



HALLBERG-RASSY 57

La grande croisière tout confort

Ce grand bateau est un voilier à cockpit central, une architecture qui associe une grande protection de l'équipage à une cabine arrière royale. Le constructeur suédois est une référence mondiale pour ses bateaux de voyage haut de gamme.

.....
CONDITIONS DE L'ESSAI : Ellös (Suède), vent d'Est 12 à 15 nœuds. Mer plate.
.....

Cet essai s'est déroulé devant le chantier Hallberg-Rassy qui dispose de son port privé au pied des ateliers. L'occasion de constater de visu que la réputation de qualité qui accompagne ses productions n'est pas usurpée. C'est ainsi que coques et ponts sont stratifiés de l'intérieur pour assurer

la solidité comme l'étanchéité de la liaison. Les cloisons sont également stratifiées à la coque et au pont sur leurs deux faces. Du fait de ces techniques, les aménagements ne peuvent être installés dans la coque avant qu'elle ne soit fermée. Malgré cela les finitions sont absolument impeccables, cela va de soi sur une unité

aussi exclusive. On note d'entrée que les Hallberg-Rassy ont su évoluer avec leur temps. Cela se voit aux larges hublots du rouf, à la présence d'une delphinrière qui prolonge l'étrave, et aux hublots de coque même si ces derniers sont encore discrets.

HOME SWEET HOME

Et puis le 57 a beau être un cockpit central, il est équipé de deux barres à roue. Comme sur le 44, on retrouve aussi un double safran. Cela va de pair avec une carène qui a gagné en largeur, ce qui se traduit par des aménagements toujours plus confortables.

On est d'abord surpris par le choix du bois clair (chêne) qui fait paraître le carré encore plus lumineux. Que les nostalgiques se rassurent l'acajou et le teck sont encore au catalogue mais il est vrai que ces tons clairs associés aux larges hublots donnent un coup de jeune aux aménagements. La hauteur de la descente est importante mais les marches sont larges et les mains courantes nous sécurisent. Une très large table à cartes et un placard à cirés sont disposés sur tribord. La table du carré est décentrée sur tribord aussi, deux confortables fauteuils lui faisant face sur bâbord. En avant de la cloison principale, une coursive conduit vers les toilettes avant sur bâbord et



Postes de barre. A l'arrière du cockpit central, les postes de barre sont rehaussés afin d'offrir au barreur une visibilité idéale sur l'environnement du bateau.



Etrave. Le bout-dehors est solidaire de la coque, taquets et balcons sont fixés sur le pavois, l'enrouleur électrique est invisible : la finition est irréprochable.

deux cabines doubles. La cabine de pointe est de loin la plus spacieuse des deux, avec un lit accessible des deux côtés, pratiquement jusqu'à la tête. Mais ce n'est pas celle réservée au propriétaire : il faut pour cela traverser une cuisine en coursive très richement équipée avant d'accéder à un véritable petit appartement. Cette cabine occupe toute la largeur du bateau. Outre l'immense lit central, on y dispose d'une banquette sur un bord et d'un bureau sur l'autre. Mais aussi d'un cabinet de toilette avec un coin douche parfaitement isolé. L'accès au compartiment moteur se fait depuis cette cabine : on entre alors dans un vaste espace soigneusement insonorisé qui ne comprend pas seulement le moteur mais aussi un générateur dans son cocon et suffisamment de place pour y loger le chauffage et le des-

linisateur. Il est aussi possible d'opter pour des couchages séparés dans les cabines avant ou arrière, et même de réserver la pointe avant à un marin qui dispose alors de son cabinet de toilette privé et d'un accès par le pont.

EN SOLO AUX COMMANDES

Mais a priori tout a été pensé pour pouvoir mener le bateau sans l'aide de professionnel et avec un minimum d'efforts. Les winches sont motorisés, tout comme l'enrouleur de génois. Celui de grand-voile (dans le mât) est sur hydraulique. Les consoles de barre sont d'ailleurs particulièrement larges pour accueillir, à côté de l'écran du traceur, quelques rangées de boutons qui permettent de dérouler les

