

CROISIÈRE CÔTIÈRE

# Maxus 22

## Un grand petit pied

Sur la base du Maxus 21, le chantier Northman a élaboré un mini-croiseur au cockpit plus convivial et, en prime, une version sport avec gréement rallongé et quille relevable.





Emmanuel Van Derh

## MODE D'EMPLOI

### QUEL PROGRAMME ?

Son gabarit se révèle bien adapté pour la sortie à la journée mais également au cabotage côtier grâce à ses emménagements relativement confortables pour sa taille : deux couchettes doubles, des rangements généreux et un cabinet de toilette.

### QUEL PLAN D'EAU ?

De préférence abrité, car 6 m de coque ça reste court pour affronter de face la mer ouverte. La configuration dériveur ou quille relevable facilite grandement le transport sur route : à vous la Croatie ou la Norvège !

### QUEL ÉQUIPAGE ?

Le Maxus 22 peut accueillir à son bord un couple et un ou deux jeunes enfants pour une semaine, de préférence ensoleillée quand même. La version Sport attirera trois ou quatre mordus de régates prêts à en découdre sur l'eau.



Emmanuel Van Deth



Emmanuel Van Deth

“ La quille relevable et le gréement rallongé donnent un coup de turbo aux performances. ”

**V**ous vous souvenez sans doute du Maxus 21, que nous vous avons présenté il y a tout juste deux ans ; eh bien si vous avez aimé ce petit dériveur intégral vivant et compact, vous allez adorer le 22, version revue et corrigée, d'autant que notre modèle d'essai est la déclinaison Sport. Même si Jean-Baptiste Bittard, importateur de cette marque polonaise, situe plutôt sa clientèle sur le créneau de la croisière plus tranquille, notre 22 surboosté va nous permettre de juger des vraies qualités de sa carène.

**AUTRE MODIFICATION DE TAILLE :** le chantier a développé une quille relevable qui conserve un tirant d'eau très réduit – 45 cm. Au moment de poser mon pied droit sur le plat-bord, Jean-Baptiste me souffle que la fameuse quille n'est pas celle qu'il avait prévue. Un malentendu avec le chantier s'est traduit par un simple profil lesté... sans bulbe. Il nous manque donc 60 kg à 1,45 m sous la surface. Sur les prochains modèles, Northman proposera

une torpille en fonte – afin de supporter les aléas de l'échouage. La face supérieure épousera le profil de la coque. Concrètement, quille en bas, la raideur semble assez proche de celle du Maxus 21, que nous avons testé en version dériveur intégral. Système de relevage retenu : un treuil de remorque ; on relève sans difficultés la quille en deux minutes. Le système de blocage en position basse, trop faible, devra être modifié. La construction est classique et robuste : monolithique pour la coque, sandwich mousse Airex/polyester pour le pont, histoire de gagner un peu de poids dans les hauts. Le tout est ceinturé par un épais liston en caoutchouc.

**LE PETIT MOTEUR DE 5 CH** nous déhale sans difficulté vers la sortie du port. Aujourd'hui la mer est plate mais on appréciera, quand les conditions seront plus difficiles, la position centrale du hors-bord : l'hélice conserve une excellente motricité. Rien à voir avec la version à un seul safran du 21 : très excentré sur bâbord, le moteur sort vite de l'eau si le bateau gîte sur l'autre bord. Les voiles en Mylar



46°7.540 N ~ 1°11.990 W

“ LA ROCHELLE... 8 à 12 nœuds de vent sur une mer plate : thermique de nord-ouest et ciel dégagé, conditions parfaites pour la croisière. ”

sont de sortie. Les lazy bags ont été démontés et l'enrouleur de génois est absent... soit 820 euros d'économisés et des performances bien meilleures – moins de fardage et de poids dans les hauts, plus grande surface du foc. Certes, il faut bosser un peu et sortir du cockpit... naviguer à l'ancienne, quoi. Et si la crise nous ramenait aux vraies valeurs de la voile ? La grand-voile arbore une mini-corne, le mât rétreint rallongé de 50 cm se travaille aux petits oignons grâce au pataras, et l'accastillage et la barre d'écoute tout Harken facilitent les réglages, fins ou non. Quant au plan de pont, il gagne en fluidité grâce à des bas haubans recentrés près du rouf et à la disparition des deux balcons latéraux du kit mâtage rapide. À noter : le chantier a prévu les empreintes pour un rail de solent – soit un peu plus de recouvrement que le petit foc – et deux winches, mais l'angle de la voile, trop ouvert, s'avère très préjudiciable au cap. Une option à oublier... À l'étrave, une grande baille à mouillage et une delphinère pour déporter l'ancre – elle peut rester à poste, même si c'est préjudiciable au centrage des

poids – et amurer les voiles légères. L'évolution importante du 22, c'est son cockpit, qui adopte désormais deux niveaux près du rouf. Il est donc moins large, ce qui permet de se caler plus facilement à la gîte et de profiter d'une meilleure protection. Les trois coffres à l'arrière sont conservés.

