



Des valeurs sûres

Le nouveau «Hallberg-Rassy 40C» ne s'impose pas uniquement en termes de qualité et de propriétés de navigation. Lors du test dans les îles suédoises, il s'est avéré être un yacht à cockpit central robuste et rigide, qui s'en sort également avec brio dans des conditions difficiles.

✍ Michael Good | 📷 Ludovic Fruchaud, Magnus Rassy

Tester un voilier à la fin décembre dans le Nord suédois ne semble peut-être pas la meilleure des idées compte tenu des risques plutôt élevés de tempête et de chutes de neige. Cela dit, lorsque le chantier naval Hallberg-Rassy teste un tout nouveau modèle juste avant Noël, cela mérite de faire une exception. Le voilier a entre-temps célébré sa première mondiale au boot de Düsseldorf, où il a pu être examiné encore de plus près dans la halle d'exposition.

Lors de notre essai en Scandinavie, les forces de la glace et de l'obscurité font cependant preuve d'une agréable retenue. Certes, il fait frais, le vent atteint près de 20 nœuds et un front tempétueux passé plus tôt par là a laissé dans son sillage une houle impressionnante en haute mer de deux à trois mètres de hauteur. Mais, pour un grand et robuste yacht à cockpit central tel que le nouveau Hallberg-Rassy 40C, ce type de conditions se révèlent tout à fait idéales pour le tester sous toutes ses coutures.

La construction de Germán Frers se fraie un chemin sur la mer agitée avec une puissance et une énergie perceptibles. Remonter au vent contre les hautes et abruptes vagues est une tâche exigeante – nous relâchons donc légèrement les écoutes afin de pouvoir mieux gérer le HR dans ces conditions. À une vitesse d'environ 8 nœuds sur le fond, l'embarcation suédoise s'en sort facilement avec un cap de 60 degrés par rapport au vent et pénètre tout en douceur dans les vagues.

Le nouveau HR 40C se révèle simple et aisé à naviguer sur les fortes vagues.

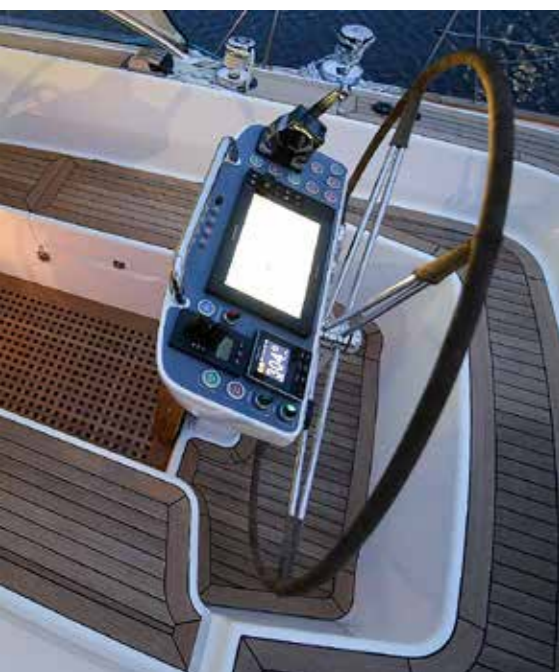


Hallberg-Rassy 40C

Chantier	Hallberg-Rassy Varvs AB Ellös (SWE)
Design	Germán Frers
Long. h.-t.	13,06 m
Long. flott.	11,74 m
Largeur	4,18 m
Tirant d'eau	1,92 m
Poids	11 t
Lest	3,65 t
Surface de voile au vent	90,1 m ²
Réservoir d'eau douce	520 l
Réservoir de carburant	400 l
Motorisation	Volvo Penta D2-60
Prix de base	dès SEK 4 191 500.– TVA excl., à partir d'Ellös

Bootswerft Rolf Müller AG
8574 Lengwil | Tél. 071 688 41 41
www.bootswerft-mueller.swiss





Le fait que l'équipage posté dans le cockpit central surélevé se fasse parfois aussi éclabousser est probablement davantage dû aux conditions difficiles et au sprayhood enroulé pour le test qu'à la construction elle-même.

