

Dans la tradition italienne

La gamme Thor du chantier italien Prua al Vento s'étoffe avec l'arrivée de son navire amiral. Un semi-rigide de 8 mètres au plan de pont classique, avec de solides performances à la clef!

TEXTE : FRANÇOIS PARIS. PHOTOS : PIERRICK CONTIN.



PRUA AL VENTO THOR 8.0	
8,10 m	3,08 m
VITESSE MAXI (à 5 860 tr/min)	
40,2 nœuds	
AU RÉGIME DE CROISIÈRE (4 000 tr/min)	
VITESSE (en nœud)	CONSO (essence en l/h)
27,5	nc
99 765 €	
VERSION ESSAYÉE AVEC 250 CH HONDA	

ESSAI PRUA AL VENTO THOR 8.0

Il y a quatre ans, le chantier Prua al Vento, intégré au groupe calabrais Guarascio, sortait son premier semi-rigide qui venait compléter une gamme de modèles exclusivement orientés vers les coques dures (les Huracan, les Jaguar, sans oublier le modèle électrique Elektra). Il s'agissait du Thor 6.8, rapidement rejoint par le Thor 7.8. Ce dernier a récemment bénéficié d'une cure de jouvence, gagnant quelques centimètres au passage ; il devient donc le Thor 8.0 que nous avons pu essayer, chez Golfe Nautic, à Sarzeau, l'importateur français pour la côte atlantique.

Le bateau affiche un profil très classique, avec la touche propre aux unités italiennes, mélange d'élégance et de raffinement, teinté d'une pointe de sportivité. Cette sensation est renforcée par la présence d'un VTec Honda de 250 chevaux. Une double motorisation est également possible, de 2 x 150 chevaux maximum. Mais la configuration de 250 chevaux nous semble tout à fait pertinente. D'ailleurs, dès les premiers tours d'hélice, le Thor 8.0 avec cette puissance se révèle cohérent. Simple à prendre en main, il ne montre aucune mauvaise surprise, avec des accélérations franches.

Une carène bien équilibrée

En ligne droite, même trimé de façon importante, il ne marsouine pas, la carène restant équilibrée à toutes les allures. Du côté des performances, le Thor 8.0 dépasse 40 nœuds en vitesse de pointe et affiche une vitesse de croisière vers les 27 nœuds à 4 000 tr/mn. Malgré un montage un peu haut, le moteur ne ventile pas en virage. La gîte est cependant très marquée dans les courbes les plus serrées, mais, une fois calée sur ses flotteurs, la carène reste sur un rail, sans tendance à enfourner ou chasser de l'arrière.

La direction est souple ; le seul bémol vient de l'espace assez réduit entre le volant et le ventre du pilote. Pour parer à cet inconvénient, il suffit de rabattre l'assise du siège afin de profiter d'une excellente position de pilotage et d'une visibilité accrue. Le copilote comme les passagers ont de quoi se maintenir sur les nombreuses mains courantes qui équipent le bateau, en particulier autour de la console – contrairement à celles du Thor 7.0 qui entourent le pare-brise. Les aménagements du plan



Le volant est positionné à bâbord, tandis que la commande des gaz est centrale.



Une kitchenette prend place derrière le leaning-post. Au réfrigérateur et au lavabo peuvent s'ajouter d'autres équipements.



Le carré arrière est en U, avec une découpe au niveau du dossier pour faciliter le passage vers les plages arrière.



Une fois soulevées, les assises du carré laissent apparaître les équipements de la soute technique.



L'avant de la console est réservé à une assise d'une place encadrée de mains courantes pour un meilleur maintien.



La console dévoile un rangement idéal pour stocker la sellerie du bord, ou pour installer des WC optionnels.



La partie avant est transformable en carré en U ou en bain de soleil.



Astucieux, le système de fixation des coussins permet d'ouvrir le coffre sans avoir à retirer la sellerie. Bien vu !



Le guindeau est logé dans la pièce en polyester centrale qui coiffe les deux flotteurs.

LA FICHE TECHNIQUE

LES CARACTÉRISTIQUES

► COQUE	
Longueur hors tout	8,10 m
Longueur de coque	6,98 m
Longueur intérieure	6,80 m
Largeur	3,08 m
Largeur intérieure	1,70 m
Diamètre flotteurs	0,60 m
Poids	1 290 kg
Puiss. conseillée	250 ch
Puissance maxi	300 ch
Capacité en eau	60 l
Capacité en carbu	350 l
Homologation	cat. C/16 pers.
Transmission	hors-bord
Constructeur	Prua al Vento (It.)
Distributeur	Golfe Nautic (56)
Garantie	2 ans

► ÉQUIPEMENT STANDARD

Cockpit autovideur, flotteurs Néoprène Orca, taquets d'amarrage, console de pilotage, sellerie complète, feux de navigation, pompe de cale électrique, davier inox, cadène de levage, vide-poche sous tableau de bord, etc.

