

ESSAI

PHIEQUIPE MB 18

Un charme intemporel

Ce qu'il faut retenir

- > un design élégant
- > une agréable stabilité
- > la chaleur du bois
- > un comportement sain

5,60 m – 115 ch – 36 600 €



NOUVEAU VENU SUR LE MARCHÉ DES OPEN DE CHARME, LE GROUPE PHIEQUIPE A DÉJÀ FAIT SES PREUVES DANS L'UNIVERS DE LA PLAISANCE ET LE MB 18 POSSÈDE BIEN DES ATOUTS AVEC LA SIMPLICITÉ DE SES AMÉNAGEMENTS, QUELQUES ASTUCES ET UNE TARIFICATION COHÉRENTE.

Texte et photos > Christophe Varène

Un peu atypique avec une allure mêlant le rétro et des lignes très modernes, le Phiequipe offre cependant un comportement très efficace.

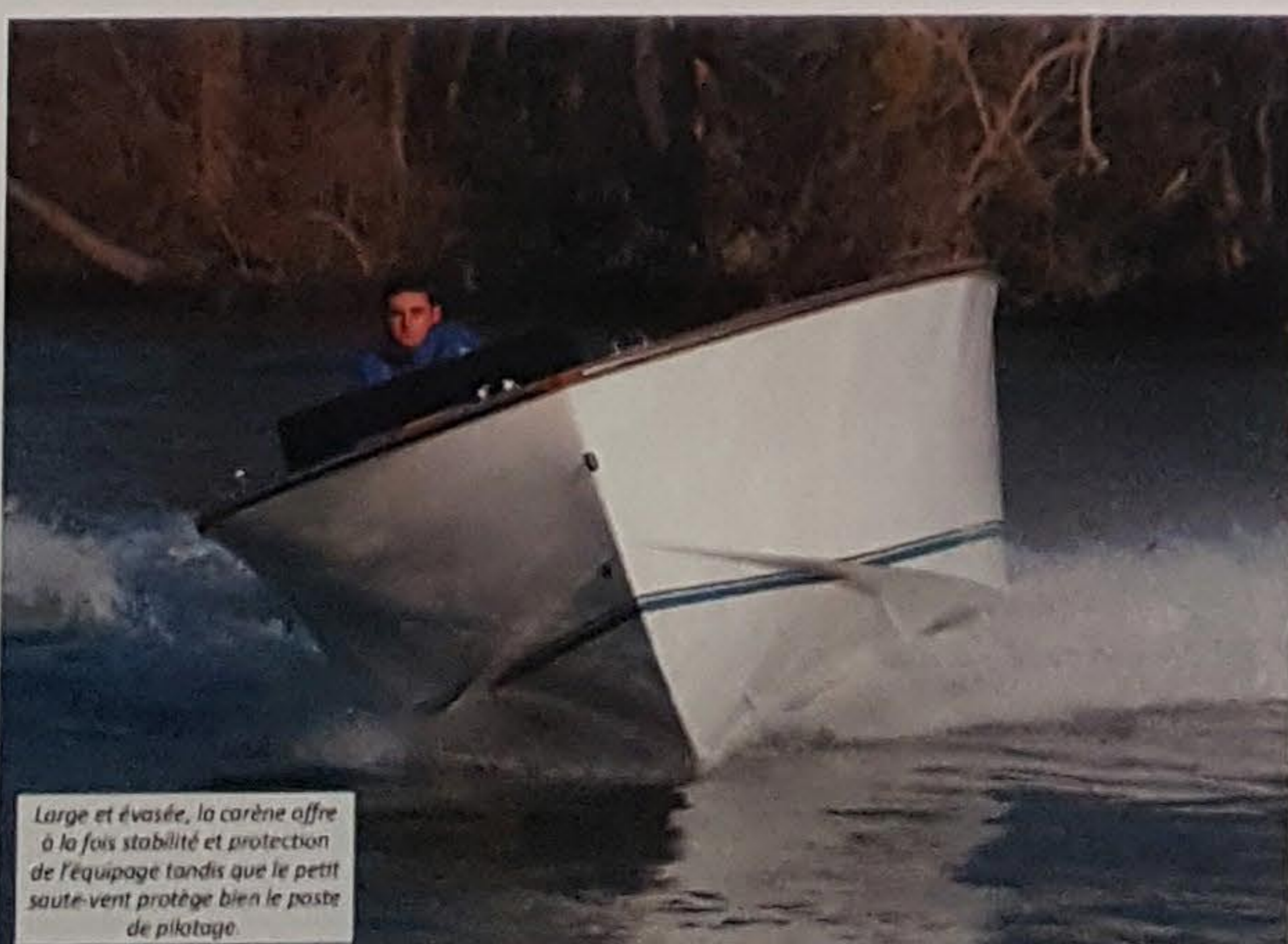
ESSAI / Phiequipe MB 18

Le groupe italien Phiequipe, créé en 1997, s'est tout d'abord spécialisé dans l'ingénierie automobile avant de s'intéresser à l'industrie nautique où il collabore avec des marques comme Azimut. L'univers de la plaisance, qui représente aujourd'hui plus de 50 % de son activité, lui est donc familier et c'est en toute logique que ses designers et ingénieurs ont souhaité développer leurs propres modèles. Sous l'appellation Cute Motorboats (« bateaux à moteur mignons ») sont donc lancés le MB 11, le MB 12, le MB 18 Tender (In-board) et, plus récemment, le MB 18 en motorisation hors-bord. Dans les cartons, le constructeur annonce la sortie prochaine d'un MB 23 disponible en mono ou bi-motorisation (300 ch maxi). Le design du MB 18 est soigné avec des lignes classiques, mais contemporaines, et des aménagements dépouillés. Avec son étrave haute et tulipée, son franc-bord marqué (0,73 m), son arrière carré et son large plat-bord habillé de teck et inox, ce bel open présente une silhouette intemporelle et séduisante.

La simplicité prévaut à bord de ce bateau où seule la console de pilotage avec son petit pare-brise dépasse un peu. L'embarquement peut se faire par l'arrière ou par les côtés : dans ce cas, on apprécie la largeur du plat-bord qui permet de poser le pied bien en équilibre et le petit coffre sur le côté gauche qui sert de marche, mais possède aussi, on le verra, d'autres atouts dans sa manche. De part et d'autre du hors-bord, deux profonds coffres peuvent englober bien du matériel. Deux petites plages de bain, celle de gauche étant munie d'une échelle, sont surmontées de deux accroches pour tracter un skieur : ce système devrait évoluer vers un mât central et l'installation d'une poignée d'aide à la sortie de l'eau. Avec la console déportée à droite, la circulation est facile dans un espace bien dégagé depuis l'avant jusqu'à l'arrière.

