



## HALLBERG-RASSY 340

# La tradition revisitée

Le Hallberg-Rassy 340 est le premier bateau du constructeur suédois à arborer une double barre à roue. Mais ce n'est pas la seule entorse faite à la tradition. Sous une apparence classique, ce croiseur affiche des partis pris modernes pour mieux séduire.

.....  
**CONDITIONS DE L'ESSAI :** Ellös (Suède). Vent de 5 à 10 nœuds. Mer plate.  
.....

Il y a deux ans, le chantier Hallberg-Rassy présentait à La Rochelle son premier bateau équipé d'un double safran : le HR 44. Avec le 340, le constructeur suédois franchit un nouveau pas vers l'ergonomie mise à l'honneur par les chantiers de grande production. La double barre à roue en est le symbole le plus visible. Mais si

le 340 est un bateau moderne, c'est d'abord par sa carène large et puissante qui offre un grand volume intérieur. C'est aussi par le double safran qui permet un contrôle précis quel que soit l'angle de gîte. On note aussi la delphinère qui, en plus de soutenir l'ancre, offre un point d'amure idéal pour un code zéro ou un spi asymé-

trique. Autres concessions faites à la modernité, la grande plate-forme de bain qui vient fermer le tableau arrière, les très grands hublots du rouf et ceux – plus discrets – de coque. Au dire de Jonas Zelleröth, responsable commercial du chantier, ces apports incitent une clientèle plus nombreuse à s'intéresser à leurs produits. Avec une appétence toute particulière pour un style de navigation qualifié de «pousse-boutons». C'est ainsi que la grand-voile est sur enrouleur, tout comme le génois. C'est aussi pourquoi l'exemplaire que nous essayons est équipé d'un propulseur d'étrave. Il n'y avait que très peu de vent dans le port et nous n'en aurons pas besoin

pour réussir des manœuvres d'accostage impeccables. La barre est précise et agréable, grâce à des paliers auto-alignants, et elle reste toujours très douce. On regrettera seulement l'espace un peu compté entre les barres à roue et le tableau arrière, ainsi que la haute hiloire inconfortable pour le barreur qui s'y installerait pour s'excentrer.

### COCKPIT BIEN PROTÉGÉ

Le pataras gêne un peu le passage entre les deux postes de barre mais il est largement démultiplié (x 32) pour faciliter le réglage du gréement fractionné, organisé autour d'un so-



**Protection.** Le cockpit est protégé par un pare-brise en avant de la descente. Les manœuvres reviennent aux winches installés sur les hiloires.



**Plage de bain.** La plate-forme qui ferme le tableau arrière est optionnelle mais il serait dommage d'en faire l'économie.

lide mât Selden à deux étages de barres de flèche. Bravo pour la voile d'avant qui bénéficie d'un enrouleur sous le pont et présente un bon recouvrement. Les réglages du chariot reviennent au cockpit. Ce dernier, habillé de teck en série, profite d'un pare-brise caractéristique de la marque, lequel se prolonge d'une capote. Aucun winch n'encombre le rouf, les manœuvres reviennent via les hiloires et une batterie de bloqueurs sur deux winches dédiés. Les écoute de génois ou de code zéro peuvent être renvoyées sur un deuxième winch, plus reculé, qui est ainsi à portée de main du barreur. Au début de notre essai, le vent trop timide (5 nœuds) ne nous a pas permis d'enregistrer des angles de remontée au vent exceptionnels : une bonne centaine de degrés d'un bord sur l'autre.

Le lendemain, une dizaine de nœuds faisait notre bonheur et l'on s'approchait alors des 90 degrés. Nous avons surtout abusé du code zéro qui nous semble indispensable dans le petit temps si l'on ne souhaite pas mettre à contribution le 30 chevaux Volvo. A la gîte, on peut regretter la discrétion de l'unique cale-pied situé entre les postes de barre mais la largeur entre les bancs n'a rien d'angoissante.

### CARRÉ SPACIEUX ET AÉRATION OPTIMALE

En franchissant la descente, on est frappé par la taille du carré. Celui-ci occupe toute la largeur du bateau et sa position est relativement reculée puisque les toilettes ont été placées en avant de la cloison principale.

