

NORDSTAR 28+

Le savoir-faire finlandais

Même s'il est l'un des plus petits de la gamme du constructeur Nordstar, le 28+ possède toutes les qualités propres à cette marque originaire du Pays des mille lacs, à savoir robustesse, bon comportement marin et beau niveau de finition. Un bel exemple du savoir-faire finlandais !

TEXTE : STÉPHANIE DE LOUSTAL. PHOTOS : VIRGINIE PELAGALLI ET L'AUTEUR.

NORDSTAR 28+	
9,50 m	3,10 m
VITESSE MAXI (à 3 670 tr/min)	
37,5 nœuds	
AU RÉGIME DE CROISIÈRE (2 800 tr/min)	
VITEUR (en nœuds)	CONSO (gallons en 1 h)
25,5	48
349 000 €	
VERSION STANDARD AVEC 940 CH VOLVO D6	

L'histoire du chantier finlandais Nordstar est celle d'une famille, les Lindkvist, originaire de Kakkola, dans le nord-ouest de la Finlande, le long du golfe de Botnie. Dans les années 1920, Silvert Lindkvist commence à construire des bateaux de pêche en bois et crée sa propre société, alors appelée Linex-Boat. Vingt ans après, il est rejoint par ses deux fils qui l'incitent à utiliser de la résine polyester et à produire des bateaux de plaisance. Quatre générations plus tard, l'entreprise est toujours

dingée par un Lindkvist, Simon, arrière-petit-fils de Silvert. Importés en France pendant quelques années par Dantès Yachts, les Nordstar sont désormais distribués par la société Notik, installée sur le port de l'Herbaultière à Noirmoutier. La gamme s'étend de 26 à 49 pieds et se compose de timoniers « tout temps » typiquement nordiques avec leurs pare-brise inversés, leurs carènes très marines taillées pour affronter les dures mers du Nord et leurs intérieurs chaleureux et confortables. Les Nordstar bénéficient d'un savoir-faire et d'une expérience perpétués par cette longue tradition familiale. Côté fabrication, tout est stratifié à la main et le pont est mis en place alors même que la coque est encore dans son moule. L'objectif est de faciliter la maintenance, notamment en cas de changement de moteur. Les Nordstar respirent le costaud et affichent des lignes sportives et tendues à l'image du 28+ qui se situe parmi les plus petits de la gamme.

En version in-bord ou hors-bord

Exposé à La Rochelle en version in-bord monomoteur – il existe aussi en bimoteur hors-bord –, le 28+ que nous avons essayé était extrêmement équipé. Il recevait une élégante livrée vert olive et des mains courantes et balcons laqués noirs proposés en option. Dans cette version in-bord, l'accès à bord se fait facilement par la grande plage de bain, sur laquelle est installé le fameux porte-pare-battage, véritable marque de fabrique du constructeur. Un petit portillon sur tribord permet de passer dans le cockpit, recouvert d'un antidérapant en époxy gris et protégé par un haut et solide balcon. Trois assises, adossées au tableau arrière, et une banquette installée sur l'arrière de la timonerie permettent d'obtenir un agréable carré après l'ajout d'une table centrale. Les rangements ne manquent pas ici, que ce soit sous les assises ou dans le plancher. En version hors-bord, la capacité de rangement est encore plus importante grâce à la cale du moteur in-bord qui devient alors une belle soute. Symétriques et bien défendus par le haut balcon, les passavants permettent d'accéder aux deux portes latérales coulissantes – une sur chaque bord – qui s'ouvrent sur la timonerie. Très claire avec ses boiserie en chêne blanc (optionnel), elle reçoit sur l'arrière un carré



La timonerie, placée au centre et fermée sur l'arrière, accueille une belle banquette sous laquelle se dissimule un coffre. Les balcons noirs, ainsi que l'antidérapant gris sont des options.



Le porte-pare-battage à l'arrière est caractéristique des modèles Nordstar. Une table peut être installée dans le cockpit.



La cale centrale du cockpit reçoit le moteur sur la version in-bord et sert de soute de rangement en version hors-bord.

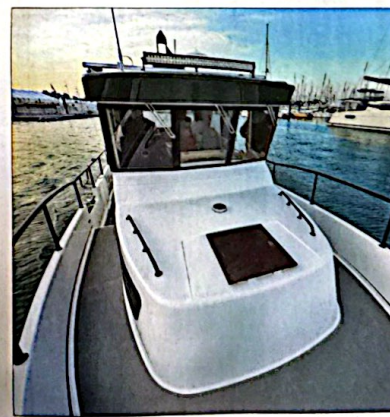
Les assises latérales dans le cockpit reçoivent aussi des coffres.



