



Un bateau subtil et bien équilibré à la barre, d'autant plus qu'au débridé, le Maxi 1050 se montre tout à son avantage.

MAXI 1050

Tout le charme suédois

Longueur : 10,55 mètres
 Programme : hauturier
 Prix std : 147 784 euros
 Matériau : sandwich-stratifié
 Essai : baie de Quiberon,
 10-18 nœuds de vent

Avec l'architecte Pelle Petterson pour le dessin et le groupe Nimbus pour la construction, le résultat est une carène performante avec une belle qualité de construction et de finition.

Ce sont peut-être les difficiles conditions de navigation, au-delà de 60° Nord, qui ont toujours poussé les constructeurs des pays nordiques à concevoir des bateaux particulièrement marins et confortables. Ce Maxi 1050, sorti de l'un des plus grands chantiers suédois (Maxi Yachts du groupe Nimbus), est un bel exemple de cette exigence. Dessiné par Pelle Petterson, l'architecte maison, le Maxi 1050 est un bateau étroit, avec un bau relativement avancé, des entrées d'eau assez fines et un tirant d'eau généreux qui lui garantit une bonne raideur à la toile. Des caractéristiques archi-

tecturales 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 de 15 millimètres) qui apporte une bonne rigidité tout en ménageant les poids. Il s'agit d'un stratifié projeté, mais tous les endroits un peu délicats, comme les renforts, les omégas ou les cloisons structurelles sont stratifiés à la main. Lorsqu'on se penche sur les détails de fabrication, on s'aperçoit très vite de la qualité et du soin apportés 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 systématiquement stratifiés, et ceux des planchers sont même recouverts d'une mousse pour éviter les bruits parasites. Le summum de cette méticulosité étant le coffre de cockpit où le rangement de chaque objet est prévu depuis le balai de pont jusqu'au panneau de descente. Une telle qualité n'est évidemment pas sans incidence sur le prix total du bateau qui, à niveau d'équipement égal, est de l'ordre de 20 % supérieur à celui de ses principaux concurrents.

Sous voiles. Nous voici en baie de Quiberon et dans le golfe du Morbihan poussés par un nordet glacial dont janvier a souvent le secret. La capote de descente, qui fait partie de l'équipement standard, est particulièrement appréciable bien qu'elle soit un peu gênante lorsqu'il s'agit de manœuvrer avec les deux winches de drisses. La prise du premier ris s'avère nécessaire dès la sortie du port du Croesty pour faire face aux surventes qu'il est parfois difficile de négocier. Mais plus que le bateau, c'est l'équipage, un peu trop réduit, qu'il faut ménager... Cette version du Maxi 1050 équipée

d'une barre à roue (pack «croisière») rend les choses plus faciles et sans doute plus agréables, car l'ergonomie du poste de barre est parfaite. On peut tout aussi bien s'installer assis, adossé aux filières, pour surveiller le foc, que debout avec les pieds bien calés dans les deux repose-pieds du fond de cockpit. L'impression dominante est une réelle douceur de barre avec un bateau qui reste toujours bien équilibré, ardent juste ce qu'il faut pour réveiller les sensations. Si, au près, le bateau marche bien avec un cap assez affûté, son allure de prédilection est un peu plus débridée, quelque part du côté du petit large, où nous avons enregistré les meilleures performances, aussi bien sous voilure arisée que le lendemain, avec tout dessus. Le mât est à deux étages de barres de flèche, posé sur la quille, et le gréement assez puissant, en particulier grâce à son génois bien coupé. L'accastillage,



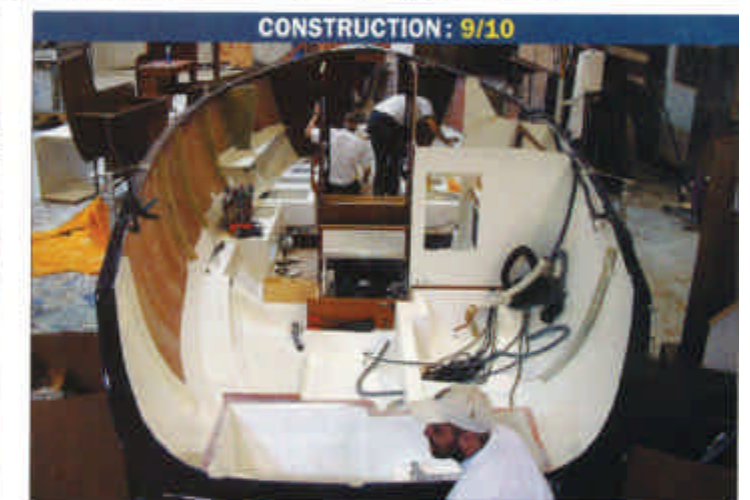
COCKPIT : 7/10

L'ergonomie du cockpit a été bien étudiée. Le barreur dispose de deux cale-pieds en «V» de chaque côté de la barre qui permet de bien se caler à la gîte. Dans la version barre à roue, le passage de chaque côté de celle-ci est un peu étroit.