Le plaisir de barrer

Le nouveau HR 40C se révèle simple et aisé à naviguer sur les fortes vagues. Fonctionnant entièrement avec des arbres à cardan, le gouvernail fournit au barreur un retour suffisant ainsi qu'une bonne réactivité à la grande roue. Même en cas de forte gîte dans les rafales, le yacht reste en tout temps bien maîtrisable, grâce évidemment aussi aux doubles safrans. Un aspect qui se révèle particulièrement évident lorsque nous retournons avec le vent en direction de la côte. Le croiseur de luxe de onze tonnes se laisse barrer aussi facilement qu'un petit bateau de plaisance, ce qui confère non seulement beaucoup de plaisir à la barre, mais garantit également une performance étonnante.

Déterminer les performances exactes du voilier se révèle plus simple à l'abri de l'archipel au large d'Ellös. Avec un vent de 15 à 18 nœuds et peu de vagues, le bateau vire ici sur un angle de 85 degrés et enregistre une vitesse d'un peu plus de 7 nœuds. Il s'agit une fois encore de résultats remarquables pour un yacht à cockpit central, dont l'ambition n'est au fond pas de délivrer une performance d'élite. Les voiles laminées de haute qualité d'Elvstrøm présentes sur le bateau de test y contribuent énormément. En standard, le bateau est équipé d'un jeu de voiles Dacron plus simple, également fabriqué par Elvstrøm.

marina.ch

Le magazine nautique suisse

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31
marina@marina.ch
www.marina.ch
Service des abonnements:
Tél. 031 300 62 56



Le mât enrouleur adapté de Seldén figure également sur la liste d'options, bien qu'il sera probablement commandé dans la plupart des cas. En combinaison avec les entraînements électriques pour tous les winches de drisses et d'écoutes ainsi que pour l'enrouleur, les voiles peuvent non seulement être enroulées et déroulées sur simple pression d'un bouton, mais peuvent, dans le cas du génois, également être bordées ou, grâce aux winches Revo de Lewmar (en option), même être choquées.

Prenant la forme d'un palan à six poulies, le guidage de l'écoute de grand-voile n'est toutefois pas suffisant et nécessite, notamment par vent fort, beaucoup de force pour border et de la prudence pour choquer. Un winch supplémentaire pour le réglage de la grand-voile est disponible en extra, moyennant supplément.

Beaucoup de volume

Avec une largeur imposante de 4,18 m pour une longueur de coque de 12,30 m, le nouveau bateau d'Ellös est non seulement plus volumineux que les bateaux comparables de la concurrence, mais affiche également des lignes nettement plus compactes que son grand frère, le Hallberg-Rassy 44 (voir le test dans «marina.ch» 100, avril 2017), qui est tout de même plus long de 1,40 m, mais plus large de seulement deux

centimètres. Cela permet ainsi au chantier naval de construire le cockpit central des deux modèles exactement dans les mêmes dimensions. Sur le nouveau et plus petit modèle, la poupe est en particulier devenue encore plus volumineuse et même un peu plus large que sur le 44.

Le chantier naval utilise ce volume supplémentaire afin d'intégrer à l'arrière du navire deux grands et profonds coffres de rangement, par exemple pour les défenses et les lignes d'amarrage. Disponible uniquement en option, la plateforme de bain rabattable occupe jusqu'à la moitié du tableau arrière. Grâce un volet arrière de plus petite taille, le chantier naval entend ainsi réduire le poids et pouvoir renoncer à un mécanisme électrique pour l'ouverture et la fermeture, pour lesquelles la simple traction à poulies suffit. Pour le moment, le chantier ne propose pas – même en option – une plus grande plateforme de bain telle que sur le HR 44 par exemple.

Plus d'espace au besoin

Il est possible de choisir entre deux variantes pour la cuisine. Dans la version plus grande et extrêmement spacieuse, la kitchenette est prolongée de plus d'un demi-mètre vers l'arrière, permettant ainsi à la cuisine de gagner en surface de travail et en espaces de rangement. Un lave-vaisselle ainsi qu'un réfrigérateur supplémentaire peuvent en outre être installés.