► OPTIONS

Ancre et chaîne, compas, taud de soleil, kit douche eau douce, guindeau électrique, tauds, réfrigérateur, cuisine équipée, couleur de coque, de flotteurs et de sellerie sur demande, radio hifi, WC marins avec réservoir à eaux noires, gonfleur électrique, rallonges de bords de soleil, etc.

► PRIX

51 480 € coque nue
99 765 € avec 250 ch Honda avec pack Premium

LES PERFORMANCES

avec 250 ch Honda VTec
Type de l'hélice : 3 pales, 17 pouces

Régime	Vitesse	Conso	Rend.
en tr/mn	en nœud	en l/h	en l/mille
Ralenti	2,3	-	-
1 000	4,6	-	-
2 000	7,2	-	-
3 000	15,8	-	-
4 000	27,4	-	-
5 000	34	-	-
5 800	40,2	-	-

BUDGET

► FRANCISATION

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

► ASSURANCE avec APRIL

PRIME ANNUELLE	861 €
FRANCHISE	700 €

NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Qualité des finitions
- ▲ Comportement
- ▲ Modèle non soumis à la francisation
- ▼ Espace réduit entre le volant et le pilote
- ▼ Gîte marquée en virage
- ▼ Pas de mains courantes autour du pare-brise

ESSAI PRUA AL VENTO THOR 8.0



Avec son 250 chevaux, le Thor 8.0 se montre parfaitement équilibré et affiche d'honnêtes performances.

de pont sont de facture classique, avec un carré en U à l'avant, celui-ci dissimulant des coffres qui restent accessibles, même avec les coussins à poste grâce à un système d'attaches très pratiques. La baille à mouillage surmonte l'endroit où se rejoignent les deux flotteurs. La cabine, dont l'accès se fait depuis l'avant de la console, reçoit un petit logement parfait pour ranger la sellerie, ou des WC optionnels si nécessaire.

Un arceau pour la toile du bimini

Le modèle de notre essai était doté d'un arceau supportant un bimini qui, une fois déployé, coiffe la quasi-totalité du plan de pont. À l'arrière, la banquette protégée par de hautes hiloires peut accueillir jusqu'à trois personnes sans problème. Le Thor 8.0 n'est pas avare en rangements, et sa dotación de série est bien garnie, à l'image des porte-gobelets, des mains courantes gainées de cuir ou des cadènes de levage. Il peut être configuré dans une version Prestige, qui intègre entre autres deux bains de soleil, deux tables, le double bimini, un évier, l'éclairage à del, etc.

EN CONCLUSION

Belle réussite que ce nouveau Thor 8.0, qui offre un bel espace à bord avec deux carrés et un petit logement dans la console, le tout servi par des finitions à la hauteur.

THOR 7.0

L'autre modèle de la gamme



Le Thor 6.8 gagne lui aussi quelques centimètres et devient le Thor 7.0. Ce changement ne se limite pas qu'à l'appellation, puisque ce semi-rigide adopte de nouvelles selleries, de nouveaux coloris, etc. La configuration du plan de pont par rapport au Thor 8.0 est relativement proche, la différence majeure se situant au niveau de la partie avant, composée d'un bain de soleil, et non d'un carré. Côté performances, le 6.8 essayé par nos soins en 2019 atteignait 32,8 nœuds avec un 150 chevaux Honda (à 5500 tr/mn), tandis que le 7.0 dans sa nouvelle configuration flirte avec les 40 nœuds (39,6 nœuds très exactement à 6 000 tr/mn) avec sa puissance maximale de 200 chevaux.

• Prix : 67 990 € avec 200 ch Honda – Long. : 6,98 m – Long. int. : 6 m – Larg. : 2,78 m – Larg. int. : 1,59 m – Poids : 750 kg – Carbu : 190 l – Eau : 50 l – Mot. maxi : 200 ch Homol. : cat. C/14 pers. – Import. : Golfe Nautic (56) pour la Manche et l'Atlantique



Contrairement au Thor 8.0, le Thor 7.0 n'offre pas de carré avant, mais un unique bain de soleil qui surmonte un coffre.



Les hautes hiloires rembourrées protègent efficacement le carré arrière du Thor 7.0.



La partie supérieure du tableau de bord accueille un espace pour l'instrumentation.