BAILLE À MOUILLAGE : 8/10

La baille est assez profonde pour y stocker l'ancre et la chaîne, bien qu'il soit possible de laisser l'ancre dans le davier d'étrave.



CONSTRUCTION : 9/10

À ce stade, les renforts ont été stratifiés à la main. Le contremoule et les cloisons structurelles en contreplaqué marine sont en cours de mise en place. Selon les endroits, celles-ci sont stratifiées ou boulonnées à la coque.



PERFORMANCES GLOBALES : 7/10

Dans les petits airs (il y avait moins de 10 nœuds de vent à notre retour au Croesty), le Maxi 1050 est sans doute un peu pénalisé par le poids de ses emménagements «croisière». Il est vrai qu'en la circonstance, l'envol du spi asymétrique s'imposait.



Disposition classique pour ce carré, avec deux banquettes en vis-à-vis et une table à rabats (1,10 x 0,80 mètre) qui permet d'ouvrir le passage vers la cabine avant. Cette table peut être retirée pour alléger les poids en course. La banquette

bâbord se transforme en couchette double grâce à un système de panneaux sur glissière. Avec un seul panneau ouvrant au-dessus de la table à cartes et de la cuisine, l'aération de ce volume est parfois tout juste suffisante.



Disposée en «L», la cuisine comporte un évier à deux bacs, une glacière de 40 litres et une gazinière inox deux feux avec four. Le vaisselier, tout juste assez grand, est complété par trois tiroirs et un grand placard sous l'évier.



La dimension de la table ne permet pas d'utiliser une grande carte, même pliée en deux. C'est dommage, car il ne manque que quelques centimètres. Elle comporte en revanche de nombreux rangements (équipets et tiroirs) pour le petit matériel de navigation.



Les deux couchettes en «V» peuvent se transformer en lit double. Celui-ci occupe alors tout l'espace et ne laisse aucun dégagement. Heureusement, les équipets latéraux sont assez grands pour permettre un rangement efficace des affaires personnelles.

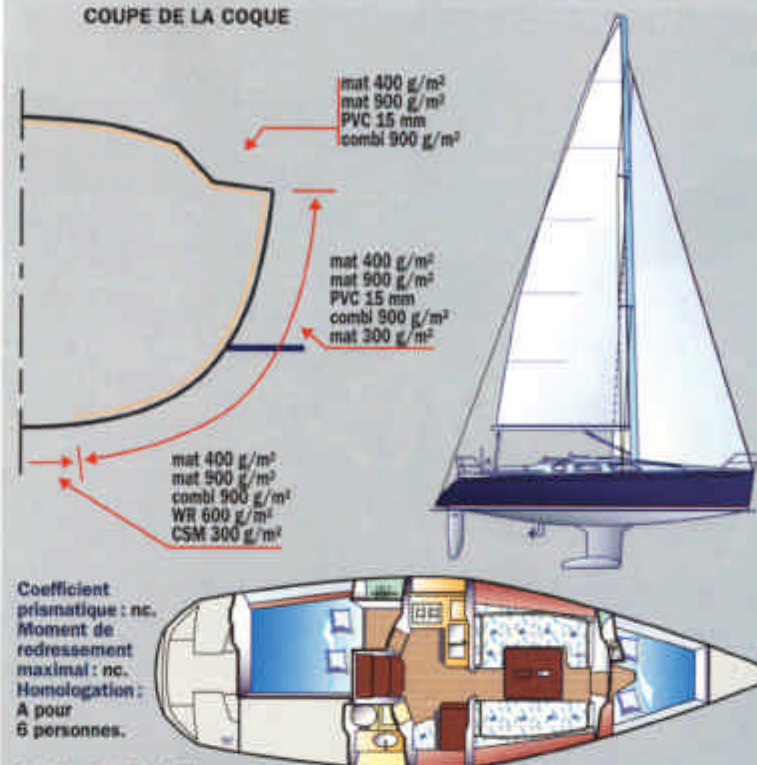
Lewmar pour l'essentiel, est très complet et bien dimensionné. Seul petit reproche : l'emplacement des deux winches de foc. Le chantier a choisi de les mettre à portée de main du barreur. Mais sauf à naviguer en solitaire, c'est rarement lui qui s'occupe des écoutes. L'équipier qui le manœuvre d'ordinaire est alors obligé de se tourner vers l'arrière... et est, en plus, gêné par le palan de grand-voile. Le reste du plan de pont est assez classique et les larges passavants permettent de circuler aisément même si les cadènes de haubans, légèrement rentrées, tombent pile au milieu du passage. Au cours de cet essai, nous avons été plusieurs fois surpris par l'absence d'antidérapant sur les bords du rouf, un peu glissant dès qu'il est un tant soit peu mouillé. A l'arrière, la jupe est au même niveau que le fond de cockpit et la large ouverture dans le banc arrière permet d'y accéder facilement lorsque le bateau est au port ou au mouillage.

