

MAXUS 28

Un dériveur intégral malin et accessible

Le Maxus fait le maximum, et il a une petite gueule bien sympathique. Mais son prix n'est pas si alléchant. Dommage, car ce croiseur a des idées.

Texte : Sébastien Mainguet. Photos : François Van Malleghem.

IL VOUS RAPPELLE quelque chose ? Normal, c'est le grand frère du Maxus 24, et il a un air de famille avec le « petit ». Même ligne générale, mêmes hublots de rouf de forme elliptique (assez jolis), et même configuration de lest – c'est un dériveur intégral. Le chantier installé à Wegorzewo, dans le nord de la Pologne (à 150 km de la Baltique), produit désormais trois modèles : le 33 (lancé en 2007), le 24 (qui date de 2009) et ce nouveau 28. Hélas, le jour où nous avons tiré quelques bords sur ce sympathique dériveur, le vent était quasiment absent : à peine 5 nœuds. Autant dire que même sous gennaker, il a été bien difficile d'atteindre les 3 nœuds. Ce Maxus n'est sans doute pas une bête de petit temps, mais ce n'est pas ce qu'on lui demande. Pour autant que l'on ait pu en juger dans ces conditions, la barre nous a paru assez légère et sensible bien qu'il y eût un peu de jeu dans le système de relevage du safran pivotant (ce point sera revu par le chantier). Pour le reste, le plan de pont n'appelle guère de critiques. L'ergonomie du cockpit est fort bien étudiée. On peut s'assoir au rappel, le dos dans les filières (des sangles sont montées en standard !), ou bien sur les banquettes, en s'appuyant sur le gros cale-pieds moulé et le support de la tourelle (qui fait également office de porte-verres, et qui sera remplacé par une pièce en stratifié sur les prochains modèles), ou encore sur les sièges de balcon

arrière (repliables) – on y est fort bien installé, mais seulement par petit temps, car on ne peut guère se caler. L'accastillage est assez basique mais suffisant pour la petite croisière, et les finitions sont de bon aloi. Cependant notez que le lest fixé dans les fonds n'est pas en fonte ; c'est de la grenaille d'acier noyée dans la résine (ce qui peut expliquer que la version quillard soit plus chère). A l'intérieur, on est séduit par les boiseries claires et la disposition classique mais fonctionnelle. La cabine avant est isolée par une vraie porte, alors que la cabine arrière, à bâbord, est ouverte sur le carré. La porte de cabine avant fait partie du pack Cruiser et, moyennant un supplément de 1 100 €, la cabine arrière peut elle aussi être fermée par une porte. On regrette en revanche qu'il y ait tant d'options... Les deux hublots ronds ouvrants, sur les côtés du rouf à l'arrière, sont ainsi facturés 570 € (or ils contribuent aussi à l'esthétique du bateau), et le hublot de la cabine arrière (donnant sur le fond du cockpit) est à 270 €. Les deux premiers font partie du pack Cruiser (supplément de 17 600 € incluant le moteur in board, les quatre allerons d'échouage, mais aussi le WC marin et la table à cartes), celui de la cabine arrière fait partie d'un pack Confort incluant le frigo, l'électronique ou encore le chargeur 220 V (3 800 €). La hauteur sous barrots atteint 1,89 m au pied de la descente (sous le capot), 1,81 m à l'arrière du carré et

— 1984 —

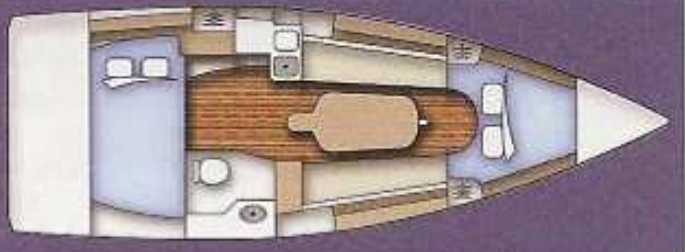


DU JAMAIS VU : un dériveur intégral en stratifié de 8,50 m, avec une étrave toute ronde ! Gilles Vaton avait frappé fort avec ce Kelt 8,50 (devenu Kelt 29 à partir de 1986). Puissant et raide à la voile, ce bateau se distinguait aussi par son rouf panoramique. Sa carrière fut très longue, puisqu'après la reprise de Kelt par Kirié en 1987, il sera construit jusqu'en 1997 sous le nom de Feeling 29 DI, avant d'être modifié (son étrave devenant pointue) pour être vendu encore deux ans de plus sous le nom de Feeling 306 DI.

1,74 m dans les toilettes. La couchette arrière transversale occupe toute la largeur disponible entre les deux bordés, mais sur le bateau que nous avons essayé (un proto terminé dans l'urgence pour le Grand Pavois), ses dimensions étaient limitées par la présence du compartiment moteur ; c'est un peu juste pour s'allonger à deux (2,20 m de longueur, mais seulement 0,86 m en largeur). Sur les prochains bateaux, le bloc moteur devrait être avancé de 30 ou 40 cm, ce qui résoudra le problème. Le cabinet de toilette sera également avancé pour pouvoir installer une penderie à cirés.

Le seul défaut évident de ce bateau, c'est son prix. A plus de 58 000 € avec le moteur in board, le Maxus est presque aussi cher qu'un First 27.7 avec quille relevable (63 000 €). Mais il a quand même l'avantage d'être disponible en version hors bord ; l'importateur propose, pour 4 400 €, un moteur Yamaha 9,9 ch avec commande à distance et démarrage électrique ; l'économie par rapport au diesel Nanni 14 ch se monte à 8 000 €. A noter enfin qu'on peut demander en option le système de mâtage/démâtage rapide (avec chèvre) qui équipait le Maxus 24 (750 €).

Long. coque : 8,50 m. Largeur : 2,95 m. TE : 1,65/0,40-1,60 m. Dépl. : 3 000 kg. Lest : 1 000 kg. SV au près : 38 m². Génols : 16 m². GV : 22 m². Mat. : strat. verre-pol. Arch. : J. Daszkiewicz. Const. : Northman, Imp. : Catway/Maxus Yachts France. Prix : 45 900 € (sans moteur). Bateau essayé : 67 300 €.



“ Par petit temps, on peut barrer le Maxus 28 depuis les sièges de balcon. ”



▲ Le génois standard n'étant pas bien grand, le gennaker est une option recommandée (1 810 € avec emmagasineur).

◀ Vaste et parfaitement ergonomique, le cockpit est aussi très sécurisant pour la croisière. Un des points forts de ce bateau.

Un carré à la fois clair et chaleureux. Le puits de dérive permet de se caler à la gîte. ▼



LE MAXUS 28 EN DETAIL



Pratique



Le coffre situé sous la banquette tribord du cockpit est accessible à la fois par l'extérieur et par l'intérieur, à travers la cloison qui se trouve derrière les toilettes. Il est parfait pour stocker du matériel de sécurité.



Pratique



La couchette arrière étant installée dans le sens transversal, on dispose d'un bel espace de dégagement à l'entrée.



Pas d'entretien



Sur notre bateau d'essai, il y avait du jeu dans le système de relevage de safran; ce défaut devrait être corrigé sur les prochains exemplaires.