

RM 1070

Du coffre et de la classe



Retrouvez sur
VOILETVOILIERS.COM
la vidéo de l'essai, recherche : RM

Ce nouveau plan Lombard reprend l'esthétique racée de son petit frère le RM 890. Deux jours autour de l'île de Ré en bonne compagnie nous ont montré que, sous ses dehors chics, c'est un croiseur à la fois confortable, véloce et pratique. Que demander de plus ?

CONDITIONS DE L'ESSAI : deux jours autour de l'île de Ré. Vent 8 à 15 nœuds. Mer peu agitée.

C'était il y a quatre ans, autant dire hier. En remplaçant le RM 1050, modèle iconique du chantier Fora Marine – onze ans au catalogue ! –, le RM 1060 jetait les bases d'une nouvelle génération. Posé juste-là sur le pont, le mât reculait sur le sommet du rouf qui pouvait prendre ses aises. Et le carré s'en trouvait désenclavé, largement éclairé par un véritable pare-brise. Trois ans plus tard, voilà que sort le très réussi 890 (essai VV n° 517) et c'est le 1060 qui prend à son tour un gros coup de vieux. Accélération du temps et de la

rotation des gammes, voici donc le RM 1070 ! Toujours signée Lombard, la ligne change du tout au tout, et pas seulement à cause de l'imposante largeur qui court jusqu'au tableau. C'est l'inversion de la tonture* qui est la plus marquante. Comme sur le 890, elle donne du nerf à la ligne et permet, à hauteur sous barrots égale, d'affiner le rouf. Bien sûr, le pare-brise a été conservé. Il suffit de passer quelques instants dans le carré sous la grisaille de janvier pour en comprendre les bénéfices : lumière et vision maximales vers l'avant. Vous arguerez à juste titre l'effet de serre en plein été, mais ne

nous demandez pas d'organiser en janvier des essais au soleil, cela fait bien longtemps que ce n'est plus dans les budgets de la revue !

DU NERF ! Et puis l'hiver rochelais révèle de belles journées ! 10-12 nœuds de Nord-Est, une mer plate comme la main et des risées fantasmagiques, nous voilà partis. La première surprise vient de la barre. En biquille monosafran, ce qui est la configuration de notre bateau d'essai (*voir encadré*), les RM nous avaient habitués à une barre neutre et ferme. Fini le côté « camion » sur ce 1070 dont la profonde lame de safran a encore été affinée. Elle est couplée à une double barre à roue précise. Résultat, la finesse de barre est excellente, le bateau très réactif, on se croirait presque sur un modèle de régates IRC ! Evidemment, ce qu'on gagne en sensations, on le perd un peu en stabilité de route. Mais Florence et Fabienne, maquettistes du journal, plus à l'aise à la souris que barre à la main, s'en

tirent pas mal du tout. Bien décalé grâce à la forte largeur, sans subir la présence du pataras dans le dos (la patte-d'oie monte très haut pour fermer l'angle), le barreur se régale en passant d'une barre à l'autre, retenu par un cale-pied efficace et trois rangées de filières. Le tableau complètement ouvert forme une jupe naturelle. Pas de plate-forme basculante lourdingue sur ce RM (une toile optionnelle peut « fermer » l'arrière) mais trois coffres en fond de cockpit pour le radeau, l'annexe et les pare-battage. Les deux jours passés à bord nous montreront d'ailleurs que, côté rangements, ce nouveau modèle est franchement gâté. Pour l'heure, nous nous amarrons à quai à Saint-Martin-de-Ré, satisfaits de trouver des taquets bien dimensionnés et des martyrs au bon endroit.

DU VOLUME ! En attendant que la marée découvre les quilles, les uns préparent l'apéro pendant que nous nous lançons dans nos mesu-

Texte **Pierre-Marie Bourguinat**.
Photos **Laurent Charpentier**.
Plans et infographie
François Chevalier.



res d'aménagement. Calculette à l'appui, ce 1070 a gagné 800 litres par rapport au 1060 pour des volumes très supérieurs à la moyenne des croiseurs de série. Evidemment, la configuration en deux cabines doubles (qui ne plaira pas aux loueurs) ménage beaucoup d'espace. Mention spéciale pour la cabine avant, fermée par une double porte avec un dégagement, lorsque le 1060 ne proposait qu'un lit breton. La hauteur sous barrots reste ici un peu juste (1,63 mètre) mais on gagne en intimité. Partout la finition est plaisante même si, dans certaines zones comme les fargues de cuisine et de table à cartes, le contreplaqué peint vieillira plus mal qu'un entourage en massif. De nombreux détails facilitent la vie à bord. Les coffres sur charnières, les nombreux tiroirs dans la cuisine, la bannette cadre dans la soute, et les équipets latéraux du carré bien plus pratiques que les sempiternels placards en hauteur (qui rognent le champ visuel sans