À BORD. A l'intérieur, l'utilisation des volumes est assez conventionnelle, avec cuisine et table à cartes de part et d'autre de la descente, carré avec table centrale, petite cabine avant et cabine propriétaire à l'arrière bâbord, sous le cockpit. Si la table à cartes est assez grande et fonctionnelle, la cuisine manque en revanche un peu d'espace, car l'évier à deux bacs ainsi que la glacière réduisent au strict minimum la surface du plan de travail. Le cabinet de toilette, situé sur l'autre bord, présente la particularité de communiquer par une grande trappe (sorte de trou d'homme) avec le coffre de cockpit. Patrick Roséo, à qui l'on doit cette trouvaille (il l'avait inventée pour le Feeling 32, en 1999), a fait des émules. Une astuce assez pratique en croisière, d'autant que le coffre en question est bien organisé pour le rangement du matériel.

L'intérieur est assez lumineux et le traitement des boiseries en accompagnement de belle facture, avec des portes à claire-voie pour la plupart des équipets. Là aussi, il faut souligner la qualité des finitions et le souci du détail qui sont apportés dans les moindres registres. On notera surtout que le bateau est équipé pour une autonomie optimale, avec un réservoir inox de 115 litres d'eau douce, trois batteries avec générateur de 60 ampères et répartiteur de charge, un réservoir d'eau noire et 75 litres de carburant.

J.L.Gu. ●

Plans et infographie François Chevalier.



Architecte : Pelle Petterson.
Constructeur : Maxi Yachts (groupe Nimbus). Importateur : Arzal Nautique, 18 Parc d'Activités de l'Estuaire et port de plaisance, 56190 Arzal, tél. 02.97.45.03.52, fax 02.97.45.00.04, e-mail : contact@arzal-nautique.com, Internet : www.arzal-nautique.com et www.maxiyachts.fr

Prix et options

Prix version de base avec moteur Volvo 2020 13,8 Kw (19 chevaux) : **147 784 €.**
Ce prix comporte, en complément des équipements standard, la peinture de coque bleue et les habillages teck de la jupe et du cockpit. Voiles Elvström en Decron de 380 g/m². Livraison Arzal.

Principales options
Prix version croisière : **177 895 €.**
Le pack «croisière» comporte, en plus de la version de base : barre à roue, guindeau électrique, prise de quai, eau chaude 240 volts, chauffage air pulsé, pilote automatique, sondeur avec répéteur de cockpit, loch, girouette-anémomètre, GPS, VHF, radio-CD avec quatre haut-parleurs,

grément de spi, tangon, housse de barre, table de cockpit, peinture de carène, mise à l'eau, mâtage et préparation à Arzal.

Prix version régaté (sans voiles) : **175 812 €.**
Le pack «régaté» comporte, en plus de la version de base : barre à roue, mât rétracté, câbles Dyform, anneaux de tangon de spi, drisses en Spectra, grément de spi régaté avec tangon carbone, hélice tripale, prise de quai 240 volts, eau chaude 240 volts, radio-CD avec quatre haut-parleurs, centrale de navigation et pilote NKE, housse de barre, peinture de carène avec préparation spéciale, mâtage et mise à l'eau à Arzal.

Prix du bateau essayé : **177 895 €.**

Caractéristiques techniques comparées

	MAXI 1050	DUFOUR 34	SUN FAST 35	BAVARIA 35
Longueur coque	10,55 m	10,30 m	10,43 m	10,79 m
Plattalun	9,38 m	9,13 m	9,74 m	10,10 m
Largeur	2,25 m	3,48 m	3,47 m	3,27 m
Tirant d'eau	1,87 m	1,92 m	2,15 m	2,00 m
Voilure au prix	69,10 m ²	65,90 m ²	68,00 m ²	79,00 m ²
Déplacement	4,95 t	4,7 t	5,53 t	5,9 t
Lest	1,77 t	1,7 t	1,46 t	1,8 t
Couchettes	7	6 à 8	5 à 9	6
Catégorie	A	A	A	A
Matériau	sandwich	sandwich	polyester	polyester
Lancement	2004	2003	2003	1997
Architecte	P. Petterson	Felci-Roséo	M. Lombard	J & J Design
Chantier	Maxi Yachts	Dufour Yachts	Jeanneau	Bavaria
Prix TTC	147 784 €	104 735 €	109 530 €	89 493 €

Points forts

- Performances homogènes.
- Qualité de la construction.
- Équipement très complet.

Points faibles

- Prix élevé par rapport à la concurrence.
- Motorisation proposée juste suffisante.

Essai

Maxi 1050

Les chiffres de Voiles et Voiliers

