Fahrbericht Rodman 56

Von Hans Wischer

Abbildungen: Copyright Rodman

Bei den Details für die Flybridge-Motoryacht Rodman 56 hat die Werft intensiv Nachgedacht. Hans Wischer hat sie vor Vigo im spanischen Nordwesten gefahren.

Rein äußerlich ist die Rodman 56 eine Flybridge-Motoryacht wie viele andere auch. Ihre attraktiven Werte stecken mehr im Inneren mit zahlreichen durchdachten Details: Wie Badeplattform mit großen Staufächern darin, wie um 90 Grad verschwenkbarer - statt in der Crewkabine im Heck platzkostender – Besenzoni-Passarelle mit Liftfunktion für den (Extra)Tender. Wie in einem Fach geschützt installierten statt freiliegenden Fußtasten für die elektrischen Festmacherwinschen im mit Teakholz belegten Achtercockpit. Wie tritt-sicherem Teakholzbelag dort, auf der Badeplattform sowie der bequemen Außentreppe zur Flybridge. Wie bei dem Sonnenkissen auf der Vorschiffsliegewiese für drei Personen, das mit stabilen Gurten statt finger-nagel-abbrechenden Tenax-Knöpfen oder umständlich in Kederleisten einzuziehend auch bei rauher Fahrt fest auf seinem Platz bleibt, nicht durch den Fahrtwind abhebt und möglicherweise über Bord fliegt. Wir haben das bereits auf anderen Yachten erlebt. In den großen Maschinenraum mit Stehhöhe und Aluminium-Boden geht es bequem über Alu-Leitern mit eingeformten Stufen. Einziges Manko: dort fehlen – wie auch auf den meisten Vertretern dieser Klasse – Handläufe zwischen den Motoren für den sicheren Halt während der Fahrt.

Auf einem 56-Fuß-Serienboot lässt sich nicht alles so arrangieren wie man es individuell gerne hätte. Jedes Boot ist ein Kompromiss zwischen Raumangebot, Aufteilung, Einsatzzweck und Fahreigenschaften. Die Rodman 56 mit ihrem klaren und zeitlosen Design außen sowohl innen – mit Interieur aus hochglanz-lackiertem Kirschholz, mattem Kirschholz-Parkett in der Galley, am Essplatz und Steuerstand sowie mais-gelben Teppich in Salon und Schlafkabinen wirkt aufgeräumt und klar gegliedert. Damit die Galley den durchgehenden Wohnraum vom Salon bis zum Steuerstand mit weiterer Sitzrunde daneben und ein paar Stufen erhöht nicht unterbricht, verschwindet sie nach oben hin offen unter Deck, ist vom Salon aus zu erreichen. Das erfordert dann zwar ein treppauf, treppab für das Servieren von Speisen und Getränken. Sie bietet einen großen Kühl-/Tiefkühlschrank, zwei abdeckbare Spülbecken, Bosch-Herd mit vier Flammen und Dunstabzug. Im Salon haben sieben Personen auf zwei gegenüber stehenden Sofas Platz, gibt es einen runden Glastisch, einen Flaschenauszugswagen unter der Innentreppe auf die Flybridge, Geschirr- und Gläserschänke mit Einformungen. Am Essplatz mit Ausziehtisch – an Bb neben dem Steuerstand an StB – sitzen fünf Personen bequem, sechs leicht beengt, nehmen bei bester Sicht am Fahrtgeschehen teil. Für den Steuermann und einen Begleiter gibt es sinnvolle, verstellbare Einzelsitze aus beigem Alcantara, das sich in Applikationen an den Wänden und in der Decke wiederfindet. Das Panel, abgesetzt mit heller Hochglanz-Eiche, beherbergt Volvo Penta-Instrumente und -Schaltung, Raymarine-Autopilot, Sailor-UKW-Anlage und den Plastimo-Kompass. Leider sind nicht alle blendfrei angeordnet, spiegelt sich in ihnen das Tageslicht durch die stark angeschrägte, zweigeteilte Frontscheibe. Wer GPS-Kartenplotter oder Radaranlage wünscht, darf individuell nachrüsten.

