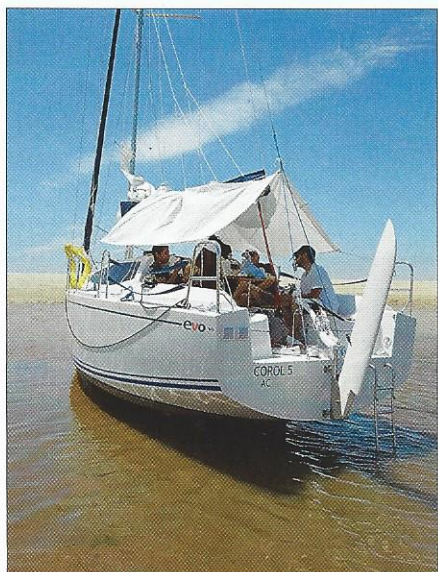


### MAXUS 24 EVO

# Petit, nomade et ambitieux

**UN SACRE PARI** que de remplacer le modèle le plus vendu de la marque... Mais le chantier Northman a préféré prendre les devants et proposer un successeur à son Maxus 24 lancé il y a déjà sept ans et déjà diffusé à une centaine d'unités. Certes, la plupart de ces bateaux naviguent sur les grands plans d'eau intérieurs allemands et polonais, où l'astucieux système de mâtage des Maxus fait merveille. Mais ces petits croiseurs, dériveurs intégraux pour la plupart, se sont bien adaptés au marché français où ils ont finalement peu de concurrents. Les points forts des Maxus, ce sont des prix très serrés, une finition plutôt soignée et enfin de très nombreuses versions d'appendices. Le 24 Evo a été présenté au dernier Nautic à Paris. La parenté avec le 26, lancé un an plus tôt, est évidente : même rouf plus moderne avec des hublots latéraux joliment découpés et surtout l'incontournable bouchain arrière. Comparé au 24, l'Evo gagne 15 cm de longueur de coque, un chouïa de franc-bord en plus, 2 m<sup>2</sup> de surface de voilure et tout de même 150 kg au peson – ça, c'est moins bien ! Vu de face, à l'instar de la plupart des anciens modèles qui ont joué dans cet exercice loin d'être évident du « transportable maximum » – Tonic 23,



▲ L'ouverture du cockpit vers l'arrière est très appréciable à l'échouage. Notez la taille du safran.

First 24, Gib'Sea 242 –, il trahit, avec ses flancs très verticaux, cette contrainte des 2,55 m de largeur, le maximum autorisé au gabarit routier. Mais de profil, le 24 Evo est élégant. Notre modèle d'essai est un dériveur intégral, il s'agit du modèle de base – c'est d'ailleurs le moins cher. Le chantier propose également un quillard, un quille relevable et un biquille. Northman présente en outre un pack Performance avec accastillage tout Harken, barre d'écoute, voiles en composites et mât rallongé de 50 cm – ce profil n'est pas compatible avec notre dériveur intégral, forcément moins raide aux grands angles de gîte. Le lest est en effet concentré principalement dans les fonds puisque la dérive ne pèse que 80 kg. Autre spécificité de notre Evo : c'est le premier modèle à être équipé d'un moteur in board. Une demande du propriétaire, lassé de manipuler le hors-bord de son précédent voilier, un Djinn 7. Banco pour Jean-Baptiste Bittard, le responsable de Catway... lequel a prévenu : « La couchette arrière sera forcément diminuée par le caisson moteur ». Qu'à cela ne tienne, il reste cinq couchages à bord... Le petit Nanni de 10 chevaux est plutôt discret, sauf à certains régimes ou des éléments du bateau comme la porte des toilettes se mettent à vibrer. Le bateau manœuvre bien pour peu qu'il garde un peu de dérive. La vitesse de croisière est de 5 nœuds, 6,5 nœuds à fond. Le jour de notre essai, dans des conditions variées (2 à 17 nœuds de vent...), l'Evo n'est pas ridicule dans le petit temps. Il cape plutôt bien – 45° du vent réel – et se déhale rapidement à 4/5 nœuds, aidé par son hélice « bec de canard ». Sous gennaker, il allonge bien la foulée et procure même une agréable sensation de glisse. Dès le médium, on s'y attendait, le rappel devient indispensable pour tenir le bateau à plat. Pas de miracle : avec un rapport de lest de seulement 31%, ce dériveur intégral, malgré ses bouchains, n'offrira jamais la raideur à la toile des trois autres versions dont le poids du lest est (à peine) inférieur, certes, mais placé bien plus bas. Pour autant, avec deux gabarits moyens et trois petits au rappel, on parvient à gérer l'assiette du bateau sans être contraint à réduire alors que le vent taquine le 5 Beaufort. Vitesse relevée :



