

[Home](#) // [Essais](#) // [Pro Marine-Manta 795 > Il attaque fort !](#)

Essais

Semi-rigide

Pro Marine-Manta 795 > Il attaque fort !

Par : VB - Photos : David Ducastel



Premier semi-rigide du chantier morbihannais Pro Marine, le Manta 795 débarque avec panache dans un marché déjà très fourni. Costaud, à usage polyvalent et vraiment performant en navigation, le Manta 795 bénéficie de toute l'expertise de la firme bretonne en matière de coques rigides. Bref, la concurrence n'a qu'à bien se tenir !

Dévoilé lors du Nautic de Paris 2010, le Pro Marine Manta 795 devient le premier bateau d'une future gamme de semi-rigides dont un second modèle de 6,76 m sera dévoilé à l'automne. « Il y a dix ans déjà, nous avons envie de fabriquer un semi-rigide » nous confie Frédéric Buléon, le responsable commercial du chantier. En somme, l'évolution semble naturelle pour Pro Marine qui propose aujourd'hui pas moins de 7 modèles « rigides » open et sun deck allant de 5,50 à 7,60 mètres.

Mesurant pour sa part 7,85 mètres, le Manta 795 reçoit une carène déjà bien éprouvée, à savoir celle du Pro Marine Belone 700 rallongée d'une vingtaine de centimètres. Mais développer un semi-rigide ne se résume pas à simplement installer des flotteurs sur une coque ! En effet, un gros travail a été effectué sur le centre de gravité de la carène qui se voit reculé de manière à obtenir un bon comportement du bateau en mer. Et nous pouvons l'affirmer, la stabilité du Manta 795 s'avère très satisfaisante. Comme tous les bateaux du chantier, ce nouveau modèle est entièrement personnalisable à la demande du client. En plus de pouvoir choisir la couleur de coque, de la sellerie, du pare-brise, le futur propriétaire peut aussi opter pour différents aménagements. Par exemple, sur le Manta 795 de notre essai, la console et le leaning post installés équipent aussi le Pro Marine Belone 640 Open.

Côté robustesse, il n'y a pas de quoi s'inquiéter, les flotteurs sont en Hypalon Orca (1670 dtex) et leur liaison à la coque est assurée par un collage intérieur et extérieur. Enfin, à l'instar de tous les bateaux du chantier, les parties inférieures du pont sont collées à la coque, les zones d'impacts de la carène sont renforcées et l'intérieur des virures comblé de résine afin d'obtenir un ensemble homogène et résistant.

Une circulation facile sur le pont

Concernant l'aménagement du pont, ce dernier est simple mais fonctionnel. Il présente à la poupe un vaste bac moteur se terminant par deux petites plateformes dont celle sur bâbord dissimule une échelle de bain rétractable en inox. Ainsi, avec un tel bac moteur les marches arrière brutales ne présentent aucun risque d'embarquer de l'eau. Au pire, les dalots d'évacuations de gros diamètres assureront une évacuation rapide du

cockpit. Celui-ci est occupé à l'arrière par une large banquette de 170 x 43 cm facilement convertible en un solarium de 170 x 123 cm. Pour cela, il faut ajouter un matelas adéquat et basculer le dossier vers l'avant. Cependant, ce bain de soleil est malheureusement une option. En dessous un très profond coffre donne accès à la cale et à un vivier sur tribord, mais en option également. Pas encore installés sur le modèle de notre essai, des garde-corps faisant office d'accoudoirs seront placés à chaque extrémité de la banquette afin de renforcer la sécurité des passagers. De circulation facile, le cockpit est ceinturé par des flotteurs de gros diamètres (56 cm) et la hauteur des pavois atteint alors 50 cm, voilà qui est rassurant. Comme indiqué précédemment, le leaning-post équipant aussi le Belone 640 Open offre un appui de 90 cm de large pour le pilote et un accompagnateur. En revanche, la configuration du leaning-post ne permet pas de barrer assis mais uniquement debout. Si cela ne vous convient pas, un modèle avec assise est disponible au catalogue. Vraiment imposante, la console (qui équipe aussi le Belone 640 Open) protège efficacement le pilote grâce à un haut pare-brise. Montées sur un petit support dédié, les manettes de gaz sont idéalement placées et le volant à bonne hauteur. Enfin, le tableau de bord présente suffisamment d'espace pour installer de l'instrumentation électronique supplémentaire. A gauche de la console, une porte coulissante en plexiglas mène au volume intérieur du pupitre. L'habitacle affichant une hauteur sous barrots de 146 cm et une surface au sol de 203 x 89 cm pourra toujours servir de cabine d'appoint pour une personne en y ajoutant un matelas. Mais en temps normal, cet espace fera office de local de stockage pour les coussins et divers matériel. Centrale, la console dégage de beaux passavants dont la largeur est de 28 cm au plus étroit. Enfin, sa face avant présente une assise de 70 x 38 cm qui peut aussi servir de support au solarium avant proposé en option. Amovible, ce dernier offre des dimensions de 197 x 140 cm. Et lorsque ce bain de soleil n'est pas installé, la pointe avant reste bien dégagée, tout comme la baille à mouillage dont la trappe d'ouverture nous semble un peu restreinte. Enfin, un taquet d'amarrage ainsi que des chaumards et un réa viennent compléter l'équipement du bord.