Ainsi, il sera facile d'inviter des amis à table, d'autant que ce HR 340 ne comporte que deux cabines. Celle du propriétaire, à l'avant, est curieusement séparée du carré par une porte qui a aussi pour fonction de fermer une grande penderie. Une astuce pour laisser un accès facile au poste des toilettes. Ce dernier bénéficie d'un hublot ouvrant mais aussi d'un capot de pont, un très bon point pour l'aération. De manière générale, il s'agit d'un point fort de ce bateau. Ainsi la cabine arrière compte pas moins de quatre hublots ouvrants : qui dit mieux ? Les deux grands panneaux de pont du carré aux ouvertures opposées sont complétés par deux aérateurs qui assurent le renouvellement de l'air même quand la météo oblige à se calefruter. Sur tribord, une cuisine en «L» placée au pied de la

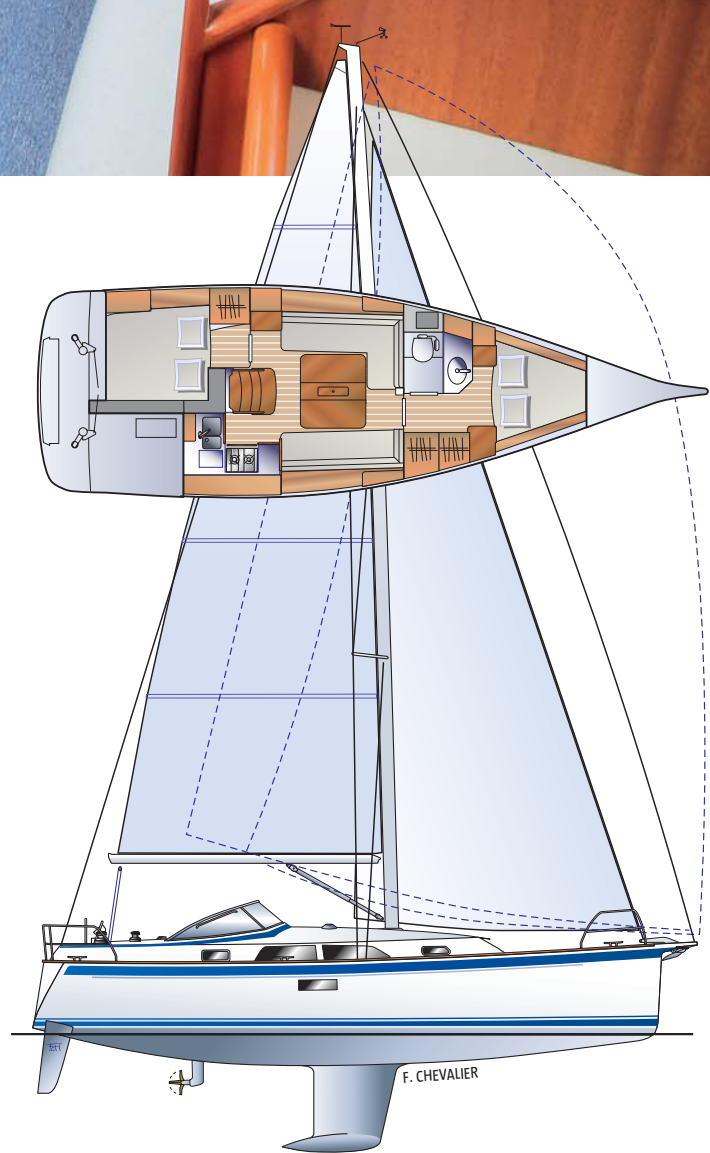
descente permet de bien se caler en navigation. De manière générale, les hautes fargues et les mains courantes assurent la sécurité lors des déplacements à bord. Nous n'avons guère de doute sur le caractère « marin » de ce bateau. Et puis l'acajou, omniprésent jusque dans le vaigrage des cabines, reste un élément chaleureux qui renforce le bien-être ressenti à bord. Mais le chantier a fait l'impasse sur la table à cartes, ne réservant qu'une surface permettant de poser une tablette ou un petit ordinateur portable sous le tableau électrique. On peut le regretter, d'autant que les volumes sont particulièrement généreux. Mais c'est sans doute le prix à payer pour disposer d'un carré exceptionnellement vaste. Notons que le choix d'une seule cabine arrière présente aussi l'avantage de pouvoir avoir un im-



**Généreux.** Le carré occupe toute la largeur du bateau. Le socle central de la table à deux abattants abrite un rangement pour les bouteilles.

mense coffre dans le cockpit, toujours très apprécié en croisière. Hallberg-Rassy oblige, le 340 est aussi équipé en série d'une bande de protection de la coque, quelque 20 centimètres sous le livet, qui fera pardonner avantageusement de mauvais placements de pare-battage. Le prix du bateau est justifié par un équipement de série très complet mais aussi par une construction dans laquelle la coque

est stratifiée au pont, de même que les principales cloisons. Cela signifie que les emménagements, comme le moteur, sont mis en place une fois que la coque est « fermée ». C'est forcément plus long mais cela garantit également que chaque élément présent dans le bateau peut facilement être changé si nécessaire. Double barre à roue ou pas, les Hallberg-Rassy restent des voiliers exceptionnels. ■



**CE QUI NOUS A SÉDUITS**

La grande protection offerte par le cockpit comme la disposition des emménagements font du 340 un bateau très marin.

