

RODMAN 38 CRUISER



Modello dotato di ottima abitabilità, caratterizzato da locali ampi e altezze interne elevate. Il flying bridge è di grandi dimensioni ed è arredato in modo completo e razionale

di MAURIZIO BULLERI

COPERTA



La linea che separa le due finestre laterali, e prosegue disegnando il profilo del ponte superiore, sancia la tuga, riducendone apparentemente l'altezza. Spigoli decisi, leggermente arrotondati, caratterizzano lo stile di tutta la coperta che, pur non potendo sfuggire a un disegno tipico di queste costruzioni, mostra una propria personalità. Per ottenere più spazio interno, la timoneria è stata spostata verso prua, lasciando comunque posto a un eventuale materasso prendisole davanti alla tuga. Tutte le cuscinerie, comprese quelle del fly, sono fornite solo come optional. Sul ponte superiore si trovano: una estesa area prendisole a poppa, un divano con tavolo da pranzo e frigorifero nella zona centrale, la timoneria con panca di pilotaggio a ridosso del frangivento. La consolle ha forma ergonomica ed è attrezzata con tutti i principali comandi e strumenti di controllo dei motori. La scala che unisce i due ponti ha gradini molto ampi, illuminati da luci notturne e rivestiti di teak. I passavanti, oltre a possedere una larghezza calpestabile media di ben 24 centimetri, risultano particolarmente comodi, grazie al leggero restringimento dell'attuga all'altezza delle spalle; inoltre, sono protetti dall'immanicabile battagliola e da due corrimano sul lato interno della costruzione. Solo a prua i passaggi si restringono gradualmente e la bolzonatura della coperta li rende un po' meno agevoli. Risulta leggermente meno comoda anche l'area in prossimità del verricello e delle bitte di ormeggio, sempre a causa di una modesta inclinazione della superficie di calpestio. Il lungo divano che chiude il pozzetto verso poppa nasconde nella base tre gavoni di grande capacità; per stivarvi attrezzature ingombranti è però necessario rimuovere i cuscini dei sedili e degli schienali, in modo da poter aprire completamente i relativi portelli. All'interno dell'ampio placchetta di poppa trova posto la scaletta per il bagno.



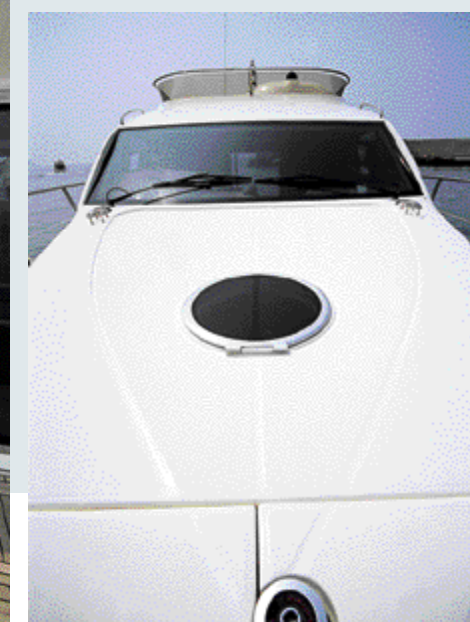
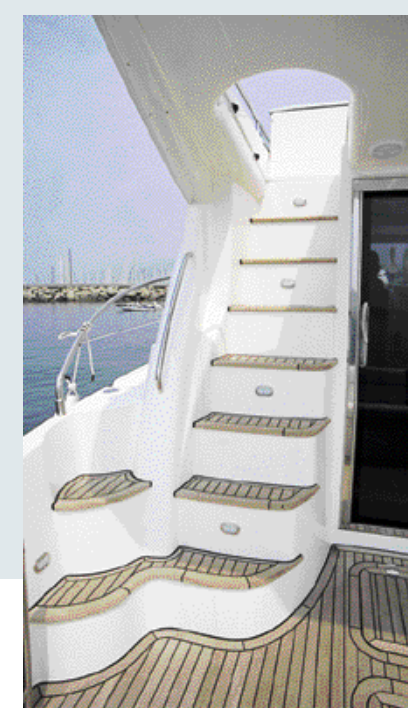
Sopra, la postazione di guida sul fly è ergonomica, con ampio spazio per le gambe e un divano parzialmente avvolgente.



Sopra, il divano in pozzetto nasconde tre gavoni molto capienti. Sotto, la spiaggia di poppa è stata recentemente ampliata.



A sinistra, la scala di accesso al flying bridge è agevole e sicura. Sotto, la classica superficie prendisole di prua.



Sopra, difficile trovare un flying bridge di tali dimensioni su barche di questa misura.

A destra, le battagliole alte proteggono efficacemente il ponte e si aprono a prua per favorire l'imbarco.

