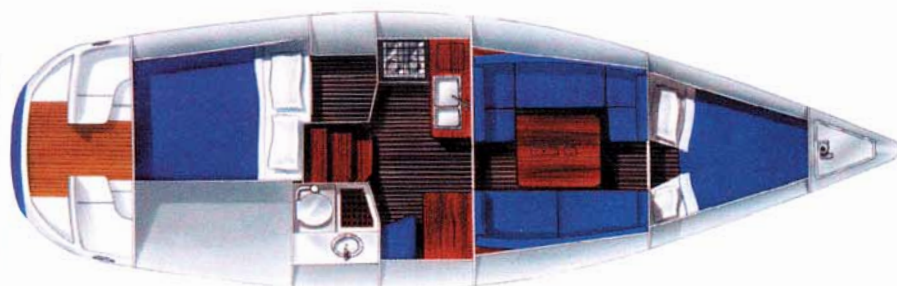


Maxi 1050

Une certaine idée du bateau

Rarement on a vu un tel souci du détail sur un course-croisière de 34 pieds. Le Maxi 1050 n'est pas seulement élégant et véloce, il est surtout intelligent, jusqu'au fin fond du moindre de ses coffres.



Il est des moyens simples et quasi infaillibles pour apprécier la qualité d'une construction : ouvrir et fermer les portes, soulever les planchers puis (tenter de) les remettre en place. Sur le Maxi 1050, un tel petit test est sans appel : ça ne branle pas, ne grince pas, ne coince pas, ça s'enclenche du premier coup sans effort ; en bref, la précision des ajustages est exceptionnelle. Il y a là-dedans quelque chose d'une portière de Volvo. Pas étonnant, les Maxi viennent de Suède, et ils sont même dessinés par le grand vizir local de la voile, multimédaille olympique, architecte du 12 m JI Sverige : Pelle

Petterson soi-même, qui s'est aussi essayé au design automobile pour... Volvo. Pour le reste, la disposition des emménagements est classique, avec au pied de la descente une cuisine en L à bâbord et une table à cartes à tribord. Le passage entre les deux est d'ailleurs plutôt étroit, ce qui est idéal en mer pour se déplacer. Les boiseries en acajou sont superbes mais sombres, et on ne peut pas dire que la déco soit « au top du design » ; du moins les amateurs d'intérieurs chaleureux et douillets seront-ils comblés. La hauteur sous barrots est généreuse (1,89 m) au pied de la descente, un peu moins à l'avant du carré (1,72 m). Pour les Suédois, mieux vaut se pencher un peu que d'avoir un franc-bord monstrueux, très pénalisant sous voiles. Ils ont raison. Et de toute façon ils se rattrapent sur les couchettes, qui sont au gabarit scandinave : 1,98 x 1,56 m pour la cabine arrière, 2,28 x 1,60 m pour la cabine avant, 1,97 x 0,60 m pour les deux banquettes du carré, qui feront d'excellentes couchettes de mer. Mais là où ce bateau suédois frappe sans doute le plus fort, c'est en ce qui concerne l'aération. Du jamais vu. Non seulement on dispose de deux boîtes Dorade au plafond du carré, mais le moindre coffre, le moindre équipet, le moindre placard, de

la cabine avant jusqu'au cockpit, est relié à un réseau d'aération interne qui franchit bien sûr toutes les portes via un tout petit jour aménagé entre leur bord supérieur et la cloison. Une salutaire obsession de la lutte contre l'humidité... La doit-on au climat humide et froid de la Baltique ? Dans le même ordre d'idées, les placards de la cuisine sont équipés de supports ad hoc (et amovibles) pour les assiettes, les équipets sont cloisonnés, les panneaux de pont sont dotés de vérins à blocage par vis. Quant à l'immense penderie à cirés, elle occupe en fait la partie avant du coffre de cockpit, à tribord. On peut y accéder aussi bien par

