

ESSAI

PROMARINE MANTA 550

Pour débiter en beauté



Ce qu'il faut retenir

- > Le benjamin de la gamme
- > Une carène efficace
- > Une excellente qualité de fabrication

5,50 m – 115 ch maxi – 20 770 €

Même s'il ne mesure que 5,50 m, ce bateau affiche un comportement marin sans faille.

PORTÉ PAR LE SUCCÈS DE SA GAMME DE SEMI-RIGIDES, LE CONSTRUCTEUR BRETON PROMARINE LUI OFFRE UNE DÉCLINAISON PLUS PETITE AVEC CE 5,50 M. UN BATEAU MODESTE, MAIS QUI SE VEUT POURTANT COMME L'UN DES PLUS ABOUTIS DE LA SÉRIE. EXPLICATIONS.

Texte et photos > Dominique SALANDRE

À l'origine spécialisée dans les rigides, le chantier marseillais connaît un gros succès avec ses embarcations pneumatiques. Le résultat qu'il doit avant tout à la qualité de ses embarcations, mais aussi à leur destination finalement réussie. Partant de là, pour le Manta 550, les concepteurs ont repris le même principe qui fait que le 550 ressemble com- me un grand frère à ses aînés, les 795, 680 et 600. Il dispose ainsi d'une proue haute et étroite, tandis que l'arrière, à la faveur d'une dépression des flotteurs, vient doucement vers la mer. De même, le diamètre interne des tubes a été conservé ce qui confère une forte impression de robustesse à l'embarcation et surtout une stabilité sans pareil. Bien sûr, également pour la largeur qui permet d'avoir un espace correct à l'intérieur et pour les détails qui jouent un rôle aussi esthétique que

Un plan de pont modulable

Côté aménagement, le nouveau ProManta prend des éléments vus sur les autres modèles de la gamme (y compris rigide) à commencer par la console. Ni trop haute, ni trop basse, cette dernière offre un bel espace de travail dont l'accès se fait par une porte basculant le haut de la console pour accéder à un autre volume sous le poste de pilotage dans le plancher. Une solution astucieuse qui permet de bien exploiter l'espace. Sur le pont, on trouve une grande baïe à mouillage profonde et efficacement secondée par un étraveur et un guide de mouillage. C'est simple et efficace.

À l'autre extrémité, la poupe dispose d'une large banquette. Confortable, elle est cependant encombrante pour un si petit bateau et le chantier proposera bientôt une version plus compacte. Néanmoins, cette banquette reste optionnelle et proposée dans le cadre du confort. Dans le même esprit, un cockpit plancher (en option) offre un bel espace de rangement et peut faire office de vivier, ce qui ne comporte pas d'évacuation d'origine et donc de dommage.

Côté poste de pilotage, un leaning-post est aussi robuste que confortable pour s'appuyer. En revanche, la place dessous n'est pas convenablement exploitée et il pourrait avoir un petit équipet caché sous l'assise. Les détails que le chantier arrangera certainement par la suite. Tout cela constitue au final un aménagement complet, mais qui reste modeste avec suffisamment d'espace pour maintenir une circulation correcte à bord. Quant à la stabilité, il n'est pas obligatoire, car le bateau est disponible en version quasiment open-



Le ProMarine est disponible en version Open ou Confort avec notamment cette grande banquette.



Comme de coutume chez ce chantier français, la robustesse est au rendez-vous et les matériaux utilisés sont de premier choix à l'image des flotteurs en hypalon ou de la coque qui sera bientôt réalisée en infusion dans l'usine d'Auray (une première). Bon point encore pour la qualité de l'accastillage, les mains courantes ou des saisines. Quant à l'équipement, celui-ci est basique et surtout conditionné à la version choisie. En effet, le 550 est disponible en version open ou avec le pack confort plus axé vers une utilisation familiale.

