Un chef-d'oeuvre de légèreté

Numéro de série 1 et il frise la perfection: Hallberg-Rassy ne connaît pas la demi-mesure. Le célèbre constructeur suédois est resté fidèle à ses principes pour son nouveau bateau-amiral. L'écho suscité par les premiers tests avec le «Hallberg-Rassy 64» est à la hauteur des attentes. Et les premières annonces de succès n'ont pas tardé: nominé pour le titre «European Yacht of the Year».

TEXTE: LORI SCHÜPBACH
PHOTOS: RUEDI HILBER

Magnus Rassy vient nous chercher en personne à l'aéroport: les tests de bateaux sont l'affaire du chef chez HR. Le trajet de Göteborg à Ellös, le siège de Hallberg-Rassy, dure une bonne heure. On parle d'abord de la météo – il fait beau et chaud depuis quelques jours – puis nous passons sans attendre au nouveau HR 64. L'évidence s'impose: Magnus Rassy est fier de «son» 64 et se réjouit de nous le présenter. Il estime particulièrement important qu'un voilier de près de 20 mètres soit également simple à naviguer. On le constatera un peu plus tard. Arrivés à Ellös – nous parcourons les derniers mètres d'une route portant le nom officiel «Hallberg-Rassyvägen» – nous trouvons le nouveau bateau-amiral de HR prêt au port. Sacs sous le pont et on largue les amarres. Malgré le fort vent de travers, je m'aperçois que le pare-battage que je tiens en main n'est absolument pas nécessaire. Magnus Rassy sort le bateau de sa place tout en douceur, une main sur le volant, l'autre sur les gaz. Et avec ses pieds, il actionne le propulseur d'étrave. Il sourit à mon air étonné. «Il me manque toujours une

main si le propulseur d'étrave est monté normalement sur la console de commande. C'est pourquoi nous avons installé deux boutons dans le plancher: avec le pied droit, la poussée va vers la droite et avec le pied gauche vers la gauche.» D'une simplicité enfantine… Le propulseur d'étrave ne devrait pas être le seul détail qui contribue au bien-être à bord.

Au millimètre près

Cela fait des années que les yachts HR sont dotés d'un cockpit central, d'un pare-brise et d'un puissant moteur, autrement dit plein cap sur le confort et la sécurité. Sans pour autant, bien sûr, renoncer à de belles capacités véliques. Rien n'a beaucoup changé depuis. A part que les voiliers actuels sont plus sportifs, plus polyvalents, encore plus sûrs et plus confortables. Cette évolution doit beaucoup à l'influence de l'Argentin Germán Frers. Ce remarquable constructeur naval collabore depuis 1988 avec Hallberg-Rassy et a marqué de sa patte les plans de la nouvelle génération de bateaux. Le nouveau HR 64 est également signé Frers, le chantier suédois se chargeant de lui donner la touche finale. «Un tel bateau est une lutte constante pour chaque millimètre, en particulier sous le pont. Evidemment, il y a a priori beaucoup de place, mais on veut toujours mettre encore plus», explique Magnus Rassy. «J'ai vu des voiliers de cette taille, où je ne pouvais pas me tenir debout dans la cuisine. Ça ne devrait pas être le cas!» Il n'y a donc pas de problèmes de ce type sur le HR 64: la hauteur sous barrots se situe entre 2,05 et 2,15 m.

Même topo concernant les tailles des couchettes. Magnus Rassy, qui connaît en principe chaque détail de ses yachts et qui est remarquablement bien informé, ne pouvait pas nous dire leurs dimensions précises, «mais elles doivent faire certainement au moins 2 mètres de long.» Mesure faite, la couchette arrière fait 2,05 x 1,70 m, et c'est la moins longue…

Mais pour Magnus Rassy, ce sont d'autres détails qui semblent importants sous le pont, par exemple les solides hublots intégrés dans la superstructure du pont, ouvrables vers l'avant ou vers l'arrière. Ou encore le câblage propre en ordre et bien dimensionné de toute l'installation électrique et électronique du bord. Ou aussi, pour changer un peu de domaine, les portes-linges éclairés et chauffés dans les toilettes.