voiles comme de les border sans se faire mal. Les postes de barre sont légèrement surélevés, le barreur profite moins du pare-brise vitré que les autres occupants du cockpit. Mais il a une vue imprenable sur ses voiles comme sur le plan d'eau. Et la bonne nouvelle, c'est qu'il se plaît à barrer ce grand bateau qui affiche quelque 28 tonnes (lège) sur la balance. Alors que Magnus Rassy, le patron du chantier, nous entraînait dans de grands bords de large sous code zéro, nous avons tenu à tirer des bords au près serré et n'avons pas été déçus. Le 57 est un voilier qui cape bien et qui va vite. Le faible recouvrement du génois permet de ne pas trop solliciter les winches lors des virements. Le pataras hydraulique met la tension adéquate dans le gréement et nous voilà à imaginer de grandes croisières dans un confort exceptionnel. Le rêve

butera assez vite sur des réalités économiques mais n'empêche pas d'apprécier un souci de la qualité qui se traduit dans les moindres détails, depuis le rail inox de protection du bordé jusqu'à la qualité des rangements dans la cuisine. Le bateau peut prendre de la gîte, tout restera calé dans les différents équipets et vous pourrez continuer à préparer vos repas. Les réservoirs d'eau et de gazole sont centrés sous les planchers et participent à la stabilité rassurante du bateau, tout comme le lest en plomb. Et quant aux rangements, il y en a partout et il sont de bonne taille, à l'image de l'immense soute à voiles en arrière de la baille à mouillage. On enverrait facilement les heureux clients du chantier qui s'enorgueillit même de respecter scrupuleusement ses dates de livraison. Le vrai luxe n'est pas le plus visible. ■



RICK TOMLINSON 1



RICK TOMLINSON 2



RICK TOMLINSON 3



RICK TOMLINSON 4

1 - Très grand confort. L'espace dévolu au carré est impressionnant. Ce grand bateau soigne ses occupants avec des assises larges et confortables et retire tout angle vif : les angles arrondis évitent de se blesser et vieillissent mieux.

2 - Royale. La cabine arrière profite et du cockpit central et de la grande largeur du bateau. Un petit canapé sur bâbord et un bureau sur tribord trouvent facilement leur place sans limiter les volumes de rangement.

3 - Cabine avant. Ce n'est pas la cabine propriétaire mais on veut bien s'en contenter. L'accès à la couchette double est imbattable mais on ne profite pas de la vue sur la mer.

4 - Table à cartes. Son siège est tellement large que l'on peut s'y tenir à deux ! Elle est idéalement placée au pied de la descente et peut recevoir toute l'instrumentation souhaitée.

CE QUI NOUS A SÉDUITS

- ▶ **Le virage du chantier vers des bateaux moins austères ne lui a pas fait renoncer à ses fondamentaux.**
- ▶ **Un équipement** haut de gamme.
- ▶ **Le soin** apporté aux espaces de rangement.
- ▶ **La facilité** à mener le bateau en équipage réduit.
- ▶ **Des vraies sensations** à la barre.

CE QUI NOUS A DÉPLU

- ▶ **Le choix d'un cockpit central se traduit par une différence de niveau importante entre cockpit et carré.**
- ▶ **Les grands hublots** du rouf sont trop hauts pour profiter de la mer quand on se tient dans le carré.
- ▶ **Les cabines avant** n'ont pas de hublots, seulement des panneaux de pont.
- ▶ **L'accès à la mer** est moins direct qu'avec un cockpit arrière.



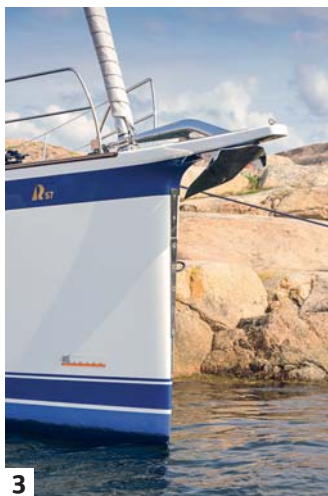
1

LOIC MADELINE



2

LOIC MADELINE



3

RICK TOMLINSON



4

RICK TOMLINSON

- 1 - Coursive.** Vive la cuisine en coursive ! Non seulement elle reste utilisable à la gîte car on y est toujours calé, mais en plus les rangements sont multipliés par deux. Une référence pour qui veut faire de vrais repas, y compris au large.
- 2 - Rangements.** Les fauteuils du carré basculent pour donner accès à de grands coffres presque invisibles mais extrêmement pratiques. Ce bateau a été imaginé pour y vivre, pas seulement pour y passer quelques semaines de vacances.
- 3 - Delphinrière.** Le bout-dehors est moulé avec la coque. Il sert à amurer un code zéro ou un spi asymétrique mais aussi à recevoir l'ancre et même à débarquer par l'étrave directement sur les rochers !
- 4 - Gréement fractionné.** Le mât est tenu par un gréement à trois étages de barres de flèche dont la tension est facilement réglable à l'aide du pataras monté sur hydraulique.

