



MV2L

France

Prix version de base 99 400 € (652 021 F)

Longueur coque 9,77 m

Vive le contreplaqué !

Les lignes fluides et modernes dessinées par Marc Lombard font presque oublier le triple bouchain imposé par le contreplaqué.

TEXTE ET PHOTOS
RÉMI TRISTAN

Qu'il est loin le premier RM aux lignes anguleuses et provocantes, qui ont pourtant créé un réel engouement pour ces croiseurs rustiques et polyvalents. S'il reste proposé en version biquille pour échouer facilement, ou quillard avec un tirant d'eau à peine plus profond pour les fous de louvoyage, le RM 980 a de nombreux autres

atouts: un plan de pont très réussi, un accastillage simple et efficace, un rouf en sifflet bien dessiné et, ce qui ne gêne rien, des performances flatteuses pour un croiseur. Le cockpit utilise au mieux les formes arrière très larges, avec deux parties bien distinctes, séparées par la barre d'écoute vissée sur le plancher du cockpit pour ne pas entraver la circulation. A l'avant, une dis-

position classique avec banquettes et hautes hiloires, et en arrière un espace élargi pour le barreur et plusieurs équipiers. L'intérieur est tout aussi accueillant avec des emménagements assez classiques et très marins, et un aspect résolument moderne où le bois verni n'apparaît plus que comme élément décoratif pour rehausser les coussins clairs et les cloisons et meubles laqués blancs.



Le rouf en sifflet donne une silhouette très actuelle au RM 980.

En sacrifiant une hypothétique troisième cabine, Marc Lombard a pu positionner cabinet de toilette, cuisine et table à cartes, tous bien dimensionnés, au pied de la descente, le meilleur emplacement. Equipé d'un moteur de 30 ch, préféré au 20 ch standard par son propriétaire, notre RM d'essai était parfaitement armé pour croiser confortablement vers son port d'attache breton. ■



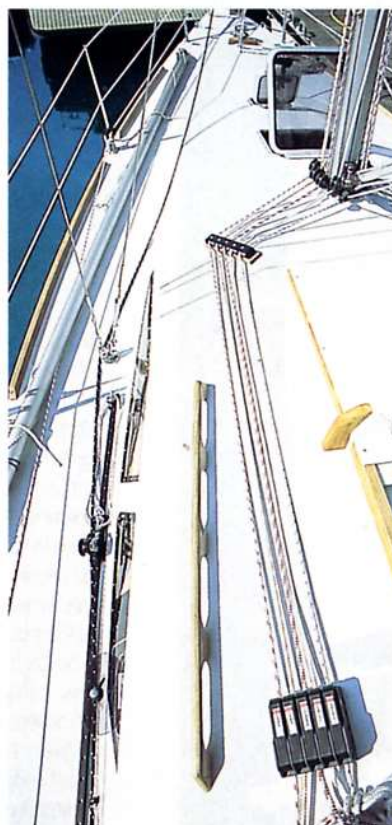
La largeur de la partie arrière du cockpit permet au barreur de s'asseoir bien à l'extérieur.

Navigation

Vivant par petit temps

Pratiquement pas de différence à la barre avec un croiseur à un seul safran, sauf au moteur où il faut s'habituer à l'absence de coup de fouet.

Le plan de pont est remarquable avec une circulation facile, de la plage avant bien plane au cockpit de grande taille grâce aux passavants très dégagés entre les galhaubans sur la coque et les bas-haubans et rails de génois rentrés le long du rouf. L'accastillage de bonne qualité complète ce plan de pont aussi bien adapté à la manœuvre en croisière qu'au farniente au port, notamment grâce au passage complètement dégagé entre les deux barres pour former une plate-forme de baignade exceptionnelle. Outre l'échouage facile sur ses deux quilles, le biquille donne d'excellentes performances au près malgré le tirant d'eau réduit, comme nous l'avons vérifié. Un troisième point d'appui est toutefois indispensable pour échouer, et comme il est impensable de s'appuyer sur les fins safrans suspendus,



Piano bien distribué, mains courantes, passavants dégagés grâce aux bas haubans le long du rouf et aux galhaubans à l'extérieur, rien ne manque sur le pont comme dans le cockpit du RM 980.

identiques à ceux du nouveau Figaro, du même architecte, une robuste béquille en alliage léger se fixe sur le tableau arrière. En navigation, elle se range dans la soute aménagée à l'arrière bâbord.