Un plan de pont bien pensé

La banquette arrière, qui fait office de siège pilote, sera modifiée avec l'installation d'un dossier plus haut et basculant pour un appui en position semi-débout, et d'un coffre sous l'assise. Le coffre latéral, nous y reviendrons, est amovible grâce à deux simples pattes de fixation : il dissimule en fait une glacière et peut être placé dans le salon avant comme petite table centrale, pratique et maline. L'avant est occupé par de larges banquettes en U qui peuvent se relier avec trois planches, plutôt faciles de maniement, pour composer un vaste bain de soleil (2,26 x 1,90 m). Une main courante inox ceinture cet espace convivial. La banquette de gauche possède un système qui permet d'incliner un coussin pour obtenir une méridienne. Sous les coussins, on découvre des trappes d'accès à de beaux espaces de rangement : le volume de droite possède aussi une ouverture sous la console de pilotage ce qui permet de glisser de longs éléments, comme des planches de wake. A la pointe se trouve un coffre pouvant recevoir une ligne de mouillage. Un davier sera d'ailleurs installé sur les prochaines constructions, ce qui complètera bien l'ensemble avec deux taquets et deux chaumards. Le poste de pilotage joue lui aussi la carte de la sobriété avec ses cadrans ronds et son petit emplacement pour installer un écran. Le pare-brise est plutôt bas pour offrir une bonne protection et, s'il est dépourvu de prise de maintien, une main courante en bois est placée à gauche, au centre du bateau. La position de pilotage est agréable, mais il n'y a pas de réglage possible. Avec sa motorisation modérée (et maximale) en 115 ch Suzuki, le Phiequipe MB 18 ne possède pas un tempérament de feu avec un déjaugage en plus de 6 secondes et un temps de passage aux 20 nœuds de plus de 7 secondes. Mais peu importe, le comportement se montre agréable et rassurant avec des courbes prises en gîtant peu et avec une vitesse de pointe à 36,6 nœuds, plus que suffisante pour une unité de moins de 6 m. Les batteries et les réservoirs fuel et eau, placés au centre du bateau dans la carène, apportent de la stabilité à l'arrêt et en mouvement.