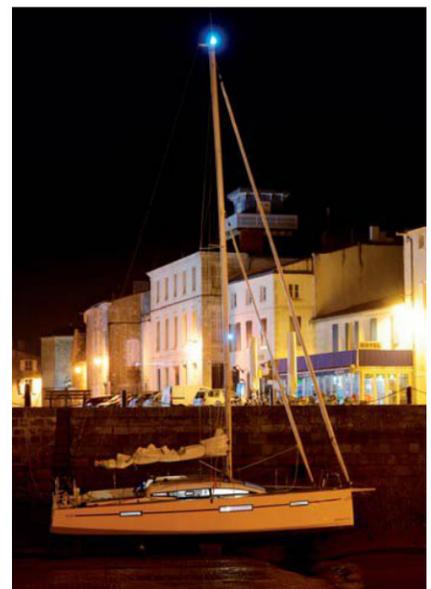
LES PLUS

- ▶ **Sensibilité** de barre, performances.
- ▶ **Multiplicité** des formules de tirant d'eau.
- ▶ **Centrage** des masses.
- ▶ **Luminosité** intérieure.
- ▶ **Volumes** de rangement.

LES MOINS

- ▶ **Stabilité** de route perfectible.
- ▶ **Bateau sonore** (écho safran, moteur...).
- ▶ **Pas de penderie** à cirés.
- ▶ **Disponible uniquement** en deux cabines.

A la carte.
Testé en biquille monosafran, le RM 1070 est aussi disponible en monoquille bisafan et - première chez RM - en quille relevable.



Echouage. A quai à Saint-Martin-de-Ré par marée de 109.



Une luminosité exceptionnelle. Et une vision sur l'extérieur jamais prise en défaut. L'espace est immense avec un carré de 2,40 mètres de large (table : 1,28 x 1,33 mètre !) et une cuisine XXL dont les fargues sont néanmoins trop basses. A l'avant, le gain de hauteur sous barrots permet d'organiser une vraie cabine avec un lit double et deux penderies latérales, cachées sur la photo.



Stabilité de formes.

Vu la largeur de l'arrière, le profond safran est très avancé. On ne le voit même pas sur la photo de droite.

Soute.

Un classique, bien aménagé, pratique et aéré.

vraiment sécuriser leur contenu). La visite des fonds (partout accessibles, pas de contremoule) permet de saluer la sérieuse structure en contreplaqué stratifié (inserts acier pour les quilles) et le bon centrage des poids : réservoirs sous les banquettes, batteries de service au pied de la table (200 ampères/heure de série, avec la possibilité de doubler). Réalisé en sandwich, le pont est vaigré par endroits de tissu avec spots à LEDs intégrés (option). Au petit matin, la condensation est de fait très réduite, mais le delta de température intérieure-extérieure n'est pas brillant non plus me fait remarquer mon compagnon photographe !

GLISSE. Rien de tel qu'un petit tour de l'île de Ré pour se dégourdir les pattes et chasser le givre sur le pont. Chacun reprend son poste pour un lou-

voyage jusqu'aux Baleines. L'écoute de grand-voile revient à l'allemande (option) sur deux winches à côté des roues ; mais au virement le réglage du chariot mal positionné s'emmêle souvent avec les colonnes de barre. Le rail de génois est collé au rouf mais la largeur de ce dernier limite l'aptitude à faire du cap. Un rentreur serait le bienvenu et un génois de bonne facture en série également ! L'essentiel des manœuvres est regroupé au piano avec en particulier les winches de génois à bonne hauteur, bien centrés. Le grand cockpit est donc complètement dégagé, sans doute agréable au mouillage. Mais en l'absence de table de cockpit (à l'étude) et sans cale-pied central, la largeur n'a pas que du bon. Bref, en navigation, on cherche ses appuis. Mention bien en revanche pour le petit pavois de pont qui sécurise le passavant, complètement dégagé grâce au bas-

