

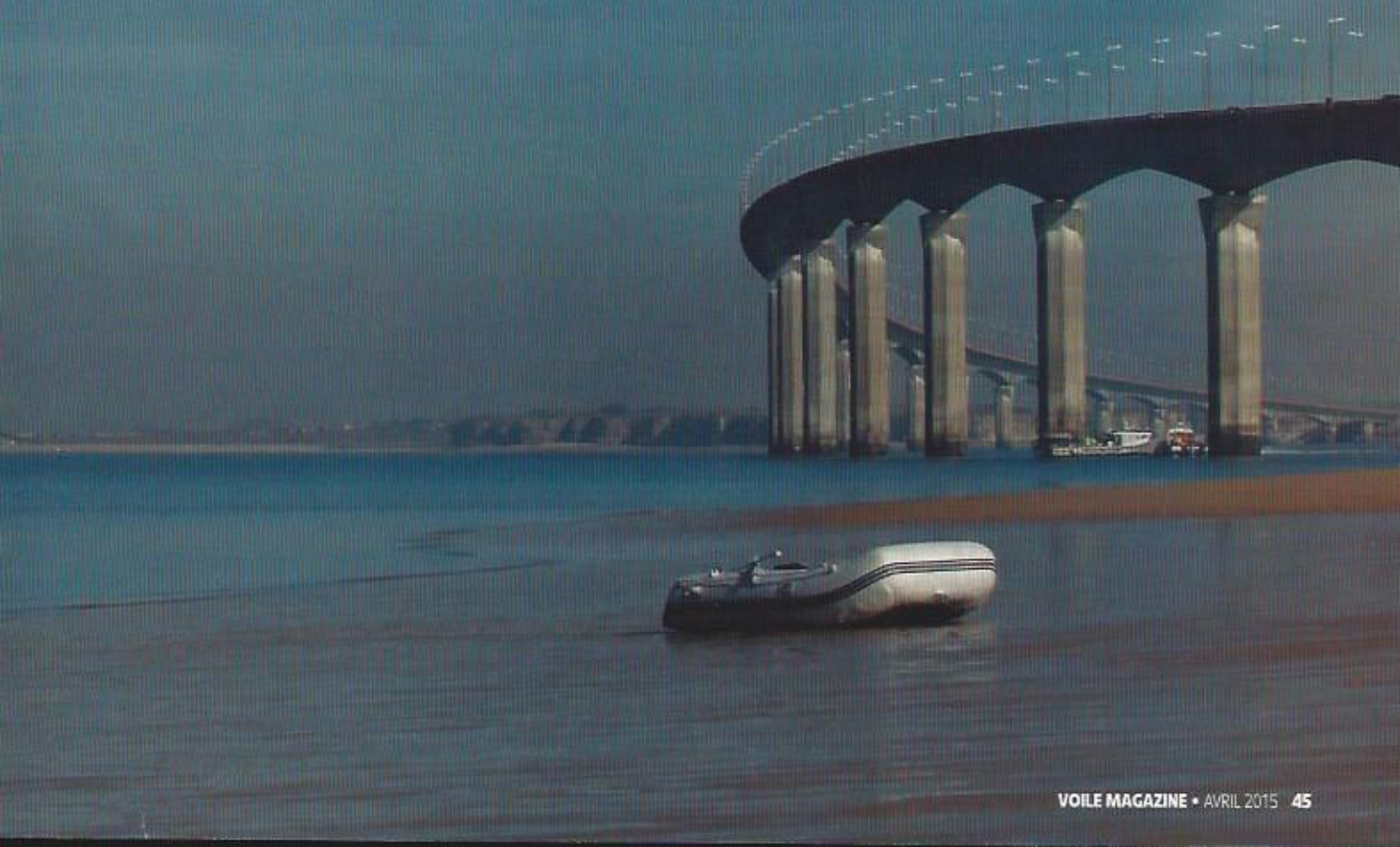


MAXUS 26

Une grosse envie de petite croisière

Les petits bateaux de croisière se font rares ces derniers temps. Nous n'en avons que davantage apprécié l'arrivée de ce Maxus 26 qui ne cache pas sa vocation et débarque avec quelques atouts dans sa manche, dont une bonne propension à l'échouage.