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht Rodman 56

Von Hans Wischer

Auf der unteren Etage mit voller Stehhöhe sind angeordnet: die Eigner-Kabine mit Queensize-Doppelbett und En-Suite-Bad im Vorschiff, die VIP-Kabine mit diagonal stehendem Queensize-Doppelbett und dem zweiten Bad – von dort En-Suite und ebenso vom Flur aus zu erreichen – an Bb und eine weitere Gästekabine mit Einzelbetten an Stb. Die beige-farbige Stoffbespannung der Kabinenwände ist teilweise ungewöhnlich stark kontrastierend (doch das ist eine Geschmacksfrage) in Himmelblau abgesetzt. Die Bäder sind in weißem Kunststoff mit seidenmatten Kirschholz-Applikationen gehalten, bieten Viertelrund-Duschkabinen, elektrisches Vakuum-WC und in rosé-farbigem Corian eingelassene, vernünftige Waschbecken statt aufwendig zu reinigenden Designer-Waschschüsseln aus Glas. Wird eine Skipper-Kabine gewünscht, ordnet die Werft am Heck mit Zugang durch eine Luke in der Cockpit-Sitzbank eine Einzelbett-Kabine an: mit abgetrenntem Bad – darin WC, Waschbecken und Handdusche.

Auf der Flybridge mit Antislipstruktur im GFK-Boden und kleiner, negativ angewinkelter Frontscheibe vor allzu starkem Fahrtwind geschützt – über Außen- und Innentreppe zu erreichen – sitzen Steuermann und ein Beobachter mittschiffs auf einer Bank, deren Lehnenrückseite höchst erfreulich über eine stabile Griffleiste verfügt. Um sich auch bei rauher Fahrt hoch oben mit sicherem Halt zu bewegen. Vor, neben und hinter ihnen gruppiert sich an StB eine Sitzrunde für sechs Personen. Derweil an Bb die Außenpantry mit Bosch-Grill, Isotherm-Kühlschrank und Spülbecken ihren Standort hat und dahinter vor dem Geräteträgerbügel ganz achtern zwei Bordgäste auf einer bodengleichen Liegewiese der Sonne frönen können.

Der Knickspantrumpf, mit den in Halbtunneln für die Propellerwellen und mittschiffs um 17°, am Heck 19° aufgekimmt, wie auch Deck und Aufbauten aus einem Sandwich – GFK, Sperrholz, Balsaholz, Coremat und Firemat – ist bis zu 25 mm stark. Im Boden aus dem vollem GFK misst er bis zu 15 mm.

Fazit: Die Rodman 56 überzeugt durch gute Verarbeitung. Beispielsweise sind die Luftschläuche für die Maschinen zusätzlich durch Ketten von der Maschinenraum-Decke gesichert. Allerdings sollten Webasto-Heizung und Cruisair-Air Condition für die Klimatisierung nicht auf der Liste der Extras stehen.

Fahreigenschaften Rodman 56

Dass eine Flybridge-Motoryacht auch sportlich sein kann, hat uns die Rodman 56 gezeigt. Ihre beiden 6-Zylinder-Common Rail-Turbo-Diesel vom Typ Volvo Penta D12 mit zusammen 1.430 PS machen sie ausgesprochen agil, wie die Messwerte zeigen. Die Gleitfahrt aus dem Stand heraus innerhalb von 10 sec, die Marschfahrt nach 18 sec und 32,7 kn Maximum nach 25 sec sprechen für ein respektables Beschleunigungsverhalten. Allerdings beträgt der Geschwindigkeitsverlust beim Vollgasdrehkreis – für den vier Bootslängen benötigt werden – 12 bis 13 kn. In langsamer Fahrt wird auf zwei Bootslängen gewendet, beim Umsteuern der Maschinen wie üblich auf dem Teller. Das elektrische Max Power-Bugstrahlruder erschien uns etwas schwach. In allen Bereichen läuft die Rodman 56 kursstabil, tauchte unter den gegebenen Bedingungen satt ein. In schneller Fahrt gegen die Wellen waren auch schon mal härtere Stöße zu verzeichnen, spritzte Gischt auf´s Vordeck. Und klopfte der Wellenschlag unterhalb der tiefliegenden Badeplattform lautstark an. Beim Übergang in die Gleitfahrt reckte die Rodman 56 kurzzeitig die Nase in die Höhe.