Aussi sécurisant qu'un bateau de 7 m

Très proche des autres modèles de la gamme côté design, le Manta étrenne en revanche une toute nouvelle carène. Dotée d'un V très profond, celle-ci bénéficie également d'un guidage efficace grâce à de belles virures tandis que l'appui latéral est assuré par un bouchain et par les flotteurs. L'arrière est plus insolite avec une sorte de décrochement et une inclinaison du tableau arrière insolite. Une volonté de faire du neuf, mais en conservant les qualités marines de ses grands frères sans profiter de la même longueur de flottaison. Après une période de mise au point, force est de constater que le résultat dépasse les attentes. Capable d'affronter le clapot sans sourcilier grâce à son étrave aiguisée et à une proue très protectrice, le 550 sait également louvoyer dans les vagues en maintenant un haut niveau de confort pour ses occupants et en distillant un véritable sentiment de sécurité. Mieux, il sait se faire un peu joueur, mais tout en gardant une attitude sereine, un véritable atout pour un semi-rigide de cette taille. Pour propulser le canot, les Bretons ont ho-

mologué le 550 jusqu'à 115 ch. Une motorisation qui paraît rationnelle, du moins si l'on recherche la performance ou que l'on souhaite embarquer du monde. Pour un usage plus classique, 90 ch devrait amplement lui suffire comme nous l'a prouvé le test effectué au large de la Trinité-sur-Mer. Concrètement, avec une telle mécanique, le pneu file

à plus de 31 nœuds. Une belle performance qui pourrait peut-être s'améliorer avec une hélice un peu plus grande. Quoi qu'il en soit, l'ensemble se révèle agréable et pour les plus tranquilles, on peut éventuellement envisager de se contenter de 70 ou 75 ch.

L'avis de la rédaction

Ce 550, permet désormais à la famille Manta de constituer une véritable gamme de 5,50 à 7,95 mètres. C'est aussi un sacré pari sur le futur, car il deviendra peut-être le premier navire de cette taille à être entièrement fabriqué en infusion. Enfin, outre sa robustesse et son design réussi, ce bateau offre des qualités marines de référence dans cette taille. Un joli travail !

LES CONCURRENTS

	Humber Destroyer 550 L: 5,50 m, l: 2,28 m, prix env. : 11 282 € (1)
	Searibs S 580 OP L: 5,72 m, l: 2,50 m, prix env. : 13 517 € (2)
	Ribeye A 550 L: 5,50 m, l: 2,30 m, prix env. : 37 700 € (2)

(1) sans moteur / (2) avec moteur

+	-
<ul style="list-style-type: none"> > Construction robuste > Carène efficace > Aménagement modulable 	<ul style="list-style-type: none"> > Pas évacuat > coffre planche > Absence rar > sous leaning-p > Prix

FICHE TECHNIQUE

Longueur totale	5,50 m
Largeur totale	2,53 m
Franc bord	0,49 m
Poids avec moteur	500 kg
Matériau de la carène	Fibre de
Matériau des flotteurs	Hypalon
Diamètre des flotteurs	0,55 m
Nombre de compartiments	5
Nbre de personnes	8
Réservoir carburant	90 Litres
Réservoir eau	Non
Puissance maxi.	115 ch
Puissance conseillée	90 ch
Catégorie d'homologation	C

PRIX CONSEILLÉS

20 770 € sans moteur, version Open
22 950 € sans moteur, avec Pack Confo
33 085 € avec 90 ch version Open

PRINCIPALES OPTIONS

Bimini	1 580 €
Davier polyester	760 €
Choix couleurs	1 600 €
Roll-bar inox	1 525 €

NOS MESURES

Essai réalisé à la Trinité-sur-Mer (56) a un moteur Suzuki 90 cv 4-temps, deux personnes, hélice de 19"

VITESSE (EN NŒUDS)

Ralenti (600)	2
1 000 tr/mn	3,6
2 000 tr/mn	5,7
3 000 tr/mn	10,6
4 000 tr/mn	19,7
5 000 tr/mn	26,5
5 800 tr/mn	31,1

DÉJAUGEAGE

(0 à 20 nœuds)

4,5 s
4,6 s

TAXES

Droits sur la coque	0 €
Droits sur le moteur	0 €

ASSURANCES (SOURCE APRIL MARI)

Montant moyen prime assurance	405 €
Montant moyen franchise assurance	500 €

APPRÉCIATIONS

Esthétique	★★★★
Comportement	★★★★
Aménagement	★★★★
Équipement	★★★★
Prix	★★★★

Un pneu « made in France »

Le nouveau semi-rigide de la gamme Manta du chantier Pro Marine est, comme tous les autres modèles du catalogue, intégralement fabriqué en France. Ce pneu de 5,50 mètres de long se distingue par son imposante largeur et ses flotteurs de gros diamètre qui lui confèrent beaucoup de stabilité.