Texte et photos : Loïc Madeline.



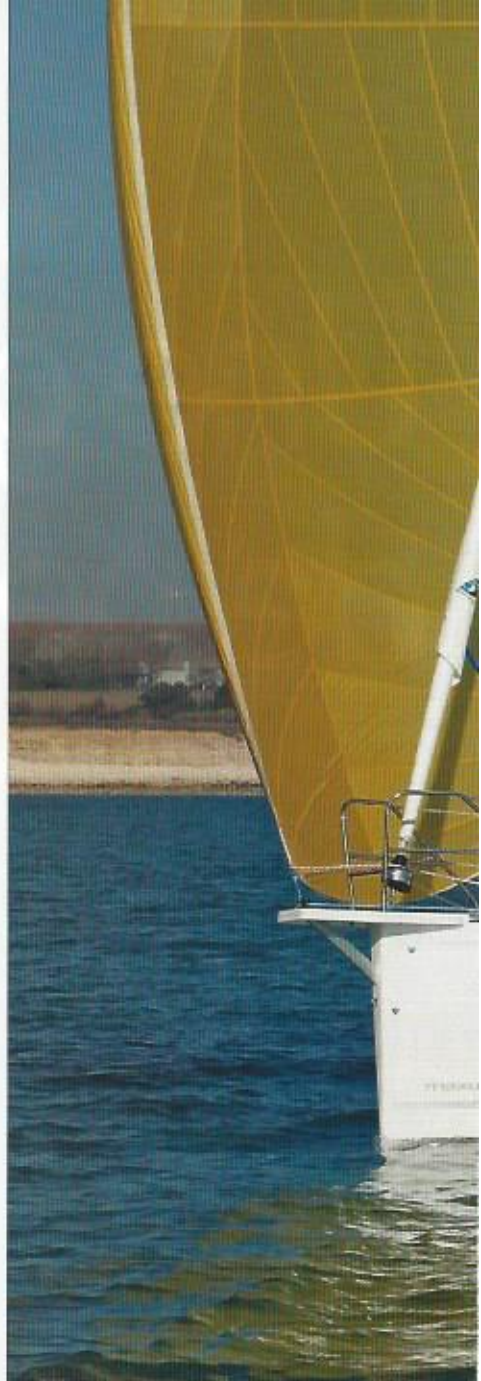
ON PEUT DIRE qu'il faisait froid. On peut voir qu'il faisait beau. Pour cet essai nous avons réalisé sur deux jours, le Maxus 26 va profiter d'un grand beau temps. Ciel clair, soleil dégagé mais vent un poil trop discret : on ne peut pas tout avoir. Pour tout vous dire, cette météo va nous permettre d'échouer le bateau sans appréhension. Ce petit croiseur familial est en effet proposé avec un grand choix de configurations de lest. Une quille standard, une quille relevable, une dérive ou bien un biquille. C'est cette version – qui était exposée au Salon de Paris – dont nous disposons. Echouer un biquille demande du temps, surtout quand les coefficients de marée sont à la baisse. Malgré le tirant d'eau très raisonnable pour un petit 8 mètres (1,25 m), il faut arriver à mi-marée si l'on veut mettre le voilier à sec. Pour le reste, la manœuvre est très facile : on met le cap sur la plage à allure réduite, puis très réduite jusqu'à ce que le bateau s'immobilise. C'est un excellent moyen pour étalonner le sondeur ! Il nous indique un mètre tout rond lorsque nous nous arrêtons.