Large et évasée, la carène offre à la fois stabilité et protection de l'équipage tandis que le petit saute-vent protège bien le poste de pilotage.



L'avis de la rédaction

Le Phiequipe MB 18 attire le regard avec ses lignes élégantes, ses nombreuses touches de bois (plancher, plat-bord...) et l'espace dégagé de son cockpit. L'ensemble compose un bateau convivial et raffiné avec un comportement plaisant et sûr. Avec les modifications annoncées, il devrait être vraiment réussi pour un prix raisonnable.



L'espace avant offre beaucoup d'assise et se transforme en jail salarium, les rangements sont omniprésents et la finition plutôt flatteuse.



LES CONCURRENTS

Orkney Vanguard 170 L 5,20 m, l 2,00 m, prix env. : 23 490 € (1)
Boston Whaler 190 Montauk L 5,79 m, l 2,43 m, prix env. : 49 000 € (2)
Edgewater 188 CC L 5,70 m, l 2,30 m, prix env. : 31 338 € (1)

(1) sans moteur - (2) avec moteur

- +** > de nombreux rangements
- > la circulation à bord
- > le bain de soleil avant
- > la banquette arrière fixe
- > des modifications à venir
- > les plages de bain

FICHE TECHNIQUE

Longueur	5,60 m
Largeur	2,40 m
Franc bord	0,73 m
Poids sans moteur	790 kg
Matériau de la carène	fibre de verre
Nbre de personnes	5
Couchage(s)	0
Réservoir carburant	Option
Réservoir eau	Option
Puissance conseillée	115 ch
Puissance maxi.	115 ch
Catégorie d'homologation	C

CONSTRUCTEUR Phiequipe (Italie)
IMPORTATEUR Yachting 99 (91)

PRIX CONSEILLÉS
30 600 € sans moteur
43 570 € avec 115 ch Mercury EFI
44 620 € avec 115 ch Mercury EFI Pro SX
46 365 € avec 115 ch Yamaha Four Stroke

PRINCIPALES OPTIONS

Guindeau électrique	1 500 €
Propulseur d'étrave	1 500 €
Echelle de bain inox et bois	750 €
Eclairage sous-marin	700 €
Système douche	750 €

NOS RECOMMANDATIONS
Essai réalisé à Grigny (91), fleuve calme, vent léger, 115 ch Mercury EFI, 2 personnes à bord, hélice 21"

VITESSE (EN NŒUDS)

Ralenti (500)	3,1
1 000 tr/mn	4,6
2 000 tr/mn	6,8
3 000 tr/mn	8,9
4 000 tr/mn	20,7
5 000 tr/mn	28,0
6 000 tr/mn	36,6

TEMPS DE DÉJAUGAGE 6,3 s
0 à 20 nœuds 7,1 s

TAXES ET ASSURANCES

Droits sur la coque	0 €
Droits sur le moteur	0 €
Montant moyen prime assurance	387,76 €
Montant moyen franchise assurance	500 €

APPRECIATIONS

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