TEXTE : BERTRAND BEAUJEUAN. PHOTOS : BORIS RÉJOU.

VITESSE MAXI (à 6 000 tr/min)	
36 nœuds	
AU RÉGIME DE CROISIÈRE (4 000 tr/min)	
VITESSE (en nœuds)	CONSOMMATION (essence en l/h)
22	17,8
32 120 €	
AVEC 115 CH SUZUKI	

Face à un marché et à une concurrence de plus en plus difficiles, le chantier français Pro Marine n'a pas d'autres choix que d'innover et de demeurer très actif pour rester compétitif. Ainsi, sa série de semi-rigides appelée Manta s'étoffe vers le bas avec une nouvelle unité de 5,50 mètres. Elle se compose donc aujourd'hui de quatre modèles de 5,50 à 7,95 mètres. Ce petit semi-rigide représente une offre d'entrée de gamme, et son tarif se devait d'être abordable et concurrentiel. Le Manta 550 est né il y a plus d'un an, mais à l'époque son prix public ne correspondait pas au marché. Aujourd'hui, il est proposé environ 5 000 € de moins grâce à des procédés qui permettent de diminuer le coût de fabrication, comme la découpe de la coque robotisée ou la présence d'un flotteur amovible monté sur rail à la place d'un flotteur collé. La qualité de fabrication reste inchangée et d'un excellent niveau et, surtout, le bateau est intégralement fabriqué en France, de la coque aux flotteurs, en passant par les aménagements.

Des flotteurs de gros diamètre

Au premier coup d'œil, le Manta 550 surprend par sa silhouette. Ses imposants flotteurs lui confèrent une ligne massive et peu esthétique, mais ce diamètre important lui donne une excellente stabilité et une grande sensation de sécurité, tant à l'arrêt qu'en navigation. Le bateau repose sur une carène plutôt réussie qui se montre rassurante et confortable. Le réservoir étant installé à l'avant, le 550 navigue très à plat, presque trop même, et il demande à être trimé sans modération pour ne pas pousser trop d'eau, surtout par mer calme. Cette caractéristique apporte beaucoup de stabilité et permet de déjauger sans cabrage excessif. Avec une motorisation de 115 chevaux, la puissance maximale admissible, ce pneu affiche une vitesse de pointe de 36 nœuds, une performance un peu décevante, mais il faut garder à l'esprit que ce bateau n'est pas conçu et destiné pour une grande allure. En revanche, côté accélération, le Manta 550 ne déçoit pas avec un déjaugage en 3,5 secondes et des temps de respectivement 5 et 10 secondes pour atteindre 20 et 30 nœuds. Côté aménagements, le Manta 550 existe en deux versions, Standard et



La console est assez ergonomique et elle est surmontée d'un haut pare-brise très protecteur.



Grâce aux gros flotteurs, la pointe est très profonde. En série, le boudin est doté d'un guide de mouillage, mais le davier est optionnel.



La version pack Confort du Manta 550 comprend quelques équipements spécifiques comme la console et le leaning-post, mais aussi la banquette arrière rabattable.



La soute arrière logée dans le plancher du cockpit est très vaste et facilement accessible. Malheureusement, ce rangement n'est proposé qu'en option.