UNE TRIANGULATION RASSURANTE

Nous gardons le moteur en prise avant quelques minutes pour bien maintenir le bateau face à la pente et nous voilà posés. Bien posés même, puisque le bateau s'appuie alors sur trois points : les deux quilles et le safran. Une triangulation rassurante puisque l'on peut se déplacer de l'étrave jusqu'au tableau arrière sans que le Maxus ne bronche. Deux heures plus tard, nous pourrions constater de visu la grande longueur des bulbes de quille qui se prolongent vers l'arrière, là aussi c'est rassurant. Nous avons débarqué avec l'annexe pour voir la carène qui se découvre progressivement. A terre, le photographe a le choix entre deux ambiances très différentes : placer le bateau au beau milieu d'une langue de sable immaculé avec un horizon vierge de toute terre. Ou bien inclure dans l'image le pont tout proche de l'île de Ré. Choix retenu pour illustrer ce reportage. Avec un message limpide : l'évasion est facile et elle est toute proche. Ici nous sommes à Rivedoux, juste à l'entrée de l'île de Ré, face au pertuis Breton et nous profitons d'une très belle lumière de fin d'après-midi. Au départ de La Rochelle, difficile d'aller moins loin mais on tourne résolument le dos à la ville et aux grands silos du port de La Pallice. Ce matin, sur les pontons des Minimes, l'air est franchement frisquet et une gelée blanche recouvre les surfaces du pont encore à l'ombre. Le bateau est presque prêt à partir : Jean-Baptiste Bittard, le distributeur de la marque, apporte une annexe et met en place une bouteille de gaz. Tiens ? Celle-ci s'installe dans la baille à mouillage à l'avant ! Un détail original qui nous avait échappé au salon. En cas de fuite, il est certain que le gaz pourra

s'écouler par les dalots prévus à l'étrave mais le compartiment est particulièrement humide. On note aussi la présence d'une delphinière, rare sur un bateau de cette taille. Complétée par une jambe de force, cette option permet de débarquer par l'étrave mais aussi d'amurer un spi asymétrique bien dégagé de l'étrai et du balcon. Cette plateforme péchait en revanche par l'absence de davier, mais ce dernier sera bien présent sur les futurs exemplaires. Encadrées par un solide balcon avant (quatre points de fixation), on trouve la prise du réservoir d'eau et une baille à mouillage relativement peu profonde. Le pont est recouvert d'un antidérapant classique en pointes de diamant, mais il est ceinturé par un léger pavois formant cale-pieds au niveau de la jonction coque-pont. Esthétiquement c'est très réussi, ce type de finition ne se trouvant d'ordinaire que sur des bateaux sensiblement plus grands. Notons que cette jonction coque-pont est masquée, en haut de la coque, par un demi-jonc en caoutchouc enserré entre deux baguettes d'aluminium. Le look est plus daté mais cette protection est sûrement appréciée dans les pays où l'on se glisse au port entre deux pieux pour amarrer son bateau. Le Maxus 26 associe ainsi des aspects très contemporains comme les hublots effilés du rouf, le bouchain vif des sections arrière et un tableau ouvert avec des partis pris plus traditionnels, comme ce long cockpit un peu vide. Un compromis donc, mais plutôt intéressant car il privilégie des solutions apportant un vrai confort en navigation. Citons le passage entre haubans et bas-haubans qui permet de rejoindre l'étrave sans se contorsionner ou encore ce balcon latéral permettant d'interrompre les filières au niveau du cockpit pour les remplacer par de larges sangles, plus

(Suite page 48)



