

# Maxi 1050 : la croisière en classe pullman

A partir de 144 000 €

Notre avis ★★★★★

■ **Fiche technique.** Longueur hors-tout : 10,55 m – Longueur de coque : 10,26 m – Largeur : 3,25 m – Tirant d'eau : 1,87 m – Poids total : 4 950 kg – Lest : 1 770 kg – Surface de voilure au près : 69 m<sup>2</sup>, grand-voile : 33 m<sup>2</sup> – Génois : 36 m<sup>2</sup>, spinnaker : 82 m<sup>2</sup> – Nombre de couchettes : 7 en 3 cabines – Motorisation : Volvo MD 2020 de 19 ch (transmission sail-drive) – Catégorie de navigation : A, pour 7 personnes – Architectes : P. Petterson – Constructeur : Maxi Yachts (groupe Nimbus) Importateur Arzal nautique, 18, Parc d'activité de l'estuaire, 56190 Arzal. Tél. : 02 97 45 03 52.

■ **Les prix.** La version standard est proposée à 144 000€ TTC (livraison à Arzal) avec la motorisation de 19 ch Volvo 2020. Il faut compter 1 439 € de plus pour la motorisation maximum (Volvo 3030 de 29 ch).

■ **L'équipement.** Dans la version standard, le bateau est livré barre en main. Sur cette liste, on retiendra : l'hélice bec de canard (904 €), le grément de spi (tangon, bras et écoute, hale-bas, balancine et pouliage (1 495 €), la capote de descente (1 830 €), la barre à roue (3 900 €), le lest court (2 631 €) et la jupe en teck (5 041 €).

Deux grands noms du yachting suédois se sont penchés sur ce voilier de course-croisière : Petterson pour l'architecture et Nimbus pour la construction. Le résultat est un bateau des plus classiques, mais qui bénéficie d'un niveau de qualité plutôt exceptionnel.

Les difficiles conditions de navigation, au-delà de 60° Nord, ont toujours poussé les constructeurs des pays nordiques à concevoir des bateaux marins et confortables. Ce Maxi 1050, sorti de l'un des plus grands chantiers suédois est un parfait exemple de cette exigence. Dessiné par le gourou du yachting en mer Baltique, l'architecte Pelle Petterson, il s'agit d'une coque étroite avec un bau relativement avancé, des entrées d'eau assez fines et un tirant d'eau généreux. Des caractéristiques architecturales propres à répondre à un programme de course-croisière pour lequel le Maxi 1050 a été conçu. La construction de la coque fait appel au procédé de stratification en sandwich (mousse PVC) qui garantit une bonne rigidité tout en allégeant les poids. Lorsqu'on se penche sur les détails de fabrication, on s'aperçoit très vite de la qualité et du soin apporté par le chantier. Des câblages électriques à l'isolation de la cale moteur, des équipets de cuisine aux vaigrages des cabines, tout est irréprochable. Les chants des contreplaqués sont stratifiés et ceux des planchers sont même recouverts d'une mousse pour éviter les bruits parasites. Le summum étant le coffre de cockpit où le rangement

*La capote de descente, bien agréable en navigation hivernale, ne nuit pas l'esthétique générale du bateau dont le dessin du roof est particulièrement bien réussi.*



Jean-Louis Guéry et chantiers

de chaque objet est prévu depuis le balai de pont jusqu'au panneau de descente. Nous avons passé une journée à bord en baie de Quiberon et dans le golfe du Morbihan poussé par un nordet bien frais dont janvier a souvent le secret. Dans ces conditions, on apprécie le confort intérieur et la justesse d'un plan de pont bien pensé et d'un accastillage de qualité pour servir les manœuvres. Le bateau était équipé de l'option barre à roue qui correspond à un programme davantage tourné vers la croisière. Avec 10 nœuds de vent, on tient sans difficulté un près serré à 30° du vent avec une vitesse de 4,5 nœuds. Son allure de prédilection semble être le petit large