5,5 nœuds et peu d'embruns sur le pont. La barre reste douce, la raquette permet une excellente prise. Et la pelle très profonde prévient tout décrochage. Le cockpit est très confortable et son ouverture vers l'arrière bien pratique à l'heure de la baignade et de l'échouage. Les manœuvres sont réparties sur quatre winches, dont deux self-tailing (option). Plutôt complet pour le programme, il manque juste un réglage pour la bordure de grand-voile. Les déplacements vers l'avant sont facilités par le gréement à fente mais les passavants sont franchement étroits – 18 cm seulement par endroits. Et le sommet du rouf, comme l'arrière des hiloires, est pour partie dépourvu d'antidérapant. La baille à mouillage est grande, tellement qu'elle accueille la bouteille de gaz dont le détendeur n'est pas protégé. La delphinrière (une option) permet de mouiller sans que l'ancre n'abîme l'étrave droite et d'amurer le gennaker loin devant l'étau. Un point à corriger : remonter la barre transversale du balcon afin que l'ancre puisse passer dessous. Pour la visite de l'intérieur, le panneau se glisse sur le capot, un peu souple, une excellente idée. Quelques marches un poil courtes en largeur et non incurvées mènent à un volume étonnant pour un voilier de





**« Ce gros transportable permet de changer de plan d'eau facilement. Surtout s'il est équipé du kit de dématage »**

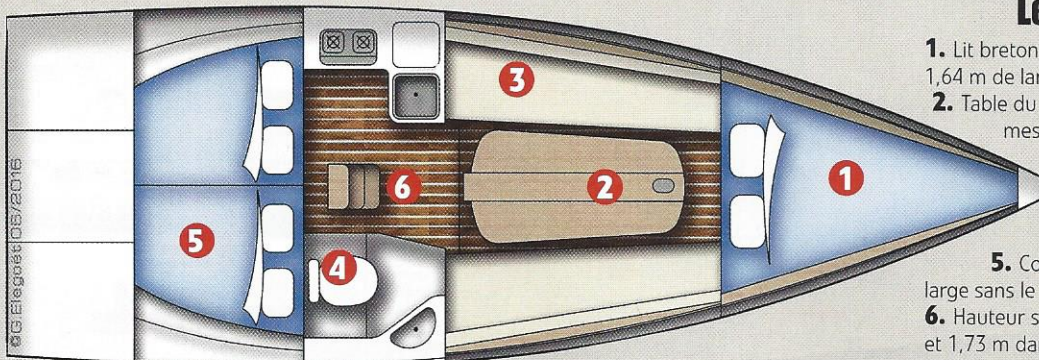
24 pieds. D'abord on tient debout à peu près partout. La lumière rentre à flots par les larges hublots. C'est rare de se sentir aussi bien dans un voilier de moins de 8 mètres : à bord du Maxus 24 Evo, naviguer en croisière familiale pendant une semaine n'a rien d'une punition. La cuisine, mieux traitée que sur le 24, est opérationnelle. Le carré est vaste, on peut s'y attabler à six, voire huit. La table est immense, on en oublierait presque qu'il n'y a pas de table à cartes, mais on aimerait des fargues. Un bon point pour le cabinet de toilette, au pied de la descente sur tribord. Il est digne de celui d'une unité de 30 pieds, dispose d'un grand volume de rangement et se passe intelligemment de lavabo – celui de la cuisine est à moins d'un mètre. La couchette avant n'est pas cloisonnée, ce qui renforce le sentiment d'espace à bord. Idem pour celle de l'arrière, où l'on se glisse travers à la marche. A bord de notre voilier, le moteur in board complique un peu son accès et réduit sa largeur; on ne peut pas tout avoir... Le Maxus 24 Evo, malgré quelques petits défauts de jeunesse, est parfait pour la croisière côtière. Proposé à un prix canon, il a tous les atouts pour faire une carrière aussi remarquable que son grand frère. Texte et photos : Emmanuel Van Deth



Une ambiance nette grâce à des contre-moulages et une finition soignée. Mais pas de table à cartes.



