

▶ Mit der „Paulina“ nach Lübeck

WasserSport

An Bord

- ▶ Rodman 41 IPS
- ▶ Gallart 18.50
- ▶ Bayliner 192
- ▶ Maxum 2600 SE

Interboot 2006



Aktuelles

- ▶ Neue Bavaria 30 Sport
- ▶ Schutz für den Z-Antrieb

GUTSCHEIN

Mit uns sparen Sie 2 € Seite 12



Foto: Otto Kasch



Offizielles Mitteilungsblatt
des SVNRW



Offizielles Mitteilungsblatt des
Deutschen Motoryachtverbandes e.V.



Rodman 41 IPS – Ehrlichkeit währt am längsten

Modellbezeichnungen untertreiben selten, als wir die Rodman 41 IPS im Hafen von Bremerhaven sehen, kommen Zweifel auf. „Sie ist mit 13,70 m eigentlich eine 45 Fuß Yacht“, erklärt uns der Bremer Yachthändler Uli Schürg von Blue Yachting, Importeur der spanischen Nobelwerft Rodman. Für Understatement liegen bei der Rodman 41 IPS allerdings keine Gründe vor. WasserSport Redakteur Marcus Schlichting und Fotograf Otto Kasch gingen für eine Probefahrt auf der Weser an Bord, der soliden Spanierin mit dem innovativen neuen Antrieb IPS.

Wer ist Rodman?

Rodman ist einer der Werften, die auf dem deutschen Markt lange ein Schattendasein führten. Nicht weil sie keiner haben wollte, sondern weil sie niemand den hiesigen Skippern schmackhaft machte. Seit gut einem Jahr ist Uli Schürg mit seinem Team von Blue Yachting aus Bremerhaven als Händler mit viel Elan und Herzblut dabei die spanische Werft an unseren Küsten bekannter zu machen. Ein ganzes Stück Arbeit nimmt ihm dabei das Produkt selbst ab. Rodman ist in Spanien so etwas wie ein königlicher Hoflieferant für alle aus Kunststoff gebauten Behördenfahrzeuge. Und es handelt sich dabei nicht um bullige Hafenmeisterbarkassen, sondern um schnelle Boote der Marine, Polizei und allen Behörden, die sich auf dem Wasser sicher und schneller als die Banditen bewegen wollen. Daraus entstand eine Menge Know-how, das die spanischen Bootsbauer in die Konstruktion ihrer Rodman Motoryachten einfließen lassen konnten. Gepaart mit solidem Handwerk

für Innenausbau und gutem Finish, baut Rodman heute Boote, die ohne viel Schnörkel auskommen und Eignern eine Motoryacht bieten, die sich vielleicht mit den Worten von Uli Schürg selbst am besten kurz aber treffend charakterisieren lassen: „Yachten von Rodman sind einfach ehrlich. Es ist alles an Bord was ein Eigner von einer modernen Motoryacht für das Leben auf See und im Hafen verlangt. Das Design ist ansprechend und angenehm, aber nicht übertrieben. Und das Preis-Leistungsverhältnis ist ebenfalls sehr ehrlich. Viel Schiff für einen eher, im Vergleich zur Konkurrenz, am unteren Ende der Skala angesiedelten Preis.“

IPS – Der Antrieb

Die Rodman 41 IPS ist ein typisches Beispiel für die Produkte aus dem Hause Rodman. Als einer der ersten Werften setzten

die Spanier die neuen IPS-Motoren von Volvo Penta ein. Das neue Antriebskonzept IPS mit nach vorn gerichteten Propellern, wurde seit seiner Einführung im Jahr 2005 mit Preisen und Auszeichnungen überhäuft, wie zum Beispiel dem „IPC Marine Award“. Die um bis zu 27 Grad nach Backbord und Steuerbord schwenkbaren Antriebseinheiten sollen Motoryachten um 15 Prozent schneller auf Topspeed bringen, der dann 20 Prozent über einem vergleichbaren Boot mit Wellenantrieb liegt und dazu noch bis zu 50 Prozent leiser. So jedenfalls die Versprechung des Herstellers.

