



**l'essai**  
**PAGE 138**

## **NORTHMAN 1200**

A retrouver à l'essai dans les pages suivantes le Northman 1200, grand frère du Nexus 870 Revo (essai *Hors-Bord Magazine* n°78) délivre tout le nécessaire pour la croisière côtière et hauturière dans des conditions de confort idéales. Dévoilé en première mondiale au salon de Düsseldorf 2019, ce trawler de 12 mètres offre une consommation réduite et de vastes espaces intérieurs comprenant notamment trois cabines doubles et deux salles d'eau. Enfin un bon rapport qualité-prix est aussi à signaler pour ce navire qui mérite résolument le détour !

### **1200**

Longueur HT : 12,26 m  
Largeur HT : 3,50 m  
Poids (avec moteur) : 7 000 kg  
Tirant d'eau : 0,70 m  
Homologation : B/8 pers.  
Puissance maxi. : 250 ch  
A partir de 231 132 €  
(avec 110 ch Yanmar)

ESSAI 2020 nautic



# NORTHMAN 1200

CABIN-CRUISEURS VEDETTES

DIMENSIONS : **12,26 x 3,50 m**  
HOMOLOGATION : **B/8 pers.**  
VITESSE MAXI. : **12,8 nds** (avec 250 ch Yanmar)  
A PARTIR DE : **231 132 €** (avec 110 ch Yanmar)



# TOUT DOUCEMENT...

Le chantier polonais Northman, qui construit les voiliers Maxus, lance son second bateau à moteur, un trawler taillé pour la longue route. Aperçu sur les pontons des derniers salons de Cannes et de La Rochelle, avec son look moderne et son intérieur étonnant, il avait d'emblée suscité notre curiosité. Nous sommes allés le voir de plus près chez son importateur Catway basé à La Rochelle.

Texte & Photos : X.de Fournoux



**F**ous de vitesse, adeptes de la navigation poignée dans le coin, amateurs de sauts de vagues et de sensations fortes, passez votre chemin, ce bateau n'est décidément pas fait pour vous. La philosophie du Northman 1200 c'est plutôt « Qui va piano va sano... ». Vitesse de croisière : 8 nœuds. A ce rythme le moteur Yanmar de 250 ch consomme environ 9 l/h d'après le constructeur, ce qui lui donne donc un rendement de 0,88 mille par litre. Avec un réservoir de 500 L, et en enlevant les 20% de sécurité, cela lui laisse tout de même plus de 350 milles devant son étrave avant le prochain ravitaillement... On pousse encore un peu la poignée, mais

à plus de 10 nœuds, le bateau devient très bruyant. L'explication se trouve sans doute, dans une hélice mal adaptée car le moteur, censé prendre 3 800 tr/min au régime maxi, atteindra quasiment les 4 000 tr/min pour une vitesse de 12,8 nœuds. Nous ne sommes vraiment pas du tout dans la plage d'utilisation normale de ce bateau et l'on revient vite à notre régime de croisière à 2 500 tr/min, dans un volume sonore bien plus agréable. Dans une houle légère, il franchit les vagues avec une belle aisance et rien ne bouge à l'intérieur. Vous l'avez compris, le programme de ce bateau, c'est bel et bien la croisière tranquille, à un rythme tout doux. Sachez que

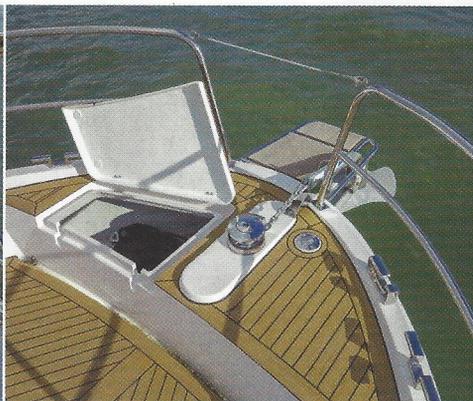
la motorisation standard est de 110 ch, même pas la moitié de notre motorisation du jour. Le bateau est aussi proposé en bimotorisation avec 2 x 110 ch et une version hors-bord devrait aussi voir le jour, un choix pour le moins étonnant pour ce genre de bateau...