LA FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI

LES CARACTÉRISTIQUES

► **COQUE**

Longueur hors tout	5,50 m
Longueur de coque	5,50 m
Largeur	2,53 m
Poids	500 kg
Puiss. conseillée	70-115 ch
Puissance maxi	115 ch
Diam. des flotteurs	0,55 m
Mat. des flotteurs	Orca 1 100 dtex
Capacité en eau	45 l (option)
Capacité en carbu	90 l
Homologation	cat. C/12 pers.
Transmission	hors-bord
Constructeur	Pro Marine (56)
Garantie	2 ans

► MOTORISATION DE L'ESSAI

Nbre de moteurs	1
Marque	Suzuki
Modèle	DF 115 ATL
Type	4T
Puissance réelle	84,6 kW (115 ch)
Puiss. admin.	11,72 CV
Régime maxi	5 000-6 000 tr/mn
Cylindres	4 en ligne
Cylindrée	2 044 cm ³
Alésage/course	86 x 88 mm
Rap. de réduction	2,59:1
Poids	182 kg
Garantie	3 ans

► ÉQUIPEMENT STANDARD

Flotteurs Hypalon Orca 1 100, valves de suppression, saisines et poignées sur flotteurs, 3 traquets, baille à mouillage, pompe de cale automatique, réservoir à carburant de 90 l, pare-brise, main courante, leaning-post, compas, échelle de bain, banquette arrière 3 places rabattable.

► OPTIONS

2 porte-cannes (105 €), 4 porte-cannes (205 €), boîte à pêche (227 €), bimini inox (1 700 €), glacière avec fixation (223 €), douchette eau de mer (986 €), siège jockey (770 €), douchette eau douce avec réservoir de 45 l (1 050 €), table (350 €), boîte de rangement pupitre (220 €), crochets ski nautique (180 €), cadènes d'élingage (572 €), roll-bar inox (1 525 €), leaning-post inox 1 place (880 €), feux de navigation (320 €), réservoir à carburant de 200 l (450 €), davier polyester (700 €), coffre pont arrière (895 €), trappe dans leaning-post (180 €), antifouling (1 281 €), pose sondeur (265 €), pose GPS (266 €), choix de couleur flotteurs, sellerie et gel-coat (1 600 €).

► PRIX

18 500 € pack Confort sans moteur

29 150 € avec 70 ch Suzuki
30 840 € avec 90 ch Suzuki
32 120 € avec 115 ch Suzuki

CONDITIONS DE L'ESSAI

Bateau : 2 personnes à bord, matériel de sécurité, pas d'antifouling, 80 l de carburant
Météo : mer belle à peu agitée, vent modéré

TEST D'ACCELERATION

Déjaugage : 3,5 s
De 0 à 20 nœuds : 5 s
De 0 à 30 nœuds : 10 s

LES PERFORMANCES

avec 115 ch Suzuki

Type de l'hélice : 3 pales alu, 14 x 21"				
Régime	Vitesse	Conso	Rend.	
en tr/mn	en nœuds	en l/h	en mille/l	
Ralent	2,7	0,8	3,38	
1 000	4	1,5	2,67	
1 500	5,4	2,7	2	
2 000	6,4	4,9	1,31	
2 500	8,2	7,6	1,08	
3 000	12	11	1,09	
3 500	18	13,3	1,35	
4 000	22	17,8	1,24	
4 500	26	14,2	1,07	
5 000	29	27,6	1,05	
5 500	32	34,1	0,94	
6 000	36	40,5	0,89	

BUDGET

► FRANCISATION

DROITS SUR LA COQUE	0 €
DROITS SUR LE MOTEUR	0 €
TOTAL	0 €

► ASSURANCE (chez APRIL MARINE)

LA PRIME ANNUELLE	488 €
FRANCHISE	500 €

NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Comportement marin sain et rassurant
 - ▲ Qualité de fabrication et de finition
 - ▲ Volume de rangement dans le soute du plancher
 - ▼ Tendence à trop naviguer à plat
 - ▼ Leaning-post trop bas et trop éloigné de la console
 - ▼ Esthétique (flotteurs trop gros)
 - ▼ Trop d'options
- | | |
|----------------------|------|
| Comportement | ★★★★ |
| Volume de rangement | ★★★★ |
| Finition | ★★★★ |
| Rapport qualité/prix | ★★★★ |
| Performances | ★★★★ |
| Esthétique | ★★★★ |
| Pilotage debout | ★★★★ |
| Déplacement à bord | ★★★★ |
| Équipement standard | ★★★★ |
| Note globale | ★★★★ |



ESSAI PRO MARINE MANTA 550



Avec ses gros flotteurs, le Manta 550 est très stable et particulièrement rassurant, mais sa ligne est un peu trop massive, surtout à l'avant.