hauban rentré contre le rouf. On n'a cependant pas beaucoup de raisons de traîner sur la plage avant et son pare-brise glissant. Comme sur tous les RM, ce 1070 est gréé en cotre, avec trinquette sur enrouleur. La météo ne nous donnera pas loisir de tester une fois de plus une formule qui a fait ses preuves (les bastaques d'appoint sont nouées au repos dans les haubans). Nous vérifierons en revanche que la carène sensiblement plus légère et tendue que celle d'un bateau de série glisse facilement, avec près de 7 nœuds au près et entre 8 et 9 permanents au portant. Au retour sous spi, le bateau est souvent proche du planing, la vague arrière dégageant du tableau autour de 8 nœuds. Le bouchain assez haut limite l'effet de coin mais les quatre mètres de large apportent ce qu'il faut d'appui pour repousser assez loin les limites d'un départ au lof.



Élégant et logeable, puissant mais maniable par sa taille, le format de ce RM 1070 semble impeccable pour la croisière, pourquoi pas une année sabbatique. Plus véloce que pas mal de croiseurs de série, il n'a pas à envier leur confort, tout en affirmant un sens pratique souvent oublié. ■

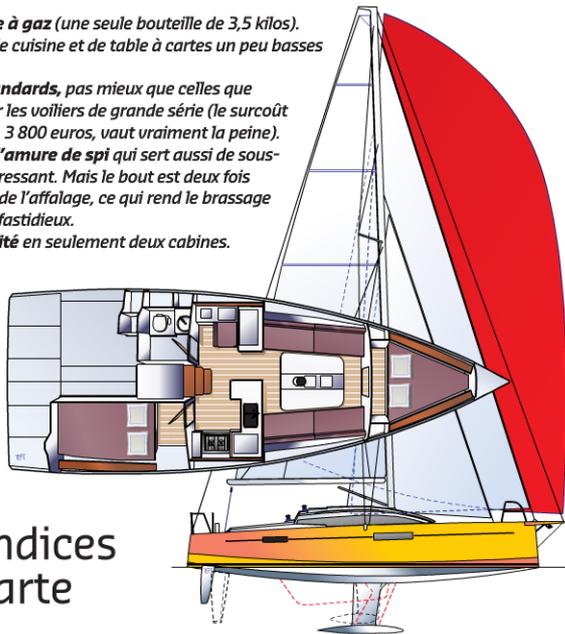
* La ligne de pont. La tonture dite inversée est marquée par un franc-bord plus élevé au milieu qu'aux extrémités.

CE QUI NOUS A SÉDUITS

- La vision sur l'extérieur, la luminosité, la sensation d'espace.
- L'aménagement de la soute (la bannette cadre permet de stocker du matériel en hauteur, sans condamner les équipets de fond de coque).
- Les coffres extérieurs.
- Le système de delphinrière avec sous-barbe et ancre à poste (grande baille à mouillage).
- Le centrage des poids.
- L'espace sous les planchers.
- La possibilité de doubler facilement la capacité des batteries.
- L'accès à tous les systèmes dans la soute.
- La présence de deux pompes de cale avec longs tuyaux pour être amenés dans n'importe quel compartiment du bateau.
- La qualité du câblage et du repérage dans le tableau électrique.
- Le siège et la position à la table à cartes.
- L'aération latérale et arrière de la cabine et de la soute.
- L'espace et les rangements dans la cabine avant, la taille du lit (1,90 x 2,10 mètres !).
- L'agencement de la cuisine.

CE QUI SEMBLE MAL CONÇU OU QUI NOUS A MANQUÉ

- La cloison arrière au niveau de la jaumière n'est pas étanche (vu l'exposition du ou des safrans), ce serait une vraie sécurité dans un programme voyage.
- L'absence de cale-pied central en attendant la table de cockpit qui sera un équipement presque obligatoire.
- Les poulies de pied de mât bas de gamme.
- La hauteur sous barrots limitée dans la cabine avant et à l'entrée de la soute.
- Rien de prévu dans le cabinet de toilette pour accrocher les cirés.
- Les relais de puissance du guindeau placé sous les planchers du carré sont exposés à l'humidité.
- Le petit coffre à gaz (une seule bouteille de 3,5 kilos).
- Les fargues de cuisine et de table à cartes un peu basses et peintes.
- Les voiles standards, pas mieux que celles que l'on trouve sur les voiliers de grande série (le surcoût de l'Hydranet, 3 800 euros, vaut vraiment la peine).
- Le système d'amure de spi qui sert aussi de sous-barbe est intéressant. Mais le bout est deux fois plus long lors de l'affalage, ce qui rend le brassage de la bordure fastidieux.
- La disponibilité en seulement deux cabines.



