

# Nexus 870 Revo : petit bateau pour grands espaces



**Un bateau mixte - mer et rivière - bien pensé, bien équipé, bien construit et que le chantier modularait selon vos goûts et vos moyens ? C'est possible ! Le Nexus 870 Revo en est la preuve ! Ce petit bateau - 8,62 m hors-tout - apte aux grandes navigations méritera votre attention à l'heure de choisir le nouveau compagnon de vos croisières.**

TEXTE ET PHOTOS OLIVIER CHAUVIN

**U**n bateau confortable, motorisé raisonnablement pour consommer peu et aller loin : voici le cahier des charges qui a présidé à l'étude du Nexus 870 Revo. « *Un bateau à moteur qui navigue au rythme d'un voilier* », précise Jean-Baptiste Bittard, le gérant de Catway qui importe le modèle. « *Et qui soit aussi à l'aise en navigation côtière qu'en eau douce...* » Le moins que l'on puisse dire est que le contrat est rempli ! La gageure n'était pourtant pas des plus

simples à relever : les bateaux de mer sont généralement trop puissants et mal adaptés à nos usages fluviaux, et les concepteurs de nouveaux bateaux d'eau douce ont tendance à privilégier l'habitabilité, quitte à dessiner des habitacles flottants, au détriment des qualités nautiques. À la croisée de ces concepts, le Nexus est une unité simple, dans le bon sens du terme, fonctionnelle et très réussie.

## Une conception modulable

Bien connu pour ses voiliers Maxus, le chantier Northman, établi à Wegorzewo en Pologne, a conçu le Nexus 870 Revo en suivant la recette qui a fait son succès : un modèle de base à prix très raisonnable, auquel l'acquéreur peut ajouter toute une liste d'options qui lui permettent de composer le bateau qui lui convient et de choisir les équipements qu'il souhaite, et seulement ceux-ci. Ainsi, le Nexus est proposé en version Cabrio, avec poste de pilotage ouvert, ou Hard top, c'est-à-dire avec une timonerie. Outre ces 2 silhouettes, le bateau peut recevoir différentes motorisations : un hors-bord

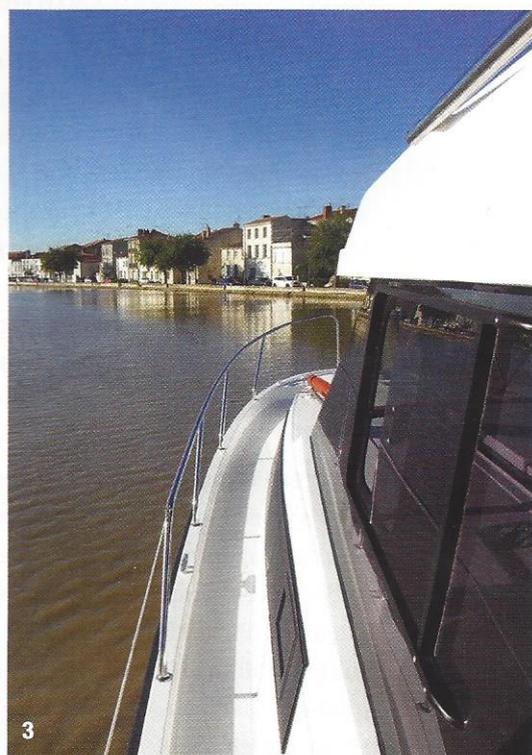
de 40 CV à forte poussée ou un in-bord de 30 à 45 CV. Il est même proposé une version 100 CV semi-planante<sup>(1)</sup> et dont la coque est renforcée. Bien sûr, ce choix aura un impact très important sur la consommation en carburant ! L'aménagement intérieur peut lui aussi être adapté : plusieurs plans, ouverts ou cloisonnés, sont proposés selon votre goût et la configuration de votre équipage. C'est à l'issue du Grand Pavois de La Rochelle (Charente-Maritime) que nous embarquons à bord de la version à timonerie (Hard top) en compagnie de J.-B. Bittard. Une navigation d'abord maritime, qui doit nous conduire jusqu'à Tonny-Charente pour tester les aptitudes fluviales du bateau.

