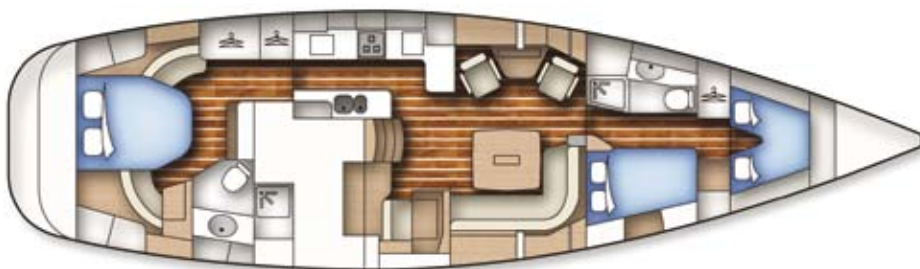


HALLBERG-RASSY 55

Le Suédois de luxe



QUAND ON BENEFICIE d'une marque aussi forte et aussi codifiée qu'Hallberg-Rassy, pas question de faire la révolution à chaque renouvellement de gamme. De fait, en découvrant le nouveau 55 du chantier suédois, le connaisseur reconnaît la ligne générale du Hallberg-Rassy 54, avec son cockpit central vitré sur l'avant, son rouf plat et son tableau arrière incliné. La filiation est réelle, mais les innovations nombreuses. Prenez ce tableau arrière : sur le 55, il bascule pour faciliter l'accès à la mer. Innovation également dans le cockpit, où la console de barre très high-tech permet de commander un accastillage largement motorisé. Le reste du cockpit est libre de toute manœuvre, la barre d'écoute étant montée sur le pont arrière, juste devant un panneau de pont flush. Partout, les déplacements sont sécurisés par un solide pavois en teck. Innovation aussi dans le gréement, où la grand-voile à enrouleur de mâât bénéficie de la technologie Fat Furl d'Elvström. Grâce à ses lattes verticales, elle permet de disposer d'une grand-voile efficace à la chute arrondie.



▲ Notez la chute arrondie de la grand-voile, rendue possible par les lattes verticales Elvström.

Innovation enfin sous le pont, où l'agrandissement des hublots de rouf et l'ajout de quatre grands hublots de coque (deux dans le carré et deux dans la cabine arrière) améliorent sensiblement la luminosité. Cette impression d'espace et de lumière est bonifiée par les vaigrages blancs qui font ressortir la qualité exceptionnelle de l'ébénisterie. De ce point de vue, il est clair que Hallberg-Rassy maintient des standards très élevés. La table à cartes, à tribord, est un modèle du genre. Fait désormais rarissime : elle est conçue pour accueillir des cartes dépliées. A tribord, la cuisine en coursive mène à une superbe cabine arrière dotée de pas moins de cinq hublots, dont un donnant sur l'arrière, et de trois panneaux ouvrants. Larges assises de part et d'autre de la couchette centrale, bureau, bibliothèque... cette suite royale a aussi sa salle de bains privative digne d'un palace avec grande douche séparée et robinetterie haut de gamme. Les standards sont ceux d'un grand yacht, même si le bateau est conçu pour être manœuvré et entretenu, dans la mesure du possible, par ses propriétaires. On le voit notamment dans la salle des machines. Elle permet d'accéder facilement au moteur, mais aussi au générateur et à tous les organes techniques. Sur l'avant, la coursive mène à une cabine double à couchette décalée, sur tribord, et à un grand cabinet de toilette placé à bâbord, tandis que la pointe avant peut être aménagée soit en cabine double, soit en soute habitable. A la manœuvre, on transpire peu, que ce soit pour envoyer les voiles ou pour embraquer le génois : tout est motorisé. Il faut cependant un peu de brise et de pression dans la voile d'avant pour que le système Lewmar « auto-tack », censé choquer et border tout seul, fonctionne correctement. En revanche, le voilier lui-même est généreusement toilé et efficace dans les petits airs, surtout si on dispose d'un code 0. La construction soignée en sandwich verre-PVC contribue à ses performances tout en améliorant l'isolation. Au final un sacré bateau, né pour la croisière bien sûr, mais aussi pour la vie à bord et capable d'emmener au bout du monde ses fortunés propriétaires. ■

Texte : F.-X. de Crécy. Photos : Bertel Kolthof/EVOTY.



Le cockpit central ménage le volume d'une superbe cabine arrière.



Carré avec vue sur mer par les grands hublots de coque.



Superbe salle des machines, qui donne accès à tous les organes techniques.

EN CHIFFRES...

Long. : 16,68 m. Long. flot. : 14,30 m. Largeur : 4,69 m. TE : 2,30 m. Dépl. : 26 300 kg. Lest : 9 750 kg. SV au près : 174 m². Génois : 47 m². GV : 127 m². Mat. : sand. verre/PVC. Arch. : German Frers. Const. : Hallberg-Rassy. Imp. : LJB Marine. Prix : à partir de 1 200 000 €.



193 cm de hauteur sous barrots, quel volume dans la cabine arrière!



On n'est pas vraiment convaincus par le système auto-tack de Lewmar.



La continuité du veinage est respectée dans les boiseries : ça, c'est le détail qui tue.



Toutes les manœuvres peuvent se faire d'une pression du doigt sur l'un des boutons de la console de barre.