Les larges passavants sont défendus par un haut balcon qui s'ouvre au niveau des portes pour faciliter l'accès à bord par les côtés.



Le pont walkaround et les nombreuses mains courantes sécurisent les déplacements vers l'avant, pourvu d'une profonde balle à mouillage et d'un guindeau optionnel.



Le pare-brise inversé, typique des unités nordiques, est en trois parties et dispose d'autant d'essuie-glaces. La barre de delà sur la coque est une option à 982 €.

LA FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI



LES CARACTÉRISTIQUES

► COQUE	
Longueur hors tout	9,50 m
Longueur de coque	9,50 m
Largeur	3,10 m
Poids	4 500 kg
Tirant d'eau	0,85 m
Puiss. conseillée	400 ch IB :
	2 x 250 ch HB
Puissance maxi	440 ch IB :
	2 x 300 ch HB
Capacité en eau	135 l
Capacité en carburant	585 l
Homologation	cat. B/8 pers.
Transmission	Z-drive/hors-bord
Constructeur	Nordstar (Finlande)
Contact	Notik

► MOTORISATION DE L'ESSAI

Nbre de moteurs	1
Modèle	Volvo D6-440 DPF
Type	diesel injection
Puissance réelle (ch/kW)	440/324
Puiss. admin.	22 CV
Régime maxi	3 700 tr/min
Cylindres	6 en ligne
Cylindrée	5 506 cm³
Alésage/course	103 x 110 mm
Poids	790 kg
Garantie	2 + 3 ans

► ÉQUIPEMENT STANDARD

Porte-pare-battage, échelle de bain, davier, lumières de pont extérieures, intérieur en noyer ou chêne verni, plancher en bois, rideaux, lumières intérieures d'ambiance, sièges pilote et banquette, repose-pieds, canapé en U, table, porte-fenêtre arrière ouvrante, prise USB, table de cuisson, gaz ou induction, réfrigérateur 42 l, tiroirs et meubles de rangement, étagère, hublot ouvrant, rangement sous les marches de la cuisine, toilettes électriques, joystick, ancre virtuelle, pilote automatique, pompe de cale manuelle, pompe de cale automatique, feux de navigation del, propulseur d'étrave 4 ch, système d'eau sous pression, chauffe-eau 25 l, prise de quai, essuie-glaces, compas...

► OPTIONS

Coque 2 couleurs blanc et vert olive (2 240 €), peinture antidérapante grise (1 428 €), balcon thermo laqué noir (1 560 €), guindeau électrique (6 136 €), propulseur d'étrave 6 ch (980 €), propulseur de poupe (10 161 €), lave-glace (703 €), douche extérieure (1 084 €), coussins de cockpit (1 034 €), siège supplémentaire avec rangement sur le pont arrière (1 095 €), table de

cockpit (1 105 €), toit ouvrant sur le pont arrière (2 388 €), intérieur en chêne blanc (1 864 €), store pour vitre avant dans la timonerie (996 €), sellerie matelassée sur l'assise et le canapé dans le salon (1 524 €), kit Humphree X300 (6 795 €), barre lumineuse sur le toit (981 €), chauffage diesel Webasto (4 264 €), audio Fusion (1 380 €), convertisseur Mastervolt (2 658 €), Simrad GPS NSS 4-16 (7 892 €)...

► PRIX

À partir de 308 821 € avec 440 ch Volvo D6
349 000 € avec 440 ch Volvo D6 et options ci-dessus

LES PERFORMANCES

avec 440 ch Volvo D6

Régime (tr/min)	Vitesse (nœuds)	Consom. (l/h)	Rend. (nœuds/l/h)
1 000	6	4,8	0,8
1 500	8,3	14,1	1,69
2 000	10,5	31,9	3,03
2 200	13,6	41,8	3,07
2 400	16,9	42	2,48
2 600	21,8	43	1,97
2 800	25,5	46	1,88
3 000	28,6	54,8	1,91
3 200	32,2	63,4	1,96
3 400	35,2	73	2,07
3 670	37,5	86,6	2,31

BUDGET

► FRANCISATION	
DROITS SUR LA COQUE	178 €
DROITS SUR LE MOTEUR	680 €
TOTAL	858 €

► ASSURANCE avec ^{Après}	
PRIME ANNUELLE	2 403 €
FRANCHISE*	2 029 €

NOS APPRÉCIATIONS

▲ Qualités marines	★★★★
▲ Niveau de finition	★★★★
▲ Aménagements optimisés	★★★★
▼ Rangements intérieurs un peu justes	★★★★
▼ Pas de vérous pour les extérieurs	★★★★
▼ Visibilité limitée sur les côtes en virage	★★★★
Comportement	★★★★
Volume de rangement	★★★★
Finition	★★★★
Rapport qualité/prix	★★★★
Performances	★★★★
Esthétique	★★★★
Pilotage assis	★★★★
Pilotage debout	★★★★
Déplacement à bord	★★★★
Équipement standard	★★★★
Note globale	★★★★

En virage, la Nordstar 28+ affiche un angle de gîte prononcé, mais il reste toujours sec. Pour 8 592 €, il est possible d'opter pour un toit ouvrant électrique.