## Sûr et ergonomique

Au ponton, le bateau a fière allure dans sa robe anthracite soulignée d'un filet orange. L'arrière est assez massif, mais bien dessiné, et l'accès à bord est largement facilité par une plateforme qui ouvre sur le cockpit et les passavants. Les balcons descendent bas à l'arrière et forment une main-courante très ergonomique et sûre. Un rapide tour du bateau confirme cette impression de sécurité : de solides filières entourent tout le bateau et se raccordent aux 2 demi-balcons avant qui laissent un espace ouvert sur la delphinrière<sup>(2)</sup>, très pratique pour manœuvrer ou débarquer. Ces balcons sont suffisamment rentrants pour ne pas toucher les bajoyers lors de l'éclusage. Les pieds de balcons sont soudés sur des embases boulonnées et sans tête de vis apparente, un gage de solidité et d'étanchéité. Les passavants sont larges, les mains courantes tombent bien sous la main et l'on se déplace à l'aise sur ce bateau, dont, par ailleurs, les mouvements sont doux et s'amortissent très vite. À l'avant, on accède à la très vaste baille à mouillage par 2 capots bien dimensionnés. L'ancre



est à poste sur le davier de la delphinrière et est manœuvrée par un guindeau électrique à télécommande. Six taquets d'amarrage sont répartis tout autour du bateau. Ils sont jolis et très sérieusement boulonnés, même s'ils paraissent un peu petits. Le toit de la cabine est muni de 2 capots ouvrants de belle facture, encadrés de matelas bain de soleil. Les hublots collés et d'un seul tenant sont élégants. Leur ascendance maritime devrait leur assurer une étanchéité sans faille au fil du temps. Le toit de la timonerie (qui dispose d'un panneau ouvrant électrique) est posé sur une structure en aluminium fortement échantillonnée. Le parebrise, en verre feuilleté, est d'une seule pièce, tandis que les panneaux latéraux, en Plexiglas, sont percés d'ouvrants coulissants. L'équipement extérieur est complété par une échelle de bain pliante, une douche extérieure et la prise qui permet



**Photo page précédente** - Le "petit" 30 CV est largement suffisant !

**1** - Même à pleine vitesse, le Nexus lève peu de vagues.

**2** - Balcon ouvert et delphinrière facilitent l'accès à terre.

**3** - À bord, la circulation est facile et sûre.

de se brancher au réseau électrique. Le bateau est protégé par un liston en caoutchouc fendu qui recouvre la liaison coque-pont. Il est un peu trop proéminent à mon goût, sur le plan horizontal. Un profil plus plat (et plus large) serait mieux adapté aux



- 1 - Abrité par la timonerie, un petit coin cosy et bien agencé.
- 2 - Une bâche en 3 parties clôt la timonerie.
- 3 - Le cabinet de toilette est parfaitement fonctionnel.

panneaux trouvent facilement leur place sous un matelas.

## Clair et confortable

On accède à l'intérieur par une descente de 3 marches

contraintes subies lors des éclusages. Cette remarque a

été reçue par Catway et ce point sera bientôt corrigé.

## Vaste dedans comme dehors !

L'espace arrière est bien conçu, avec le poste de pilotage à droite et une banquette en L qui occupe le côté gauche. Des coussins recouvrent cette dernière. Les assises sont complétées par des boudins, qui chevauchent les tubes inox et forment un dossier confortable. Une table sur pied permet, malgré sa taille réduite, de partager un repas dans ce bel espace cosy, à la fois ouvert et d'autant mieux abrité qu'il dispose d'une bâche en 3 parties qui en ferme l'arrière. Cet équipement est largement éclairé de panneaux transparents, fixes à l'arrière et ouvrants sur les côtés. Ces ouvertures sont protégées par des moustiquaires, qui font hausser les épaules aux marins, mais dont nous autres, usagers des voies intérieures, connaissons bien l'utilité ! Les banquettes, mais aussi une trappe dans le plancher, abritent de très vastes coffres qui accueillent sans difficulté cannes à pêche, gilets de sauvetage, voire même un kayak gonflable ! Tel qu'il est conçu, l'ensemble de cet espace arrière est convivial et l'on s'y sent bien d'emblée. Seul le siège de pilotage fixe paraît un peu encombrant et limite l'impression d'espace ressentie.