**DÈS LE PREMIER BORD DE PRÈS**, on mesure que cette version Sport en a sous le capot : c'est près de 0,5 nœud de gagné en moyenne comparé au 21 standard dériveur intégral jusqu'à 3 Beaufort. Dès l'apparition des premiers moutons sur l'eau, la vitesse se monte à 5,5 nœuds au plus près, un peu plus de 6 aux allures plus arrivées. Le cap est à peu près identique – autour de 45° du vent réel ; c'est plutôt lors des phases de relance comme les sorties de virement de bord que le 22 Sport se montre bien plus nerveux et plaisant que son frère le 21. 11 nœuds de vent, ce n'est pas assez pour mettre en défaut la raideur à la toile, forcément plus faible avec le bulbe en moins. Ce qui est plutôt de bon augure quant au comportement du bateau dans ►

**1 GRÉEMENT**  
Le mât de la version sport est rétreint et rallongé de 50 cm.

**2 COCKPIT**  
Différent du Maxus 21, celui du 22 est doté de deux étages en avant de l'assise du barreur.

**3 APPENDICES**  
Quille relevable actionnée par un treuil et deux safrans parfaitement ajustés.

**4 GÉNOIS**  
Des rails reculés et une paire de winches dans le cockpit pour un génois plus grand.

# GUIDE

## 1 CUISINE

Elle se limite à un simple meuble équipé d'un évier. Le réchaud est disponible en option.

## 2 COUCHETTE

Peu de voiliers de moins de 7 m peuvent se vanter d'offrir une couchette double à l'arrière. Celle-ci manque tout de même de hauteur.

## 3 CABINET DE TOILETTE

Pas fréquent non plus à bord d'une si petite unité, il est en revanche très peu équipé.

## 4 DESCENTE

La petite échelle de descente est un peu raide et étroite : elle mériterait des marches plus larges et incurvées.

### VOILURE/POIDS

Performances	★★★★
Cabotage	★★★
Transport	★★★★
Manœuvres	★★★★



“ Deux couchettes doubles, la hauteur sous barrots et un cabinet de toilette : le Maxus 22 offre le confort d'une unité d'un bon mètre de plus sans grever la silhouette ni les performances ”



# 21,25

M<sup>2</sup>/T AU PORTANT :

40,83 AU PORTANT

First 20 : 20,46 m<sup>2</sup>/t

au près : 36,68 au

portant (spi asy)

Kerken 6,1 : 39,71 m<sup>2</sup>/t

au près : 76,47

au portant

Django 6.70 : 37 m<sup>2</sup>/t

au près : 77 au portant

Elan 210 : 25,96 m<sup>2</sup>/t

au près : 63,03 au

portant

► sa configuration définitive. Les deux safrans, bien ajustés et très profonds, offrent une sensation de barre assez agréable et surtout un excellent contrôle.

**À L'INTÉRIEUR, AUCUNE MODIFICATION :** la sellerie rouge du 21 est ici verte, rien de plus. On apprécie toujours la confortable hauteur sous barrots, la qualité de la finition, la lumière naturelle généreuse offerte par les hublots, les coffres et nombreux équipements, la table du carré et ses deux abattants. Sans oublier le cabinet de toilette, assez rare dans une unité de moins de 7 m. En revanche, le volume est peu aménagé : un WC chimique, et basta. Même sentiment côté cuisine, ou le meuble supporte un petit évier et un réchaud fixe en option. Ne pas

espérer préparer des petits plats en mer, mais seulement au port et au mouillage.

La table à cartes ? Pas l'ombre d'un plateau pour poser une carte. On utilisera la table du carré... ou une tablette numérique. Les deux couchettes doubles sont de bonne taille. À l'avant, les équipets du carré qui se prolongent mordent un peu la surface disponible. Dommage... Quant au couchage qui se niche sous le cockpit en travers, il perd 10 cm de hauteur comparé au 21.