En position de conduite assise, la visibilité sur l'avant est un peu gênée par la hauteur du tableau de bord, ce qui n'est pas le cas en position debout.



en U. Surélevé par rapport au poste de barre, ce carré est adossé à la cloison arrière de la timonerie et doté d'une table qui, grâce à une barre centrale, peut être remontée jusqu'au plafond. Sur l'avant tribord, le pilote profite d'un accès direct au passavant grâce à la porte latérale et d'un confortable fauteuil réglable avec assise relevable et accoudoirs. La présence d'un repose-pied rend la position de conduite assise très confortable, même si les personnes de taille moyenne pourront trouver le tableau de bord un peu haut. Il faut dire qu'il est capable de recevoir un écran multifonction de 19 pouces, d'où ses dimensions généreuses.

Une cabine arrière bien cachée

Sur la gauche du pilote, un même fauteuil est prévu pour un copilote. Fixé sur un capot, il se bascule vers l'arrière, dévoilant alors une descente menant à une cabine bien cachée et pourvue d'un lit double. Sa présence explique la différence de niveau de plancher dans la timonerie. Sur l'avant, et entre les deux sièges du poste de barre,



Le poste de barre sur tribord dispose de sa propre porte latérale, d'un beau volant, d'un repose-pied et d'un imposant tableau de bord qui peut recevoir un écran de 19 pouces.



Surélevé par rapport aux deux beaux sièges du poste de barre, le carré de timonerie est agencé d'une table qui se remonte jusqu'au plafond le long d'une barre centrale. Il faut soulever le siège du copilote pour découvrir la descente qui mène à la cabine arrière.

La coque bicolore, très élégante, est facturée 2240 €.



trois marches descendent vers la cuisine, équipée de deux feux électriques, d'un réfrigérateur, d'un évier avec eau chaude sous pression et de rangements. Un hublot ouvrant assure une bonne aération, et une ouverture dans la cloison située devant le siège copilote offre une communication avec la timonerie. En face de la cuisine sur tribord, une porte s'ouvre sur le cabinet de toilette. La finition est belle, propre et la hauteur sous-barrots importante. Les WC électriques sont en standard tout comme le lavabo avec son robinet qui sert également pour la douche.

Un intérieur chaleureux

Enfin, la pointe reçoit la seconde cabine. Isolée par une porte à deux battants, elle est équipée d'un lit en V convertible en un double grâce à un coussin central. Les rangements ici sont un peu légers, même si une penderie ouverte trouve sa place entre cette cabine et le cabinet de toilette. Confortable et chaleureux, cet intérieur invite à la croisière, quelle que soit la météo comme nous le rappelle la présence du chauffage (optionnel), bienvenu en cette fraîche matinée du mois de septembre. La présence, en option, de deux propulseurs, l'un à la poupe, l'autre à la proue, facilite grandement les manœuvres du 28+ en version in-bord puisqu'il n'est alors proposé qu'en monomoteur. Le Volvo D6 de 440 chevaux, sa puissance maximale, affiche un petit temps mort au moment de l'accélération avant que la mise en



Située en avant de la timonerie en contrebas, la cuisine est bien équipée en série avec des plaques de cuisson, un évier, un réfrigérateur de 42 litres et des rangements.



La salle d'eau est pourvue de toilettes électriques en standard.



La cabine avant reçoit une couchette en V convertible en une double après l'ajout d'un coussin central.



Installée sous le carré de cockpit, la cabine arrière comprend un lit double et une petite banquette.

marche du turbo soit bien perceptible, autant à l'oreille qu'en sensation. Le bateau déjaugé aux alentours de 2500 tr/mn et met un peu plus de 10 secondes pour atteindre 20 nœuds. La carène est très douce, réactive et affiche son meilleur rendement à 2800 tr/mn,

à la vitesse de 25 nœuds. Sain, facile à piloter et très agile, le Nordstar 28+ atteint 37,5 nœuds à plein régime. Il vire assez large et son angle de gîte en courbe est très prononcé, limitant la visibilité sur les côtés, ce d'autant que le toit n'est doté d'aucun capot ouvrant.

En ligne droite, en revanche, les nombreuses baies vitrées de la timonerie offrent une vision à 360°. Le passage en mer est très doux avec des retombées de vague silencieuses, preuve de la belle qualité de fabrication de cette unité. ■