Messungen auf dem Vigo-Fjord bei 60 % Ladung, 4 Personen an Bord, Windstärke 3 und Seestärke 2

Minimal:	mit 1 Maschine 5,1 kn, mit 2 Maschinen 6,2 kn bei 600 U/min
Untere Gleitfahrt:	13 kn bei 1.300 U/min, erreicht nach 10 sec
Marschfahrt:	26,7 kn bei 2.000 U/min, erreicht nach 13 sec
Maximal:	32,7 kn bei 2.300 U/min, erreicht nach 25 sec

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht Rodman 56

Von Hans Wischer

Dezibel-Sound-Check an Bord

Minimalfahrt:	62 dBA am Innensteuerstand, 65 dBA im Salon, 78 dBA in der Eignerkabine, 70 dBA im Achtercockpit
Untere Gleitfahrt:	75 dBA am Innensteuerstand, 74 dBA im Salon, 73 dBA in der Eignerkabine, 82 dBA im Achtercockpit
Marschfahrt:	77 dBA am Innensteuerstand, 79 dBA im Salon, 78 dBA in der Eignerkabine, 91 dBA im Achtercockpit
Maximalfahrt:	81 dBA am Innensteuerstand, 82 dBA im Salon, 83 dBA in der Eignerkabine, 91 dBA im Achtercockpit

Die Rodman-Werft

Galizien im Nordwesten von Spanien ist für seine Fischereiflotten bekannt, zahlreiche Meeresfänge von dort landen in den besten Restaurants Spaniens. Die Küste ist mal rau, der Nordatlantik am Ausgang der Biskaya kann sich aber auch ganz und gar von seiner ruhigen Seite zeigen.

Der überaus pittoreske Landstrich mutet mit seinen rund geschliffenen Steinen, Wäldern und Fjorden skandinavisch an. Für Spanier ist Galizien oberhalb von Portugal der hohe Norden, in dem die Temperaturunterschiede zu den milden Mittelmeergestaden auf der anderen Seite der iberischen Halbinsel schon einmal 10° und mehr betragen. In diesem Ambiente mit langjähriger Schiffbau-Tradition hat Manuel Rodriguez 1974 in Meira-Moana am Vigo-Fjord die Rodman-Werft für robuste Freizeit- und Arbeitsboote gegründet, die ersten drei Buchstaben seines Vor- und Familiennamens – Man und Rod – kurzerhand umgedreht. Mittlerweile ist er auch Lieferant für extrem schnelle Boote der spanischen Coast Guard.1986 erweiterte er seine Aktivitäten mit Polyships für Reparaturen von Stahlschiffen mit einer zweiten Werft in Vigo gegenüber am anderen Ufer des Fjordes.

Und derzeit wird die kürzlich erworbene, dritte Werft nahebei in Portugal für den Bau von Rodmans umgestaltet. Eine Kapitalspritze von 3i, einem englischen Private Equity-Fond, der nunmehr 24 % vom Rodman-Kapital hält und auch bei Fairline (England) als Geldgeber fungiert, kam Manuel Rodriguez für seine Zukunftspläne wohl gelegen. Einer italienischen Werft hingegen hat er hinsichtlich deren Beteiligungsinteresse eine Absage erteilt. Wohl aber setzt er bei der Entwicklung künftiger Flybridge-Yachten auf den italienischen Designer Fulvio de Simoni, der für die Ferretti-Marke Pershing die New Opens konzipiert. Von den Simoni-Rodmans waren auf der Ausstellung in Barcelona-Schau im letzten Oktober bereits erste Miniatur-Modelle zu sehen, in vollendeter Schönheit werden sie im Laufe des Jahres 2006 präsentiert. In Deutschland war Rodman hin und wieder einmal auf der boot in Düsseldorf mit zwei, drei Yachten in der 40- bis 60-Fuß-Klasse live dabei, im letzten Herbst sogar auf der hanseboot in Hamburg mit der in der neuen Halle 14 gezeigten zweitgrößten Motoryacht überhaupt – der hier bereits beschriebenen und von gefahrenen Rodman 56.

Daten

Länge ü.A.	17,36 m
Rumpflänge	17,36 m
Breite	4,90 m
Tiefgang	1,25 m
Höhe ü.WL	4,10 m
Verdrängung	27,4 t (voll beladen)

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Rodman 56

Von Hans Wischer

Motorisierung	2x 525 kW/ 2x 715 PS (Volvo Penta D12 - 6-Zylinder-Common Rail-Turbo-Diesel) mit V-Antrieb mit ZF-Getriebe
Propeller	4-Blatt (Tainbridge)
Treibstoff	2.800 l
Reichweite	350 sm bei 31 kn, 450 sm bei 18 kn
Generator	8 kVA (Paguro)
Frischwasser	700 l
Warmwasserboiler	80 l (elektrisch)
Abwasser	Greywater 215 l, Blackwater 106 l
Alarm-Systeme	Rauchmelder (Consilium)
Klassifizierung	CE A
Konstruktion, Exterieur- & Interieur-Design	Werftteam
Werft	Rodman (Spanien) Tel. +34 986 811 807, Fax +34 986 811 817, E-Mail int.sales@rodman.es
Internet	www.rodman.es

© 2006: Hans Wischer