



## Patrouillenboot Rodman 1170

# Kommt der Schutzmann um die Ecke

Von Claus Reissig



Hier kommen die blauen Jungs: Der Rodman 1170 sieht man ihre Abstammung an

09. Juli 2009 Segler und Motorbootfahrer verstehen sich nicht immer gut. Das liegt an den zum Teil ganz unterschiedlichen Vorlieben und Lebensweisen zu Wasser. Der Segler liebt das Rustikale, Funktionelle, von dem er sicher ist, dass es auch bei Windstärke 9 noch funktioniert. Viele Motorbootfahrer hingegen sind eher dem extrovertierten, verspielten Stil zugeneigt und Booten, die aussehen wie Raketen auf dem Weg in die Umlaufbahn. Zumindest dann, wenn sie über ein großes Geschwindigkeitspotential verfügen.

So etwas polarisiert. Ein Polizeiboot dagegen muss ganz anders aussehen und beschaffen sein, soll außer Autorität auch noch Vertrauenswürdigkeit ausstrahlen. Somit ist die Umwidmung einer aggressiv gestalteten Yacht zur Ganovenjagd schwierig. Umgekehrt funktioniert das eher - wie im Fall der Rodman 1170.

### Stabile Konstruktion, unauffälliges Äußeres mit klaren Linien

Drehzahl	Geschwindigkeit		Verbrauch Liter		Reichweite Seemeilen
	kn	in Stunde	in Seemeile	Seemeilen	
1000	5,6	6,4	1,14	702	
1400	7,8	11,6	1,49	537	
1600	8,3	19,2	2,31	346	
2000	10,2	38,2	3,75	213	
2200	12,4	47,4	3,82	211	
2600	20,5	57	2,78	288	
3000	25,0	67,6	2,70	297	
3200	27,6	84,0	3,00	267	
3500	31,0	104,0	3,35	239	

Die hat im Grunde alles, was man sich als Techniker oder als Amtsträger wünschen kann: stabile Konstruktion, unauffälliges Äußeres mit klaren Linien, Profillook und einen Rumpf, der leicht ins Gleiten zu bringen ist. Ein ideales Motorboot also für kleine Touren bei einigermaßen gemäßigtem Treibstoffverbrauch (obwohl die durchfließenden Mengen absolut natürlich immer noch groß sind). Auf unnötige Extras wird weitgehend verzichtet, kein Wunder, wurde die Rodman doch als Polizeifahrzeug geboren. Damit hat sie alle Anlagen eines fahraktiven Schiffs und eignet sich nur bedingt als Wochenendhaus. Der Ordnungshüter im Dienst muss mal schnell von hier nach da, wird nicht dafür bezahlt, im Hafen zu liegen und den Sonnenuntergang zu genießen.

Allem voran: Es macht Spaß, die elf Meter lange Rodman zu fahren, und das nicht nur wegen

der kräftigen Maschinen und der möglichen Geschwindigkeit, sondern auch wegen der durchaus zu spürenden Anerkennung, wenn man in der Marina anlegt. Mit dem offenen Heck erinnert die 1170 an ein Arbeitsschiff (was sie ja eigentlich auch ist). Steil stehende Fenster und ein praktischer Aufbau, um den man auch bei Seegang sicher herumgehen kann, sowie eine martialisch offen auf dem Vordeck stehende Ankerwinde runden das Bild ab, das auch gut zur Serie "Küstenwache" passen würde. Der optionale blaue Streifen auf der Seite verstärkt den Eindruck eines Wachboots zusätzlich.

### **Neben der Tür zum Salon eine kleine Pantry**

Zum Thema

- [Rasante Motorboote: Mit Schlauch fetzt's auch](#)
- [„Dagmar Aaen“: Das Schiff der weiten Wege](#)
- [Norman Foster: Die geteilte Yacht ist eine günstigere Yacht](#)

Anstelle des Waffenschanks findet sich in der Zivilversion neben der Tür zum Salon eine kleine Pantry. Wie überall auf dem Boot ist auch dort nicht der Anspruch zu erkennen, besonders viel Stauraum zur Verfügung zu stellen. Hohe Schränke verbieten sich wegen der umlaufenden Verglasung, die Schutzmannern in ihren stoßgedämpften und gefederten Isri-Sitzen die nötige Rundumsicht bei Patrouillenfahrten verschafft. Beim Testboot waren sie durch ein U-Sofa und einen etwas knapp geschnittenen Fahrerplatz ersetzt. Unter der Windschutzscheibe aus Sicherheitsglas (für Behörden auch schusssicher) spannt sich eine weite, helle Fläche aus Kunststoff, dem Material, das das Ambiente des ganzen Fahrzeugs bestimmt.

Die untere Ebene mit zwei Kabinen ist für vier Personen ausgelegt, zwei weitere Gäste können es sich auf dem zum Bett umbaubaren Salonsofa gemütlich machen. Dann ist die Rodman - zumindest bei nassem, kaltem Wetter - jedoch überbelegt. Besser reist es sich zu viert, wobei zwei der Passagiere, die nicht zu anspruchsvoll sein sollten, sich in der mit Stockbetten ausgerüsteten Kammer an Steuerbord einzurichten haben. Auch hier mangelt es an Stauraum, die Polizei nutzt diesen Raum in erster Linie zum Ausruhen oder (mit verstärkter Tür) zum Wegschließen dingfest gemachter Übeltäter. Die wenigen Holzoberflächen der Einrichtung sind zwar makellos bei ordentlicher Verarbeitung. Das immer wieder zu vernehmende Knarren - vor allem bei den Kojen - zwischen Holz und Glasfaserkunststoff zeugt davon, dass derlei im Behördeneinsatz untergeordnete Bedeutung hat.

