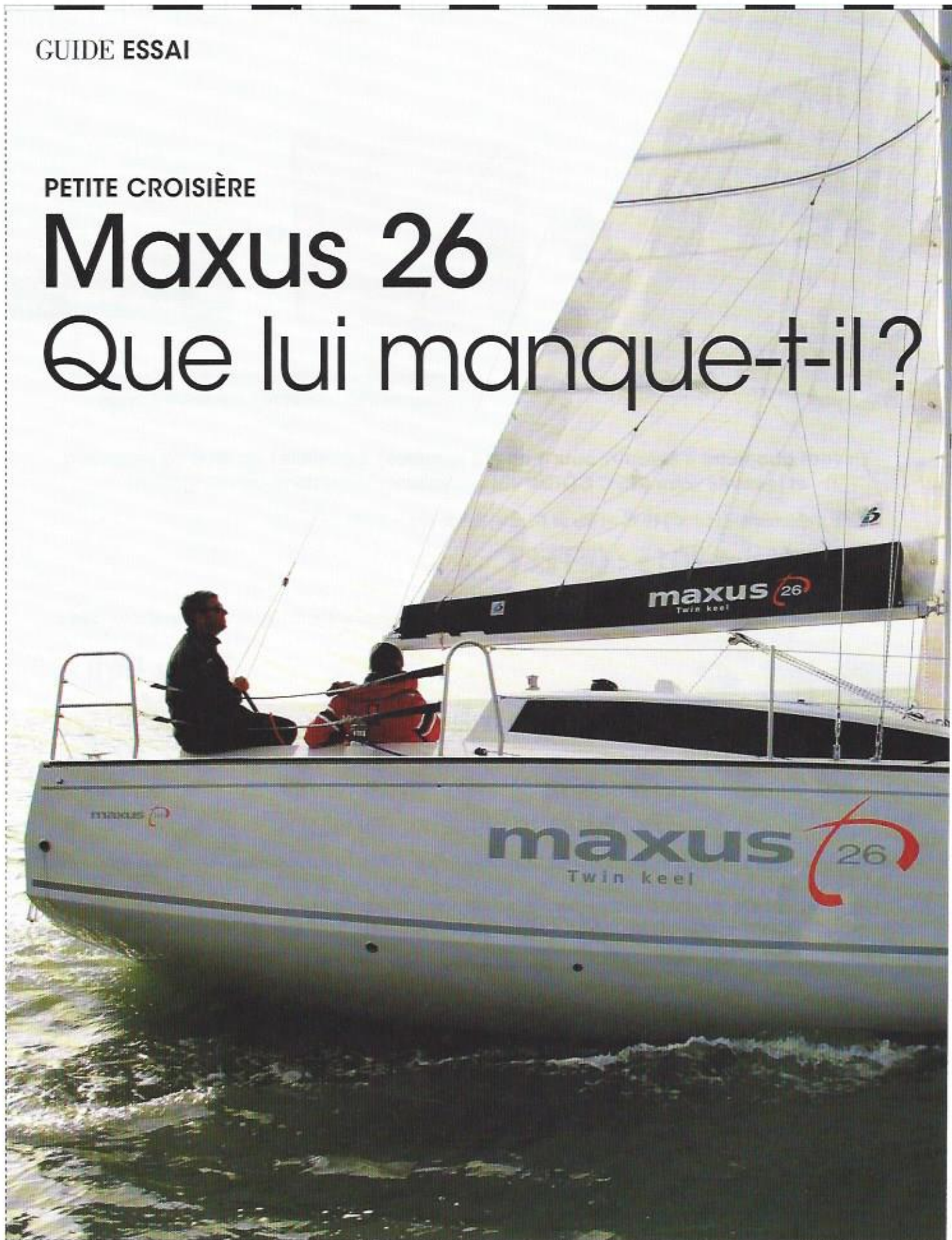


GUIDE ESSAI

PETITE CROISIÈRE

Maxus 26

Que lui manque-t-il ?





Bouchain progressif et design épuré: l'architecte polonais Jacek Daszkiewicz s'est rapproché des canons occidentaux modernes. Au dessus, la version biquille, celle de notre essai, est l'une des multiples options de lest.

Sur le papier, ce « petit » croiseur polonais se met en quatre (quatre versions de lest!) pour un prix alléchant sur un créneau aujourd'hui délaissé. À tort.

Aristote a toujours raison: la nature a horreur du vide, même s'agissant de voiliers entre 21 et 28 pieds. En 2015, le plus petit modèle Jeanneau est le Sun Odyssey 34.9, tandis que Bénéteau se suffit de lifting pour ses First 20 et 25 lancés respectivement en 1991 et 1995. La désertion d'un segment jugé peu « rentable » profite, c'est justice, à des structures telle Marée Haute et ses Djangos typés croisière rapide. Dans une version plus sage, le créneau du « petit » bateau a permis à la gamme Maxus, construite par le Polonais Northmann, de réussir son implantation à l'Ouest (chez nous), avec 100 unités vendues en France, Suisse et Belgique en l'espace de 7 ans.

