



MAXUS 21 | CONSTRUCTEUR: NORTHMAN | LONGUEUR: 6,25 M | POIDS: 1 250 KG

PETIT, MAIS TRÈS FORT!

Face à ces voiliers qui semblent tout donner pour pas cher et dans moins de 7 m, on a du mal à cacher son scepticisme. Parfois à tort: ce nouveau Maxus 21 est un croiseur très honnête sur le plan des performances, habitable en famille... et transportable!

TEXTE ET PHOTOS EMMANUEL VAN DETH

« **M**oi, je voulais un Sun 2000 plus volumineux », résume Jean-Baptiste Bittard, importateur français des Maxus. Plutôt que de lancer un Maxus 26, coïncé entre le 24 et le tout dernier 28, le chantier polonais Northman a tenté de relever le défi. Et même d'aller plus loin, en proposant un confort intérieur très inhabituel à bord d'un 21 pieds: hauteur sous barrots, couchette double arrière et WC séparés sont plutôt l'apanage des voiliers de 3 ou 4 pieds de plus. Nous avons pu essayer ce dériveur intégral par bonne brise au large de La Rochelle et nous offrir une belle arrivée sous voiles sur le sable de l'île de Ré.

• **Carène.** Les entrées d'eau sont fines, l'arrière très porteur et la largeur à la flottaison importante. Autant de caractéristiques qui garantissent une bonne stabilité de forme mais également une grande sensibilité à la répartition longitudinale des poids.

• **Appendices.** La dérive est une simple tôle en acier galvanisé. De quoi être tranquille pour quinze ans. Le cap serait cependant bien meilleur avec un profil plus travaillé. L'importateur étudie une dérive en polyester, à l'instar du safran. Lequel dispose d'une pelle immense et d'une imposante structure inox. C'est lourd; un brin physique à remonter, mais robuste.

• **Gréement.** Le mât de ce premier modèle de série nous est apparu bien frêle. Une fois bien réglé en latéral, il se travaille particulièrement bien – trop? – au pataras. Un vrai mât spaghetti digne des années IOR. L'importateur français a décidé de passer à la section supérieure. Sage décision? Pas sûr. Il faudra en effet s'accommoder de 6 kg de plus dans les hauts.

PERFORMANCES

• **Au près.** Rien à voir avec le Maxus 24, qui saluait bien trop les risées à notre goût! Bien plus



| TIRANT D'EAU: 0,30/1,25 M | PRIX: 23 500 €

raide, le 21 supporte toute sa toile avec 15 bons nœuds de vent, cape à 45° du vent réel et affiche 5,4 nœuds à notre GPS.

• **Au débridé.** Le foc très allongé décroche dans les hauts, ce qui n'empêche pas le bateau d'accélérer à 5,7 nœuds. Dans les claques les plus fortes, le bateau pique un peu du nez et peut partir au lof... Mais Jean-Baptiste Bittard est seul à bord. Avec un équipage de trois personnes au rappel dans le cockpit, le Maxus 21 conserve une bonne assiette.

• **Au portant.** Avec le gennaker sur emmagasineur de 23 m², préconisé par l'importateur, notre petit croiseur a des ailes et dépasse facilement les 6 nœuds. Ceux qui tiennent à descendre dans le vent à plus vive allure opteront pour un spi asymétrique.

• **Passage dans la mer.** Le vent de nord lève un petit clapot dans les pertuis rochelais: la carène plutôt fine taille bien les vagues, sans tangage excessif.

• **Motorisation.** Avec le hors-bord de 5 ch de notre modèle d'essai, les manœuvres sont faciles... à condition de descendre un minimum de dérive pour ne pas déraper. Très excentré sur bâbord, le moteur sort vite de l'eau si le bateau

gîte sur l'autre bord. Il revient à l'équipage de se concentrer à l'arrière sur le bon bord.

AGRÈMENT DE NAVIGATION

• **A la barre.** Une pelle très allongée et une structure tout inox: l'appareil à gouverner est très lourd... Mais, curieusement, la barre est pratiquement neutre. Il faut attendre 10 à 12 nœuds de vent et 10° de gîte pour retrouver les sensations habituelles sur un petit croiseur, juste ardent comme on aime.