### **Zwei frei drehende Antriebsgondeln unter dem Rumpf**

Die beiden Volvo-Penta-Vierzylinder mit zusammen 382 kW (520 PS) waren bei unserem Testschiff praktischerweise mit dem patentierten IPS-Antriebssystem kombiniert. Zwei frei drehende Antriebsgondeln unter dem Rumpf mit vorne ziehenden, statt hinten schiebenden Propellern optimieren zum einen die Antriebsleistung des nicht ganz leichten Schiffs und vereinfachen andererseits dank ihrer elektronischen Steuerung mittels Joystick das Anlegen. So kann man das Boot - nach ein bisschen Eingewöhnung - zielsicher in jede Richtung und auch auch gegen den Wind durch den Hafen manövrieren. Das ist eigentlich routinierten Skippern vorbehalten, die genau wissen, wie es geht. IPS allerdings erspart auch Greenhorns die Peinlichkeit eines missglückten Anlegemanövers. Von der seriös auftretenden Rodman erwartet man einfach, dass sie sich vollendet und ohne hilflos mit Leinen winkenden Vorschiffsleute an die Pier legt, vielleicht auch eine Crew, deren Kleidung mehr nach maritimer Uniform als nach Schlabberlook aussieht.



Auch im Innern dominiert der Stil der Zweckmäßigkeit. Das muss für eine Privatyacht aber kein Nachteil sein

Die sparsame Inneneinrichtung hilft Gewicht zu sparen, allerdings ist die knapp zehn Tonnen verdrängende Rodman 1170 wegen ihrer massiven Bauweise - durchgehend einlamierte Wrangen und Stringer, Verzicht auf Sandwichlaminat im Überwasserbereich - kein Leichtgewicht. Für den Polizeieinsatz wird zudem ein schussicheres Gelege eingearbeitet. Das Leistungsgewicht liegt im Bereich eines Halbgleiters. Die 520 PS und die Volvo-Duoprops ziehen die Yacht jedoch mühelos aus dem Wasser. Wenn es trotz erheblichen Wellengangs bei Vollgas mit 31 Knoten (57 km/h) gegenan geht, muss wohl mancher Verbrecher aufstecken, der die Rodman für behäbiger gehalten hätte. Mit ein wenig Rückenwind rennt das Boot sogar 35 Knoten. Dann muss die Besatzung jedoch alle 239 Seemeilen an die Zapfsäule, bei langsamerer Gleitfahrt (24 Knoten) werden 300 Meilen draus, ehe 800 Liter Diesel nachgefüllt werden müssen - ein Schlag für öffentliche wie private Haushalte, aber wenig im Vergleich zu manchem verschwenderisch mit Treibstoff umgehenden Sportboot. Im gemütlichen Patrouillen- oder Badedienst in Verdrängerfahrt können die Etats zusätzlich geschont werden.

Für den Behördendienst wird die 1170 ohne die Flybridge geliefert, Freizeitpiloten dagegen wird der exponierte Sitzplatz im Fahrtwind auf dem Dach geboten, der einen ausgezeichneten Rundumblick gewährt. Die Frage, ob sich das Behördenschiff als private Yacht eignet, kann man mit einem klaren Ja beantworten. Zumindest für Bootsleute, die Gefallen am Funktionellen, Zeitlosen, Ernsthaften finden. Zeitweilige Verwechslung mit einem Polizeiboot inklusive.

Länge 11,50 m; Rumpflänge 10,69 m; Breite 3,84 m; Tiefgang 1,12 m; Verdrängung 9540 kg; Frischwassertank 200 l; Dieseltank 800 l; Maschinen 2 × Volvo Penta D4-260 mit IPS-350-Antrieben.

Bauweise: Rumpf aus massivem glasfaserverstärktem Kunststoff, laminiertes Wrangen- und Stringengerüst, Rumpf-Deck-Verbindung geklebt und gebolzt. CE-Kategorie B (10 Personen/ungeschützte Gewässer bis 8 Beaufort)

Grundpreis: ab 336.982 Euro (Testschiff); Serienausstattung hier unter anderem: Doppelmotorisierung mit IPS-Antrieben und Duoprops, Feuerlöschanlage für Maschinenraum, Warmwasseranlage, Landanschluss mit Ladegerät, elektrische Ankerwinde 1000 W, 12 Volt Mikrowelle, elektrischer Kühlschrank, Sonnenliegepolster, Joystick für IPS-Antrieb, Antifouling/Epoxydprimer, Kartenplotter, UKW-Seefunk mit DSC, Warmwasserheizung.

Werft: Rodman Polyships (ES), Polígono Industrial La Borna, 36956 Meira-Moaña (Pontevedra), Spanien, Telefon 00 34/ 9 86 81 18 16; [www.rodman.es](http://www.rodman.es). In Deutschland: [www.blue-yachting.de](http://www.blue-yachting.de)