Wir gehen an Bord der Rodman 41 IPS um das zu tun, weshalb wir extra zu Blue Yachting an die Weser gefahren sind, wir wollen endlich dieses Boot mit seinem neuen innovativen An-



trieb in der Praxis erleben. Nachdem starten der beiden Volvo D6 370 IPS 500, so die lange aber offizielle Bezeichnung, am Schaltpanel im unteren Führerstand gehen wir gleich auf die Flybridge, denn schließlich ist es einer der heißen Sommertage und wir wollen die Rodman von oben aus der Marina vorbei am alten Fischerhafen zu der großen Doppelschleuse bringen, um dort freies

Wasser auf der Weser zu erreichen. Dass unten bereits zweimal 370 PS brummeln, ist auf der Flybridge kaum zu hören. Eine Auspuffanlage im herkömmlichen Sinne gibt es bei IPS nicht. Die Abgase werden über die Antriebseinheiten auf kürzestem Wege vom Motor unter das Schiff gedrückt. Hier im Hafen kann man vielleicht als Fachmann bei stillem Wasser die Luftblasen ahnen, die mit den Abgasen nun unter dem Rumpf aufsteigen. Bei Fahrt dürfte aber dieselbe Abgasblase irgendwo erst 15 Meter hinter dem Heck auftauchen.

Sicher und schnell

Über das Electronic Vessel Control (EVC) holt sich Uli Schürg die Fahrerlaubnis zum Steuern der Rodman auf die Flybridge. Nur eine von vielen Funktionen, die das EVC als Multikontrollinstrument der Volvo Motoren liefert. Soviel zur Technik auf der Flybridge, die natürlich eins zu eins im inneren Fahrstand vorhanden ist.

Das Ablegen klappt trotz stark böigen Winden von der Seite problemlos. Die typischerweise etwas höhere Windangriffsfläche



Fahrdaten:

Motor	db im Salon	Geschwindigkeit
500	66	4,9 kn
1.000	69	5,5 kn
1.500	70	10,2 kn
2.000	70	14,1 kn
2.500	73	20,1 kn
3.000	75	26,3 kn
3.500	79	32 kn



von Flybridge-Yachten ist bei der Rodman nicht ganz so stark ausgeprägt. Das liegt zum einen an der doch recht flachen Silhouette und auch die satten 11 Tonnen im Wasser spielen in diesen Effekt mit hinein.

Vor der Schleuse haben wir einwenig Pause und nutzen sie für ein paar langsame Kreise und verschiedene Spiele an den Gashebeln. Backbord vor, Steuerbord zurück und um gekehrt, auf alle Befehle folgt die Rodman 41 IPS gehorsam. Eine echte Schokoladenseite zum Drehen auf dem Teller ist nicht zu erkennen, aber die immer wiederkommenden kleinen Böen trüben auch einwenig das Ergebnis. Nach der Schleuse und endlich auf der Weser können wir die Hebel auf den Tisch legen. Es wäre nun zu schön gewesen eine Rodman 41 mit konventionellen Antrieben neben sich zu haben, um einen echten Vergleich anstellen zu dürfen. So müssen wir uns auf unsere eigenen Messungen verlassen. Nach etwa 12 Sekunden erreichen wir bei etwa 1.500 U/min die 10 Knotengren-

ze, nach 23 Sekunden sind wir auf 20 Knoten und nach insgesamt 35 Sekunden sind wir auf 32 Knoten und die Motoren laufen auf vollen 3.500 Touren. Da die Motoren vor unserer Testfahrt erst sechs Stunden gelaufen haben wollen wir es auch nicht übertreiben und gehen auf 20 Knoten zurück. Eine angenehme Reisegeschwindigkeit und ideal um ein bisschen an der elektronischen Steuerung zu reißen. Aus dem Gleichgewicht lässt sich die Rodman 41 IPS damit nicht bringen. Die theoretischen 27 Grad, die die IPS-Antriebe nach Back- oder Steuerbord drehbar wären, werden vom Motormanagement je schneller die Motoren drehen immer kleiner. Bei voller Fahrt das Boot durch harte Ruderlagen in eine gefährlich Situation zu bringen, ist also fast ausgeschlossen. Volvo Penta hat alle Charakteristiken der Rodman 41 IPS in die Motorsoftware einfließen lassen, um Steuerfehler zu minimieren. Das bringt Sicherheit und trotz unserer Kurven fällt keiner unserer Passagiere nicht vom Sofa.

