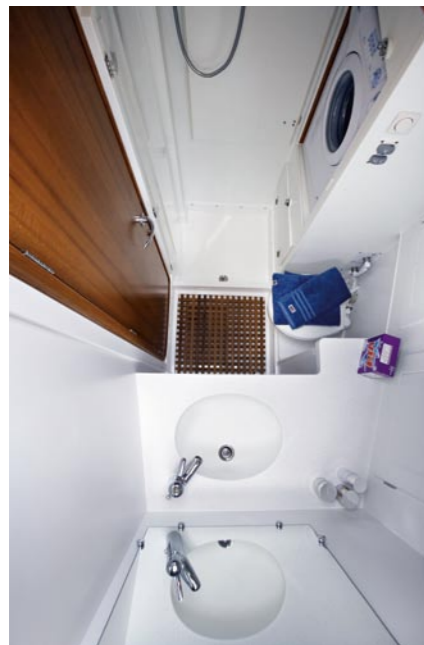
Un développement habile

Le nouveau HR 43 Mk II a été lancé l'été passé, six ans exactement après la première du HR 43 original, vendu à quelque 150 unités. Avant même de conduire le test, on a toutes les raisons de penser que la nouvelle version a intégré toute une série d'expériences passées, tant au niveau de la construction elle-même que des aménagements.

Ce qui frappe à première vue, ce sont les changements au niveau du gréement et du pont. Le nouveau gréement fait presque 50 cm de plus

que l'ancien et on est passé du gréement en tête à un gréement fractionné 9/10. Les trois paires de barres de flèche sont légèrement profilées et soutiennent le profil du mât. Cette même configuration a déjà été testée avec succès sur les modèles HR 37, 40, 48 et 54. La principale différence par rapport à l'«ancien» gréement: la grand-voile est désormais plus grande comparée à la voile avant, ce qui fait que déjà dans des conditions de vent modérées un foc fait tout aussi bien l'affaire qu'un génois. Le foc peut en outre être allongé lorsque le vent fraîchit, ce qui est un atout indéniable pour le louvoyage. Dans les petits airs, et surtout aux allures portantes, il est toutefois recommandé d'opter impérativement pour le gennaker, disponible en option.





Et puisque nous parlons des changements, il convient également de mentionner ceux apportés au plan de pont. Les plus évidents sont incontestablement les supports de winches en forme de marche, qui facilitent l'accès au cockpit central (voir photo tout à droite). Autre amélioration à signaler, l'ergonomie du cockpit et la taille des équipages qui s'y trouvent. On ne manquera pas de remarquer non plus le très esthétique revêtement teck des banquettes du cockpit, ou encore les capots de pont de la cabine arrière et de la toilette avant, très bien pensés. Globalement, on dira que le nouveau HR 43 Mk II donne une impression plus ronde et plus élégante que son prédécesseur.

Des propriétés véliques confirmées

La ligne de coque ainsi que la quille et le safran n'ont en revanche pas été modifiés sur le nouveau HR 43 Mk II. Dans le langage de l'informatique, on dirait: «never change a running system» – autrement dit: on ne change pas une configuration gagnante. Raison pour laquelle rien n'a été changé aux plans conçus par Germán Frers. La barre à roue fonctionne tout en douceur et avec précision grâce à la commande sur cardan progressive. La nouvelle répartition de la voilure entre la grand-voile et le foc est particulièrement réussie, puisque les propriétés de navigation au près (angle de virement) ont ainsi encore pu être améliorées (près de 90 degrés), le voilier taillant sa route dans les vagues avec autant d'élégance que de facilité. Toujours aussi étonnants (et réjouissants) la manière dont



Beaucoup de lumière sous le pont: le carré est très spacieux et peut être équipé de deux sièges individuels (photo) ou d'une banquette classique. La cabine arrière dispose, en série, de 3 couchettes (photo), mais peut aussi être aménagée avec une couchette double et un sofa. Le coin navigation est aussi spacieux que bien organisé.



les modèles HR se posent confortablement à la gîte lorsque le vent forcit.