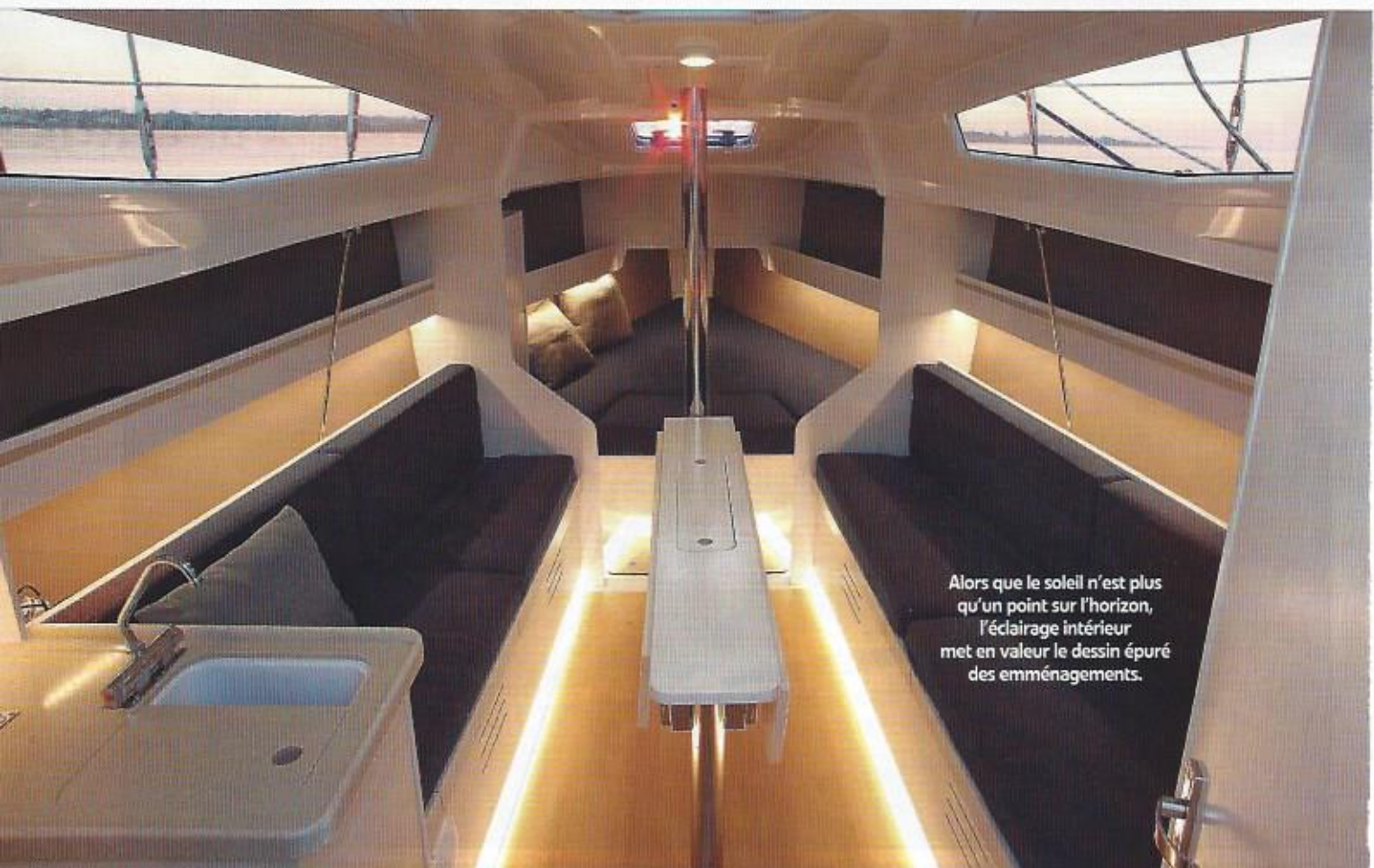
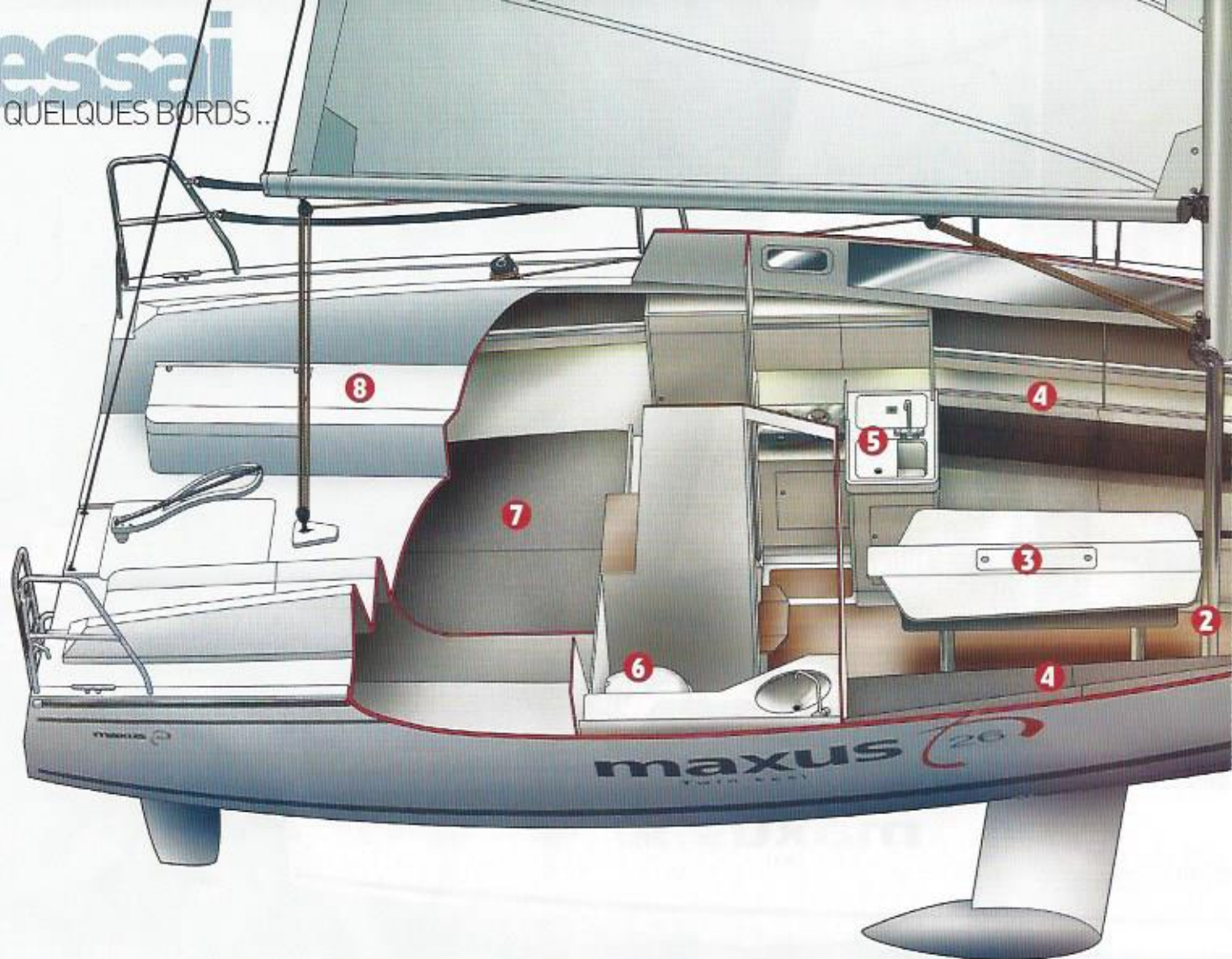
▲ Calme bleu sur le pertuis Breton : nous progressons au moteur à vitesse de croisière (5 nœuds). A fond, le bateau met un peu de temps avant d'atteindre un nœud de plus. Il n'y a pas de compte-tours.