DERNIER VENU, LE MAXUS 26, ENTRE UN 24 ET UN 28 PIEDS, adopte un look définitivement occidental et contemporain avec bouchain arrière, équipement inox, rouf chic et un joli coup de crayon du côté des hublots. Sous cette silhouette actualisée se cache, un pur croiseur sans prétentions régatières, à première vue. « J'aurais préféré que le chantier aille plus loin avec une carène plus planante et moins de franc-bord encore... Mais nos clients tiennent avant tout à naviguer sur des voiliers confortables », avoue Jean-Baptiste Bittard, distributeur français de Maxus. Il a en revanche obtenu du chantier que le 26 soit décliné en quatre versions de lest et trois motorisations, permettant de proposer un voilier « à la carte » avec un prix d'appel de « seulement » 42 603 € (dériveur intégral, sans moteur).

Les accros de l'échouage et du rase cailloux là où les mouettes ont pied opteront pour le dériveur intégral doté d'un lest isolé et stratifié (tirant d'eau de 1,45 m à 0,40 m). Ceux qui veulent se passer de béquilles choisiront le biquille, dont le tirant d'eau des appendices en fonte se limite à 1,30 m. Les adeptes de la croisière côtière un peu nerveuse auront un faible pour la quille relevable – voile de quille inox et bulbe en plomb – depuis l'intérieur grâce à un treuil (tirant d'eau de 0,40 à 1,55 m). Les Méditerranéens (et d'autres) se satisferont du quillard – 1,50 m. À noter: quillard et biquille adoptent une pelle de safran située sous la voûte avec une mèche, tandis que les deux autres ver- ➤

GUIDE ESSAI

LISTE DE PRIX

Prix de base de la version biquille:

47 582 €

Modèle d'essai:

67 303 €

Pack Cruising: 4567 €

Intérieur chêne cérusé

blanc: 1 992 €

WC marin: 650 €

Eau chaude: 990 €

Moteur Diesel 10

chevaux: 11 522 €

MODE D'EMPLOI

QUEL PLAN D'EAU ?

Grâce à ses multiples combinaisons de lest, le Maxus 26 est un parfait tout terrain! Échouage, port peu profond, rivières, lacs... Et aussi mer ouverte (homologation en B).

QUEL ÉQUIPAGE ?

À deux, trois ou quatre : soit un couple et deux. Le Maxus 26 se destine plus aux familles qu'aux bandes de copains.

QUEL PROGRAMME ?

Navigations à la journée et croisières côtières mais la version Performance devrait s'illustrer dans les régates de clubs...

VERDICT

LES + DU MAXUS 26

- + Prix serré en version de base
- + Multiples possibilités de motorisation, lest et emménagements
- + Agrément du plan de pont

LES - DU MAXUS 26

- Centrage des poids perfectible
- Pas de coin navigation
- Couchage arrière pas pratique à deux



“Les banquettes de cockpit bien inclinées sont confortables.”



“La porte de la descente se glisse contre le capot coulissant. Malin!”

► sions présentent un système extérieur et pivotant. Vous avez déjà l'embarras du choix? Et ce n'est pas fini! Parce que du côté de la motorisation, il y a possibilité de commander un traditionnel diesel In-bord (avec sail drive ou ligne d'arbre pour le dériveur), un hors-bord en puits ou sur chaise. S'agissant d'un croiseur de 26 pieds, la plupart des plaisanciers commandent un moteur in-board, ne serait-ce que pour bénéficier d'une certaine capacité de recharge batterie grâce à l'alternateur. Mais l'option hors-bord permet, au bas mot, d'économiser 8 000 € et un quintal avec en prime une traînée réduite. En contrepartie, vous faites a priori une croix sur le réfrigérateur et l'eau chaude. Si cette configuration low cost vous tente, nous vous recommandons l'option double safran pour installer le moteur au centre du tableau.

LE MAXUS 26 DE NOTRE ESSAI EST UN BIQUILLE avec moteur diesel In-bord. Le chantier a retenu le bloc le plus léger de chez Nanni, le 10 chevaux, pour une puissance qui peut s'avérer juste par forte mer et vent de face. La mise en place de la grand-voile –