Appendices à la carte

Jusqu'ici, les RM étaient disponibles en trois versions d'appendices (biquille monosfran comme ici, ou monoquille bisafan mais aussi biquille-bisafan à la demande). Le chantier vient d'ajouter une quatrième déclinaison dans l'air du temps avec une quille relevable par hydraulique. Dans cette configuration, le tirant d'eau haut n'est que d'1,15 mètre et le gain de poids non négligeable par allongement de l'appendice (214 kilos). Mais la complexité du système, son surcoût (16 800 euros), sans compter l'espace rogné dans le bloc cuisine (deux tiroirs du meuble central) ont semblé-t-il freiné la clientèle. Sur les quinze RM 1070 vendus, selon le chantier, deux seulement ont été pris en quille relevable. A noter aussi que le client a le choix entre la double barre à roue et la barre franche. Vu l'emplacement très avancé du carré de barre, l'espace que prendra son débatement dans le cockpit et le fort allongement du safran, ce n'est sans doute pas le choix le plus judicieux.

Les chiffres de Voiles et Voiliers

	RM 1070	ELAN E4	POGO 36
Longueur coque	10,69 m	10,60 m	10,86 m
Longueur flottaison	10,50 m	10,10 m	10,70 m
Largeur	4,00 m	3,50 m	4,00 m
Tirant d'eau	1,68 ou 1,95 m ou 1,15-2,92 m	2,15 ou 2,35 m	1,10-2,93 m ou 2,10 m
Voilure au près	75 m ²	74 m ²	74 m ²
Déplacement léger	4,9 t	5,35 t	3,6 t
Matériau	CP-époxy	sand. polyester	sand. Vinylester
Lancement	2015	2014	2016
Catégorie CE	A	A	A
Architecte	M. Lombard	R. Humphreys	Finot-Conq
Chantier	Fora Marine	Elan Yachts	Structures
Prix ttc	186 000 €	133 000 €	nc

(livré en France)

Conception : Fora Marine, Les Quatre Chevaliers, 17180 Périgny.
Tél. 05.46.44.73.00. www.rm-yachts.com

PRIX : CELUI D'UN 12 MÈTRES DE GRANDE SÉRIE

PRIX VERSION DE BASE : 186 000 €

BATEAU ESSAYÉ 223 587 €

PRINCIPALES OPTIONS

Stratification extérieure de la coque Kevlar :	5 861 €
Enrouleur de trinquette :	904 €
Mât carbone Z-Spars :	17 458 €

RANGEMENTS : CARTON PLEIN !

MOYENNE POUR CE TYPE DE BATEAU : 5 500 L

VOLUME TOTAL DE RANGEMENT : 8 372 L

COCKPIT ET BAILLE : 1 938 L
CABINE ARRIÈRE : 621 L
CUISINE : 1 297 L
WC : 88 L
TABLE À CARTES : 242 L
CARRÉ : 1 550 L
CABINE AVANT : 1 335 L
SOUTE ARRIÈRE : 1 301 L

Ce n'est pas que «l'effet soute». Le RM 1070 ne joue pas à l'économie dans ce domaine. Chaque cabine est bien pourvue en équipets et penderies. La cuisine est un morceau de choix et, malgré la carène tendue, il reste beaucoup de place sous les planchers pour stocker l'avitaillement. Seul le coffre à gaz paraît petit si l'on veut pouvoir stocker une bouteille d'avance.

NOS 2 VITESSES CIBLES

GV + GÉNOIS, 50° DU VENT RÉEL, 12 NŒUDS RÉELS = 6,8 nœuds.

GV + SPI, 140° DU VENT, 14 NŒUDS RÉELS = 9 nœuds.

En l'absence totale d'électronique embarquée, nous nous sommes référés au GPS portable. Les valeurs de vent et d'angle sont indicatives.

CONCLUSION : UN STANDARD DE LA CROISIÈRE

Croiseurs rugueux au look de Land Rover à leurs débuts, les RM ont su intelligemment intégrer les standards du marché pour élargir leur clientèle, plaire aux dames, sans pour autant se banaliser ! Le RM 1070 est à cette image, modèle intermédiaire entre les fougueux Pogo et les croiseurs de série ampoulés. Son prix est plus proche des premiers que des seconds, mais c'est le reflet d'un voilier au volume important et bien utilisé - servi par des performances et un comportement attrayant. Avec tirant d'eau à la carte et échouage en plus.