Dans la version standard plus petite, qui propose toutefois encore suffisamment de place et d'espace de rangement, le volume entre la cuisine et la cabine arrière est utilisé pour y installer une banquette-caisson plus grande et plus profonde, qui est également accessible depuis le cockpit. Il en reviendra donc au client de comparer les deux configurations et de prendre une décision.

Des variantes d'aménagement sont également proposées pour la spacieuse cabine de propriétaire à l'arrière. Ici encore, les avantages de l'extrême largeur de la poupe sont à nouveau évidents: au lieu d'un double lit placé au centre, il est possible d'y installer une couchette double latérale ainsi qu'une couchette simple supplémentaire. Cette alternative proposant jusqu'à trois couchettes à l'arrière constitue une offre que seul Hallberg-Rassy peut revendiquer parmi la concurrence directe.


Ce qui distingue également le Hallberg-Rassy 40C de la concurrence est l'absence de variante d'aménagement pour une deuxième salle d'eau. Le bateau suédois ne dispose en effet que d'une seule salle de bain à l'avant, laquelle se révèle en contrepartie spacieuse et dotée d'un espace douche séparé, de nombreux espaces de rangement ainsi que de la possibilité d'y installer une machine à laver. Les précédents modèles HR 39 et 40 n'étaient eux aussi dotés que d'une seule toilette. Les concepteurs s'en sont donc tenus à ce concept éprouvé et utilisent l'espace d'une manière différente.

Ce dont profite par exemple la salle des machines, dans laquelle on peut même s'y glisser jusqu'à un certain point. Le moteur quatre cylindres intégré de 60 cv de Volvo Penta est installé – chose nouvelle pour Hallberg-Rassy – de manière inverse, c'est-à-dire derrière le saildrive. Ce qui permet d'offrir de l'espace pour un générateur, qui trouvera sa place directement derrière l'escalier de la descente.



La ventilation constitue également une priorité majeure pour Hallberg-Rassy. De nombreuses écoutilles, de grands hublots ouvrables dans la superstructure ainsi que plusieurs ventilateurs dorade assurent une bonne circulation de l'air sous le pont. Les portes des caissons et espaces de rangement sont en outre dotés de fentes d'aération et, en partie, de beaux vaigrages en bois véritable à l'arrière.

Le souci d'une bonne réputation

Décrire la qualité de construction et de finition des yachts d'Ellös reviendrait un peu à enfoncer des portes ouvertes. Quiconque s'intéresse aux voiliers connaît la célèbre marque et la qualité de ses produits. Ce n'est pas un hasard si le nom de Hallberg-Rassy représente la qualité supérieure de la construction navale scandinave, et ce, depuis des décennies. Avec le nouveau HR 40C, les Suédois renforcent une fois de plus cette réputation bien méritée. 



Point par point

Propriétés de navigation



Le nouveau HR 40 C réagit bien à la grande roue et confère au barreur une sensation exceptionnelle. Il affiche un potentiel impressionnant, en particulier par vent arrière: lors du test, le record journalier était de 12,6 nœuds après déjaugeage – avec le soutien des vagues. Pour un bateau de plaisance de ce type, taille et poids, il s'agit d'une véritable performance.

Construction



La coque et le pont sont dotés d'une construction en sandwich robuste fabriquée selon le procédé éprouvé d'application manuel. Pour la première fois, le chantier naval remonte une partie des varangues de fond jusqu'à la jonction entre la coque et le pont afin de les renforcer. Ce qui permet de se passer en grande partie des demi-cloisons jusqu'ici inévitables.

Équipement



Les amateurs de technique en auront une fois encore pour leur argent. Toutes les installations sont impeccablement exécutées et indiquées de manière exemplaire. Le chantier naval installe la technique de bord et le câblage tout à la fin, parfois même après les meubles. Ce qui lui permet ainsi de s'assurer que tous les composants restent facilement accessibles en tout temps.

marina.ch

Le magazine nautique suisse

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31
marina@marina.ch
www.marina.ch

Service des abonnements:
Tél. 031 300 62 56