

Le mode opératoire consistant à utiliser les carènes de coques open pour en faire un pneumatique a été repris avec succès par le chantier breton Pro Marine. Il faut dire que ce genre d'initiative n'est pas nouveau et Kelt l'avait en son temps développé avec succès sur ses Sea Hawk issus des carènes de White Shark. Si l'on regarde bien, cette pratique est satisfaisante sur toute la ligne. D'abord, parce que le chantier produit une carène dont il connaît les qualités comme les faiblesses et surtout le potentiel ; sans oublier la partie financière, puisque le fabricant, à défaut d'éviter de nouvelles dépenses (moules, recherche et développement, etc.) les minimise. Le Manta 795 est donc le dernier-né du chantier Pro Marine, qui est bien décidé à développer cette gamme de semi-rigides avec des modèles plus petits, et pourquoi pas plus grands dans les mois à venir.

**Un bateau solide au look affirmé**

Le 795 de notre essai, amarré sur le ponton du port de La Trinité-sur-Mer, a plutôt une belle gueule. De loin, l'unité donne une impression de bateau de raid, solide, au look assez affirmé qui ne demande qu'un tour de clef pour aller jouer dans la longue houle résiduelle à la sortie du chenal. La sensation de bateau sportif est accentuée par la présence d'un Verado de 300 chevaux. De plus, le coloris de ses flotteurs, à dominante grise constellée de noir, laisse envisager qu'il pourrait être destiné à des commandos de la marine nationale. De près, si notre premier jugement est confirmé, on s'aperçoit vite que ce semi-rigide est plus polyvalent qu'on ne le pensait et qu'il affiche même clairement un programme familial, entre autres avec la présence de deux bains de soleil ; un à l'avant, l'autre à l'arrière. Le plan de pont est classique, et on retrouve une console autour de laquelle s'articulent les déplacements à bord. Les espaces entre les différents volumes sont dans la norme pour une unité de 7,85 mètres de long. En fait, trois parties peuvent être distinguées sur ce Manta. La première concerne la console, qui est plutôt bien proportionnée et évite le côté massif de celles abritant une cabine – ce qui est le cas sur le Manta. Il est cependant inutile d'espérer passer quelques nuits confortables à bord, puisqu'il s'agit d'un couchage d'appoint ou, mieux, d'une superbe soute pour le rangement du matériel (1,30 m de hauteur sous barrots au maximum). Sans couchette à proprement parler,



**Souci du détail : des plaques métalliques et antidérapantes sont fixées à l'entrée de la cabine et devant le repose-pieds.**



**Les dalots d'évacuation du cockpit ressemblent à des échappements aériens.**



**La cabine est plus un espace de rangement qu'un lieu où passer une nuit confortable.**



**Cette nouveauté 2011 peut être proposée avec ou sans le T-top. Rien ne change au niveau des performances, c'est plus une histoire de look.**

**La partie avant est occupée par un davier et une baille à mouillage au capot un peu petit.**

**LA FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI**

**LES CARACTÉRISTIQUES**

**COQUE**  
 Angle de V de 17 degrés  
 Longueur hors tout 7,85 m  
 Longueur de coque 7 m  
 Largeur 3,08 m  
 Poids 1 000 kg  
 Puiss. conseillée 250 ch  
 Puissance maxi 300 ch  
 Tirant d'eau 0,40 m  
 Tirant d'air 1,76 m sans T-top  
 Capacité en eau 45 l  
 Capacité en carbu 290 l  
 Homologation cat. C/20 pers.  
 Transmission hors-bord  
 Constructeur Pro Marine  
 Garantie 5-2 ans (tissu-coque)

**MOTORIZATION DE L'ESSAI**

Nbre de moteurs 1  
 Marque Mercury  
 Modèle Verado  
 Type 4T  
 Puissance réelle 300 ch  
 Puiss. admin. 14,88 CV  
 Régime 6 400 tr/mn  
 Cylindres 6 en ligne  
 Cylindrée 2 598 cm<sup>3</sup>  
 Alésage/course nc  
 Rapport de réduction 1,75  
 Rapport d'inverseur nc  
 Poids 288 kg  
 Garantie 3 ans

**ÉQUIPEMENT STANDARD**

Éclairage 12 V, pare-brise Plexiglas, hublot ouvrant, taquets amarrage, pompe de cale, feux de navigation, gonfleur 12 V, assise arrière, échelle de bain.  
**OPTIONS**  
 Guindeau électrique, leaning-post, sièges pilote et passager, douchette eau douce, WC chimiques, anneau de ski, glacière, bimini ou T-top, roll-bar, cadène d'élinguage.  
**PRIX**  
 58 200 € avec 200 ch Suzuki (version standard)  
 60 550 € avec 300 ch Suzuki (version standard)

**CONDITIONS DE L'ESSAI**

**Bateau :** 2 pers. à bord, pas d'antifouling, 120 l de carburant, mouillage, sécurité  
**Météo :** beau temps, force 2 à 3 Beaufort, houle 0,50 m en sortie de chenal

**LES PERFORMANCES**

avec 300 ch Verado 4T  
 Type de l'hélice : 3 pales inox  
 Diamètre et pas de l'hélice : 19 pouces

Régime en tr/mn	Vitesse en nœuds	Conso en l/h	Rend. en mile
Ralenti	3,3	2	1,65
1 000	5	3,8	1,31
2 000	10,3	11,3	0,91
3 000	21,5	27,7	0,77
4 000	31	45,2	0,68
5 000	41	73,5	0,55
6 000	47,8	110	0,43
6 300	52,8	116,6	0,45

**TESTS D'ACCÉLÉRATION**

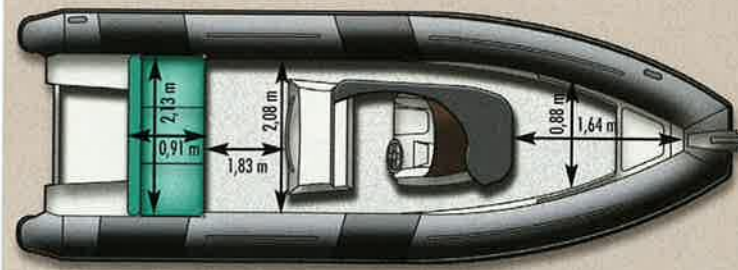
Déjaugage : 4,3 s  
 De 0 à 20 nœuds : 7 s

**NOS APPRÉCIATIONS**

- Qualité de fabrication
  - Plaisir de pilotage
  - Comportement marin
  - Ouverture porte cabine
  - Manque de coffres
  - Fixation T-top
- |                      |      |
|----------------------|------|
| Comportement         | ★★★★ |
| Volume de rangement  | ★★★★ |
| Finition             | ★★★★ |
| Rapport qualité/prix | ★★★★ |
| Performances         | ★★★★ |
| Esthétique           | ★★★★ |
| Pilotage assis       | ★★★  |
| Pilotage debout      | ★★★★ |
| Déplacement à bord   | ★★★★ |
| Équipement standard  | ★★★★ |
| Note globale         | ★★★★ |

**BUDGET**

FRANCISATION	
DROITS SUR LA COQUE	92 €
DROITS SUR LE MOTEUR	288 €
<b>TOTAL</b>	<b>380 €</b>
ASSURANCE	
LA PRIME ANNUELLE	593,30 €*
FRANCHISE	700 €
* CHEZ FRANCE ASSURANCE PLAISANCE	



**Le plan de pont du Manta est des plus sobres. On retrouve une console centrale autour de laquelle on circule sans problème.**