

# Passé-partout et volumineux Maxus 21

## Fiche technique :

Chantier : Northman

Architecte : Jacek Daszkiewicz

Longueur hors tout : 6,60 m

Longueur de coque : 6,25 m

Longueur à la flottaison : 5,85 m

Largeur : 2,48 m

Déplacement : 1 250 kg

Lest : 320 kg

Tirant d'eau : 0,30/1,25 m

Surface de grand-voile : 14,50 m<sup>2</sup>

Surface de génois : 8,50 m<sup>2</sup>

Surface du spi : 30 m<sup>2</sup>

Moteur : 5 à 6 ch

Prix : à partir de 23 500 €



Les appendices pivotant permettent de s'approcher au plus près du rivage... et même de débarquer sans anexe.



Que de volume ! Le chantier est parvenu à caser une couchette double sous le cockpit et un cabinet de toilettes.

ment calé grâce à un double jeu de sangles. L'accastillage est platteur - du Harken partout, mais parfois mal positionné, à l'image des taquets de la barre d'écoutte et de son palan. Les taquets sont positionnés au livret de pont, ce qui rend superflu les chauxmards. Le profil retenu pour le mat semble bien macker sur emmagasineur, voile de portant recommandée par le chantier, est envoyée.

## Un seul étage pour le cockpit

L'originalité du plan de pont du Maxus 21, c'est installé dans le cockpit qu'on la découvre. Au lieu des classiques deux niveaux, l'architecture a décidé de se passer de l'étage inférieur. L'équipage s'installe donc directement sur les hiloires, c'est-à-dire au niveau du pont. La formule à l'avantage de libérer du volume à l'intérieur et de simplifier les déplacements. Seul désavantage : au rappel, on ne bénéficie d'aucune protection du vent et des embruns. On est néanmoins parfaite-

Plutôt raide pour un dériveur  
Le moteur hors-bord de 5 ch est largement suffisant pour se déplacer depuis une place de port. Les voiles sont prestement envoyées, sans efforts : ça, c'est le bon côté des petits bateaux ! Si le Maxus 24 pêche par manque de raideur à la voile, le 21 fait beaucoup mieux que son aîné. Dans la brise, son comportement est très rassurant, même également une autre couchette

double en triangle, une table à deux abattants et une cuisine compacte, suffisante pour se préparer un repas frugal au port ou au mouillage... car le réchaud est fixe ! Pendant la plus ardente. Des sensations plaisantes pour le barreur... Et étonnantes vu le poids de l'appareil à gouverner. Le safran, très profond, décroche très tard. On peut donc se permettre de naviguer un peu surtoilé, en gardant le surplus de puissance en ouvrant la grand-voile. La dérive pivotante, une simple tôle d'acier galvanisée, ne représente pas le profil hydrodynamique idéal pour caper comme un Class America. Au GPS, on relève néanmoins moins de 100° d'écoute et de son palan. Les taquets sont positionnés au livret de pont, ce qui rend superflu les chauxmards. Le profil retenu pour le mat semble bien macker sur emmagasineur, voile de portant recommandée par le chantier, est envoyée.



Large à la flottaison, le Maxus 21 est plutôt raide pour un dériveur intégral.