• **Ergonomie du cockpit.** Avec un seul niveau, ce cockpit rappelle celui d'un gros dériveur ou d'un monotype de course. Rien d'effrayant, au contraire: on est très bien assis, même à la gîte. Mais l'absence de poutre arrière peut rebuter les familles avec jeunes enfants.

• **Protection de l'équipage.** On est assis très haut: moins d'embruns, mais aucune protection en l'absence d'hiloires.

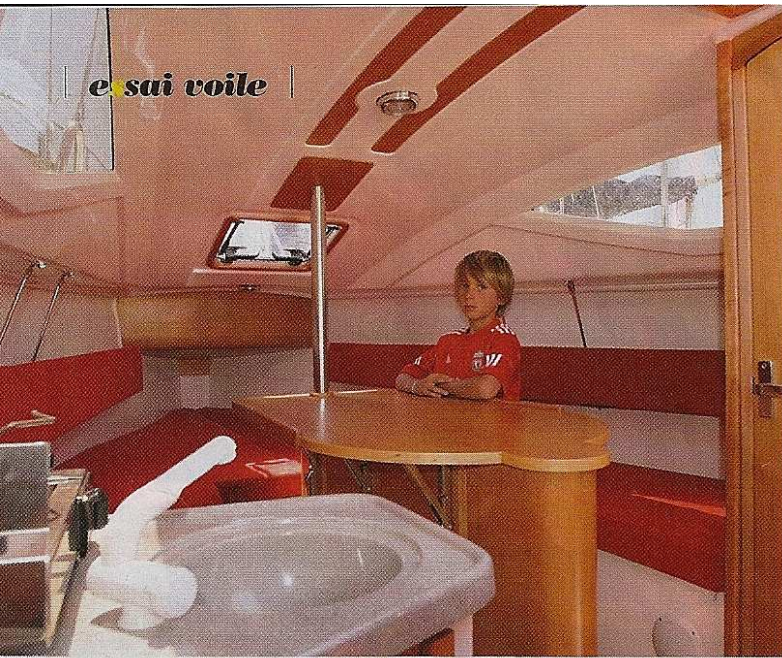
• **Manœuvres.** Le chantier a retenu un schéma très classique, avec tous les bouts qui reviennent au cockpit. Quelques détails sont à revoir du côté de la grand-voile: les coinçeurs de la barre d'écoute (en option) XXL et du palan d'écoute sont mal positionnés. ●●●

SA PLACE DANS LE PAYSAGE NAUTIQUE

Décidément, les petits dériveurs intégraux deviennent plus que jamais une spécialité polonaise! En témoigne l'Antila 22, du même architecte que le Maxus, mais encore plus volumineux et bien plus lourd. Il nous reste bien quelques micros comme le Go 550 et le Microsail mais ils sont plus courts que le Maxus 21. Et que dire de la disparition du Sun 2000? Après plus de 1 500 exemplaires construits, le plan Petit devrait en effet tirer sa révérence. Son remplaçant? Epais mystère... Reste l'inoxidable Blue Djinn, lancé en 1994. Certes un peu daté, il est simple, robuste et vraiment pas cher.

Les entrées d'eau fines assurent un bon passage dans le clapot.





• **Circulation.** Les passavants déjà très étroits sont encore rabougris par les chandeliers et les tirants de haubans: on relève à certains endroits à peine 18 cm de largeur.

• **Accès à l'intérieur.** Une simple échelle de trois marches en inox et bois mène du cockpit au carré. La pièce couline un peu sous le poids et on aurait préféré des marches incurvées.



On peut manger à quatre sans se serrer dans ce carré. Notez les équipets/dossiers qui se poursuivent trop loin vers l'étrave, réduisant la largeur utile du triangle avant.

À L'ESCALE

• **Mouillage et amarrage.** La baille à mouillage est généreuse. Le davier est déporté à l'extrémité de la courte delphinrière. Les quatre taquets sont bien positionnés: pas de ragage d'aussières à craindre.

• **Accès à l'eau.** Si la dérive se relève toute seule, il faut veiller à libérer le bout qui baisse la pelle de safran avant de beacher. Evitez les fonds avec des petits cailloux, qui ne demandent qu'à coincer la dérive (on peut la libérer grâce à une trappé prévue dans le puits). La jupe arrière est large et l'échelle de bain à poste.

• **Rangements techniques.** Trois coffres sont prévus dans le cockpit par le chantier – deux petits et un grand. C'est plutôt mieux que chez les concurrents.