« Nous étions équipés d'un joli spi asymétrique, bien utile pour se déhaler dans le petit temps. Notez la jambe de force qui rigidifie la delphinrière et le bouchain vif, marqué sur l'arrière. »



▲ Petit matin calme à Saint-Martin-de-Ré : le bateau est très à l'aise pour évoluer au moteur, en marche avant comme en marche arrière.



Alors que le soleil n'est plus qu'un point sur l'horizon, l'éclairage intérieur met en valeur le dessin épuré des aménagements.

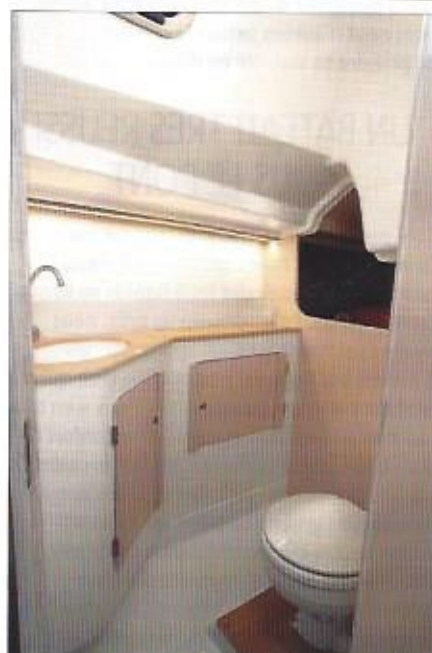


EN CHIFFRES...