#### UN AMÉNAGEMENT HORS-NORME

Le chantier Northman, situé dans le nord-est de la Pologne, est surtout connu pour sa gamme de voiliers Maxus. Après le Nexus 870 sorti il y a deux ans (essai *Hors-Bord Magazine* n°78), le Northman 1200 est donc leur seconde unité moteur. Et il n'y pas que dans les performances que ce bateau se dé-



Le bain de soleil sur le roof est une option.



Un seul accès pour la baille à mouillage.



Avec sa banquette, le cockpit offre peu d'espace.

La banquette du pont avant offre une place aux premières loges. On remarque l'escalier d'accès au roof sur la droite du pare-brise.





Le tableau de bord assez futuriste est en parfaite harmonie avec l'ensemble du bateau.

On peut, au choix, isoler totalement la timonerie ou l'ouvrir entièrement sur l'extérieur.





La décoration du carré est particulièrement soignée et d'une belle modernité.



L'avant bénéficie d'un volume généreux mais d'un lit plus petit que celui des autres cabines.

marque. Son aménagement est tout aussi hors normes : trois cabines sans compter les couchages d'appoint du carré et deux cabinets de toilette sur un bateau d'une longueur de coque de 10,47 m, qui dit mieux ? C'est un pari osé mais qui classe définitivement ce bateau chez les... inclassables. Fut un temps où une construction polonaise pouvait inspirer quelques craintes. À la vue du Northman 1200, ce temps-là semble définitivement révolu. Et ce que qui frappe en premier, ce sont les lignes très modernes du bateau affichant des angles vifs sur la superstructure qui contrastent avec un pavois montant tout en douceur et se terminant sur une étrave droite. Cette impression se poursuit à l'intérieur de la timonerie qui révèle une décoration très soignée, originale et même assez avant-gardiste... Il y a bien sûr des recettes qui ont fait leurs preuves et n'ont pas besoin d'être bousculé. Pas de révolution donc dans la configuration de ce carré avec le coin repas sur bâbord dont la table s'abaisse pour former un couchage supplémentaire et le réfrigérateur de 130 l situé à l'arrière. L'autre bord est aussi classiquement occupé par le coin cuisine, doté d'un équipement dernier cri, dont une table de cuisson en verre trempé qui cache en réalité trois feux gaz. Le plan de travail en Corian est suffisamment grand pour être pleinement efficace et les rangements sont en nombre

suffisant. À l'avant, le poste de commande offre une bonne position au pilote, avec tout à portée de main et disposant d'un tableau de bord d'aspect assez futuriste, en parfaite harmonie avec l'ambiance général de cet intérieur. Il affiche en tous cas clairement toute l'électronique nécessaire à ce bateau taillé pour le voyage. Le tout est largement baigné de lumière naturelle avec des baies vitrées sur 360° et un panneau sur le toit.

#### INTERACTION INTÉRIEUR/EXTÉRIEUR

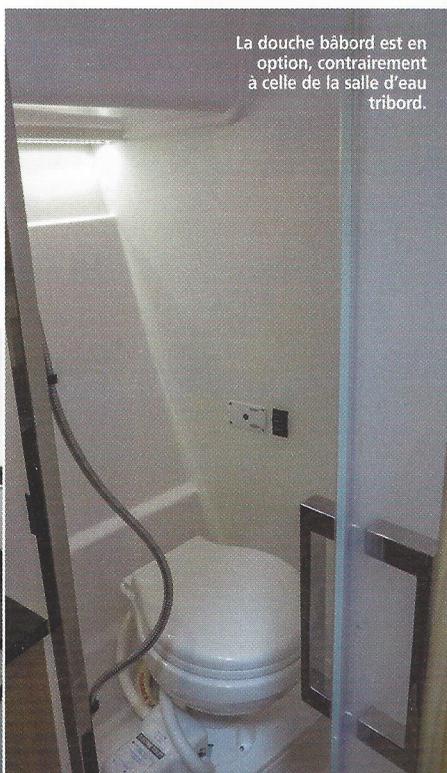
La descente qui mène au pont inférieur n'est pas raide mais elle manque néanmoins d'une rampe pour être parfaitement sécurisée. En bas, la décoration est tout aussi soignée et rien ne manque pour le côté pratique avec des placards, des penderies, des liseuses et même une coiffeuse dans la master, comme sur un véritable petit yacht. Dans son ensemble, le Northman 1200 offre de généreux volumes que ce soit dans la timonerie (1,96 m de hauteur sous barrot), dans la cabine avant (1,92 m) et même dans les deux cabines latérales, qui n'ont pas à rougir, avec une entrée offrant la même hauteur sous barrot que la timonerie et disposant même d'une couchette double plus grande

