



Die 12,65 m lange Rodman R1250 besitzt eine sehr markante Silhouette. Besonders auffällig ist die geschwungene Bordkante



Blue-Yachting-Inhaber Ulrich Schürg fungiert als Rodman-Alleinimporteur

Puristischer Typ

Rodman R1250

Das puristische Design der im Herbst 2005 präsentierten Rodman R1250 erinnert an die eigenständige Linienführung der amerikanischen Bertram-Yachten. Wir erprobten den wuchtigen Walkarounder auf der Nordsee vor Bremerhaven.

Text und Fotos: Peter Marienfeld

Anno 1974 von Manuel Rodriguez gegründet, gehört Rodman Polyships zu den fortschrittlichsten und technisch leistungsfähigsten Boots- und Yachtbaubetrieben Spaniens. Da die Fertigung gleichermaßen auf die Werkstoffe GFK, Stahl und Aluminium ausgerichtet ist, sieht sich die mehr als 500 Mitarbeiter zählende Werft in der Lage, Wasserfahrzeuge unterschiedlichster Prägung zu entwickeln. Einer der Hauptabnehmer des in Vigo angesiedelten Renommierunternehmens ist die spanische Marine. Hochseetaugliche

Fischtrawler oder speziell ausgerüstete Expeditionsschiffe ergänzen das Rodman-Repertoire auf dem kommerziellen Sektor. Für die private Klientel werden zwei attraktive Produktlinien angeboten, nämlich luxuriöse Flybridgekreuzer und die immer beliebter werdenden Sport-Modelle der sogenannten R-Serie, in die sich die von uns gefahrene R1250 eingruppiert.

Sauberes Finish

Inklusive Hecksteg imposante 12,65 m lang und 4,21 m breit, bringt die vom bremerischen Rodman-Generalimporteur



Das mit akkurat eingepassten Kirschholzmöbeln eingerichtete, 1,96 m hohe Ruderhaus bietet reichlich Bewegungsfreiheit



Volvo-Power im Doppelpack: Die D6-370-Diesels leisten 544 kW



Die Flybridge-Ebene wird über eine megastabile Leiter betreten

teur Blue Yachting bereitgestellte Testkandidatin etwa 11 300 kg auf die Waage. Alle einsehbaren Innenflächen des aufwändig versteiften Bootskörpers sind mit hellgrauem Topcoat versiegelt, während sich die schneeweiße Außenhaut auch an den rundlichen Übergängen blitzsauber ausgeformt zeigt. Einen ausgezeichneten Eindruck hinterlassen die stählernen Beschläge, die, rüttelfest verschraubt, genau dort zu finden, wo man sie in der Praxis als sinnvoll erachtet. Das kräftig aufgekimmte Unterwasserschiff mit scharf konturierten Stringerleisten garantiert ein exzellentes Rauwasserhandling, auf das wir später natürlich noch zu sprechen kommen.

Aufteilung

Das Deckshaus mit 196 cm lichter Höhe wurde betont zweckmäßig eingerichtet, die rechteckige Dinette nimmt die Backbordseite des luftigen Salons ein. Ebenfalls an Backbord befindet sich der übersichtlich inszenierte Steuerstand mit hydraulischer Lenkung und einer bequem gepolsterten Ruderbank. Die abgewinkelte Küchenzeile mit zweiflammigem Gasherd, 111-Liter-Kühlschrank, Nirostaspüle und Mikrowelle wurde auf der vertieften Wohnebene positioniert, und zwar unmittelbar neben dem dreistufigen Niedergang. Nach vorn

