



MAXUS 35

Il a tout d'un grand

Cette fois on peut oublier les croiseurs polonais low cost et rustiques : ce nouveau modèle attaque le marché français de manière bien plus frontale, et avec de solides arguments. Amusant sous voiles et offrant cependant beaucoup de confort, il se paie le luxe de logner du côté du haut de gamme. À regarder de près...

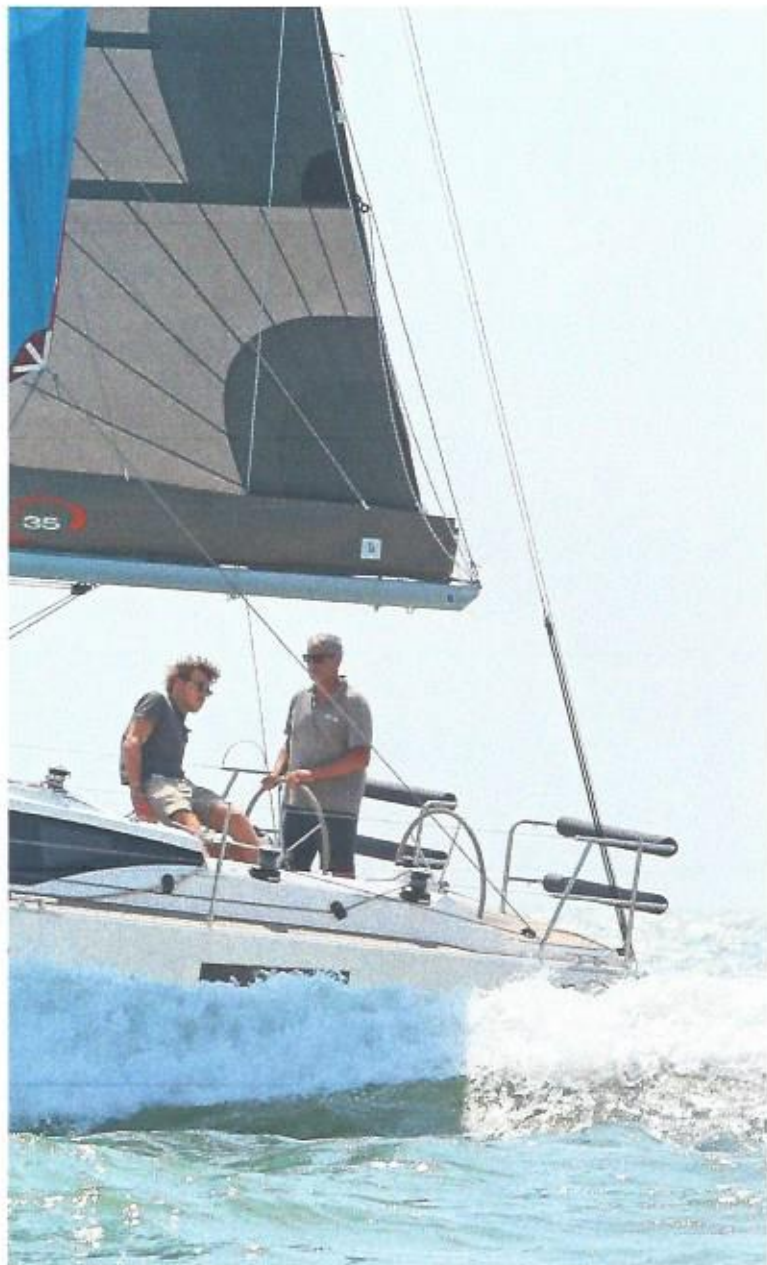
CONDITIONS DE L'ESSAI : La Rochelle, vent de secteur Ouest 10 à 20 nœuds, petit clapot.

Il n'a qu'un seul safran, ce qui va plutôt à l'encontre des tendances actuelles. N'empêche qu'on le tient bien, ce Maxus 35, sous spi asymétrique avec pas loin de 20 nœuds de vent réel et un petit clapot qui agite les pertuis rochelais. Il faut presque le faire exprès pour partir au lof ! Il est vrai que ce

safran unique est assez profond. À la limite, on se dit qu'on n'est pas loin de planer... On observe le sillage pour voir si ça décolle un peu, mais non, il manque un petit quelque chose. Le bateau est trop lourd, sans doute. Néanmoins, même en l'absence de vraie houle, en jouant un peu avec les vagues courtes, on arrive à faire quelques pointes à 10 nœuds. Pas mal pour un bateau de croisière. Au près, quelques minutes auparavant, on a pu appré-

cier la bonne raideur à la toile du bateau : pas besoin de réduire, on marchait très bien tout dessus avec un peu plus de 15 nœuds de vent réel (le vent a forcé entre-temps).