que celle de la master, 2,20 x 1,50 m contre 1,95 x 1,45 m. La communication entre l'intérieur et l'extérieur a fait l'objet d'une attention particulière de la part du chantier avec la baie arrière qui s'ouvre entièrement et de plain-pied sur le cockpit bordé à l'arrière par une banquette en L. Le dossier de cette dernière bascule selon qu'on veuille faire face au sillage ou au sens de la marche. Le revers de la médaille, c'est que dans cette configuration, la porte de la timonerie bloque l'accès au passavang bâbord. Pour atteindre le pont avant, on optera donc pour le passage tribord, plus profond d'ailleurs et donc plus sécurisé. À l'avant, une banquette offre une place aux premières loges face à la mer. Une autre bonne idée a été de placer l'escalier menant au roof sur l'avant de la timonerie, à gauche du pare-brise, ce qui a l'avantage de ne pas encombrer le cockpit. En haut, on trouve l'unique bain de soleil du bord de taille généreuse, mais bizarrement proposé en option alors qu'il est la seule raison de se rendre sur ce toit... À noter enfin que le Northman 1200 est disponible en version flybridge. Le bateau de notre essai est le numéro 6 de la série et le chantier mise sur une production de 10 bateaux par an. ■

## 3 cabines & 2 salles d'eau sur un bateau de 12 m.



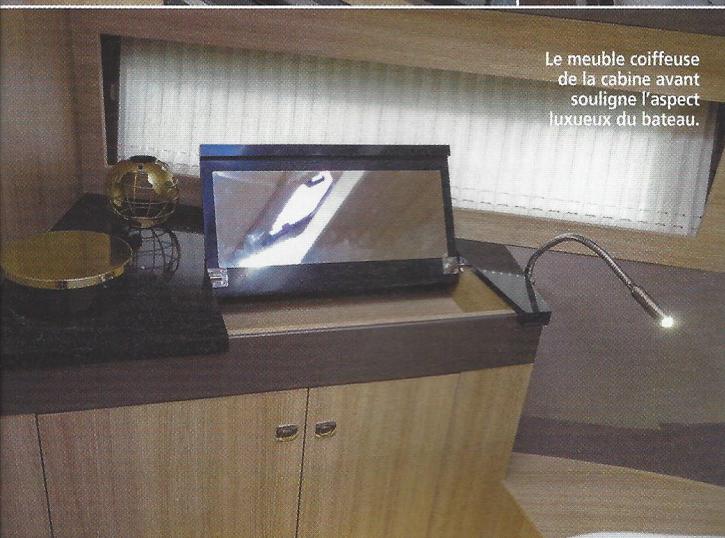
La cuisine est tout aussi moderne avec un équipement dernier cri.



La douche bâbord est en option, contrairement à celle de la salle d'eau tribord.



Les cabinets de toilette avec vasque n'ont pas non plus été délaissés.



Le meuble coiffeuse de la cabine avant souligne l'aspect luxueux du bateau.



La cabine tribord dispose d'un peu plus de volume que celle de bâbord.

FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI **NORTHMAN 1200**

**SPECIFICATIONS**

CONSTRUCTEUR	Northman (Pologne)
DISTRIBUTEUR	Catway SARL (17)
LONGUEUR HT	12,26 m
LONGUEUR DE COQUE	10,47 m
LARGEUR	3,50 m
POIDS (AVEC MOTEUR)	7 000 kg
TIRANT D'EAU	0,70 m
ANGLE V DE CARÈNE	nc
RÉSERVOIR CARBURANT	500 L
RÉSERVOIR D'EAU	240 L
TRANSMISSION	ligne d'arbre
PUISSANCE CONSEILLÉE	110 ch
PUISSANCE MAXIMALE	250 ch
HOMOLOGATION	B/8 pers.
CABINE(S)	3
COUCHAGE(S)	6 + 2
GARANTIE	5 ans (coque) ; 2 ans (moteur)
PROGRAMME	croisière...

