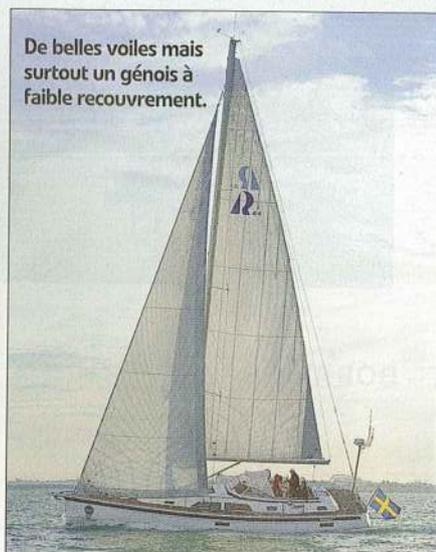


HALLBERG-RASSY 44

Ce Suédois a du talent

LE CONSTRUCTEUR

suédois Hallberg-Rassy cachait bien son jeu. On l'imaginait frappé d'un certain immobilisme en proposant une gamme de croiseurs où le confort primait sur les performances. Ce n'est plus le cas depuis le salon de Düsseldorf de janvier 2017 marquant la sortie de l'Hallberg-Rassy 44. Il est vrai que ce nouveau croiseur, toujours confié à l'architecte German Frers, s'attaque à un sacré challenge : prendre la relève du HR 43 MK II produit, de 2001 à 2016, à 400 exemplaires. Mais sa découverte au Grand Pavois de La Rochelle, où il était venu par la mer depuis la Suède, nous a très agréablement surpris. Certes, cette nouvelle unité ne saurait déroger à la présence du cockpit central, l'ADN du constructeur. Ni à des aménagements cosy aux ébénisteries soignées complétées par la possibilité de sélectionner différentes formules d'aménagement. N'empêche que le 44 marque un net changement de cap en affichant une silhouette résolument moderne. Révolus les élancements du 43. Son remplaçant révèle une étrave droite au brion marqué intégrant une delphinrière et un génois sur enrouleur. Son tableau arrière est imposant, qui justifie la présence de deux safrans – une première pour le chantier – et permet à la cabine arrière, celle de l'heureux propriétaire, d'offrir encore plus



De belles voiles mais surtout un génois à faible recouvrement.

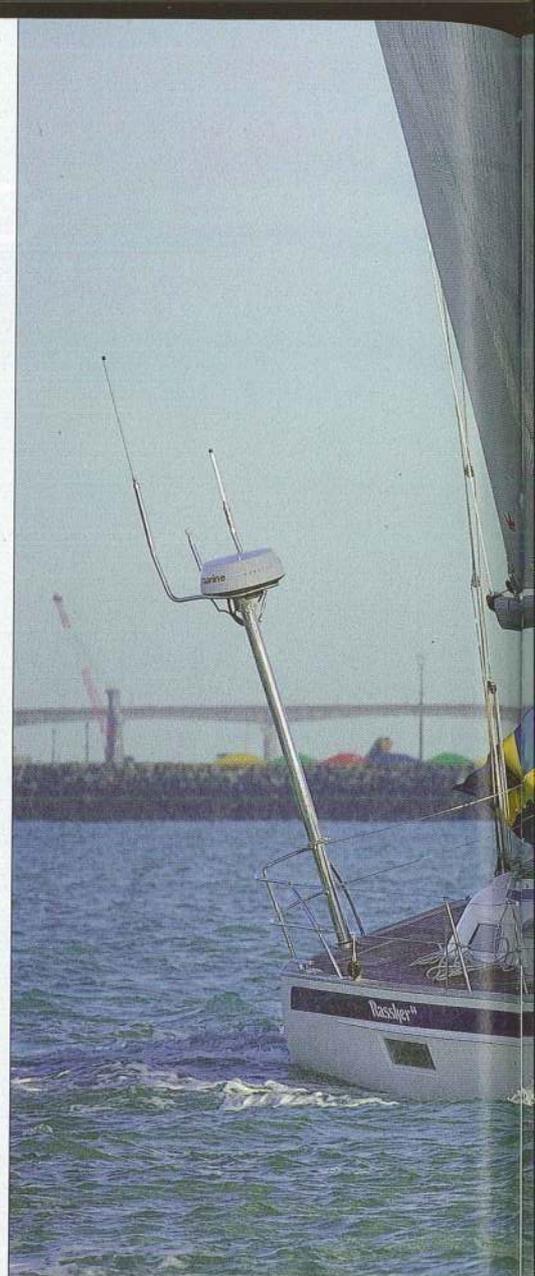
de volume. Sur un autre registre, le 44 devrait faire taire les esprits chagrins qui reprochaient aux voiliers de la gamme le manque de clarté intérieure. Grâce à ses hublots de coque et de rouf, ses panneaux ouvrants situés derrière le mât au niveau de la partie centrale du rouf, on profite d'une lumière naturelle généreuse.