Au près

★★★★☆

L'équilibre sous voiles se révèle excellent dans le vent médium de notre essai, qui varie de 10 à 12 nœuds réels. Dans ces conditions idéales, le RM 980 monte facilement au près une fois trouvé le bon réglage du chariot de génois. La version essayée est équipée de la voile entièrement lattée à fort rond de chute et de rails de génois réglables par bout (en option). Les chevaux sont bien là avec une vitesse au près de 5,8 à 6 nœuds. Le pataras central a cédé la place à deux pataras sur palans fixés aux angles du tableau arrière pour laisser passer le →

Spécial essai

J'ai barré le RM 980

→ rond de chute de la grand-voile. Sans être vraiment difficile, le virement de bord demande un peu de préparation: il faut d'une part aider le génois à passer en avant de l'étai fixe de trinquette, d'autre part choquer le pataras au vent et reprendre celui sous le vent pour le passage du rond de chute. Une complication de manœuvre qui disparaît dès que le premier ris est pris, les pataras pouvant alors rester tous les deux bloqués. Les basses bassets peuvent rester au pied de mât, elles ne deviennent utiles qu'une fois le génois définitivement roulé pour naviguer sous trinquette, au-dessus de 20 nœuds. Une possibilité intéressante pour naviguer longtemps au près dans la brise tout en épargnant son génois. La posi-

tion assise au vent du barreur est excellente, et la demi-raquette en inox assure un contrôle précis qui fait d'autant plus oublier la présence des deux safrans que la tringlerie qui relie les deux secteurs de barre est, comme le pilote, cachée dans le grand coffre arrière.

Au portant

★★★★☆

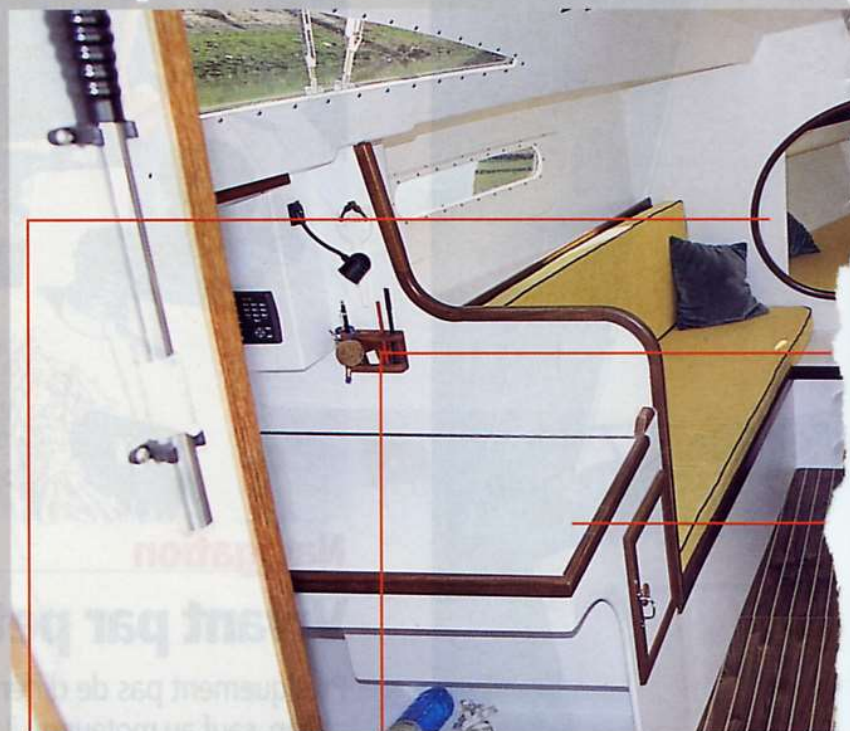
Le spi asymétrique, amuré sur le bout-dehors fixe, aurait été très utile pour utiliser tout le potentiel de cette jolie carène au portant. En son absence, le RM 980 s'est montré très docile sous génois, avec une vitesse qui ne dépassait pas 7 nœuds dans un vent trop léger pour cette voilure.

Bilan navigation

★★★★☆

A l'intérieur

Tout pour vivre à six



LA COUCHETTE DOUBLE AVANT est isolée du carré par deux portes coulissantes, pour plus d'intimité.