Des manoeuvres presse-boutons

Nous avons progressé entretemps en direction du nord. Le vent est relativement frais, mais le pare-brise offre une bonne protection. Le HR 64 se pilote tout en finesse. La barre réagit à la moindre sollicitation, sans que l'on ne sente une pression quelconque. Par 18 noeuds de vent, nous filons à près de

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 62 56

10 noeuds. Ce yacht peut en principe être piloté par une seule personne. La voile presse-bouton. Toutes les drisses, les kickers, les écoutes, le pataras … tout peut être mis en place et réglé hydrauliquement. Mais Magnus Rassy de préciser: «Il y a un backup manuel pour chaque fonction actionnable via l'hydraulique.».

Un peu plus au nord de Bovallstrand, nous entrons dans une crique bien protégée pour y passer la nuit. Skagerrak semble être une merveilleuse zone de navigation. Y faire un reportage une fois serait génial! Il s'agit maintenant de manoeuvrer correctement pour mouiller. Mais ici aussi, on presse sur un bouton. Le guindeau peut être actionné aussi bien depuis le poste de pilotage que depuis la proue.

On le sait, on ne remarque de nombreux détails que lorsqu'on y regarde de plus près. Le HR 64 restera-t-il le plus grand modèle de la marque? Magnus Rassy sourit… «Nous avons toujours dit ça lorsque nous avons lancé un modèle plus grand. Pour le moment, nous sommes effectivement parvenus avec ce 64 pieds aux limites de notre infrastructure. Mais il y a des gens qui nous vendraient bien une grue plus grande…»

HALLBERG-RASSY 64

Chantier	Hallberg-Rassy AV, Ellös (SWE)
Design	Germán Frers
Longueur hors-tout	19,85 m
Longueur à la flottaison	17,53 m
Largeur	5,20 m
Tirant d'eau	2,5 mm
Poids	36 t
Lest	12,7 t
GV sur enrouleur	85 m²
Génois 100%	88 m²
Eau potable	1300 l
Diesel	1800 l
Eaux usées	3 x 75 l
Motorisation	Volvo Penta D6-280 206 kw (280 cv)
Catégorie EC	A
Prix de base	2 092 000 €, hors TVA

Options: divers upgrades de voiles et différents layouts intérieurs.

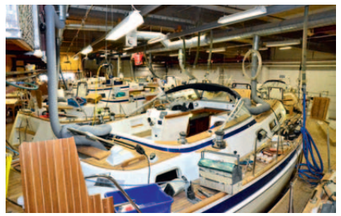
Bootswerft Rolf Müller AG
8574 Lengwil, tél. 071 688 41 41
www.hallberg-rassy.ch

Point par point — Hallberg-Rassy 64

Propriétés véliques

Un conduite simple et une navigation sportive, le HR 64 est un nouveau chef-d'oeuvre signé Germán Frers. La GV sur enrouleur avec lattes verticales a une forme des plus efficace, tandis que le foc traditionnel joue parfaitement son rôle de tuyère. Le petit tourmentin hissé sur un étai larguable (en option) est une variante judicieuse par vent fort; dans les plus petits airs, on privilégiera un Code-Zero, également en option, ou encore un gennaker.

Construction



Hallberg-Rassy construit depuis des années ses coques en deux parties. Cette technique présente l'avantage de faire l'économie d'une liaison coque-pont délicate et de pouvoir aménager une cale profonde. Les listons peuvent en outre être intégrés dès le début dans la forme de la coque. La section de la quille et toute la partie mouillée sont construites en stratifié, tandis qu'au-dessus de la ligne de flottaison on a utilisé un sandwich divinicell (isolation).

Motorisation

Les yachts HR sont traditionnellement équipés d'un moteur puissant, le HR 64 ne faisant pas exception avec son Volvo Penta D6-280. Ce moteur de 5,5 litres dispose de pas mal de réserve. A 1500 tours déjà, il propulse le bateau à plus de 7,5 noeuds pour une consommation de 8,8 l/h. Le réservoir de 1800 litres permet donc une autonomie de plus de 1500 milles! Magnus Rassy est clair à ce propos: «Il faut toujours avoir assez de diesel à bord.»

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 62 56