puisque, dans les mêmes conditions, le speedo est monté à plus de 7 nœuds. Performances dignes des meilleurs voiliers du genre, auxquelles s'ajoutent un réel plaisir de barre. L'accastillage, Lewmar pour l'essentiel, est très complet et bien positionné, même si l'on peut regretter l'emplacement des winches de foc très en arrière et peu pratique pour les équipiers. À l'intérieur, l'utilisation des volumes est conventionnelle : cuisine et toilette de part et d'autre de la des-

cente, carré avec table centrale, petite cabine avant et cabine propriétaire à l'arrière, sous le cockpit. Là aussi il faut souligner la qualité des finitions et le souci du détail apporté dans les moindres registres. Le bateau est équipé pour une autonomie optimale, avec 115 litres d'eau douce, trois batteries de servitude avec chargeur, un réservoir d'eau noire et 75 litres de carburant.

Jean-Louis GUÉRY.

## Les +

- Performances au près
- Plan de pont très fonctionnel
- Qualité de la construction

## Les -

- Aménagements intérieurs très conventionnels
- Petite cabine avant
- Prix élevé par rapport à la concurrence française

## Les concurrents

### Dufour 34



à partir de 108 200 €

★★★★★

Performance dans tous les registres, intérieur fonctionnel et convivial, construction d'excellente qualité, le Dufour 34 est un peu l'archétype du course-croisière à la française. La toute nouvelle version performance, avec barre franche, séduira tous ceux qui penchent davantage vers la régates que vers la croisière.

### Feeling 32



à partir de 89 700 €

★★★★★

En 2000, l'année de sa sortie, ce 32 pieds avait été élu bateau de l'année. Juste récompense pour un voilier harmonieux, plutôt bon marcheur avec un plan de pont bien étudié et un intérieur clair et chaleureux. Comme tous les Feeling, il existe aussi en version dériveur intégral. Il peut accueillir huit personnes.

## Bien vu

■ L'ouverture du tableau pour l'accès à la jupe.

■ Le coffre de cockpit accessible depuis le cabinet de toilette.

■ La banquette bâbord du carré facilement transformable en couchette double.

## A revoir

■ L'antidérapant sur les rebords du roof.

■ Le rangement du tangon.



## Pharmacie de bord

Le matériel médical à embarquer, tel qu'il était stipulé dans la nouvelle réglementation sur la sécurité des bateaux de plaisance, va faire l'objet d'un arrêté modificatif. Désormais, le plaisancier pourra établir lui-même la liste des médicaments et des produits médicaux qu'il juge utile d'avoir à bord. Le texte réglementaire se contente de simples recommandations avec des inventaires types tenant compte de l'éloignement des secours. Par ailleurs, le texte concernant le compas a également été modifié : celui-ci est maintenant obligatoire en catégorie côtière (moins de 6 milles d'un abri).

## Environnement

La Fédération des industries nautiques vient de lancer le prix du bateau bleu. Doté d'un prix de 20 000 €, il récompensera cette année, le meilleur projet de système de traitement des eaux noires à bord des bateaux de plaisance. Par ce concours, dont le thème changera tous les ans, la FIN entend faire avancer la recherche et le développement en matière de solutions pour combattre les atteintes à l'environnement que peut provoquer la navigation de plaisance.

## A travers la lorgnette

### La gamme Harmonie

Diminuer les coûts sans rogner sur la qualité tel est le nouveau concept du chantier Poncin. Sa nouvelle gamme Harmonie présentée lors du dernier Grand Pavois a soulevé quelques controverses. L'idée est de rationaliser la construction et de standardiser sur l'ensemble de la gamme tout ce qui peut l'être. Ainsi, la stratification du polyester se fait sous vide dans une usine automatisée. Les aménagements intérieurs se composent de modules identiques d'un bateau à l'autre (cuisine, table à

cartes...) avec des assemblages sur cornières aluminium. Les dessins des carènes des trois premiers modèles (38, 42 et 47 pieds) ont été confiés au cabinet Mortain Mavrikios avec au cahier des charges le confort en croisière, la performance dans tous les types de temps et l'élégance en prime. Les deux architectes rochelsais s'en sont plus bien sortis. Reste que si le chantier vient de marquer des points dans la guerre des prix que se livrent les constructeurs, l'avenir dira si sur le plan de la qualité le pari est également tenu.