HR 57 La grande croisière tout confort

NOS MESURES

CARRÉ

- Hauteur sous barrots : 218 cm.
- Table : 103 x 134 cm.
- Banquette en «T» : 255 + 150 x 56 cm.
- Table à cartes : 102 x 65 cm.

CABINES ARRIÈRE

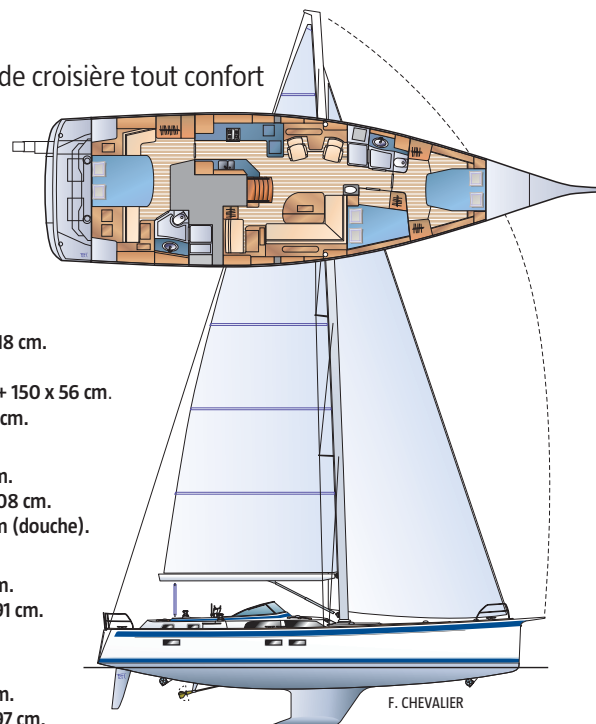
- Couchette : 200 x 170 cm.
- Hauteur sous barrots : 208 cm.
- HSB toilette : 200-215 cm (douche).

CABINE AVANT

- Couchette : 200 x 138 cm.
- Hauteur sous barrots : 191 cm.
- Toilette : 195 cm.

CABINE INVITÉS

- Couchette : 200 x 130 cm.
- Hauteur sous barrots : 197 cm.



F. CHEVALIER

LES CHIFFRES de Voiles et Voiliers

	HALLBERG-RASSY 57	OYSTER 565	AMEL 60
Longueur de coque	17,44 m	17,22 m	18 m
Largeur	5,15 m	5,13 m	5,40 m
Tirant d'eau	2,43 m	2,50 m	2,35 m
Déplacement léger	28 000 kg	25 570 kg	27 000 kg
Lest	9 900 kg	nc.	7 200 kg
Surface de voile	184,2 m ²	160 m ²	170 m ²
Génois	84,5 m ²	nc	92 m ²
Grand-voile	99,7 m ²	nc	78 m ²
Spi asymétrique	298,5 m ²	nc	nc
Matériau	sandwich verre-mousse	sandwich verre-mousse	sandwich verre-mousse
Architecte	German Frers	Humphreys YD	Berret-Racoupeau
Chantier	Hallberg-Rassy	Oyster	Amel
Prix TTC	1 740 900 €	1 960 800 €	nc

Constructeur : Hallberg-Rassy, www.hallberg-rassy.com

PRIX DE BASE TTC 1 740 900 €

PRIX DU BATEAU ESSAYÉ 2 043 850 €

PRINCIPALES OPTIONS

Intérieur chêne 24 555 €
 Code zéro et son équipement 29 121 €
 Air conditionné 39 209 €
 Bordure et hale-bas sur hydraulique 25 695 €
 Pilote automatique 11 400 €
 Grand-voile et génois en Epex 28 924 €

CONCLUSION

Le Hallberg-Rassy 57 est à la hauteur de la réputation du chantier et peut répondre parfaitement à un programme de navigation au long cours pour des amateurs fortunés aimant tout autant la voile que leur confort. Le choix du chantier de généraliser les assistances hydrauliques ou électriques semble plébiscité par ses clients mais ajoute des risques de complication gênants en grande croisière.