

La voix de la raison

Le chantier italien, qui fabriquait jusqu'à présent des coques dures, se lance dans le secteur du semi-rigide, avec ses Thor. Nous avons pu essayer le plus petit des deux modèles, le 6.80, qui possède de solides arguments pour se frotter à la concurrence.

TEXTE : FRANÇOIS PARIS. PHOTOS : PIERRICK CONTIN.



VITESSE MAXI (à 5 500 tr/min)	
32,8 nœuds	
AU RÉGIME DE CROISIÈRE (4 000 tr/min)	
VITESSE (en nœud)	CONSO (essence en l/h)
20,5	21
44 900 €	
AVEC 150 CH HONDA	

Présentés au public pour la première fois sur la moquette du précédent Nautic de Paris, les Thor 6.80 et 7.80 ont désormais touché l'eau. Nous avons pu essayer un exemplaire disponible chez Golfe Nautic, à Sarzeau. La première impression est flatteuse, avec une sellerie rouge vif qui tranche avec le gris et le noir des flotteurs de gros diamètre. Le plan de pont n'en demeure pas moins classique. La configuration est typique d'un semi-rigide, avec une banquette à l'arrière, protégée par des hiloires contre-moulées, enveloppantes et rembourrées, ce qui plaira forcément aux parents naviguant avec de jeunes enfants.

Une excellente position de pilotage

Face à cette banquette, le leaning-post intègre quelques rangements, mais une tablette relevable aurait permis de transformer cet espace en un coin dînette. Le passage pour rejoindre les longues plages de bain est situé à bâbord. Quant au dossier de la banquette, il s'abaisse vers l'arrière pour augmenter la surface dédiée au farniente. La position du pilote est excellente, avec un appui fessier confortable et des commandes qui tombent naturellement sous la main. Le volume de la console aurait mérité d'être mieux exploité pour ajouter un vrai rangement. La trappe située à l'arrière laisse apparaître les câblages, et il sera difficile d'y loger quoi que ce soit. À l'avant de la console, une assise enserrée par deux mains courantes bien placées peut accueillir une personne. La partie avant est consacrée au solarium qui recouvre une grande soute. Seul bémol, propre à tous les coffres, lorsque la sellerie est à poste, elle gêne l'ouverture des capots et nécessite d'être détachée pour obtenir une amplitude plus grande. À la proue, une pièce en polyester vient sceller les deux flotteurs, en y intégrant la baille, le davier et deux taquets. Les finitions sont soignées et l'équipement standard est plutôt important, à l'image des cadènes de levage. Les points d'accroche sont nombreux pour les passagers, comme la main courante qui ceinture le pare-brise profilé.

La maîtrise de ce bateau est des plus faciles, avec un comportement sain à toutes les allures. La gîte demeure modérée, et les flotteurs jouent leur rôle de stabilisateur, à l'arrêt comme en virage, même serré. Le chantier gagnerait à inverser la commande des gaz avec le tableau d'interrupteurs, pour profiter de davantage d'espace entre la barre et la poignée des gaz. Motorisé avec 150 chevaux Honda, il se montre vif à l'accélération et atteint 32,8 nœuds en vitesse maximale, à 5 500 tr/mn. Mais un réglage de la hauteur de montage du hors-bord associé à un changement d'hélice permettrait de gagner quelques nœuds supplémentaires, ainsi qu'une diminution du phénomène de ventilation. La vitesse de croisière se situe aux alentours de 4 500 tr/mn, à 24 nœuds.



Le premier semi-rigide du chantier italien se montre à l'aise en toutes circonstances et affiche un comportement très sain.



Difficile de faire mieux en matière de mains courantes autour de la console. Les points pour se tenir ne manquent pas !



Pièce maîtresse du bord, le grand bain de soleil avant ravira les amateurs de farniente. Il surmonte un coffre profond où peut se ranger la sellerie du bord.



Une assise aux formes travaillées s'insère sur la partie avant de la console.



Une pièce en polyester coiffe la partie supérieure des flotteurs et intègre les équipements dédiés au mouillage : baille, guindeau, etc.



Les plages de bain remontent loin vers l'arrière, au-delà des flotteurs. Celle située à bâbord est équipée d'une échelle.



Ce Thor 680 reprend les codes esthétiques des semi-rigides actuels avec de hautes hiloires dans le carré arrière.



Le dossier de la banquette arrière se rabat et offre ainsi un petit bain de soleil d'appoint.



Le choix d'un leaning-post à une place est tout à fait pertinent à bord de ce type d'unité, ne serait-ce que pour gagner de l'espace.

EN CONCLUSION

Le chantier italien Prua al Vento se lance sur un secteur très concurrentiel avec un modèle abouti, qui bénéficie en prime d'une excellente carène et d'un rapport qualité/prix attractif.

LA FICHE TECHNIQUE

LES CARACTÉRISTIQUES

► COQUE	
Longueur hors tout	6,98 m
Longueur de coque	6,25 m
Longueur intérieure	6 m
Largeur	2,78 m
Largeur intérieure	1,59 m
Diamètres flotteurs	0,55 m
Poids	750 kg
Puiss. conseillée	150 ch
Puissance maxi	200 ch
Capacité en eau	50 l
Capacité en carbu	190 l
Homologation	cat. C/14 pers.
Transmission	hors-bord
Constructeur	Prua al Vento (Italie)
Garantie	2 ans

► ÉQUIPEMENT STANDARD

Console de pilotage, sellerie complète (cellules fermées), davier inox, mains courantes et pare-brise fumé, feux de navigation, pompe de cale électrique.

► OPTIONS

Ancre et chaîne, mât de ski inox, compas, taud de soleil, kit douchette eau douce (pompe, réservoir, nable extérieur, installation), projecteur orientable sur arceau, réfrigérateur, table de pique-nique, taud de console, taud de leaning-post, Skaï sur mains courantes, guindeau électrique, couleur sur demande...

► PRIX

32 400 € coque nue
44 900 € avec 150 ch Honda

LES PERFORMANCES

avec 150 ch Honda
Type de l'hélice : 18", 3 pales inox

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	1,2	-	-
1 000	3,3	2,1	1,57
2 000	6,4	6	1,06
3 000	11,5	13,8	0,83
3 500	15,7	18,6	0,84
4 000	20,5	21	0,97
4 500	24	32,1	0,74
5 000	29,5	42,8	0,68
5 500	32,8	49,7	0,65

BUDGET

► FRANCISATION

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

► ASSURANCE (chez APRIL MARINE)

LA PRIME ANNUELLE	656 €
FRANCHISE	500 €

NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Comportement marin
- ▲ Prise en main
- ▲ Rapport qualité/prix
- ▼ Volant trop près de la poignée des gaz
- ▼ Faible ouverture des coffres avec la sellerie à poste