On accède à la cabine par un capot coulissant et un panneau de descente translucide en 2 parties. Ce système, très maritime, présente l'intérêt d'être simple, fiable et surtout de ne pas s'encombrer d'une porte : une fois déposés, les

en bois revêtues de bandes antidérapantes. Alors même que le bateau est relativement petit, la sensation d'espace est bien présente, aidée en cela par une ergonomie poussée et un éclairage bien pensé. Les panneaux vitrés sont vastes. Tous sont fumés pour offrir une bonne intimité en l'absence de rideaux. Néanmoins, la lumière pénètre largement. La vue sur l'eau, sans être panoramique, est agréable. La ventilation est apportée par les 2 capots de pont, mais également par des hublots ouvrants de belle qualité disposant de moustiquaires amovibles. La nuit venue, la cabine est éclairée par des plafonniers bien disposés et par des rubans de leds dissimulés un peu partout sous les équipets. À droite de la descente, le petit cabinet de toilette, avec bac à douche et douchette sur le lavabo, dispose de tous les rangements nécessaires et de W.C. chimiques. À gauche, la couchette arrière (208 cm x 100 cm, plus un retour de 73 cm x 100 cm) est assez largement enfouie sous le cockpit et sa banquette, sans que ce soit trop gênant. En effet, l'ouverture est large et haute. On n'y ressent aucune sensation d'étouffement, d'autant qu'elle est éclairée



et aérée par 2 hublots ouvrants, l'un dans la coque et l'autre dans le cockpit. Un placard double et bien pourvu en étagères permet aux vêtements de chacun de trouver leur place, tandis qu'un coffre accueillera chaussures et autres sacs. Sur le dessus de chaque meuble, des vide-poches bien pratiques recevront tout ce que l'on aime garder à portée de main. La couchette avant (200 cm x 120 cm) dispose des mêmes rangements, mais de nettement plus d'espace en hauteur.



1 - De bonne facture, les hublots ouvrants disposent de moustiquaires.

2 - La cabine est aérée et ergonomique.

3 - Petit bateau, mais grand espace pour le cuisinot.

4 - Quatre personnes déjeunent à l'aise autour de la table.



La dînette sépare les 2 espaces de couchage avec, sur la gauche, le bloc cuisine qui lui fait face. Le plan de travail, noir pailleté, est en résine et intègre un petit évier. Un réfrigérateur électrique de 64 l et une cuisinière 2 feux avec four sont intégrés. Signe d'une conception marine, celle-ci est montée sur cardan et est dotée de serre-casserolles, évitant aux récipients de tomber en cas de roulis. Là encore, les rangements sont nombreux et pratiques : la batterie de cuisine et les provisions pour une longue croisière y trouveront place sans encombre. L'épicerie pourra se dissimuler derrière les portes aux couleurs des cloisons pour le bas et en Plexiglas fumé pour le haut, toutes munies de verrouillages efficaces. La table de la dînette

accueille 4 personnes à l'aise et peut se convertir en un lit double (190 cm x 100 cm). Équipets et rangements abondent, jusqu'à l'angle arrière qui porte les tableaux électriques, le poste de radio, la jauge du réservoir d'eau et les commandes du chauffage Webasto à air pulsé. Quatre prises (1 U.S.B., 1 de 12V et 2 de 220V) permettent tous les modes de branchement utiles. Les tons choisis pour l'habitacle sont chaleureux : bois clair pour les cloisons et le mobilier, alors que les planchers, les inserts de vaigrages<sup>(3)</sup> et les coussins, plus sombres, tranchent agréablement avec le blanc des contremoulages. Sans relever de la haute ébénisterie, les finitions sont sans défaut, et l'ensemble respire la qualité. Le style n'est d'ailleurs pas figé : l'acheteur a droit à

tout un choix de coloris pour les habillages, tissus et boiseries.

