

**NOUVEAUTE
2010**

MAXUS 24

L'équilibre est un art

Les chantiers polonais semblent être les spécialistes incontestés des petits croiseurs transportables. Mais tous ne sont pas aussi réussis que ce Maxus qui aligne une somme d'atouts impressionnante pour la petite croisière côtière.

Texte : Pierre-François Bonneau. Photos : Loïc Madeline, François Van Mallegem et l'auteur.

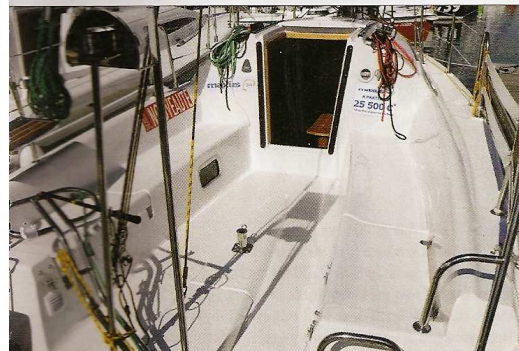
SOYONS FRANCS. Le fait d'embarquer sur le Maxus 24 n'a pas déclenché a priori chez moi un enthousiasme débordant. Une silhouette rondouillarde, légèrement pataude, une allure on ne peut plus classique en apparence, voilà donc encore un bateau dont il va être difficile de déceler les principaux traits de caractère. Comme quoi il faut parfois se méfier des modestes. Car ce petit 24 pieds est un concentré d'astuces, doublé d'une indéniable propension à ne pas se prendre pour ce qu'il n'est pas. Construit en Pologne aux chantiers Northman, il répond au programme de la plupart des plaisanciers polonais : disposer d'un bateau transportable, habitable en croisière côtière et surtout particulièrement facile à mâter et démâter. Car il est nettement plus attractif là-bas de naviguer sur les lacs de Mazurie que le long des côtes de la mer Baltique : quarante-cinq lacs, douze rivières forment un dédale naturel particulièrement prisé. Mais pour passer d'un lac à l'autre, il faut bien évidemment, soit sortir le bateau de l'eau, soit pouvoir incliner le gréement pour franchir les ponts et autres obstacles qui peuvent se présenter. Et force est de reconnaître que le Maxus 24 colle parfaitement avec son cahier des charges : un cockpit généreux plutôt confortable, un volume intérieur pensé pour pouvoir accueillir jusqu'à six personnes et des performances plus qu'honnêtes, notamment dans les petits airs. Ajoutons à cela un système de chèvre intégré qui permet à une personne seule de gréer et mâter le bateau en un peu plus d'une heure (selon les dires



« Les sièges de balcon se replient à l'horizontale et des sangles offrent un appui confortable au dos des équipiers qui préfèrent s'installer sur l'hiloire.

de l'importateur), un bau maxi autorisant le transport routier et l'on comprend que ce petit croiseur possède quelques arguments de séduction. D'autant que dès les premiers bords, on sent que le bateau possède un joli potentiel, notamment dans les petits airs. Par à peine 10 nœuds de vent, malgré un plan de voilure raisonnable, le Maxus 24 atteint rapidement les 4,5 nœuds à 5 nœuds à 40° du vent réel sans réelle difficulté. Ici encore, les choix qui ont présidé à l'élaboration des aménagements intérieurs trouvent leur justification : pas de cloison ni de porte, pas de placards en surnombre. L'architecte a joué la simplicité et l'épure, revenant à quelques fondamentaux dignes

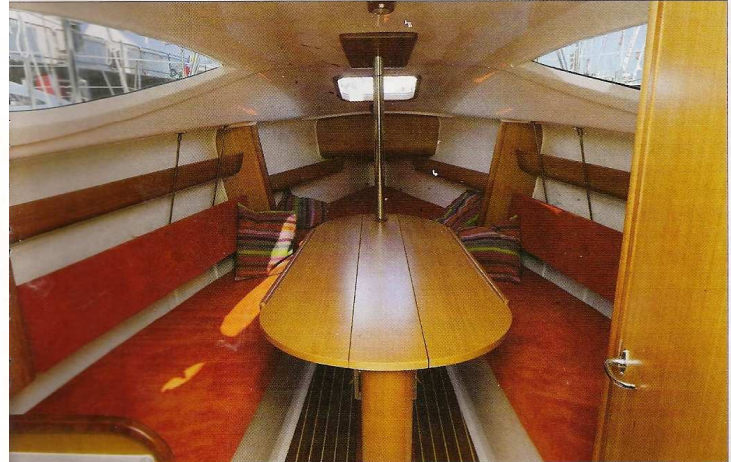
de l'esprit des petits croiseurs de l'époque Herbulot ou Harlé : les rangements sont intégrés sous toutes les couchettes, seuls quelques équipets permettent de caser du petit matériel derrière les banquettes du carré et du poste avant. Seul petit regret, l'absence de barre d'écoute qui limite grandement les réglages, mais telle n'est pas la vocation du programme... Dérive haute, le Maxus 24 n'affiche plus qu'un tirant d'eau de 35 cm grâce à son lest intégré dans la résine de fond de coque. Au final, le Maxus 24 est bateau qui semble parfaitement équilibré pour un programme de navigation familiale en cabotage. On se doute que le bateau, conçu pour les lacs, ne doit pas être un modèle de raideur à la toile, mais s'il faut naviguer au large il existe d'autres unités plus adaptées. En revanche, s'il s'agit d'aller fouiner de l'étrave dans les mouillages les plus reculés, se dire qu'une remontée de rivière a plus de charme qu'un long bord le long d'une côte rectiligne ou que l'on décide que pour changer de plan d'eau, une bonne remorque sera plus efficace qu'un long convoyage, alors oui, le Maxus 24 est le bateau qu'il faut.



▲ L'ancrage des haubans est surélevé pour faciliter le démâtage, le mât reposant alors sur le support arrière.

◀ Le dessin du cockpit est simple. On apprécie le relief central et les rebords des bancs qui permettent d'y caler les pieds où que l'on soit assis.

La cabine est très claire grâce aux grands hublots de roof et au volume très ouvert. Les équipets sont nombreux au dos des banquettes. ▼



Pratique
Les petits sièges de balcon permettent d'adopter une position de barre surélevée.



Pratique
Une chèvre en V qui se replie sur l'étrave permet de mâter et démâter tout seul.



Pas pratique
Le rangement derrière les toilettes est peu accessible.



Pas pratique
On regrette l'absence de barre d'écoute sur ce bateau vivant.

EN CHIFFRES

Long. coque : 7,20 m. Long. flott. : 6,90 m. Dépl. : 1 490 kg. Largeur : 2,55 m. TE : 0,35/1,40 m. Lest : 420 kg. dér. acier : 80 kg. SV au près : 27 m². Foc : 10 m². GV : 17 m². Spi asy : 34 m². Mat. : varre/polyester. Motor. : hors-bord. Arch. : Jacek Daszkiewicz. Const. : Northman (PL). Catégorie : C. Prix de base : 25 000 €. Prix du bateau essayé : 31 000 € (avec remorque de route).