Reste que le Maxus 22 offre le confort d'une unité d'un bon mètre de plus, sans grever sa silhouette ni ses performances. Cette unité a donc tout du mouton à cinq pattes, un peu comme le First 235 il y a presque 30 ans... ▣

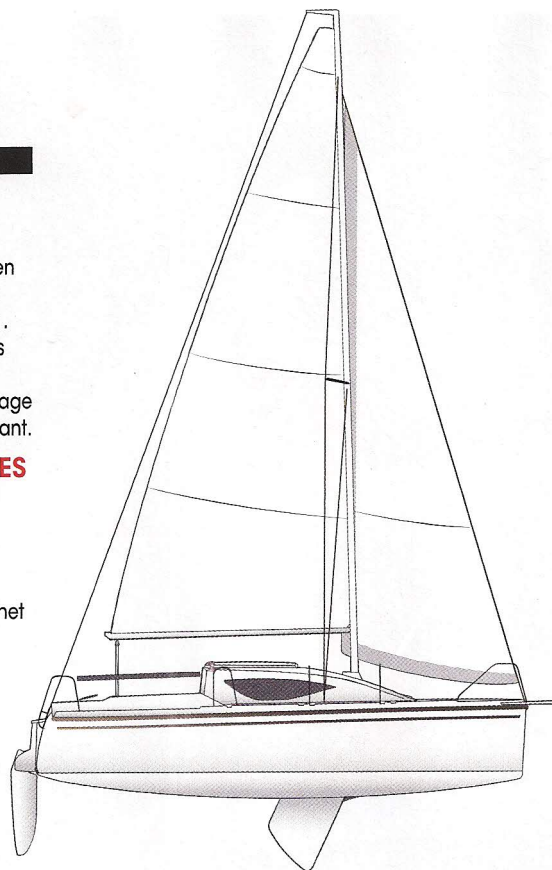
## VERDICT

### LES + DU MAXUS 22

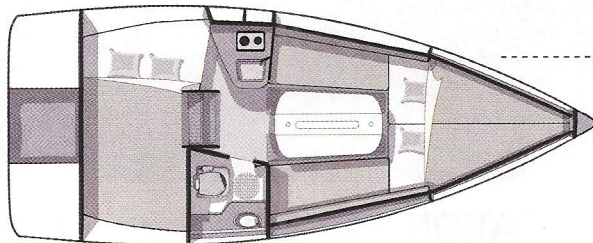
- Performances bien plus flatteuses que celles du Maxus 21.
- Nombreux coffres et rangements.
- Système de relevage de quille convaincant.

### NOS RÉSERVES

- Faible hauteur au-dessus de la couchette arrière.
- Aménagement sommaire du cabinet de toilette.
- Descente un peu raide.



Illustrations Thierry Florentin



“First 20: la référence depuis 22 ans”



Bénéteau

“Kerkena 6,1 : croisière ou régates.”



DR

## LES OPTIONS DU MAXUS 22

Quille relevable : 3 710 € ; Pack Sport avec mât rallongé, accastillage tout Harken : 5 550 € ; Moteur 6 ch 4 temps Mercury : 1 554 € ; Système de mâtage intégré : 695 € ; Loch/speedo/sondeur : 741 € ; Gennaker sur emmagasinage et accastillage : 1 490 € ; Table de cockpit amovible : 270 €  
**PRIX DE BASE DÉRIVEUR INTÉGRAL : 24 910 €**

“Moteur centré, gain d'efficacité.”



Emmanuel Van Deijn

## NOS CHIFFRES

- Hauteur sous barrots : 1,70 m
- Table du carré : 128 x 66 cm
- Longueur des banquettes : 1,25 m
- Couchette avant : 1,94 m de longueur, 1,72 m de largeur à la tête et 0,17 m aux pieds
- Couchette arrière : 2,11 m de longueur, 1,32 m de largeur à la tête, 1,05 m aux pieds. Hauteur mini : 0,43 cm

	MAXUS 22	FIRST 20	KERKENA 6,1
LONGUEUR DE COQUE	6,36 m	6,25 m	5,83 m
LONGUEUR À LA FLOTTAISON	5,85 m	6 m	5,83 m
LARGEUR	2,48 m	2,48 m	2,55 m
TIRANT D'EAU	0,45/1,45 m	0,7/1,8 m	0,35/1,35 m
POIDS	1 200 kg	1 280 kg	680 kg
LEST	300 kg	300 kg	150 kg
VOILURE AU PRÈS	23 ou 25,5 m <sup>2</sup>	26,19 m <sup>2</sup>	22 ou 27 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	14,50 ou 17 m <sup>2</sup>	15,84 m <sup>2</sup>	12 ou 18 m <sup>2</sup>
GÉNOIS	8,50 m <sup>2</sup>	10,35 m <sup>2</sup>	10 m <sup>2</sup>
GENNAKER/SPI	25/32m <sup>2</sup>	-/31,11 m <sup>2</sup>	22/34 m <sup>2</sup>
CABINES	1	1	1
MOTEUR	HB 5 à 6 ch	HB 5 à 10 ch	HB 4 à 8 ch
ARCHITECTE	Jacek Daszkiewicz	Groupe Finot	Martin Defline
CONSTRUCTEUR	Northman	Bénéteau	Kerkena Sailing
ANNÉE DE LANCEMENT	2013	2012	2006
PRIX (MODÈLE ESSAYÉ)	28 620 €	23 680 €	19 000 €
ESSAI DANS « BATEAUX »	665	-	585