La banquette arrière est montée sur un système de charnière lui permettant d'être relevée. Le bateau peut ainsi bénéficier d'un cockpit plus grand, pour pêcher par exemple.

Pack Confort. Cette dernière est mieux dotée et comprend la banquette arrière et le leaning-post. La console, placée au centre, est surmontée d'un haut pare-brise qui protège parfaitement le pilote du vent.

Une soute immense dans le plancher

Le leaning-post est un peu trop bas et trop éloigné de la console, si bien que la position de pilotage n'est pas idéale; mais il semble possible de le fixer un peu plus près de la console.

Afin d'optimiser l'espace arrière et d'agrandir la surface du cockpit en cas de besoin, la banquette ainsi que le dossier peuvent se replier. Dans le plancher est installée une immense soute de rangement accessible par un grand panneau

LA CONCURRENCE

<ul style="list-style-type: none">• Zodiac Pro Open 550Prix : 18 500 € sans moteurLong. : 5,50 m – Larg. : 2,30 mMot. maxi : 120 ch – Constr. : Zodiac	<ul style="list-style-type: none">• Centaure 560Prix : 11 427 € sans moteur – Long. : 5,60 m – Larg. : 2,40 m – Mot. maxi : 140 ch – Import. : Concept Nautique (29)	<ul style="list-style-type: none">• BWA Sport 18.Prix : 18 088 € sans moteur – Long. : 5,50 m – Larg. : 2,40 m – Mot. maxi : 115 ch – Distrib. : Réseau
---	---	--

de pont. Le volume est si important qu'il est capable de contenir un radcau de survie et l'équipement de sécurité. Malheureusement, cette soute figure au catalogue des options et il faudra déboursier 895 € pour en profiter. Cette option nous paraît néanmoins indispensable.

EN CONCLUSION

Même si l'équipement de série n'est pas assez complet et le leaning-post trop bas, ce semi-rigide possède de nombreuses qualités. En plus de bénéficier d'une excellente qualité de fabrication, le Manta 550 repose sur une carène confortable. Il peut même être personnalisé grâce aux différents coloris disponibles pour le gel-coat, les flotteurs et la sellerie.

DIMENSIONS : **5,50 x 2,53 m**
 HOMOLOGATION : **C/12 pers.**
 VITESSE MAXI. : **38,2 nds** (avec 115 ch Suzuki)
 A PARTIR DE : **18 150 €** (sans moteur)

MIEUX & MOINS CHER !

Le chantier morbihannais propose une nouvelle version de son entrée de gamme semi-rigide pour satisfaire une clientèle toujours plus exigeante. Les petits Pro Marine n'ont rien à envier aux gros et contribuent aussi à l'image de marque de ce chantier qui joue la carte « made in France ».

Texte & photos : I. Bléry

Nous avons pu tester le prototype du Manta 550 lors de sa sortie en 2014 (Hors-Bord Magazine n°55) et nous avons pu remarquer que le comportement du plus petit modèle de la gamme avait, contrairement aux 610 et à fortiori les 795, une propension à être légèrement volage. La carène morbihannaise n'avait rien à se reprocher mais le choix de l'aménagement laissait supposer qu'on pouvait améliorer les choses. Plutôt que de « bricoler », les équipes de Pro Marine se sont remises sur la planche à dessin...

ENTIÈREMENT REPENSÉ

Fredéric Buléon directeur commercial de Pro Marine revient sur les évolutions : « Comme nous en avons parlé à l'époque nous avions très vite vu que la balance du 550 n'était pas à la hauteur de nos espérances. Aussi nous avons totalement revu l'aménagement de la coque pour donner à cette carène tout le potentiel qui est le sien. Pour l'équilibre du bateau nous avons mis le réservoir de 90 litres sous la console et celle-ci, du coup, n'est plus sur charnière mais fixe. On y trouve une trappe ABS qui permet de l'utiliser comme rangement. La différence par rapport à la première version est l'ouverture, sous le leaning-post, d'un capot plat de pont très pratique et surtout donnant sur un coffre de très grande dimension 1,60 x 0,90 m pour une hauteur de 0,38 m. » Ce grand rangement offre du coup un nouvel argument que peu de semi-rigides de cette taille peuvent prétendre proposer.