## Le Maxus 24 Evo en 6 points

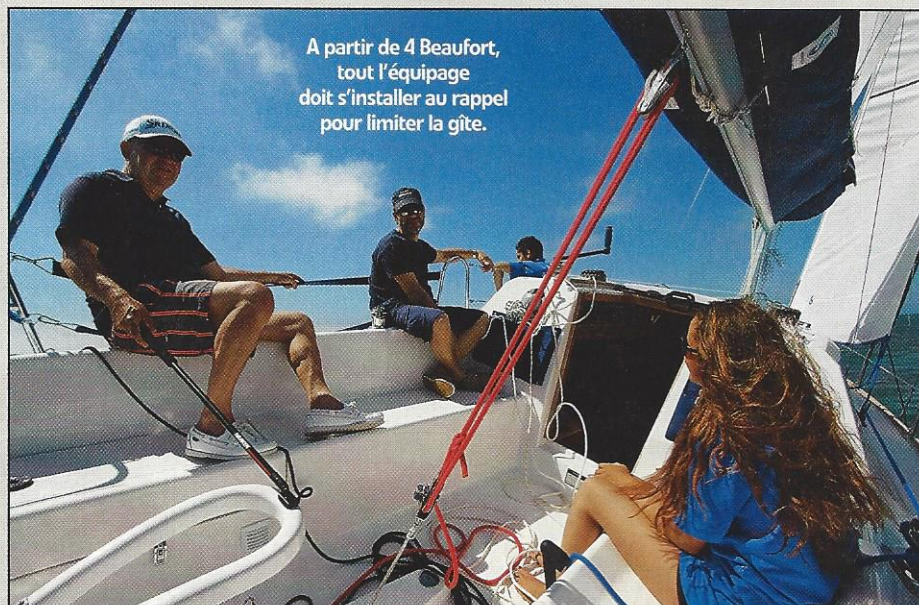


1. Lit breton : 2,06 m de long pour 1,64 m de large à la tête. Un capot de pont.
2. Table du carré : 1,50 m x 1,85, chaque abattant mesure 1,35 par 0,22 m.
3. Les banquettes du carré mesurent 1,88 m de long par 0,68 au plus large, 0,44 au plus étroit.
4. Hauteur sous barrots dans les WC : 1,76 m.
5. Couchette arrière : 2,26 m x 0,88 m (1,15 m de large sans le moteur IB). Hauteur sur couchette : 0,47 m.
6. Hauteur sous barrots : 1,82 m au pied de la descente et 1,73 m dans le carré.

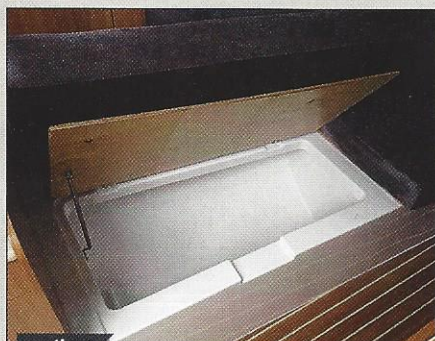
## EN CHIFFRES...

LONG. HORS TOUT	8,03 m
LONG. COQUE	7,35 m
LONG. FLOTTAISON	7 m
LARGEUR	2,55 m
TIRANTS D'EAU	0,45/1,35 m (DI), 1,50 m (Q)
DEPLACEMENTS	1 850 kg (DI), 1 750 kg (Q/QR)
LESTS	580 kg (DI), 510 kg (Q/QR)
SV AU PRES	29 m <sup>2</sup>
SOLENT	11 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	18 m <sup>2</sup>
GENNAKER	27 m <sup>2</sup>
MATERIAU	stratifié de verre pont en sandwich
MOTORISATION	HB 5 à 10 ch ou IB 10 ch diesel
RESER. CARBURANT	20 l
RESERVOIRS EAU	45 l
ARCHITECTE	Jacek Daszkiewicz
CONSTRUCTEUR	Northman
CATEGORIE CE	C pour 8 personnes
PRIX DE BASE	33 919 €
PRIX BATEAU ESSAYE	53 855 €

**Principales options :** Moteur IB : 12 319 €, gennaker et emmagasineur : 1 850 €...



A partir de 4 Beaufort, tout l'équipage doit s'installer au rappel pour limiter la gîte.



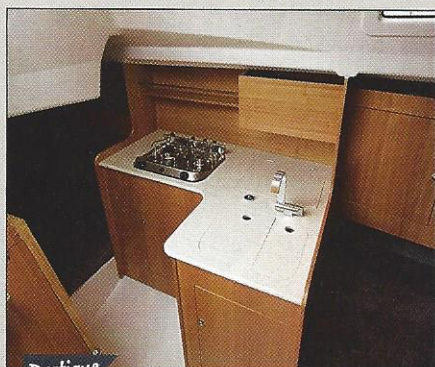
Les coffres du carré sont montés sur charnières et la banquette est découpée pour un accès facile.



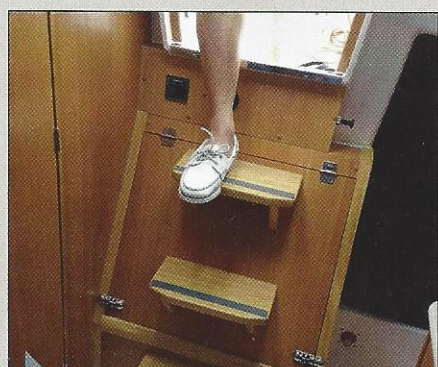
Sur la table, un accès à la partie supérieur de la dérive permet de décoincer l'appendice si nécessaire.



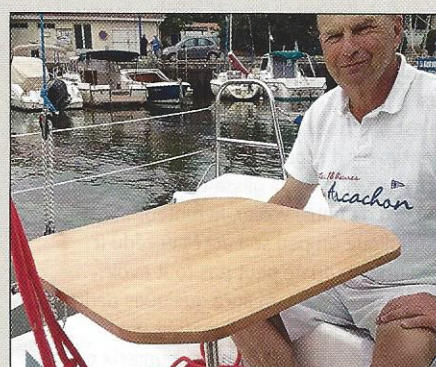
La bouteille de gaz est dans la baïe à mouillage. Réglementaire, mais le détendeur est exposé à la chaîne.



Réchaud intégré, évier et rangements : le chantier n'a pas fait l'impasse sur la cuisine.



Les marches de la descente sont trop étroites et ne sont pas incurvées.



La table de cockpit amovible a le mérite d'exister, mais son format (56 x 56 cm) est un peu chiche.