LA BANQUETTE EN TRAVERS devant la table sert de siège ou de marche pour accéder au lit breton.

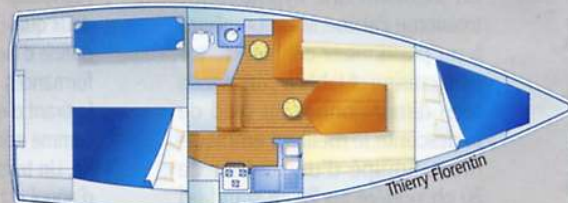
Rien ne manque dans ces emménagements sans originalité, mais parfaitement marins avec un lit breton en avant du carré symétrique. La table à cartes de belle taille, le cabinet de toilette fonctionnel et la cuisine en L bien équipée sont idéalement placés au pied de la descente. Malgré sa largeur, l'arrière n'accueille qu'une seule belle cabine, libérant l'espace pour une grande soute, accessible de l'intérieur par le cabinet de toilette, et pour un coffre pour le second mouillage, les amarres et pare-battage à l'arrière du plancher de cockpit, entre les deux barres. La cuisine a fait l'objet d'une attention particulière: grand évier double en inox, réchaud à cardan avec four, tiroir à couverts et astucieux retour pour se caler

à la gîte, sans oublier de nombreux rangements. La décoration moderne et très claire associe les nombreuses surfaces et portes laquées en blanc à un peu d'acajou verni pour les moulures et la table du carré. La table à cartes est suffisamment profonde pour ranger les cartes et l'emplacement de l'électronique largement prévu. Les hublots, nombreux sur le rouf comme sur la coque, éclairent parfaitement cet inté-

rieur très clair. Seul reproche: la plupart sont fixes, au détriment de la ventilation. Le carré, suffisant pour bien accueillir six personnes, s'organise autour de la table à deux abatants solidement fixée sur l'épontille en acajou verni. Les deux larges banquettes se transforment en deux couchettes de mer, faciles à équiper de toiles antiroulis.

Bilan intérieur

★★★★☆



UNE BANNETTE SUPPLÉMENTAIRE peut être installée, en option, dans la soute arrière bâbord, portant le couchage à sept.



Une fois calé sur son bouchain, le RM 980 offre une bonne raideur à la voile.

L'aménagement limité à deux cabines doubles a permis de bien dimensionner les éléments sans sacrifier le rangement.

UN PLAN DE VOILURE

bien équilibré. Seul regret, l'étai de trinquette gêne le passage du foc aux virements de bord.



RM 980

Fiche technique

Architecte	Marc Lombard
Constructeur	MV2L
Longueur coque	9,77 m
Flottaison	9,08 m
Maître bau	3,50 m
Tirant d'eau biquille/quillard	1,56/2 m
Poids	3500 kg
Grand-voile/génois	29,50/28 m ²
Trinquette/spi	13/75 m ²
Prix de base	98400 €
	avec diesel 19 ch Volvo

MV2L, chemin du Gué, 17290 Aigrefeuille.
Tél.: 0546353171. mv2l@wanadoo.fr

Conclusion

Confort au port comme en mer et bon potentiel de vitesse pour ce croiseur polyvalent parfaitement adapté à un équipage familial limité à six. Selon son programme, on choisira entre une grand-voile à fort rond de chute, plus performante, mais plus contraignante pour les manœuvres, et une voile normale, ou encore entre la quille classique et le biquille qui permet, en Atlantique et en Manche, de visiter de nombreux havres d'échouage souvent charmants et peu fréquentés.

Bien vu

- La soute arrière accessible du cabinet de toilette.
- Le très grand cockpit qui accueille tout l'équipage.

Mal vu

- Les pataras à régler à chaque virement avec la grand-voile entièrement lattée.

Notre avis ★★★★★☆

LA TABLE À CARTES
s'intègre dans un vrai coin navigation bien séparé du carré.



LA CUISINE EN L, avec son évier à deux bacs, se termine par un retour de paillasse pour se caler à la gîte.



A L'ARRIÈRE, sur bâbord, le cabinet de toilette au pied de la descente donne accès à la grande soute. Sur tribord, la cabine double est éclairée par deux hublots ouvrants, l'un sur la coque, l'autre sur le tableau arrière.

