



MAXUS 24 NORTHMAN 7,20 M - 27 000 €

Présenté au Grand Pavois 2009, ce dériveur intégral transportable construit en Pologne tente de concilier avec un certain brio confort, performances, et facilité de mise en œuvre.

TEXTE EMMANUEL VAN DETH, PHOTOS PHILIPPE TISSIER «PILOU»

Performances

Grément. Au premier coup d'œil, un sage grément en aluminium capelé au 7/8... jusqu'au moment où Jean-Baptiste Bittard, l'importateur de la marque, nous fait la démonstration du démâtage express. A choquer le pataras pour libérer la goupille d'étai, on sort le bout de contrôle de la baille à mouillage et... ô surprise, le mât descend alors qu'une chèvre, qui épousait jusqu'à sagement le liston, se dresse. Quant

aux bas-haubans, astucieusement rehaussés afin de rester positionnés dans l'axe de pivotement, ils sont toujours bien tendus. Sans même toucher aux voiles et à la bôme, il est possible de passer sous un pont ! Pour le transport, cette facilité de démâtage est un réel atout. **Au près.** La profonde dérive autorise un cap à 45° du vent réel. Par 13 à 15 nœuds de vent et trois adultes au rappel, le GPS indique 5 nœuds, mais la gîte est prononcée. Sans réguler la puis-

sance, écoute de grand-voile à la main, le bateau passe sur sa barre au passage des risées. « *A partir de 13 nœuds de vent, on prend un ris* », convient Jean-Baptiste. Centre de gravité haut perché et coque étroite pour respecter le gabarit routier se soldent sans surprise par une raideur à la voile limitée. La version quillard offre certainement beaucoup plus de stabilité. **Au débridé.** Le gennaker est de sortie si le vent n'est pas trop fort. Le bateau glisse bien puisqu'il atteint 6 nœuds sans efforts par force 4. **Au portant.** Toujours sous gennaker, nous nous éloignons franchement du vent arrière pour faire porter notre voile légère. La vitesse moyenne est encore de 6 nœuds. **Passage dans la mer.** A peine un fond de clapot à la sortie du Fier d'Ars. Difficile pour nous d'imaginer le comportement du bateau par mer formée, mais la carène semble peu sujette au tangage malgré un centrage des poids loin d'être

optimum. **Motorisation.** Un simple hors-bord sur chaise assure la propulsion du Maxus. Facile d'accès pour le barreur, le moteur permet au port les manœuvres les plus audacieuses... à condition de laisser mordre un peu de dérive dans l'eau. Puissance disponible : 5 à 10 ch.

Agrément de navigation

A la barre. Le Maxus se dirige très facilement : la raquette inox complétée d'un stick tient bien en main. Pas de vibrations, même à plus de 5 nœuds. La grande surface de la pelle garantit des virements de bords réussis à tous les coups. **Ergonomie du cockpit.** Il présente deux niveaux. Les hiloires bien inclinées sont confortables au rappel, mais il manque des cale-pieds. Deux sièges amovibles en inox et teck sont intégrés aux balcons arrière. Le support du mât en position route, une imposante pièce en inox haut perchée, se révèle très pratique au moment de relever le moteur ou



VIF PAR PETIT TEMPS, MAIS RAIDEUR À LA TOILE LIMITÉE DÈS FORCE 4

franchement étroits, mais l'arceau inox qui soutient le haubannage latéral est bien plaqué contre le rouf. On aurait aimé une paire de mains courantes. **Accès à l'intérieur.** Descente inclinée et large capot coulissant: pas de difficultés pour passer du cockpit à la cabine.

À l'escale

Mouillage. La delphinrière est équipée de deux rouleaux. Bien pratique pour stocker l'ancre à poste, mais aussi pour remonter le mouillage à bord. Le tout sans abîmer la coque. La baïlle à mouillage est de bonne taille. **Amarrage.** Les taquets sont bien placés au livet de pont. Notre modèle est même équipé d'une paire de taquets de garde. **Accès à l'eau.** Le cockpit est complètement ouvert mais le tableau doit composer entre le moteur et le safran... Le côté tribord est bien dégagé et le chantier a prévu une échelle de bain en inox. **Rangements techniques.** Un coffre sous la barre pour le gaz, deux autres bien profonds tout à l'arrière: le Maxus s'en sort plutôt bien pour un modèle équipé d'une couchette arrière.