Côté aménagement toujours, une nouvelle banquette arrière en polyester et son dossier inox rabattable ont permis de gagner du poids. « Outre le poids, c'est aussi moins cher à produire. » poursuit Frédéric Buléon. « Nous avons grâce à cette remise en question étudié également comment, tout en restant sur une exigence de qualité optimale, gagner en productivité. Dorénavant, tout le détournage de la coque se fait au robot ce qui nous fait gagner énormément de temps... et d'argent ! »

Comme à chaque fois que Pro Marine sort un nouveau modèle, l'usine en garde un exemplaire durant 1 an pour voir comment il vieillit. C'est aussi pour le chantier l'occasion d'apporter des nouvelles solutions techniques et se donner les moyens de les tester en réel. Avec le Manta 550, Pro Marine est allé encore plus loin en remettant aussi en cause sa façon de construire les bateaux ! « Ce qui est nouveau, c'est que nous avons étudié comment gagner du temps pour la réalisation et le fait que le détournage et le pré perçage de l'accastillage soient effectués par un robot nous a permis de changer la donne. » Lors de son lancement le Manta 550 était annoncé à 23 000 €, il est aujourd'hui proposé dans sa version « pack Confort » à 18 500 €. Ce n'est pas rien !

LES ATOUTS DES GRANDS

Les flotteurs de 0,55 m de diamètre en Hypalon en 1100 Dtex, ne sont plus collés mais posés sur ralingues et boulonnés sur l'avant et l'arrière de la coque. Côté look, la petite unité et particulièrement trapue

surtout avec les flotteurs noirs et la coque blanche comme ici, 0,72 m de franc-bord à l'avant, les qualités de sécurité passive sont toujours au premier plan des priorités du constructeur. Pas question pour ces petites



La baïlle à mouillage est vaste, mais le panneau mériterait un vérin ou un ressort pour tenir ouvert.



Le leaning-post bascule en arrière pour offrir un coffre vraiment très vaste pour une telle unité.



Les détails sont soignés sur l'ensemble de ce bateau. Remarquez les porte-cannes intégrés au leaning post.



Dans le leaning-post un coffre permettra de ranger des boîtes de leurres ou autre.

Contrairement à son prédécesseur, ce 550 dispose aussi d'un coffre de rangement dans la console.



La sellerie bicolore contribue au chic de cette unité.



La nouvelle banquette arrière est plus légère que les précédentes mais aussi moins chère à produire.



unités de lâcher quoique ce soit en matière de tranquillité pour les familles qui sont souvent des primo-accédants. Le bateau de notre essai est équipé d'un 115 ch Suzuki et se comporte comme un vrai kart ! Nous avons joué avec le bateau comme peu de propriétaires se permettraient de le faire... Le petit Pro Marine ne bronche pas. Non seulement la nouvelle configuration lui procure une assise étonnante mais permet aussi d'obtenir un grip encore plus puissant. Soyons clairs : 70 ch seront suffisants pour celles et ceux qui seront plutôt enclin

à utiliser le Manta 550 pour la pêche ou la balade, tandis qu'un 90 ch vous assure la possibilité de pratiquer les sports nautiques. Pour sa part, la planche de bord en simili carbone n'a pas bougé et dispose d'un compte-tours, un niveau de trim et la jauge. Comme de coutume chez Pro Marine en sortie d'usine les commandes (volant et poignée de gaz) sont fermes. C'est juste une question de réglage. On notera que les professionnels de la mer sont aussi preneurs de ce type d'unité et le chantier est fier de voir ses bateaux aux couleurs des

pompiers morbihannais. C'est évidemment un gage de sérieux qui va dans l'esprit de la marque et sur l'ensemble de ses bateaux. ■

■ VERDICT

Le Manta 550 Evolution est un vrai coup de cœur. Cet énergique semi-rigide vous promet de longues heures de plaisir à la barre d'un bateau sécurisant et à la ligne vraiment réussie.

FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI PRO MARINE MANTA 550

SPECIFICATIONS

CONSTRUCTEUR	Pro Marine
DISTRIBUTEUR	réseau
LONGUEUR HT	5,50 m
LONGUEUR DE COQUE	4,70 m
LONGUEUR INTÉRIEURE	4,25 m
LARGEUR HT	2,55 m
LARGEUR INTÉRIEURE	1,22 m
POIDS (SANS MOTEUR)	500 kg
TIRANT D'EAU	0,35 m
MATÉRIAU FLOTTEURS	Hypalon Orca 1100 Dtex
DIAMÈTRE FLOTTEURS	0,55/0,52 m
NB. COMPARTIMENTS	5
RÉSERVOIR CARBURANT	90 l
RÉSERVOIR D'EAU	non
TRANSMISSION	hors-bord
PUISSANCE CONSEILLÉE	90 ch
PUISSANCE MAXIMALE	115 ch
HOMOLOGATION	C12 pers.
CABINE(S)	non
COUCHAGE(S)	non
GARANTIE	3 ans
PROGRAMME	balade, sports tractés, pêche, plongée...

EQUIPEMENT STANDARD

Feux de navigation ■ 3 taquets d'amarrage ■ Direction hydraulique ■ Tableau d'interrupteurs étanches (4 fonctions) ■ Pompe de cale automatique ■ Bac à batteries ■ Nable de remplissage carburant avec évier ■ Railique périphérique avec saisines 12mm ■ Leaning-post ■ Compas de route, échelle de bain, banquette arrière...

OPTIONS PRINCIPALES

4 portes-cannots (205 €) ■ Bimini inox standard NV (1580 €) ■ Table (350 €) ■ Roll bar inox (1525 €) ■ Davier polyester (700 €), Crochet de ski nautique (190 €) ■ Choix de la couleur Hypalon, sellerie et gel coat (1600 €) ■ Douchette eau de mer (985 €) ■ Réservoir 200 litres (450 €).

BUDGET

18 150 €	29 150 €
SANS MOTEUR	70 CH SUZUKI
30 840 €	32 120 €
90 CH SUZUKI	115 CH SUZUKI

DROITS DE FRANCISATION // Coque : 0 € (car longueur de coque < 7 m) Moteur : 0 € (car < 22 CV)

ASSURANCE (bateau testé) Avec  Prime annuelle : 347,90 € Franchise : 500 €

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	●●●●●

LES PLUS

- Agrement de pilotage
- Équilibre
- Fabrication Bretonne !

LES MOINS

- Circulation à bord
- Bains de soleil

MOTORISATION TESTÉE

MARQUE	Suzuki
TRANSMISSION	hors-bord
MODÈLE	DF 115 ATL
PUISSANCE RÉELLE	115 ch
TECHNOLOGIE	4 temps
CARBURANT	essence
ARCHITECTURE	4 cylindres en ligne
CYLINDRÉE	2 044 cm ³
POIDS	182 kg
PUISSANCE ADMIN.	11,72 CV
PRIX	14 380 €

PERFORMANCES RELEVÉES

(avec 115 ch Suzuki)

HÉLICE : 19 pouces, 3 pales alu ■ CHARGEMENT : 80% carburant : 2 pers. ■ ETAT DE LA MER : Clapot de 0,30 m ; 15 nds de vent

VITESSE/CONSOMMATION		
RÉGIME (tr/min)	VITESSE (nds)	CONSO (l/h)
Ralentis (600)	2,7	-
1 000	4,1	-
1 500	5,5	-
2 000	6,5	-
2 500	8,4	-
3 000	11,9	-
3 500	17,7	-
4 000	23,2	-
4 500	26,7	-
5 000	30,2	-
5 500	34,2	-
MAX (6 000)	38,2	-

ACCÉLÉRATIONS

DÉJAUGEAGE	3,3 s
0 À 10 NDS	2,9 s
0 À 20 NDS	6,0 s
0 À 30 NDS	9,5 s