Raumnutzung

Zeit einen Blick unter Deck zu werfen. Der Salon empfängt uns lichtdurchströmt und freundlich. Gemütliche Sitzecke an Steuerbord, davor der Fahrstand und ihm zur Seite an Backbord die Pantry. Staumöglichkeiten gibt es beinahe in allen Ecken der Rodman 41, das macht nicht nur einen aufgeräumten Eindruck, sondern spricht auch für die Rodman Designer, die keine Lücke im Boot unüberdacht gelassen haben, sondern einfach grundsolide den Innenraum konzipiert haben.

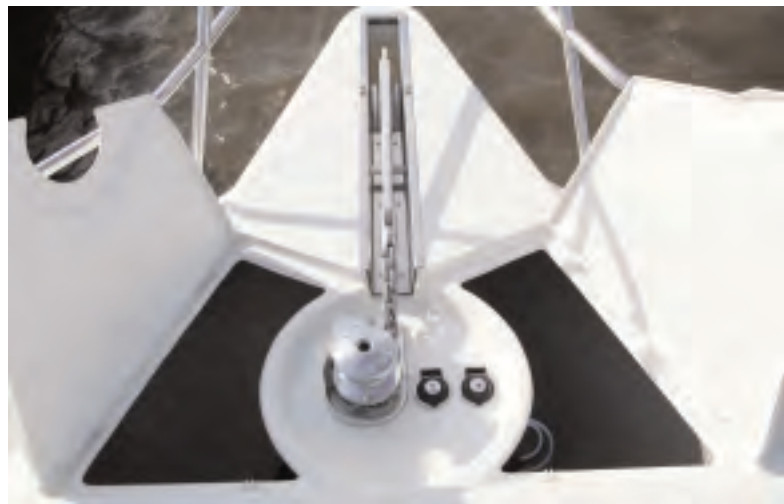


Die drei Kabinen im vorderen Bereich sind beinahe klassisch. Zwei Gästekabinen an Back- und Steuerbord und Eigenerdoppelbett im Vorschiff. Während sich das Eigenerpaar in der eigenen Nasszelle duschen und für den Landgang hübsch machen darf, teilen sich die Gäste und die Crew ein Bad.



Fazit

Eigentlich könnte man die Rodman 41 IPS wirklich in einem Satz zusammenfassen. Die komfortable Motoryacht ist solide durchdacht und wird zu einem attraktiven Preis angeboten. Rodman verzichtet auf große Schnörkel und die Zubehör- und Ausstattungsliste ist bewusst kurz gehalten. Eigner, die ihr Boot individuell technisch aufpeppen wollen, können dieses mit dem Händler vor Ort machen und sind bei Blue Yachting und dem Team von Uli Schürg in den richtigen Händen. Durch den IPS-Antrieb fährt das Boot wie auf Schienen und lässt grobe Fahrfehler gar nicht erst zu. Dazu ist sie mit IPS sparsamer, leistungsfähiger und leiser als mit konventionellem Antrieb. Die Formulierung „Ein ehrliches Boot“ passt also sehr gut auf die Boote von Rodman und auch auf die 41. Man bekommt ein zuverlässiges und ausgereiftes Produkt zu einem guten Preis, nicht mehr und nicht weniger.



Technische Daten Rodman 41 IPS

Werft:	Rodman Polyships, Pontevedera Spanien, www.rodman.es
Händler:	Blue Yachting, Bremerhaven, 0421/6398754, www.blue-yachting.de
Länge ü.A.:	13,70 m
Rumpflänge:	11,90 m
Breite:	4,20 m
Gewicht:	11.000 kg
Kraftstofftank:	1.300 Liter
Frischwasser:	400 Liter
Fäkalientank:	106 Liter
Maschine:	2 x Volvo 370 D6 IPS
Preis:	418.000 Euro inkl. 16 % MwSt.