grenzt die 187 cm hohe Sanitärzelle mit abgeteilter Duschnische an. Das schnörkellos möblierte Eignerzimmer im Vorschiff beherbergt ein 195 x 195 cm großes, komfortabel gefedertes Doppelbett, zusätzlich gibt es jede Menge Stauraummöglichkeiten für die Bordgarderobe und loses Equipment. Nicht ganz so gemütlich nächtigen die Bewohner der Mittelkabine. Obwohl beide Einzelkojen auch hier mit 190 x 70 cm Liegefläche stattlich bemessen sind, sehen wir die „Wohnidylle“ durch das Vorhandensein eines riesigen, per Spiegel front getarnten Kabelschranke beeinträchtigt. Lobend anzumerken ist allerdings, dass die farblich markierten elektrischen Schaltkreise mit großer Sorgfalt verlegt wurden. Zurück im Cockpit, werfen wir nun einen Blick auf die einfach gehaltene Flybridge, die über eine sehr stabile Treppe zu begehen ist. Neben dem skai-bezogenen Open-air-Skipperstuhl wäre ein zweiter Sitz wünschenswert, zumal die üppigen Platzverhältnisse diese auch unter optischem Aspekt angebrachte Zutat ohne weiteres zugelassen hätten. Schon im Standardumfang inbegriffen sind dagegen die vorderen Bankreihen, die bei entsprechender Witterung als Sonnenliegen genutzt werden können.

R1250 in Fahrt

Für die R1250 stehen vier moderne Triebwerksalternativen von Yanmar und Volvo Penta zur Wahl – das Leistungsspektrum der aufgeladenen Diesellaggregate, die nur im Doppelpack erhältlich sind, reicht von 2 x 272 bis 2 x 324 kW. Zudem kann sich der Kunde zwischen konventionellen Wellenanlagen und Volvos topaktuellem Inboard Performance System (IPS) entscheiden. Unterhalb der von einer 70 cm hohen Schanz flankierten Achterpfeiler sind sechs zylindrische Volvo-Kraftpakete vom Typ D6-370 EVC installiert, die jeweils 272 kW (370 PS) an die Propeller schicken. Ausgestattet mit elektronischem Motormanagement und spritsparender Common-Rail-Einspritzung, bewirken die bissig antretenden Vierventiler eine zügige Beschleunigung. Mit synchronen 700 Touren liegen bereits 4,4 Knoten an, kanalfahrttaugliche 6,9 nautische Meilen pro Stunde werden bei 1000 min⁻¹ realisiert. Nach dem raschen Übergang in die Gleitphase stehen bei 2500 Umdrehungen 17,5 Knoten auf dem Log, die 25-Knoten-Marke kassieren wir knapp oberhalb von 3000 min⁻¹. Unter Volllast werden beachtliche 30,2 Knoten gestoppt, die auch im kabbeligen Nordseewasser souverän auszufahren sind. Durch den imaginären Slalomkurs wedelt die Rodman selbst unter heftigem Seitenwind einfluss fast krängungsneutral, der Wendekreis in forcierter Gangart beträgt ungefähr 3,5 Schiffslängen. In der Disziplin „Fahren“ können wir unserem Probanden also eine vorzügliche Note ausstellen. Schwerlich nachzuvollziehen ist es jedoch, dass der in diesem Segment eigentlich erwartete Bugstrahler separat berechnet wird und mit stolzen 8800 € zu Buche schlägt.

Fazit

Die nach CE-Kategorie B zertifizierte R1250 ist stilistisch gelungen und auch sonst ein interessantes Boot. Als sehr überzeugend beurteilen wir die Praxisqualitäten des durchdacht aufgeteilten Offshore-Cruisers, wobei das vorbildlich sichere