Pour cet essai, nous profitons aussi d'un beau jeu de voiles en laminé polyester, avec des voiles de coupe triradiée et aussi une grand-voile entièrement lattée avec ralingue montée sur chariots. La grande delphinière en composite, fournie en standard, intègre bien sûr le davier et permet d'amurer le spi asymétrique, mais aussi un éventuel code 0, à bonne distance de la cadène d'étai : idéal. On peut discuter de l'intérêt du montage de l'écoute de grand-voile « à l'allemande » (avec retour sur deux winches, sur chaque hiloire de cock-



Un seul safran... Cet appendice est toutefois profond et garantit un bon contrôle même quand on lofe un peu sous spi dans la brise.



Jolie garde-robe. Le jeu de voiles optionnel en tissu Dimension-Polyant DCX est de belle facture. Il est signé Sail Service (Gdańsk).

pit, via le pied de mât) sur un bateau de cette taille, d'autant que c'est une option à près de 5 000 euros, mais d'un autre côté cela permet d'avoir deux winches supplémentaires, qui sont près du barreur. Et puis c'est obligatoire si l'on veut pouvoir installer le précieux bimini... Car ici l'écoute de grand-voile est grée en patte-d'oie sur le rouf, alors qu'en standard il y a un palan en fond de cockpit.

UNE MAGNIFIQUE SALLE D'EAU

La circulation sur le pont est plutôt aisée, la largeur des passavants est suffisante, et vu de l'extérieur, le nouveau navire amiral du chantier polonais Northman affiche une silhouette moderne et séduisante, avec de grands hublots de rouf qui sont en verre trempé et non pas en Plexiglas. Allant à l'encontre de quelques idées reçues, le constructeur a semble-t-il misé sur la

qualité. Ce n'est certes pas un croiseur de luxe, mais les finitions sont d'un bon niveau et l'inventaire standard inclut quelques éléments intéressants, dont par exemple une literie confortable, avec de vrais matelas. On trouve un peu partout, à l'intérieur comme à l'extérieur, d'énormes mains courantes en inox; les grosses poignées de porte inspirent elles aussi confiance, les boiseries claires sont de bon aloi. Le Maxus 35 sait faire preuve d'une vraie générosité. Autre exemple frappant: dans la version standard que nous essayons (avec une seule cabine arrière, sur bâbord), on dispose d'une très grande salle d'eau, à tribord au pied de la descente, comprenant une véritable douche séparée offrant 1,86 mètre de hauteur sous barrots, et deux ouvertures pour l'aération (hublot d'hiloire et panneau de pont en option). Ce qui n'est pas si courant pour un bateau de cette taille. La vaste plate-forme arrière basculante est comprise dans

un pack «Croisière» où l'on trouve aussi le guindeau électrique et une belle table de cockpit.

À l'inverse, on regrette que les dimensions de la couchette double arrière soient aussi réduites: seulement 1,15 mètre de large. Cela permet certes de conserver, quelle que soit la version (une ou deux cabines arrière), le même espace central, sous le fond du cockpit, pour installer divers équipements lourds (convertisseur, dessalinisateur, groupe électrogène...). Mais si on veut de la place pour dormir, il vaudra mieux aller à l'avant. Et on déplore que certains hublots ou panneaux fixes (les quatre hublots de coque) et ouvrants (les panneaux de la cabine arrière et de la douche) soient en option – ils font ici partie d'un pack «Confort» à 8 000 euros incluant aussi le four, les stores, certaines mains courantes et la sono. Dans la cabine arrière, le hublot ouvrant sur le cockpit est lui aussi en option, ce qui veut dire qu'en standard il n'y a aucune ouverture! ■



1



2



3



4

1 Lumière. Les boiseries claires et les grands hublots de rouf (et de bordé) créent un intérieur très clair. La cloison de la salle d'eau, sur tribord, «mange» un peu d'espace, mais comme on va le voir plus bas, cela valait le coup...