**EQUIPEMENT STANDARD**

■ Guindeau électrique ■ Douche de cockpit ■ Table de cuisson en verre trempé 3 feux gaz ■ Four micro-ondes ■ GPS traceur tactile 9 pouces ■ Réfrigérateur 130 L ■ 2 wc électriques ■ Feux de navigations à LED ■ Prise à quai 230V avec rallonge 25 m ■ Radio CD MP3 avec HP carré et extérieur ■ Réservoir eau douce 500 L ■ Réservoir eau noire 100 L ■ Ballon eau chaude 30 L ■ Pompes de cale électrique & manuelle....

**OPTIONS PRINCIPALES**

■ Propulseur de poupe (5 208 €) ■ Chauffage air pulsé pont supérieur (3 540 €) ■ Chauffage air pulsé cabines et sanitaires (5 856 €) ■ Pont en teck (7 668 €) ■ Pont Flexiteck (5 544 €) ■ Bain de soleil roof (696 €) ■ Echelle de Proue (804 €) ■ Protection d'étrave Inox (804 €) ■ Portillon arrière (804 €) ■ Table de cockpit en teck (696 €) ■ Cuisine extérieure (7 236 €) ■ Flybridge (20 400 €) ■ Douche & wc bâbord (1 068 €) ■ Stores et rideaux pont supérieur (3 852 €) ■ TV LED 23 pouces (1 800 €) ■ Panneaux solaires 2 x 150 W/6 x 150W (2 616 €/9 996 €) ■ Caméra arrière (1 176 €)...

**BUDGET**

**231 132 €** 110 CH YANMAR  
**254 280 €** 250 CH YANMAR

**270 360 €**  
 2 X 110 CH YANMAR

■ DROITS DE FRANCISATION //  
 Coque : 240 €  
 Moteur : 210 € (avec 250 ch Yanmar)

ASSURANCE (bateau testé)  
 Prime annuelle : 1 545,6 €  
 Franchise : 1 526 €



**L'AVIS DE LA REDACTION**

QUALITÉS MARINES	●●●●●
PERFORMANCES	●●●●●
CONFORT DE PILOTAGE	●●●●●
CONFORT À BORD	●●●●●
CIRCULATION	●●●●●
RANGEMENTS	●●●●●
EQUIPEMENT STANDARD	●●●●●
FINITIONS	●●●●●
DESIGN	●●●●●
RAPPORT QUALITÉ/PRIX	●●●●●
NOTE FINALE	●●●●●

**VERDICT**

Ce bateau, hautement atypique, au look moderne qui tranche avec son programme de navigation à l'ancienne, nous a vraiment séduit. Le modèle de notre essai, toutes les options comprises, est proposé à 313 374 €, un excellent rapport qualité-prix pour ce croiseur au long cours. Une indéniable réussite, à condition d'avoir tout son temps...

**MOTORISATION TESTÉE**

MARQUE	Yanmar
TRANSMISSION	ligne d'arbre
MODÈLE	4LV250
PUISSANCE RÉELLE	250 ch
TECHNOLOGIE	4 temps
CARBURANT	diesel
ARCHITECTURE	4 en ligne
CYLINDRÉE	2 755 cm <sup>3</sup>
POIDS	384 kg
PUISSANCE ADMIN.	15,78 CV
PRIX	32 000 € (par moteur)

**PERFORMANCES RELEVÉES**

(avec 250 ch Yanmar)  
 HÉLICE : NC ■ CHARGEMENT : 100 % carburant, 2 pers.  
 ■ ETAT DE LA MER : petite houle

**VITESSE/CONSUMMATION**

RÉGIME (tr/min)	VITESSE (nds)	CONSO (l/h)
Ralenti (750)	3,2	-
1 000	4,0	-
2 000	6,9	-
2 500	8,0	-
3 000	8,8	-
3 500	10,0	-
MAX (3 970)	12,8	-

**ACCÉLÉRATIONS**

0 à 10 nds 20,0 s

**LES PLUS**

- Modernité des lignes & de la décoration
- Autonomie
- Confort à bord

**LES MOINS**

- Bateau bruyant à plus de 10 nœuds
- Cockpit de petite taille

Difficile d'imaginer sous ses lignes modernes, un véritable trawler qui prend tout son temps à 8 nœuds...