EN CHIFFRES

- Longueur de coque : 10,26 m
- Longueur flottaison : 9,38 m
- Largeur : 3,25 m
- Tirant d'eau : 1,87 m
- Lest : 1 770 kg
- Déplacement : 4 950 kg
- SV au près : 69,20 m²
- Génois : 36 m²
- Grand-voile : 33,20 m²
- Spi symétrique : 81,90 m²
- Matériau : sandwich verre-polyester et mousse PVC
- Architecte : Pelle Petterson
- Constructeur : Maxi Yachts
- Importateur : Arzal Nautique
- Prix : 144 716 €

les toilettes que par l'extérieur, en ouvrant tout simplement le coffre. Sous voiles, on apprécie tout d'abord la douceur et la sensibilité de la barre ; la transmission Lewmar mécanique (par biellette) assure une précision optimale, et cette carène étroite se montre équilibrée à toutes les allures et particulièrement à la gîte. Sous spi serré à 120° du vent réel, par 15 nœuds établis, le Maxi avance comme sur des rails, gîte à 20°, à 7,5 nœuds. Avec seulement 3,25 m au maître bau, la vitesse au débridé n'est sans doute pas le point fort du bateau. Mais l'équilibre à la gîte et la présence d'un lest conséquent (plus de 35 % du déplacement) sont de gros atouts pour la croisière en équipage réduit. Au louvoyage, toujours par 15 nœuds, le Maxi remonte à 45° du vent à 6,4 nœuds ; un bon résultat. L'ergonomie du plan de pont est satisfaisante, l'accastillage Lewmar est de bonne facture, dans l'ensemble bien positionné mais parfois un peu chiche. Notons enfin que si des voiles basiques sont incluses dans le prix de base, la liste des options est longue ; avec le « pack croisière » très complet proposé par l'importateur Arzal Nautique (jupe et cockpit teck, guindeau, pilote in board, tangon, spi...), le prix dépasse les 180 000 €.



10,26 m
144 716 €



Le Maxi 1050 s'est montré vif dans les petits airs.



Sous la première marche de descente, les coupe-batteries et le vase d'expansion.



Fixé à tribord sur des anneaux inox ad hoc, le tangon gêne pour installer le barber de génois.

Voilà qui nous ramène aux années quatre-vingt... Pas très fun, bien sûr, mais très cossu - et on peut toujours se caler en mer.

Dufour 34

Loin des modes éphémères et tapageuses, le petit frère du Voilier de l'année 2004 (le Dufour 40) a rencontré un succès mérité en persistant dans un classicisme bon teint, qui nous ramènerait directement aux années quatre-vingt si l'on n'observait des lignes assez tendues et une étrave droite, bien dans l'air du temps. Comme les 40 et 44, ce 34 appartient à la gamme «course-croisière» de Dufour, et porte les signatures de l'Italien Umberto Felci pour les lignes d'eau, et de Patrick Roséo pour «la ligne» tout court et la déco intérieure. Véloce à toutes les allures, raide à la voile en croisière, ce joli bateau est disponible en version Performance avec un gréement plus pointu et un lest plomb 80 kg moins lourd. Mais on déconseille la version barre franche, peu ergonomique.

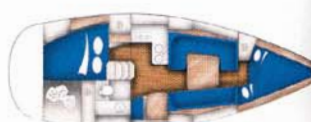


ESSAIS N°90 & 108

Elan 333

ESSAI N°72

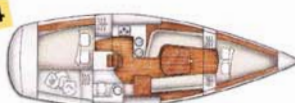
Une si jolie carène à moins de 100 000 €, ce n'est pas banal. D'autant que le chantier slovène, connu à l'origine – et depuis belle lurette – pour ses skis et VTT haut de gamme, bénéficie d'une grande expérience du composite qui profite à ses bateaux construits en sandwich verre-polyester/PVC sous infusion. Bas de franc-bord et doté d'un rouf en sifflet harmonieux, l'Elan 333 est beau, et l'architecte britannique Rob Humphreys lui a aussi dessiné une carène performante à toutes les allures. Le moule de cockpit étant prévu pour la barre franche, nous déconseillons la barre à roue optionnelle, qui de surcroît interdit au barreur l'accès à l'écoute de grand-voile, la barre d'écoute étant fixée sur le petit bridge-deck juste devant la descente. Disposition très classique à l'intérieur, mais on apprécie les belles menuiseries en acajou clair (teck en option) et les dimensions généreuses de la penderie à cirés.