Confort

Carré. La hauteur sous barrots est encore de 1,75 m contre 1,80 au pied de la descente. La table est immense: abattants mis en place, on relève 1,53 m de longueur par 0,72 m de large au maximum. Soit un plateau assez grand pour manger à 6. En l'absence de table à cartes, c'est ici qu'on consultera les documents nautiques. **Couchages.** En plus des deux banquettes du carré, le Maxus est équipé à l'avant d'un lit breton de 2 m de longueur par 1,66 m de largeur à la tête et 0,15 m, aux pieds. Sous le cockpit, une couchette double de 2,20 x 1,15 m est aménagée travers à la marche. **Cuisine.** Elle est constituée d'un meuble stratifié gris, d'un réchaud inox deux feux, d'un évier avec eau douce sous pression et quelques rangements. **Toilettes.** Le chantier a opté pour un vrai cabinet de toi-

lette et non pas un simple WC chimique caché sous le triangle avant. Le lavabo est branché sur le système d'eau sous pression. **Finitions.** Les emménagements sont contremoulés et équipés de vaigrages très proprement appliqués. Les cloisons et le mobilier font appel à du contreplaqué marine et de l'anegre, une essence exotique très claire. **Rangements.** Deux grands coffres dans le carré, des petits à l'avant (ils doivent composer avec le réservoir d'eau de 56 l), quelques volumes peu profonds à l'arrière complétés d'une batterie d'équipets: les rangements du Maxus sont conformes à ce qu'on peut attendre d'un 24 pieds.

Construction

Matériaux coque et pont. Il y a 20 ans, on s'inquiétait que nos chantiers fassent construire leurs petits >

La chèvre toujours à poste est attelée à un palan quatre brins: le dématage est une simple formalité, même pour un homme seul.



d'embarquer dans l'annexe. **Protection de l'équipage.** Le franc-bord assez haut protège des paquets de mer, pas de la pluie. Le chantier propose en option une capote de descente. **Manœuvres.** Grand-voile de seulement 17 m², foc monté sur enrouleur et gennaker sur emmagasineur; les manœuvres sont aisées, même en

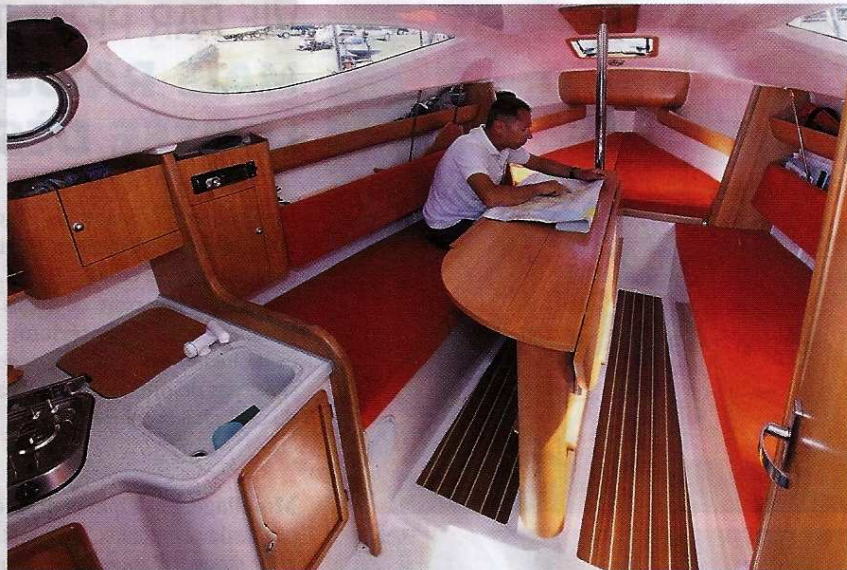
solitaire. Le palan de grand-voile est équipé d'un mousqueton pour libérer instantanément le cockpit. Les winches sur le rouf, dédiés en priorité aux écoutes de foc, sont équipés d'une platine avec taquet coinçeur. Pratique, mais proéminent en cas de chute. Le chantier a prévu une baïlle à bout. **Circulation.** Les passavants sont

Sa place dans le paysage nautique

Beaucoup de concurrents dans les pays de l'Est et scandinaves. Là-bas, les multiples déclinaisons du Sun Odyssey 24.1 montrent bien l'engouement pour les gros dériveurs intégraux transportables. Chez nous, malgré le succès des Micros des années 80 et du Jouët 680, ces voiliers qui échouent à plat et sont capables de filer sur une remorque découvrir un nouveau plan d'eau ne sont

pas légion sur le marché, Sun 2000 et Blue Djinn exceptés. Le grand frère de ce dernier est d'ailleurs le vrai concurrent du Maxus. Les deux modèles proposent des caractéristiques, un programme et un tarif quasi identiques. Quelques différences tout de même: un comportement moins glissant pour le Djinn, capable de naviguer tout dessus par force 4, mais une finition plus flatteuse à bord du Maxus.

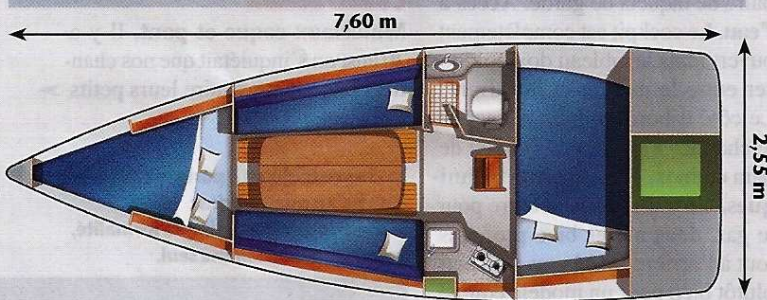
MAXUS 24



Finitions très soignées, mais pas de table à cartes. Le navigateur investit la grande table du carré pour consulter ses documents.