LONGUEUR DE COQUE	7,62 m
LONGUEUR FLOTTAISON	7,35 m
LARGEUR	2,82 m
TIRANTS D'EAU	1,25 m (biquille) 1,70 quillard
DEPLACEMENT	2 380 kg
LEST	850 kg
SV AU PRES	39 m ²
GENOIS	16 m ²
GRAND-VOILE	24 m ²
SPI ASYMETRIQUE	50 m ²
MATERIAU	strat. verre/polyester
CONSTRUCTION	voie humide, au contact
MOTORISATION	10 ch Nanni
BATTERIE	80 Ah
RESERVOIR CARBURANT	40 l
RESERVOIR EAU	70 l
ARCHITECTE	Jacek Daszkiewicz
IMPORTATEUR	Catway
CONSTRUCTEUR	Northman
CATEGORIE CE	B (4 pers.)/C (6 pers.)

PRIX DE BASE **47 582 €**
 PRIX BATEAU ESSAI 47 302 €

Principales options : Moteur in board 11 522 €, pack Cruising 4 567 € (delphinière, lazy-bag, hublots et panneau de pont ouvrant, centrale de nav...), WC marin 650 €, eau chaude 990 €, aménagements chêne blanc 1 992 €...



▲ Toujours délicat, l'exercice consistant à caser des toilettes dans un petit bateau est ici réussi.

Le Maxus 26 en 8 points

1. La couchette avant mesure 2,10 m de long par 1,40 aux épaules. La hauteur sur matelas est de 0,90 m (sauf aux pieds). On y dispose d'équipets latéraux et d'un placard (mais pas de penderies) et d'un panneau ouvrant.
2. Dans le carré la hauteur sous barrots est de 1,68 m au niveau de l'épontille contre 1,80 m dans la partie arrière (1,85 m sous le panneau de descente).
3. La table à deux abattants est plus courte sur bâbord, en position ouverte elle mesure 1,25 m par 0,66. On peut s'y asseoir à cinq et elle offre un rangement à bouteilles central.
4. La banquette bâbord est la plus courte : 1,54 m par 0,54 alors que la banquette tribord est assez longue pour s'y allonger (2 x 0,58 m)

mais les deux banquettes sont plus étroites vers l'avant.

5. La cuisine comporte un réchaud deux feux sur cardan et un évier un bac. La glacière (de série) peut être transformée en frigo (option). Petit hublot ouvrant.
6. Les toilettes offrent 1,78 m de hauteur sous barrots et un hublot ouvrant. Les WC marins sont en option. Rangement ouvert très pratique derrière les WC.
7. La couchette arrière est rectangulaire : 2,10 m par 1,27. La hauteur sur matelas n'est que de 0,48 m. Un hublot ouvrant donne sur le cockpit.
8. Les bancs de cockpit mesurent 1,98 m par 0,42. les passavants ne sont pas très larges (0,25 m).



▲ La couchette arrière est placée travers à la route. Son accès est moins évident que pour la couchette avant.



▲ La cuisine est simple mais suffisante pour un petit équipage. L'absence de four libère de beaux rangements.

confortables au dos. Aussitôt que nous avons quitté le ponton, les amarres et pare-battage trouvent leur place dans le coffre bâbord du cockpit, celui sur tribord, plus profond, pouvant recevoir une annexe. Notre bateau est équipé d'un petit moteur in board de 10 ch qui nous facilite bien les manœuvres mais il est aussi proposé avec un hors-bord en puits ou sur tableau. La petite latte forcée formant corne en haut de la grand-voile exige que l'on fixe une manille avant de hisser la voile. Il y a un peu de frottement (et deux autres lattes forcées) mais les surfaces restent réduites et l'on envoie la GV en tête depuis le cockpit sans l'aide du winch. C'est logiquement plus facile pour le génois monté sur enrouleur (Furlex). Mais la surface limitée de la voile d'avant nous incite à installer le spi asymétrique : dans ces petits airs, nous serons plus à notre aise. A moins de 5 nœuds de vent, et même en installant l'équipage sous le vent, le bateau gîte à peine. Au-delà il commence à s'animer mais nous n'aurons jamais l'occasion de perdre sa stabilité en défaut.