équipée d'une petite corne – et du génois sur enrouleur est une simple formalité. On apprécie la coupe orientée, les lattes verticales du génois et les penons avec fenêtres. Par 8 à 10 nœuds de vent, nous relevons sur la tablette 4,5 nœuds et 100 degrés bord sur bord. Au gré des rafales, la gîte s'accroît parfois mais l'équipage ne pratique pas un rappel façon régata... Même quand la gîte est forte, le décrochage demeure loin et la barre douce. Au débridé, le GPS indique 4,7 nœuds, 5,3 au travers, 4,6 au grand large et encore 4 au vent arrière. Le ratio voilure/poids est de 16,8 m²/t, à comparer aux 17,91 du First 25 ou aux 20,19 du Django 770 biquille. Soit... un potentiel de racer ou presque! D'ailleurs, le chantier propose une version Performance avec mât rallongé et accastillage Harken – dont l'écoute de grand-voile sur tourelle. Dans cette configuration, on bannira l'hélice fixe, qui nous fait perdre près d'un demi-nœud... Manœuvrer 40 m² de voiles au près reste une formalité. Le chantier a adopté un plan de pont ultra classique avec des passavants bien dégagés grâce au gréement à fente,



“Le safran de la version biquille est installé sous la voûte. Il est solidaire de la barre grâce à une mèche ajustée au tube de jaumière.”

un cockpit à deux étages bordé par deux sangles textiles (on veillera à rendre les goupilles plus discrètes). Dos parfaitement calé, le rappel sur les hiloires est très confortable. Un grand et un petit coffre sont disponibles pour stocker les aussières, les défenses et autres armements du bord. Les versions dériveur et quille relevable récupèrent un troisième coffre, celui dédié à la mèche de safran. Le tableau arrière est totalement ouvert. La delphinère en composite intégrera sur les prochains modèles le davier. On pourra laisser l'ancre à poste, même si ces poids très excentrés contribuent au tangage. Toutes les manœuvres reviennent au cockpit sur quatre winches – dont deux self-tailing dédiés aux écoutes de génois et de spi. Le chantier propose une barre d'écoute en option. On remarque les platines plus simples et l'absence de sièges de barre – moins d'inox et moins de poids pour un voilier plus épuré...

EN HAUT DE LA DESCENTE, LA PORTE SE GLISSE astucieusement contre le capot. Première impression à l'intérieur, beaucoup de lumière et une fini- ▶



MAXUS 26

Longueur de coque = 7,62 m
 Longueur flottaison = 7,35 m
 Largeur = 2,82 m
 TE = 1,30 m
 Poids = 2380 kg
 Lest = 850 kg
 Voilure au près = 40 m²
 Grand-voile = 24 m²
 Foc = 16 m²
 Gennaker/Spi = 30/50 m²
 Moteur = 18 10 ch
 Carburant = 40 litres
 Couchages = 4
 Architecte = Jacek Daszkiewicz
 Constructeur = Northman
 Matériau = polyester
 Année de lancement = 2014
 Prix = 47 582 €



“La delphinière permet d’amurer les voiles de portant.
Un davier sera installé prochainement à poste.”

La version

« open space » et son lit breton sur lequel empiète un meuble.



tion paraissant léchée: le chantier a, on le sent, fait appel à un professionnel du design. La hauteur sous barrots relevée est confortable pour un 26 pieds: 180 cm - contre 175 pour le First 25. Le chantier décline deux types d’emménagements à l’intérieur: open space pour un volume maximum ou deux cabines fermées pour plus d’intimité. C’est la première option, celle dont nous disposons. À l’avant, un couchage en lit breton de 2,11 x 153 (largeur à la tête, 24 aux pieds). Un meuble mord quelque peu le matelas à tribord, mais c’est là où la largeur maximum est disponible.

LES COFFRES NE SONT PAS TOUS EXPLOITABLES, il a bien fallu caser le réservoir d’eau et le groupe eau chaude. Pas terrible pour le centrage des poids, ces éléments seraient sans doute mieux placés sous les banquettes centrales. Le carré, justement, bien éclairé par les grands hublots latéraux, présente une table de 126 par 20 cm et deux abattants de 103 par

32 cm. Deux rangées d’équipets sont aménagées le long de chaque bordé et quatre coffres se nichent sous les matelas. La cuisine en L offre, en dépit d’une surface calculée au plus juste, quelques rangements, une cuisinière sur cardan, une glacière et un évier. Pas de table à cartes – ou alors un panneau rabattable, en option. Au pied de la descente, à tribord, un grand cabinet de toilette. Possibilité de commander un contre moule intégral de façon à profiter d’une douche. La couchette arrière est orientée travers à la marche – pour celui qui dort au fond, pas évident de sortir... La hauteur sous le cockpit est au minimum de 48 cm, ce qui est honorable. La longueur du matelas est généreuse (2,18 m), mais la largeur avec 1,16 m est un peu juste pour deux. Proposé à un prix attractif, le Maxus 26 prend à sa manière la relève des fameux Fantasia, First 26 et Jouët 760 des défuntés années 1980. On en redemande! ■

Le potentiel de la carène du Maxus 26, boostée par la version Performance, pourrait en étonner plus d'un.

RETROUVEZ
D'ESSAIS SUR
bateauxonline.fr



Pas de bain de soleil escamotable, mais une échelle à poste. Bien utile...