Le vrai prix du Maxus 24

- ▶ **Prix standard: 27 900 €** (version dériveur intégral)
- ▶ **Prix version essayée: 34 000 €.**
- ▶ **Options:** système mâtage rapide, 650 €; couleur de coque, 840 €; moteur Honda 5 ch, 1 420 €; remorque freinée double essieu PTC 2 200 kg, 4 900 €; accastillage tout Harken, 945 €; dérive inox A4, 1 050 €...



ÉLÉMENTS DE COMPARAISON

	MAXUS 24	DJINN 7	BI-LOUP 26
Longueur hors tout	7,60 m	7,20 m	7,80 m
Longueur de coque	7,20 m	7,20 m	7,50 m
Longueur de flottaison	6,90 m	6,80 m	7,00 m
Maître-bau	2,55 m	2,50 m	2,55 m
Tirant d'eau	0,35-1,40 m	0,30-1,20 m	0,95 m
Poids	1 590 kg	1 500 kg	1 700 kg
Lest	500 kg	390 kg	700 kg
Voilure au près	27 m ²	27,50 m ²	38 m ²
Grand-voile	17 m ²	16,50 m ²	15 m ²
Génois	10 m ²	11 m ²	23 m ²
Spi asymétrique	34 m ²	35 m ²	63 m ²
Nombre de couchages	6	4	4/6
Motorisation	HB 5 à 10 ch	HB 5 à 8 ch	IB 14 ch
Eau douce	56 l	50 l	140 l
Carburant	-	-	40 l
Matériau	polyester	polyester	polyester
Architectes	J. Daszkiewicz	J&N. Fauroux	R. Wrigton
Constructeur	Northman	B2 Marine	Wrigton
Catégorie de navigation	C	C	B
Année de lancement	2009	2002	2009
Prix	27 500 €	27 483 €	55 000 €
Essai dans Bateaux		531	620

modèles en Pologne. Aujourd'hui, Northman propose de la résine et du gelcoat isophtaliques, bien plus résistants à l'osmose. La coque du Maxus est réalisée en fibre de verre/polyester stratifiée au contact. Le pont fait appel à un sandwich verre/polyester/mousse Airex collé sous vide. **Appendices.** La dérive en acier de 80 kg est protégée par un revêtement époxy. Pivotante, elle ne craint pas les chocs et se remonte facilement grâce à un simple bout. Le cordage emprunte l'époutille de mât. Le safran en composite est également pivotant. La pelle est maintenue dans une robuste cage inox. La version quillard est assortie d'un gréement plus costaud. Elle correspond à un inhabituel surcoût de 3 050 € car la fabrication du lest est

sous-traitée. Une configuration biquille est à l'étude. **Entretien.** La qualité de finition laisse augurer un bon vieillissement du bateau. Ceux qui jouent vraiment au rase-cailloux opteront pour la dérive inox, qui ne craint pas les touchettes. En revanche, le lest constitué de lingots d'acier noyé dans la résine peut jouer des mauvais tours en cas d'avarie importante: une prise d'eau mal réparée peut se solder par de la rouille et une déformation ou un éclatement du polyester. On aurait préféré du plomb, plus compact et peu sensible à la corrosion. Mais le choix d'éviter la classique galette de fonte rapportée (Sun 2000 et Feeling) est aussi l'assurance de conserver une coque bien lisse et performante. ↴



LE BILAN

Avec son grand hublot au design moderne, ses lignes tendues et ses finitions très soignées, le Maxus 24 vient concurrencer sans complexes les chantiers français. Et le choix d'une résine et d'un gelcoat isophtaliques, d'ordinaire réservés aux voiliers de plus de 30 pieds, démontre que le chantier tient à livrer un modèle qui vieillira bien. Le plan de pont, passavants étroits mis à part, est simple et efficace. Grâce à son système de mâtage rapide, le gréement peut être mis en place par un homme seul en quelques minutes, un sacré argument pour ceux qui transportent leur bateau. Facile à mener, le 24 est très plaisant par petit temps, mais manque de raideur dès le médium. A sa décharge, ses appendices sont bien adaptés à la navigation en eaux peu profondes, un plus évident pour ceux qui fréquentent le golfe du Morbihan ou le Bassin d'Arcachon. A l'intérieur, généreuse hauteur sous barrots, profusion de couchettes et WC séparé, le Maxus ne déçoit pas. Partir quelques jours en famille est bien au programme.

ILLUSTRATIONS THIERRY FLORENTIN