## Il a tout d'un grand !

Nous procédons à une petite inspection des endroits cachés pour juger du sérieux du chantier. Force est de constater que rien n'a été laissé au hasard : les coffres sont bien finis et les installations techniques très propres. Sous la couchette avant, on trouve le propulseur d'étrave Vetus, le réservoir d'eau de 130 l et le parc de 2 batteries A.G.M. (100 et 140 Ah) réputées pour leur durée de vie. La coque en V laisse peu de place sous les planchers, si ce n'est au pied de la descente, où l'on trouve un bac contremoulé et bien pratique. Au centre de la cabine, une petite trappe ramasse-miettes





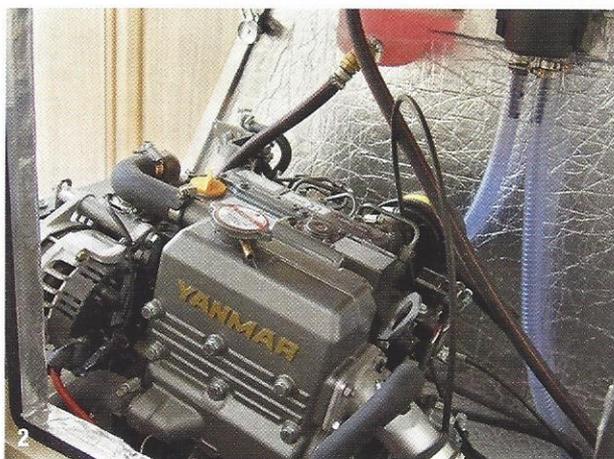
- 1 - Prises et commandes électriques sont regroupées sur un seul panneau.
- 2 - Le moteur est facilement accessible, et son compartiment isolé.
- 3 - Le poste de pilotage et son tableau de bord rétroéclairé. L'accès à la cabine se fait par une descente très maritime.

recueillera les balayures dans une petite boîte qu'il suffira ensuite de vider. Malin ! Le tableau électrique est installé sur une trappe basculante et verrouillable à clé. Les connexions sont propres et repérées, du beau travail, tout comme l'installation moteur. Le Yanmar 3 cylindres de 30 CV est situé sous la descente. Le panneau qui porte celle-ci se relève et permet un accès facile lors des contrôles usuels. Pour faciliter un entretien plus poussé, le compartiment moteur s'ouvre sur 2 autres côtés. Les parois sont revêtues d'un isolant thermique et phonique mince, mais efficace. Le poste de pilotage est très confortable. Il est idéalement disposé, et le pilote accède aisément aux amarres lors des manœuvres. Les commandes moteur sont classiques, ainsi que celles du propulseur d'étrave. En revanche, le tableau de bord, surmonté d'une centrale de navigation Simrad, recèle quelques surprises. Il est rétroéclairé, ce qui souligne les informations d'un joli bleu. De plus, les interrupteurs sont des modèles métalliques à voyant concentrique du plus bel effet. Les indicateurs sont complétés d'une jauge à carburant bien utile : sur la version essayée, le réservoir ne contenait que 50 l, ce qui, malgré la faible consommation du moteur (moins de 3 l/h), s'est avéré juste. L'importateur propose d'ores et déjà un modèle de capacité accrue (140 l), ce qui est plus cohérent avec un usage fluvial. Un indicateur d'angle de barre (absent

sur le bateau essayé) sera également monté sur les prochaines unités. Un soin du détail et une attention aux vrais besoins de chaque usager que l'on ne peut que saluer. Même avant ces ajustements, l'ensemble du bateau ainsi que le matériel monté respirent la qualité, et on trouve très vite ses marques à bord.