Un intérieur spacieux

Dans la nouvelle configuration, la descente se présente avec des marches arrondies et des parties latérales bombées. Ces dernières confèrent davantage de confort, surtout à la gîte. A mentionner également plusieurs petits détails pratiques qui ont été améliorés.

Le design intérieur est resté le même: deux grandes cabines à l'avant et à l'arrière, chacune dotée d'une toilette. Dans le carré, à bâbord, on trouve une grande table et, en face, deux sièges individuels ou une banquette classique. On n'oubliera pas non plus le coin navigation aménagé juste à bâbord de la descente.



marina.ch
Le magazine nautique suisse

marina.ch

Ralligweg 10

3012 Berne

Tél: 031 301 00 31

marina@marina-online.ch

www.marina-online.ch

Service des abonnements

Tél: 031 300 63 43



Propriétés véliques: Magnus Rassy – le fils du fondateur – résume ainsi la situation: «Tout le monde sait que nos voiliers naviguent bien dans les conditions musclées.» En revanche, ce que l'on sait moins, c'est la manière dont ils se comportent dans les petits airs. Et de fait, l'équipe dirigée par Germán Frers est parvenue à donner à ces yachts relativement cos-tauds de bonnes propriétés véliques. Dans les petits airs déjà, le HR 43 Mk II montre en effet des valeurs étonnantes. Cela étant, il faut savoir qu'un HR est d'abord un voilier sûr, taillé pour toutes les conditions et qui offre un confort remarquable également pour les longues croisières.



Construction: Hallberg-Rassy est connu pour ses yachts solides. Il en va de même avec le nouveau 43 Mk II. La coque est stratifiée à la main; pour la partie au-dessus de la ligne de flottaison et le pont, le constructeur a utilisé un sandwich de mousse Divinycell. La quille en plomb est vissée avec 16 boulons en acier chromé. La coque et le pont sont stratifiés ensemble, de même que les parois des deux côtés.

Le design n'est pas moderne, mais plutôt de classique. Une esthétique qui plaît apparemment à beaucoup de marins, puisque cela fait des années que les HR sont considérés par beaucoup comme «le voilier de rêve».



Design: Outre le confort, Hallberg-Rassy est également synonyme d'esthétique dans le sens propre du terme, à savoir: ses voiliers «accrochent». On le voit sous le pont où de nombreux détails ont été améliorés et adaptés. Les étagères pour les livres, par exemple, sont aussi pratiques qu'esthétiques. Les mains courantes ont elles aussi été complètement revues.

D'autres modifications ont en outre été apportées à la cloison étanche plus profonde située entre le coin navigation, la cuisine et le carré; à mentionner également la surface de travail, plus grande, ou encore le frigo amélioré.

Sur le pont, on notera les hublots bien configurés, ainsi que le capot plus grand aménagé sur le rangement, ou encore l'accès aux coffres.



Motorisation: Le moteur diesel Volvo Penta, qui fournit 75 chevaux, est monté avec quatre amortisseurs sur un socle lourd, afin de réduire au minimum les vibrations et le bruit. La batterie du starter n'est quant à elle utilisée que par le moteur, les autres besoins en courant étant satisfaits par quatre autres batteries (total 12 V, 480 Ah).

HALLBERG-RASSY 43 Mk II

Design	Germán Frers
Chantier	Hallberg-Rassy (SWE)
Longueur h.-t.	13,57 m
Longueur flott.	11,75 m
Largeur	4,08 m
Tirant d'eau	2,00 m/Option 1,70 m
Poids	12,7 t
Lest	4,5 t
Surface des voiles au vent	
Avec foc	95,10 m ²
Eau	650 l
Diesel	395 l
Motorisation	Volvo Penta D2-75 55 kW (75 cv)
Catégorie EC	A
Prix de base	Euro 427'350.– sans TVA

Au départ du lac de Constance, prêt à naviguer, frais de transport compris.

Bootswerft Rolf Müller AG, 8574 Lengwil
Tél. 071 688 41 41, www.hallberg-rassy.ch