UNE QUILLE EN PLOMB BOULONNÉE

C'est d'ailleurs elle, en cette heure matinale, qui nous accompagne dans ce premier bord en baie de La Rochelle. Mer calme, 15 nœuds de vent apparent au louvoyage, le 44 semble glisser sur l'eau sans effort à une vitesse de 7 nœuds. Cerise sur le gâteau, la présence des deux safrans se fait oublier. La barre se révèle douce et précise, sans le moindre jeu. Ce serait plus que parfait si le barreur ne se retrouvait bloqué derrière la barre avec impossibilité de se déplacer vers l'avant. Maigre consolation, il a la possibilité de régler l'écoute de GV qui revient sur un winch et d'ajuster la position du chariot de barre d'écoute. Pratiquement, le réglage de la tension des écoutes du génois et des chariots revient aux équipiers qui ont tout le loisir de profiter du cockpit protégé par un pare-brise rigide complété, en option, par une capote. Nous disposons sur ce modèle de winches électriques capables de choquer sans défaire l'écoute, même au moment du virement de bord où le faible recouvrement du génois contribue à faire passer la bavette. A propos des aménagements, nous avons déjà précisé qu'ils pouvaient se composer à la carte : banquette ou fauteuils dans le carré, grand lit double ou deux couchettes simples dans la cabine arrière, cuisine sur tribord au pied de la descente ou dans la coursive, cabine avant lit double ou lit double et couchettes simples superposées. Tout est affaire de programme et d'équipage, même si nous avons un faible pour la cuisine en coursive qui permet de travailler bien calé. Mais quelle que soit l'option choisie, on est assuré de disposer d'installations mécaniques et électriques et d'ébénisteries en acajou de première qualité, qui justifient le prix d'un Hallberg-Rassy 44.

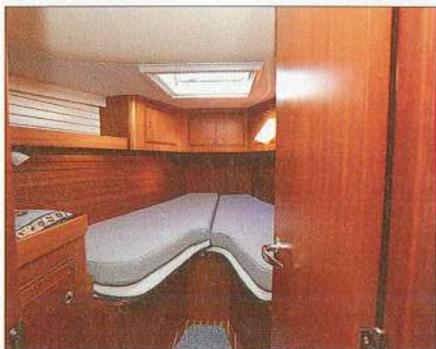
Il se situe bien au-dessus de la moyenne des unités dites classiques. En contrepartie, ici pas de lest en fonte mais une quille en plomb boulonnée à une sorte d'amorce de quille faisant office de puisard. Côté chandeliers, c'est du solide. Ils sont emboîtés sur un tube d'innox plein fixé dans le pont en teck. Des dalots sont pratiqués sur le pont pour éviter les coulées d'eau sur la coque. Quant au tableau électrique situé au niveau de la table à cartes, il suffit de l'ouvrir pour apprécier le sérieux de sa réalisation ou d'entrer dans le compartiment moteur pour saluer le soin apporté à l'installation mécanique. Enfin, pourquoi s'en cacher, nous sommes sortis quelque peu frustrés de cet essai. Pas des essais sous voiles mais du manque de temps pour profiter des aménagements débordant d'équipets en tous genres. On se serait bien vus passer une nuit dans la cabine arrière équipée de son cabinet de toilette. Tout comme on aurait aimé, après un bon dîner préparé dans la cuisine, refaire le monde mollement installés dans les fauteuils du carré. Bref, vous proposer un vrai « 100 milles ». Et pourquoi pas sur le tout nouveau 340 qui, lui aussi, renouvelle le genre Hallberg-Rassy.

