

MAXUS 21

NOUVEAUTE
2012

Petit, cosy et funny

Confortable, transportable et assez abordable, ce petit croiseur est également rapide et bien fini. Le plus petit des Maxus a séduit son public !

Texte : Cécile Hoynant. Photos : François Van Malloghem et l'auteur.

LE MAXUS 21 est un voilier cohérent auquel on a du mal à trouver des défauts. Après quelques bords tirés sur ce petit croiseur, on oublierait presque que le cahier des charges d'un dériveur intégral transportable est particulièrement contraignant. La première contrainte qui guide la souris de l'architecte est le respect du gabarit routier, qui impose une largeur maximale de 2,48 m. Et malgré ce maître bau restreint, on ne se sent pas trop à l'étroit à l'intérieur. Evidemment, les hauteurs sous barrots sont limitées pour que le bateau ne soit pas plus haut que large : 1,73 m au pied de la descente, 1,40 m dans le carré (en pied de mât) et à peine 5 cm de plus dans les toilettes. Mais de quoi se plaint-on ? Disposer de WC chimiques séparés sur un croiseur de 6,25 m, c'est presque un luxe... que vous ne pourrez vous offrir qu'en prenant le pack Confort à 2 250 € (dans lequel sont aussi inclus l'électronique, le réchaud, l'eau sous pression, les lazy bags, l'enrouleur de foc, le stick de barre et la batterie). La capacité de rangement est également étonnante : entre les vide-poches qui courent le long du bordé dans le carré, les coffres dissimulés sous les banquettes et les équipets de la couchette arrière, il y a de quoi embarquer tout ce qu'il faut pour la journée. Et si l'envie vous prenait de passer une nuit ou deux à bord, la couchette disposée en travers du bateau est suffisamment grande pour accueillir deux personnes (2,20 x 1,35 m). Quant aux enfants, ils coucheront sur les banquettes du carré qui se prolongent dans la pointe avant. Le seul reproche que nous pouvons faire aux

emménagements concerne le volumineux puits de dérive qui sert de fixation aux battants de la table et qui gêne la circulation dans le carré. Mais ce défaut est directement lié à la seconde contrainte : pour faciliter le transport et s'échouer à plat au mouillage sans béquille, la dérive pivotante s'escamote dans son puits. Deux avantages qui valent la peine de sacrifier un peu d'espace ! Par ailleurs, le Maxus 21 se mâte et se démâte très facilement grâce à sa chèvre qui, une fois repliée, s'intègre bien aux lignes du bateau et sert de cale-pieds sur la plage avant.

PETITES DIMENSIONS MAIS GRANDES SENSATIONS

La troisième contrainte consiste à concilier un tirant d'eau réduit, un poids raisonnable (pour le transport) et une raideur à la toile convenable. A cet exercice, l'architecte polonais Jacek Daszkiewicz n'est visiblement pas mauvais. Le Maxus 21 est vivant à la barre et très vélocé quand on hisse le gennaker sur emmagasineur à la place du foc. Mais comme sur la plupart des petits dériveurs intégraux, il faut être attentif au maintien de l'assiette pour ne pas se retrouver sur la tranche dans les surventes. Un exercice amusant car le bateau est agréable à barrer, bien équilibré et réagit au quart de tour aux réglages. En revanche, en solo et à partir de 15 nœuds, il faudra sérieusement songer à prendre un ris. La quatrième contrainte était de proposer un bateau bien fini à un prix raisonnable.

Le saviez-vous ?

NAVIGUER sur un bateau transportable permet d'éviter l'épineuse question de la place de port. La possibilité de mâter et de démâter facilement grâce à la chèvre vous ouvre aussi l'horizon de la navigation sur les canaux. Mais avant de vous jeter à l'eau, il vous faudra passer le permis « remorque »... et acheter la remorque. Notez que l'importateur propose en option une remorque Mecanorem freinée simple essieu de 1 800 kg à 3 825 €. Mais revenons à nos moutons. Les auto-écoles qui proposent de préparer le permis E(B) sont peu nombreuses et le plus simple est de vous renseigner auprès de votre préfecture. Si vous avez passé votre permis B il y a plus de cinq ans, il vous faudra d'abord repasser l'examen du code. Viendront ensuite les épreuves théoriques et pratiques propres au permis E(B). La formation nécessite environ soixante heures pour un budget de 700 €, qui comprend la préparation à l'examen du code et la visite médicale. Une fois le petit papier rose tamponné, n'oubliez pas la visite médicale de contrôle qui tombe tous les cinq ans, puis tous les deux ans après 60 ans.

Sur ce point, le chantier a fait un bel effort. A l'intérieur, les couleurs vives des selleries, qui donneraient sûrement la nausée dans un 40 pieds, sont au contraire très esthétiques sur cette petite unité. Outre cette note colorée très « punchy », la qualité de la finition et les boiseries claires rendent l'intérieur du Maxus 21 très cosy. Sur le pont, l'accastillage de facture polonaise a été remplacé par les marques Andersen, Spinlock, Wichard et Profurl (enrouleur). Les taquets coinçeurs montés sur une platine en inox en sortie de winch sont très pratiques pour réguler la voile d'avant. Autre détail appréciable, les plats-bords inclinés, les sangles et les cale-pieds moulés rendent la barre très confortable à la gîte. Mais ne nous emballons pas. Si le rapport qualité/prix du Maxus 21 est intéressant, ne nous laissons pas séduire aveuglément par un prix de base accrocheur. En jetant un œil sur la liste des options, on se rend compte que le rail d'écoute de grand-voile coûte 690 €, et le système de mâtage (chèvre et support de mât arrière) 695 €. Au chapitre de la motorisation, l'importateur propose, pour 1 660 €, un moteur HB Yamaha 5 ch (ou 6 ch pour 200 € de plus).

Long. coque : 6,25 m. Largeur : 2,48 m.
TE : 0,30-1,25 m. Dépl. : 1 250 kg.
Lest : 350 kg. SV au près : 23 m².
Foc : 8,50 m². GV : 14,50 m².
Gennaker : 24 m². Matériau : stratifié
de verre-polyester. Architecte :
J. Daszkiewicz. Constructeur :
Northman. Importateur : Cobray/
Maxus Yachts France. Prix : 23 500 €.





“ Le Maxus 21 est particulièrement vivant dans le petit temps quand on a envoyé le gennaker. ”



▲ Le contrôle de l'assiette compte beaucoup dans la bonne marche de ce petit croiseur très réactif à la barre et aux réglages.

◀ Les plats-bords inclinés, les sangles et les cale-pieds sont très confortables pour barrer. On regrette juste que la barre d'écoute de GV soit en option.

La finition intérieure est soignée et l'ambiance chaleureuse : le bois clair est joliment rehaussé par les couleurs vives de la sellerie. ▼



A VOIR OU A REVOIR...



La fixation du patacas empêche d'ouvrir le coffre arrière sans l'accrocher. Ce défaut sera corrigé sur les prochaines unités.



Le trajet de l'écoute de gennaker oblige l'équipier qui régle à s'asseoir du bout des fesses. Une poulie de plus serait la bienvenue pour écarter l'écoute.



Les grands équipets de la couchette arrière offrent un volume de rangement très appréciable.