

Le tableau de bord peut accueillir un large choix d'électronique. Remarquez le pare-brise très protecteur et la belle facture du volant.



Il y a forcément moins de place à l'avant que sur le 680, mais la protection contre les embruns est sans faille.

**L**ors de notre essai du Manta 680 (Hors-Bord Magazine n°43), Frédéric Buléon, directeur commercial de Pro Marine, nous avait annoncé en avant-première qu'un petit frère était déjà sur les tables à dessin. Présenté pour la première fois au public à l'occasion du dernier Nautic, il nous tardait d'avoir une fenêtre météo compatible avec séance photo pour rejoindre le port de la Trinité-sur-Mer pour embarquer à bord du dernier né. Si sur les moquettes parisiennes, le nouveau semi-rigide de Pro Marine offrait une bonne impression, une fois sur l'eau, le bestiau dévoile des lignes trapues laissant augurer de belles performances. C'est alléchant !

#### MATÉRIAUX DE QUALITÉ

Tout premier de la série, le bateau de notre essai mérite encore quelques attentions qui sont du domaine du détail. Des ferrures plus discrètes, des panneaux HPL qui seront remplacés sur les prochains exemplaires, bref des détails qui n'ont pas lieu d'être montrés du doigt d'autant que la qualité de construction est par ailleurs tout à fait exemplaire. Coque, flotteurs et équipements, on ne badine pas avec la qualité chez Pro Marine. Les flotteurs sont en Hypalon Orca 1100 Dtx dont les coloris, très nombreux de surcroît, pourront répondre aux exigences les plus inattendues. La couleur du gel coat est elle aussi au choix du propriétaire selon une très large palette. Sur le Manta 610 de notre essai, en version « Pack Confort », les flotteurs sont « Anthracite grey » rehaussés de pièces noires du meilleur effet. Le gel coat est quant à lui gris clair. Ces couleurs sont superbes et renforcent l'esprit « guerrier » de l'unité.

#### ÉQUIPEMENT À LA DEMANDE

Le plumage c'est une chose, attaquons nous au ramage. Il faut savoir que si notre bateau d'essai s'avère assez dépouillé, tout est envisageable en matière d'équipement. Le Manta 610 (comme ses frères) est modulable à la demande. Pour celui-ci en version « Pack Confort », la visite est vite faite, un coffre avant sert de baille à mouillage, tandis qu'un très vaste coffre de console s'ouvre vers l'avant grâce à des vérins bien dimensionnés. On y retrouve la batterie et le sac d'armement, mais il n'est pas impossible d'y glisser un WC chimique. La hauteur sous barrots dépasse d'ailleurs 1,50 m, c'est admirable. La console est quant à elle

**« AVEC CE 3<sup>E</sup> MODELE, LE CHANTIER S'INSTALLE VRAIMENT SUR LE MARCHÉ DU SEMI-RIGIDE »**



Le coffre de pont peut être alimenté en eau pour se transformer en vivier. Les pêcheurs apprécient toujours cet équipement.

La finition de la vaste baille à mouillage sera améliorée. Cependant le volume de rangement est plutôt généreux pour un semi-rigide de 6 mètres.

très simple. Une planche en simili carbone offre une vaste place pour installer écrans de GPS, sondeur, VHF et autres accessoires. Sur notre bateau : le compte-tour, la jauge d'essence et le contrôle de trim composent le menu. Le volant en simili cuir de très belle qualité offre une prise en main et un grip de premier ordre, même avec les mains mouillées. Le pare-brise monte haut est s'avère vraiment protecteur. Quant aux mains-courantes, elles sont solides et bien placées. Les passavants de 0,25 m ne sont pas des boulevards mais la hauteur de pavois qui dépasse 0,70 m à l'avant, n'est que de 0,53 m sur l'arrière ce qui facilite la circulation.

#### AGENCEMENT BIEN PENSÉ

Contrairement au Manta 680, l'étrave du 610 n'est pas aussi relevée, cependant les flotteurs sont très généreux de diamètre.



La face avant de la console s'ouvre sur vérin. L'abri accueille sans difficulté de l'armement et des wc.

Le leaning-post est tout ce qu'il y a de classique avec une assise de 0,85 m qui accueille deux personnes sans difficulté. Sa face postérieure intègre un coffre étanche de 0,90 m de profondeur sur 0,37 m. Et surtout une main-courante très appréciée pour se maintenir debout derrière. Le cockpit présente un coffre de pont (0,59 x 0,32 m) qui pourra servir de vivier pour ceux qui voudraient taquiner la faune marine. Son panneau est tenu par un ressort. C'est simple mais efficace ! Derrière, classique elle aussi, la banquette mesure 1,30 x 0,43 m. Une fois le dossier rabattu vers l'avant, elle se transforme en petit bain de soleil.

#### RETROUVEZ LE PLAISIR DE PILOTAGE !

Le Pro Marine Manta 610 de notre essai est équipé d'un Suzuki 115 ch de dernière génération avec un arbre extra long. C'est un excellent moteur qui se montre particulièrement silencieux et donne envie de jouer de la poignée de gaz. Mais avant cela, profitons du chenal pour apprécier la stabilité du bateau lors des déplacements à bord. Les pêcheurs vont apprécier, c'est remarquable !

En mer 3 secondes suffisent pour que le « p'tit trapu » déjauge. Le temps de jeter un coup d'œil sur le GPS nous sommes déjà à 10 nds et 5 secondes plus tard nous sommes à 30 nds pour 4500 tr/min, le bateau est tout bonnement posé sur ses lignes et rien ne semble pouvoir le déstabiliser. Le plaisir dans la navigation à moteur, c'est aussi d'entendre la mécanique à son « aise » en sentant la coque glisser sans accroc. Le Manta 610 est très facile à barrer, mais il offrira un vrai plaisir de pilotage à celui qui soigne les réglages. C'est la principale différence avec le 680 plus neutre, le 610 demande un réglage du trim précis et une adaptation en temps réel. C'est tellement fin, que passé 4500 tr/min, on gagne 5 nœuds supplémentaires rien qu'en actionnant le bouton... Quel régal ! Côté vitesse de pointe : 40,2 nds, sans les mains ! La carène identique au 680 et la série des Belone n'est plus à présenter, c'est un pur plaisir. Les virages montrent une gîte rassurante et si on joue aux durs, le semi-rigide répond présent et se transforme en karting. Les sensations sont superbes, d'autant que malgré tous nos efforts, pas une goutte d'eau ne s'invite à bord.



Le bain de soleil obtenu en abaissant le dossier de la banquette n'est pas l'argument majeur du Manta.