Texte : Bernard Rubinstein.
Photos : François Van Mallegem et l'auteur.





« L'étrave verticale intégrant la delphinière confirme le caractère résolument moderne du HR 44. »



▲ Le lit double de la cabine avant est complété par deux couchettes simples superposées.

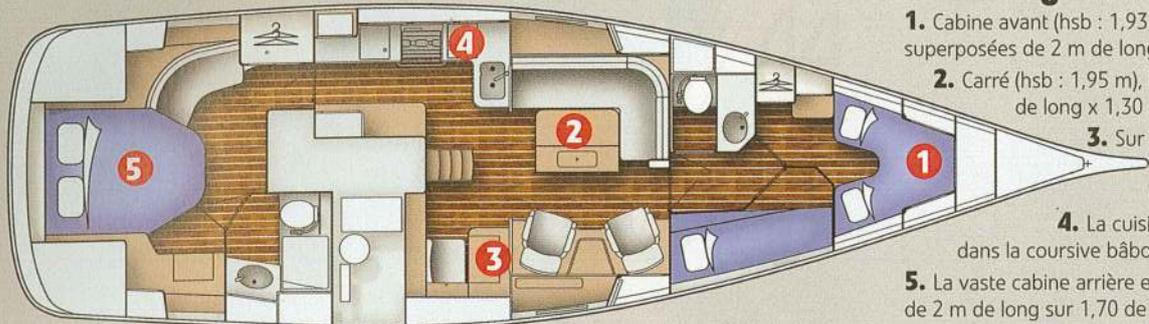


▲ Le chariot de la barre d'écoute de la grand-voile se règle depuis le poste de barre.



▲ Le carré propose deux fauteuils dans cette version. Côté design, le chantier reste fidèle à son image mais la présence de panneaux ouvrants sur le rouf et de hublots de coque renforce la clarté.

L'Hallberg-Rassy 44 en 5 points



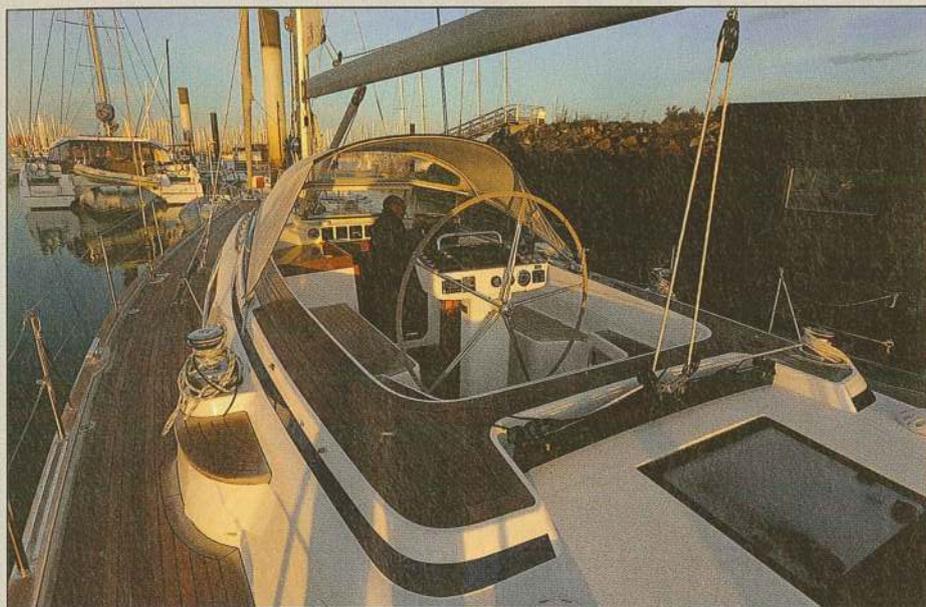
1. Cabine avant (hsb : 1,93 m), deux couchettes simples superposées de 2 m de long et une double (2 m x 2,10).
2. Carré (hsb : 1,95 m), la table mesure, dépliée, 1,05 m de long x 1,30 de large.
3. Sur tribord la table à cartes mesure 0,90 m de long sur 0,52.
4. La cuisine en long est située dans la coursive bâbord (hsb : 1,90 m).
5. La vaste cabine arrière est occupée par un lit central de 2 m de long sur 1,70 de large. HSB : 1,90 m.