## Vif et facile !

Le petit Yanmar s'ébroue et chauffe tranquillement au ponton de la Corderie royale. Au ralenti, il est particulièrement discret. Amarres larguées et sitôt embrayé, le bateau est propulsé sans latence, et même avec une belle vivacité pour une puissance aussi modeste. Le bateau est bien évolutif<sup>(4)</sup> et n'est pas trop embarrassé par son fardage<sup>(5)</sup>. À la barre aussi, il est d'un abord facile. La direction hydraulique répond parfaitement, et le propulseur d'étrave, bien dimensionné, remplit son office sans brusquerie ni effet de bascule. À l'accélération, le bateau réagit vite pour atteindre sans encombre les 12 km/h. À cette vitesse, le petit Yanmar est plus présent, mais sans jamais devenir gênant. La carène passe bien dans l'eau : malgré son aspect massif à la hauteur du pont, elle est fine à la flottaison, et le bateau ne lève pas de vagues importantes, du moins jusqu'à 10 km/h. La stabilité de route est excellente et l'on peut lâcher la barre un moment sans que le bateau ne dévie. Ceci est permis grâce à la quille longue, qui de surcroît est prolongée par un sabot métallique qui protège hélice et safran. La marche arrière est très efficace, et le bateau s'arrête sur à peine plus de sa longueur, signe que le choix de l'hélice a été judicieux. Après plusieurs heures d'une navigation illuminée par les belles lumières charentaises, le



retour au ponton se fait sans aucune difficulté : le bateau évolue bien en marche arrière et le pilote accède facilement aux amarres, point important lorsqu'on navigue à deux.

On l'a compris, le Nexus 870 Revo nous a plu. Beaucoup... Le fait de pouvoir personnaliser son bateau dès la construction n'est pas le moindre de ses avantages, et offre de nombreux choix selon le budget et

le programme de chacun. Le modèle que nous avons essayé constitue le support idéal pour de belles et longues navigations ! Le Nexus 870 Revo a tout d'un grand et accueillera très confortablement un équipage de 2 voire 4 personnes, avec armes et bagages. Il est parfaitement adapté à l'eau douce, tout en permettant, grâce à son homologation semi-hauturière, des sorties



Quille longue, sabot de protection et un safran en inox poli qui devrait intriguer les gardons !

maritimes, ou du moins de rallier des voies d'eau inaccessibles autrement que par voie maritime. ■

<sup>(1)</sup>capable de sortir partiellement de l'eau pour augmenter la vitesse.

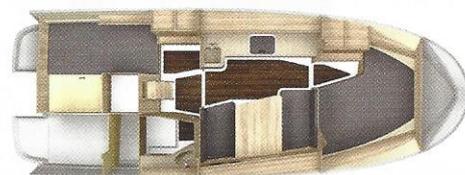
<sup>(2)</sup>plateforme qui surplombe l'étrave.

<sup>(3)</sup>habillage intérieur.

<sup>(4)</sup>répond bien à la barre.

<sup>(5)</sup>prise au vent.

## Fiche technique



- Coque polyester
- Longueur hors-tout : 8,62 m
- Largeur : 2,90 m
- Tirant d'eau : 0,60 m
- Tirant d'air : 2,70 m
- Réservoir carburant : 50 l - 140 l
- Réservoir eau potable : 130 l
- Motorisation : Yanmar 3 cylindres 30 CV
- Certification CE : catégorie C
- Prix du modèle essayé : 113 045 € T.T.C.

Rens. : Maxus yachts - S.A.R.L. Catway  
rue d'Artimon - Z.A. des Minimes  
17000 La Rochelle  
Tél. 05 46 07 70 10  
[www.maxus.fr](http://www.maxus.fr)

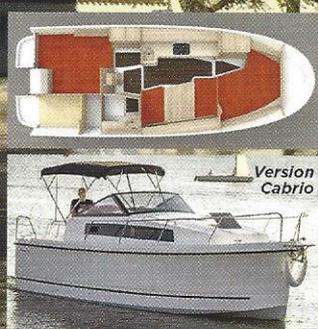
## Nouveauté 2018

Trawler fluvial et côtier Nexus 870 Revo

Catway sera présent au Nautic 2017

Hall 1 - Stand K31

# nexus 870 Revo



Disponible en version  
Cabrio et Hard Top  
Inbord ou Hors Bord

**Catway** La Rochelle - 05 46 07 70 10 - [www.catway.fr](http://www.catway.fr)

**NORTHMAN**  
SHIPYARD