- L'immense coffre de cockpit.
- La très bonne ventilation du bateau.
- La barre très douce.
- Le sérieux de la construction.
- Les nombreux rangements.

**CE QUI NOUS A DÉPLU**

Peu de choses à redire sur ce bateau entièrement voué à la croisière en équipage réduit, sinon quelques choix discutables.

- L'absence de table à cartes.
- La position à la barre.
- La circulation entre le cockpit et le pont.
- La fermeture pas tout à fait complète de la cabine avant.

F. CHEVALIER



**Chaleureux.** La cabine avant est vaigrée de petites lattes d'acajou, une isolation conforme à l'esprit du constructeur suédois.



**Pratique.** Calé contre la descente, on travaillera bien dans cette cuisine en «L». Les rangements sont bien cloisonnés pour éviter à la vaisselle de valser dans le clapot.



**Fonctionnel.** Le cabinet de toilette est placé entre le carré et la cabine avant, la ventilation est assurée par une double ouverture : un hublot ouvrant et un panneau de pont.

## HALLBERG-RASSY 340 La tradition revisitée

### LES CHIFFRES de Voiles et Voiliers

	HALLBERG-RASSY 340	XC 35	SUNBEAM 36.2
Longueur coque	10,36 m	10,36 m	11,02 m
Largeur	3,47 m	3,52 m	3,42 m
Tirant d'eau	1,90 m	1,90 m	1,94-1,52 m
Déplacement léger	5 980 kg	6 450 kg	6 250 kg
Lest	2 300 kg	2 150 kg	2 100 kg
Surface de voile	65,90 m <sup>2</sup>	65,40 m <sup>2</sup>	60 m <sup>2</sup>
Génois	33,90 m <sup>2</sup>	29,65 m <sup>2</sup>	28 m <sup>2</sup>
Grand-voile	32 m <sup>2</sup>	35,75 m <sup>2</sup>	32 m <sup>2</sup>
Matériau	sand. verre-polyester	sand. verre-mousse-polyester	verre-polyester
Architecte	German Frers	X-Yachts Design	Nissen-Schöchl
Chantier	Hallberg-Rassy	X-Yachts	Sunbeam Yachts
Prix TTC	224 698 €	210 600 €	198 841 €

Constructeur : Hallberg-Rassy, [www.hallberg-rassy.com](http://www.hallberg-rassy.com)

#### PRIX

PRIX STANDARD .....	224 698 €
BATEAU ESSAYÉ .....	297 698 €

#### PRINCIPALES OPTIONS

Pont en teck .....	13 498 €
Deux barres à roue .....	10 173 €
Mât avec enrouleur .....	4 650 €
Code zéro .....	5 733 €
Mouillage avec ancre en inox et guindeau .....	6 720 €
Chauffage air pulsé .....	3 338 €

#### MESURES

<b>CABINE AVANT</b> Lit : 200 x 160 cm. Hauteur sous barrots : 183 cm. Hauteur sous barrots toilettes : 187 cm.	Hauteur sous barrots constante : 190 cm.
<b>CARRÉ</b> Table : 119 x 100 cm. Banquettes : 197 x 75 cm, (les dossiers se soulèvent). Table à cartes : 47 x 25 cm.	<b>CABINE ARRIÈRE</b> Lit : 193 x 167 cm. Hauteur sous barrots : 180 cm.
	<b>COCKPIT</b> Longueur : 280 cm. Bancs : 167 x 43 cm.

### CONCLUSION

Le Hallberg-Rassy 340 témoigne de la volonté du chantier de rester au plus près des souhaits d'une clientèle toujours plus exigeante en termes de volume et de confort. Mais les fondamentaux de la marque sont respectés avec une construction très soignée, une très bonne protection de l'équipage et un équipement très complet en standard : voiles, électronique, pare-brise, antifouling... Cela est le minimum requis pour justifier un prix lui aussi haut de gamme.