EN CHIFFRES...

LONG. HORS TOUT	13,68 m
LONG. FLOTTAISON	12,88 m
LARGEUR	4,20 m
TIRANT D'EAU	2,10 m
DEPLACEMENT	13 300 kg
LEST	5 300 kg
SV AU PRES	117,60 m ²
GENOIS	57 m ²
GRAND-VOILE	60,60 m ²
MATERIAU	strat./verre, sandwich
MOTORISATION	Volvo Penta D2 75
RESER. CARBURANT	365 l
RESERVOIRS EAU	650 l
ARCHITECTE	German Frers
CONSTRUCTEUR	Hallberg-Rassy, Eliös, Suède
DISTRIBUTEUR	LIB La Rochelle 05 46 52 19 52
CATEGORIE CE	A

PRIX DE BASE **583 563 €**
 PRIX BATEAU ESSAYE **720 000 € environ**

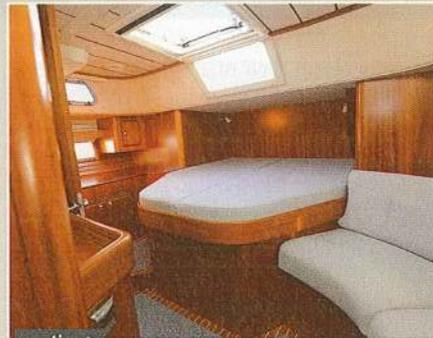
Principales options : mât enrouleur et enrouleur élec., winch de drisse élect., fauteuils dans le carré, propulseurs et de poupe rétractable : 30 983 €.



Pratique
 Sur les passavants, les trous d'évacuation pour limiter les coulures sur la coque.



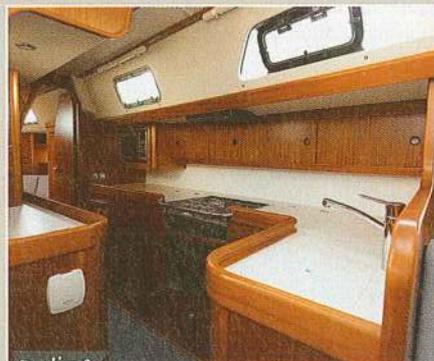
Pratique
 De chaque côté de la descente, des plateaux à fargue jouent le rôle de vide-poches.



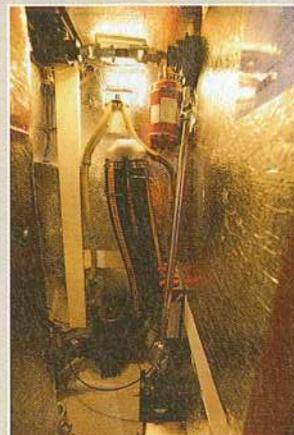
Pratique
 La superbe cabine arrière et ses multiples équipements de rangement dispose d'un cabinet de toilette.



Pas pratique
 Le barreur se retrouve coincé avec impossibilité de se déplacer facilement vers l'avant du cockpit.



Pratique
 En priorité, on choisira la cuisine implantée dans la coursive plutôt qu'au pied de la descente.



Pratique
 La transmission de la barre au secteur par des biellettes rigides équipées de cardans.