CONFORT

• **Carré.** Quel palace! Avec près de 1,70 m de hauteur sous barrots et une table à deux abatants de 128 x 66 cm, on partage un repas à quatre sans se serrer. Un grand coffre est aménagé sous chaque banquette – 125 cm.

• **Couchages.** Le triangle avant gagnerait en aisance sans les équipets/dossiers latéraux qui se prolongent vers l'avant. On relève 1,94 m de longueur, 1,72 m de largeur à la tête et 0,17 m aux pieds. La couchette arrière se glisse en travers du cockpit. Peu de hauteur – seulement 53 cm – mais un grand matelas de 2,11 m. La largeur est de 1,32 m à la tête, 1,05 m aux pieds. Soit le format d'un « grand » croiseur de 10 m! Chaque couchette double cache un coffre.

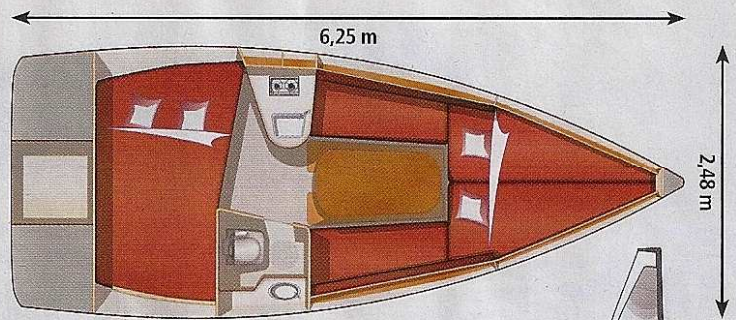
CONSTRUCTION

Le chantier a retenu du polyester monolithique costaud pour la coque et un sandwich verre/mousse Airex pour le pont pour plus de raideur et de légèreté dans les hauts. La liaison pont/coque est stratifiée et protégée par un liston caoutchouc. A l'intérieur, les contre-moules intègrent les renforts structurels et soutiennent les emménagements et les boiseries. Le lest en grenaille d'acier est noyé dans la résine et isolé dans des caissons de part et d'autres du puits de dérive. ■

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON	MAXUS 21	SUN 2000	BLUE DJINN
Longueur hors tout	6,60 m	6,64 m	6,45 m
Longueur de coque	6,25 m	6,20 m	6,09 m
Longueur de flottaison	5,85 m	5,95 m	5,50 m
Maître bau	2,48 m	2,55 m	2,37 m
Tirant d'eau	0,30/1,25 m	0,30/1,60 m	0,25/1,10 m
Poids	1250 kg	1150 kg	800 kg
Lest	320 kg	350 kg	200 kg
Voilure au près	23 m ²	23,10 m ²	21 m ²
Grand-voile	14,50 m ²	14,10 m ²	10 m ²
Génois	8,50 m ²	9 m ²	11 m ²
Spi	30 m ²	32 m ²	21 m ²
Motorisation	HB 5 à 6 ch	HB 5 à 8 ch	HB 4 à 8 ch
Architecte	Jacek Daszkiewicz	Olivier Petit	Bernard Badet
Constructeur	Northman	Jeanneau	B2 Marine
Année de lancement	2011	2000	1994
Prix	23500 €	18837 €	26220 €
ESSAI DANS BATEAUX		506	440/459/496/613

Prix de base: 23 500 €.

Options: Pack Confort (enrouleur, lazy-bag, WC, batterie...), 2 250 €; hors-bord 5 ch Yamaha avec nourrice, 1 660 €; système de mâtage intégré, 695 €; loch-speedo-sondeur, 685 €; barre d'écoute de grand-voile amovible, 690 €; gennaker sur emmagasineur et accastillage, 1 490 €; table de cockpit amovible: 270 €.



LE BILAN

Pas si simple de concilier des caractéristiques aussi antinomiques qu'échouage à plat, confort intérieur, cabinet de toilettes, facilité de transport et performances honnêtes. Le Maxus se tire plutôt bien de ce difficile exercice. Il est agréable à barrer et vif sous voiles, capable de se poser sur un banc de sable et de loger dans de bonnes conditions un couple et deux enfants. On apprécie son grand cockpit à un seul étage, moins les passavants étroits. Pour ne rien gâter, il est plutôt élégant et bien placé en prix. Un bon petit croiseur pour découvrir le cabotage en famille.