UN BATEAU TRES REUSSI SOUS LE PONT

Côté performances, nous restons sur notre faim. Quand les risées montent à 8 nœuds nous pouvons atteindre les 6 nœuds au large serré sous spi. Le lendemain au près, nous avons également pu nous approcher des 6 nœuds à la faveur d'une bouffée d'air qui n'a malheureusement pas duré. Elle nous a en tout cas donné l'occasion d'apprécier le confort de la position assise surélevée, les fesses calées sur les hiloires bien inclinées et le dos appuyé aux sangles arrière. La barre est toujours restée neutre mais en l'absence de vagues, nous ne tirerons pas de conclusions sur la stabilité de route. En tout cas, le bateau vire et empanne très facilement, des qualités d'évolution que nous avons aussi pu constater au moteur dans le port de Saint-Martin où nous avons passé la nuit. Une fois amarrés, nous pouvons investir l'intérieur. Première impression : le bateau est très réussi sous le pont. Cela est dû à la qualité des finitions aussi bien dans l'état de surface des plastiques que dans le soin apporté aux menuiseries. Mais nous apprécions surtout le choix d'un bateau « ouvert » avec un lit breton sur l'avant et une couchette double à l'arrière, non cloisonnée. Plus le bateau est petit, plus cette solution est évidente. Elle n'empêche pas de disposer de vraies toilettes indépendantes, avec lavabo et WC. Mais il n'est pas obligatoire de se contorsionner pour rejoindre sa couchette ou pour se changer. En tout cas pour la couchette avant. Celle de l'arrière est disposée travers à la route, sous le cockpit, et un peu de souplesse est bienvenue à l'heure de s'y glisser. Il y a quelque chose de la couchette cercueil d'autrefois, sauf que celle-ci est double (c'est plus réjouissant). On peut



A côté de la prise allume-cigare, une prise USB indispensable pour les téléphones et tablettes.



Le prolongement de l'hiloire le long du rouf forme un plan incliné désagréable lors des déplacements sur le passavant.



Le coussin qui réunit les deux matelas à la tête a tendance à glisser : il devrait être solidaire de son support.



L'écoute de grand-voile est fixée en fond de cockpit par un mousqueton sur un pontet. Au port on la décale facilement vers le balcon.



Ce balcon latéral permet d'avoir des filières tendues sur l'avant et des sangles lâches sur l'arrière.



Le coffre arrière tribord est profond mais comporte un niveau supérieur.



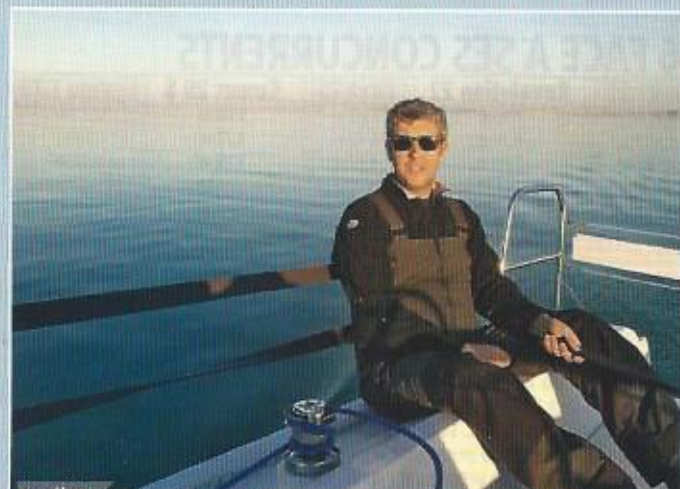
Le cockpit est simple mais fonctionnel avec ses longs bancs ergonomiques. La barre en forme de raquette est un poil trop souple mais l'échelle de bain est assez longue pour remonter à bord quand le bateau est échoué.



La delphinrière est bien rigide mais elle est optionnelle et il lui manque encore un évidement pour le davier.



En navigation, la porte de descente trouve sa place sur le panneau coulissant.