Stable et accrocheur

Équipé de sa motorisation maximale, soit 300 ch Mercury Verado, le Pro Marine Manta 795 dévoile de réelles aptitudes à naviguer dans le clapot, et ceci à vive allure. En effet, nous avons accroché les 51,2 nœuds de vitesse de pointe à 6 200 tr/min dans la baie de Quiberon, très légèrement agitée le jour de nos essais. D'ailleurs, le chantier nous affirme avoir atteint les 52,8 nœuds à 6 340 tr/min sur mer plate. Bref, vous l'aurez compris, les performances sont au rendez-vous et les accélérations sont franches et poussives. Pour preuve, les 40 nœuds sont dépassés en moins de 10 secondes depuis un départ arrêté et la carène se cabre peu. En virage, l'accroche est exceptionnelle, le bateau vire comme sur des rails et la gîte se révèle assez modérée. Au final, mieux vaut être vigilant si le pilote décide d'attaquer fort dans les courbes, car le Manta 795 ne dévient pas de sa route ! Aux commandes, le pilote se trouve confortablement calé contre le leaning-post et il peut aussi prendre appui sur le repose pied en inox. La direction hydraulique se montre très souple et les manettes électroniques Mercury toujours aussi précises et agréables à manipuler. Enfin, notez que le bateau demande pas mal de trim pour s'exprimer pleinement, mais dans tous les cas, l'équilibre du semi-rigide reste constant et l'unité s'impose dans la mer avec une certaine aisance. Dernier point toujours appréciable, le Manta 795 défléchit parfaitement les embruns et les passagers restent au sec !

Pour conclure, le Pro Marine Manta 795 fait une entrée remarquée sur le marché des semi-rigides d'ailleurs assez peu représenté par des chantiers français, voilà qui mérite d'être souligné. La qualité de fabrication du bateau est indéniable et son comportement marin très satisfaisant, en revanche, nous pensons que 250 chevaux suffissent pour un usage de plaisance. En dernier lieu, nous rappelons que le client peut « construire » son bateau sur mesure, un atout toujours appréciable pour les plus exigeants d'entre nous.





A partir de : 39 000 €

(sans moteur)

Fiche technique

Catégorie bateaux	Pneumatiques
Long. hors tout	7,85 m
Largeur	3,08 m
Poids	1 000 kg
Matériau(x) flotteurs	CR/CSM
Diamètre flotteurs	0,56 m
Puissance cons.	250 ch
Puissance maxi	300 ch
Transmission	Hors-bord
Capacité carburant	200 l
Cabine(s)	1
Couchage(s)	1 (option)
Homologation	C/20 pers.
Garantie	2 ans
Constructeur	Pro Marine
Import./distrib.	réseau

L'avis de la rédaction

Qualités marines	
Confort de pilotage	
Performances	
Confort à bord	

Circulation à bord	
Capacité de rangement	
Equipement version standard	
Design	
Détails des finitions	
Rapport Qualité/prix	
NOTE	



Performances
Stabilité/comportement
Aménagement à la carte



Peu de coffres
Solarium en option

Droits de francisation

Coque : 77 €

Moteur : 315 € avec 300 ch Verado

Mercredi 11 janvier

min. 6°C
max. 11°C

Bruine

Météo GRATUITE
à 15 jours