2 Classique. La cuisine est conforme à ce que l'on trouve habituellement sur un bateau de cette taille. Mais le four est en option – en standard, il faut se contenter d'un simple réchaud et c'est dommage.

3 Presque luxueuse. La salle d'eau est vaste et elle est dotée d'un compartiment douche séparé. On ne peut pas vraiment faire mieux ! Attention toutefois, en version trois cabines, cette salle d'eau est bien plus petite.

4 Étroite. La cabine arrière manque d'aération en standard et sa couchette double a une largeur limitée : 1,15 mètre.



Des qualités marines et des emménagements cossus.

Bonne stabilité au portant dans la brise.

Raideur à la toile intéressante.

Ergonomie du plan de pont.

Grande salle d'eau avec une vraie douche (en version deux cabines).



Compte tenu des nombreuses options, le tarif n'est pas très attractif.

Largeur limitée de la couchette (ou des couchettes) arrière.

Aération insuffisante en standard.

Table à cartes de dimensions réduites.



MAXUS 35



NOS MESURES

I CARRÉ

- Hauteur sous barrots: 191 cm (180 cm à l'avant).
- Couchette latérale bâbord: 206 x 62 cm.
- Couchette latérale tribord: 206/166 x 62 cm.

I CABINE ARRIÈRE

- Hauteur sous barrots: 184 cm.
- Couchette: 208 x 115 cm.

I CABINE AVANT

- Hauteur sous barrots: 177 cm.
- Couchette: 215 x 160 cm.



	MAXUS 35	OCEANIS 34.1	DUFOUR 37
Longueur coque	9,96 m	9,96 m	9,99 m
Longueur flott.	9,60 m	9,50 m	9,31 m
Largeur	3,40 m	3,57 m	3,80 m
Tirant d'eau	1,95 m	2 m	1,90 m
Déplacement	6 000 kg	5 470 kg	6 747 kg
Lest	1 900 kg	1 580 kg	1 860 kg
Surf. voile au près	58,50 m ²	57,10 m ²	58,90 m ²
Grand-voile	34,30 m ²	31 m ²	33 m ²
Génois	24,20 m ²	26,10 m ²	25,90 m ²
Matériau	stratifié verre-pol.	stratifié verre-pol.	sandwich verre-pol.-PVC
Motorisation	in-bord diesel Yanmar 29 ch, ligne d'arbre	in-bord diesel Yanmar 21 ch, ligne d'arbre	in-bord diesel Volvo 19 ch, saildrive
Architecte	D & S Yacht Design	Marc Lombard	Umberto Felci
Chantier	Northman	Bénéteau	Dufour Yachts
Prix de base TTC	186 166 €	155 040 €	187 200 €

Distributeur exclusif pour la France et la Suisse : Catway (La Rochelle).

PRIX DE BASE TTC (DÉPART LA ROCHELLE) 186 166 €

PRIX DU BATEAU ESSAYÉ 249 754 €

PRINCIPALES OPTIONS

Livraison à La Rochelle 18 984 €
 Electronique Garmin (dont pilote) 14 226 €

1 Bien dégagé. Si l'on opte pour le montage «à l'allemande» de l'écoute de grand-voile, le palan est sur le rouf et le cockpit n'est pas trop encombré. Cette configuration (plus chère) permet aussi d'installer un bimini – puisque avec le palan en fond de cockpit, ce n'est pas possible...

2 Grand confort. La plate-forme arrière basculante est en option. Elle se relève au moyen d'un palan six brins.

3 Minimaliste. La table à cartes escamotable, installée sur tribord contre la cloison de la salle d'eau (en avant de celle-ci), est un peu étriquée. On peut la relever pour allonger la couchette latérale.

4 Presque un sans-faute. Les marches pourraient être un peu plus incurvées, mais pour le reste cette descente est parfaite, on y est bien calé entre deux cloisons et on a de bonnes mains courantes.

CONCLUSION

Voilà un vrai concurrent pour les croiseurs de marque française ou allemande. Il n'est pas forcément moins cher, mais que ce soit sur le plan de l'esthétique, des finitions ou des qualités marines, ce Maxus n'a pas grand-chose à leur envier. Une belle manière pour le chantier polonais d'affirmer ses ambitions. Ce 35, que nous avons essayé en version quillard (standard), est aussi capable de pratiquer l'échouage dans sa version biquille (tirant d'eau: 1,50 mètre).