Dehler 34

ESSAIS N°75 & 84

Dessiné par le bureau d'études du chantier allemand, ce 34 est cependant très inspiré des 29, 36, 39 et 47 de Judel/Vrolijk : carène étroite aux entrées d'eau très fines, rapport de lest modéré pour un bateau qui, comme ses frères, marche fort au près et au portant, moins fort au débridé. Son franc-bord limité pourrait lui conférer une ligne harmonieuse, mais le rouf en sifflet est un peu trop proéminent. Comme les autres Dehler, le 34 bénéficie en revanche d'une superbe construction en sandwich verre/balsa. Attention, le moule de cockpit est dessiné pour la barre à roue et la barre d'écoute, bien positionnée devant la colonne, est rejetée tout à l'arrière en version barre franche – pas pratique. La coûteuse option barre à roue est «obligatoire».



Sun Fast 35

Gare au malentendu ! Si son arrière très large peut évoquer les 60 pieds open du même architecte, Marc Lombard, le Sun Fast 35 est un pur bateau de croisière ; ses formes généreuses n'ont pas à voir avec la recherche de puissance et de vitesse au débridé, mais bien avec le souci d'offrir le plus grand volume intérieur possible. Par rapport aux dessins évoqués plus haut, les lignes sont moins tendues, et le rapport poids/puissance n'est pas le même ! En réalité, pour son premier croiseur de grande série, d'abord lancé en 2003 en version Odyssey, Lombard a dessiné un 35 pieds très confortable, capable d'accueillir trois belles cabines doubles dont deux sous le cockpit.



ESSAIS N°96 & 97

Bavaria 35 Match

Presque moitié moins cher que le Maxi 1050, le 35 Match du constructeur allemand mesure pourtant 50 centimètres de plus. Et le plus petit modèle de la gamme Match (course-croisière) ne manque vraiment pas d'atouts : ligne fluide, accastillage de premier choix... Pas de fantaisie dans les emménagements qui offrent deux cabines, un carré symétrique, une table à cartes et une cuisine en L. Mais sur l'eau, le 35 Match a confirmé son potentiel en remportant brillamment la saison 2005 des régates côtières IRC (Trophée Atlantique).



ESSAI N°108



Le Maxi 1050 face à ses concurrents

Modèle	Long. coque	Largeur	Tirant d'eau	Lest	Déplacement	SV au près	Génois	GV	Matériau	Architecte(s)	Constructeur	Année	Prix
Maxi 1050	10,26 m	3,25 m	1,87 m	1 770 kg	4 950 kg	69,20 m ²	36 m ²	33,20 m ²	verre/PVC	Pelle Petterson	Maxi Yachts	2002	144 716 €
Elan 333	9,99 m	3,46 m	1,90 m	1 570 kg	4 800 kg	66,40 m ²	33,40 m ²	33 m ²	verre/PVC	Rob Humphreys	Elan Marine	1999	95 668 €
Dehler 34	10,21 m	3,20 m	1,88 m	1 700 kg	4 500 kg	66,60 m ²	33,90 m ²	32,70 m ²	verre/balsa	Bureau d'études	Dehler	2002	120 497 €
Dufour 34	10,30 m	3,48 m	1,92 m	1 500 kg	4 500 kg	61 m ²	32 m ²	29 m ²	verre/PVC	Umberto Felci	Dufour Yachts	2004	nc
Sun Fast 35	10,43 m	3,49 m	2,15 m	1 460 kg	5 535 kg	68 m ²	38,50 m ²	29,50 m ²	verre-polyester	Marc Lombard	Jeanneau	2003	113 674 €
Bavaria 35 Match	10,79 m	3,27 m	2 m	1 800 kg	5 400 kg	79 m ²	39 m ²	40 m ²	verre/PVC	J & J Design	Bavaria	2004	89 493 €