Rodman R1250 von achtern mit kantiger Heckpartie



Saubere Leinenführung durch innenliegende Klampen



Blick in den WC-Raum mit angegliederter Duschzelle



Die sechssitzige Open-air-Etage wurde optisch sehr einfach gehalten

Laufverhalten sowie die uneingeschränkte Rauwassertauglichkeit besondere Anerkennung verdienen. Wenngleich diverse aus unserer Sicht keineswegs überflüssige Zubehörteile als Extraaccessoires aufgelistet sind, wird die Rodman zu einem vergleichsweise günstigen Einstandspreis offeriert. Mit den harmonisch abgestimmten, ebenso kultivierten wie druckvoll zur Sache gehenden D6-370-EVC-Basismaschinen und den im Testschiff verbauten Wellenantrieben kostet die spanische Kunststoffyacht glatte 327 000 € – potentielle Kunden, die mit identischer Motorenpower von den zahlreichen Vorteilen der innovativen IPS-Technik profitieren möchten, werden bei einer Auslieferung ab dem deutschen Importlager Bremen beziehungsweise ab dem Blue-Yachting-Verkaufsstützpunkt in Bremerhaven mit mindestens 352 000 € zur Kasse gebeten.

Technische Daten

Länge ü.A.: 12,65 m

Breite: 4,21 m

Tiefgang: 0,82 m

Gewicht: 11300 kg

CE-Kategorie: B

Zulässige Personenzahl: 12

Kojenzahl: 4 (+2)

Brennstofftank: 1255 l

Wassertank: 400 l

Septiktank (opt.): 106 l

Baumaterial: GFK

Motorisierung: 2 x Einbaudiesel, wahlweise mit Wellen- oder IPS-Antrieb, Leistung bis 2 x 324 kW

Grundpreis: ab 327 000 mit Basis-motorisierung 2 x Volvo Penta D6-370 EVC, Leistung 2 x 272 kW

Motoren im Testboot:

2 x Volvo D6-370 EVC, Turbodiesel mit Common-Rail-Einspritzung, zwei oben liegenden Nockenwellen und Vierventiltechnik, Leistung 2 x 272 kW (2 x 370 PS), Zylinderzahl: 6 in Reihe, Hubraum: 5500 cm³, Nenn Drehzahl: 3500 min⁻¹

Standard-Ausstattung (auszugsweise)

Hydraulische Lenkung, Druckwassersystem, Kompass, automatisches Feuerlöschsystem, internationale Navigationsbeleuchtung, 2. Steuerstand, elektrische Ankerwinde, Innenausbau in Kirschholz

Lieferbare Extras (auszugsweise)

Bugstrahlruder, Lederpolster im Salon, Septiktank, Generator, Badeplattform, Klimaanlage, blauer Rumpf, Teakbelag im Cockpit, Scheibenwaschanlage, Sonnenliegen fürs Vordeck, Suchscheinwerfer, Antifoulinganstrich (Preise auf Anfrage)

Schall- und Fahrtmessung

(Leerlauf) 700 min ⁻¹	60 dB(A)	0 kn
700 min ⁻¹	63 dB(A)	4,4 kn
1000 min ⁻¹	67 dB(A)	6,9 kn
1500 min ⁻¹	70 dB(A)	9,2 kn
2000 min ⁻¹	72 dB(A)	13,6 kn
2500 min ⁻¹	75 dB(A)	17,5 kn
3000 min ⁻¹	79 dB(A)	24,7 kn
(Vollast) 3500 min ⁻¹	83 dB(A)	30,2 kn

Revier: Nordsee vor Bremerhaven, Crew: 2 Pers., Messung: GPS, Wasser: 12°C, Luft: 25°C, Wind: 3-4 Bft., Tanks: Diesel 750 l (60 %), Wasser 400 l (100 %)

Informationen und Werft

Blue Yachting, Ulrich Schürg, Am Lesumhafen 2 a, 28717 Bremen, Tel.: 04 21-63 98 75 4, www.blue-yachting.de

Rodman Polyships S.A.U., Pol. Ind. de la Borna s/n, E-36955 (Moana) Pontevedra, www.rodman.es



Unmittelbar neben dem Kabineneingang ist die winkelige Küchenzeile positioniert



Die Mittelkabine beherbergt zwei 190 cm lange Einzelkojen



Eigener Zimmer mit einem 195 x 195 cm messenden Doppelbett