La position est confortable que le bateau soit à plat ou gité : grâce à l'inclinaison des hiloires et aux sangles sur lesquelles on peut s'appuyer.



Les couvercles des coffres sous les banquettes sont montés sur charnières. Et même les assises en mousse sont dessinées pour ne pas gêner leur ouverture.



« La nuit tombe sur le pont du Maxus, les instruments de navigation sur la console centrale nous indiquent la route. »

aussi passer la nuit sur l'une des banquettes du carré mais on sera moins bien installé. Sur bâbord la banquette est trop courte et sur tribord, la largeur est un peu juste. On ne va pas s'en offusquer, on avait simplement oublié qu'il s'agissait d'un petit bateau ! L'éclairage intérieur est bien placé avec beaucoup de lumières indirectes : la rangée de LED qui met en valeur les banquettes au niveau du plancher fait très chic mais n'est pas indispensable. Il ne nous manquait guère qu'un chauffage mais au réveil, café et thé servis bien chauds nous ont vite rendus à la vie. La table était même un peu grande pour notre petit-déjeuner : on y tiendrait à cinq sans problème. Les rangements sont largement suffisants même si notre batterie de cuisine était incomplète. Les équipets ouverts sont doublés au niveau du carré, les couvercles des coffres de banquette se manipulent sans avoir besoin de retirer les coussins. Ces coffres sont d'ailleurs bien ventilés grâce à des louveres. On y voit aussi la casquette moulée dans laquelle vient s'encaster la tête de quille : un montage qui inspire confiance. En somme, il est difficile de prendre ce petit bateau en défaut. Il propose une solution séduisante pour ceux qui veulent goûter à la croisière sans s'encombrer d'une grande unité. Il ne s'agit pas de s'aligner en régate même si le dessin des profils de quille est soigné : le poids du bateau et la surface des deux appendices limitent forcément son potentiel dans le tout petit temps. En revanche, le confort est réel et les détails qui facilitent la vie sont bien présents. Avec un grand choix d'appendices, le Maxus 26 peut répondre sur tous les plans d'eau à un programme familial de croisière côtière. ■



▲ Le tableau arrière ouvert reste un peu massif mais on apprécie la grande poignée sur tribord pour remonter à bord après le bain.

LE MAXUS 26 FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	Maxus 26	Revolution 22	First 25	Comet 26 S	Django 7.70
LONGUEUR	7,35 m	7,10 m	7,50 m	7,60 m	7,70 m
LONG. FLOTTAISON	7,35 m	5,75 m	7,35 m	6,73 m	7,70 m
LARGEUR	2,62 m	2,89 m	2,75 m	2,96 m	2,99 m
TIRANTS D'EAU	1,25 m (biquille)	0,50-1,60 m	0,85-1,85 m	0,35-1,60 m	1,20 m (biquille)
DEPLACEMENT	2 380 kg	1 650 kg	2 150 kg	2 500 kg	1 950 kg
LEST	850 kg	300 kg	615 kg	6 80 kg	780 kg
SV AU PRES	39 m ²	33 m ²	38,50 m ²	37,10 m ²	41 m ²
ARCHITECTE(S)	Jacek Daszkiewicz	David Raison	Groupe Finot	Sergio Lupoli	Pierre Rolland
MATÉRIAU	strat. verre/pol.	alu	strat. verre/pol.	strat. verre/pol.	strat. verre/pol.
CONSTRUCTEUR	Northman	Afep Marine	Bénéteau	Comar	Marée Haute
PRIX DE BASE	47 582 € (biquille)	54 300 €	51 360 €	41 262 €	58 750 € (biquille)

L'avis de Voile Magazine : Le Revolution 22 est certes plus court mais il offre un impressionnant volume intérieur. Le First 25 (ex 260 et 25.7) reste une référence très aboutie, le Comet est plus rare mais dans le même esprit de petit croiseur. Le Django, lui aussi proposé en biquille, est un bateau plus performant et capable d'un programme plus ambitieux. Sur le créneau de la croisière côtière, on attend aussi l'arrivée prochaine de l'Ikone 7,50 du chantier Espace Vag.