DETTAGLI AZZECCATI

1 Nella cabina armatoriale, accanto alla testiera del letto, sono stati ricavati due comodissimi stipetti per contenere gli effetti personali. **2** Lungo le vetrine laterali si aprono due finestri scorrevoli; quello di dritta è assai utile in manovra, quello di sinistra, invece, favorisce l'estrazione dei vapori dalla cucina.



Il Gruppo Rodman ha una lunga tradizione nella costruzione di navi mercantili e militari. Nel settore dedicato al diporto il cantiere ha cominciato la sua attività circa trent'anni fa, con la produzione di fisherman per la pesca d'altura. Lo sviluppo di questa tipologia di imbarcazioni, spesso utilizzate per la navigazione sul mare mosso, è risultato importante anche per la progettazione del flying bridge, avviata da cinque anni. In tempi più recenti, Rodman ha deciso di dare un forte impulso alla creazione di nuovi modelli e la gamma ha iniziato a espandersi soprattutto verso le misure più importanti. Per il prossimo anno è atteso il varo dell'ammiraglia di 80 piedi. Oggetto della nostra prova è uno dei modelli più interessanti per il mercato italiano, il 38 Cruiser.

PROGETTO ★★★★★

Le coste atlanti che spagnole, luogo d'origine di questi scafi, hanno sicuramente influenzato le tendenze del cantiere, che da sempre preferisce realizzare carenate ad affrontare in sicurezza anche un eventuale peggioramento del tempo. La velocità, parametro in antitesi con l'esigenza di ottenere una buona stabilità, è invece un requisito di secondaria importanza. Le linee d'acqua del 38 Cruiser nascono dall'esperienza acquisita con le precedenti imbarcazioni della stessa gamma e con i fisherman di pari lunghezza. L'angolo diedro, più accentuato a prua, si riduce regolarmente sino ai 16° d'inclinazione a poppa. Un insolito asse di chiglia, che nasce al termine della ruota di prua per scomparire due metri prima dallo specchio, imprime direzionalità e stabilità allo scafo. Le eliche sono semi-intubate in due tunnel, creati per migliorare il rendimento del sistema.

PREGI

- Flying bridge molto grande
- Notevole abitabilità interna
- Cucina ampia e ben attrezzata

DIFETTI

- Sala macchine di altezza ridotta
- Accentuata bolzonatura del ponte di prua
- I cuscini dei prendisole sono optional

più accentuato a prua, si riduce regolarmente sino ai 16° d'inclinazione a poppa. Un insolito asse di chiglia, che nasce al termine della ruota di prua per scomparire due metri prima dallo specchio, imprime direzionalità e stabilità allo scafo. Le eliche sono semi-intubate in due tunnel, creati per migliorare il rendimento del sistema.

(segue a pag. 108)

I VOTI DI Barche a Motore

- ★ SCARSO ★★ SUFFICIENTE
★★★★ DISCRETO ★★★★★ BUONO
★★★★★ OTTIMO

INTERNI



L'altezza della costruzione ha permesso di ricavare volumi che rendono la vita a bordo del Rodman 38 confortevole come in una casa al mare. L'ariosità del soggiorno è accentuata dall'estensione delle superfici vetrate. Queste si sviluppano non solo a lato del parabrezza, ma anche nella parte poppiera della tuga. La cabina di prua, invece, riceve luce da un tradizionale osteriggio sul ponte di prua. Interessante la soluzione adottata per illuminare a giorno il bagno dell'armatoriale, attraverso un plexiglas opaco sistemato in plancia, sotto al parabrezza. Le altezze interne sfiorano i due metri quasi ovunque. L'allestimento è semplice ed elegante al tempo stesso. La moquette è posata su un morbido tappeto di neoprene che attutisce il rumore. I cuscini sono rivestiti con pannelli imbottiti. La mobilia e le cornici di cileglio risaltano in contrasto con il candore e la lucentezza dei contrasti di vetroresina. I divani sono rivestiti con morbidi tessuti di Alcantara. Il sofà, che circonda il tavolo da pranzo, accoglie sino a sei persone. La

timoneria è a due posti ed è protetta da un timentene verso il corridoio. La cucina, idealmente separata dal salotto dal diverso livello di costruzione, dispone, tra gli altri arredi, di un frigo a colonna di grande capacità e di un piano di lavoro molto ampio. Nella cabina armatoriale si apprezzano la capacità dei due armadi, gli stipetti ai lati della testiera, le doppie mensole in murata e i comodi cassetti sotto al letto. La doppia ospiti è

arredata con due letti singoli e l'altezza è confortevole in quasi tutto il vano. Due i bagni, uno con accesso solo dall'armatoriale, con box doccia separato, e l'altro con ingresso dal corridoio, destinato agli ospiti. In entrambi la circolazione d'aria è affidata agli oblò e ad appositi aeratori.

Le dimensioni sono espresse in centimetri

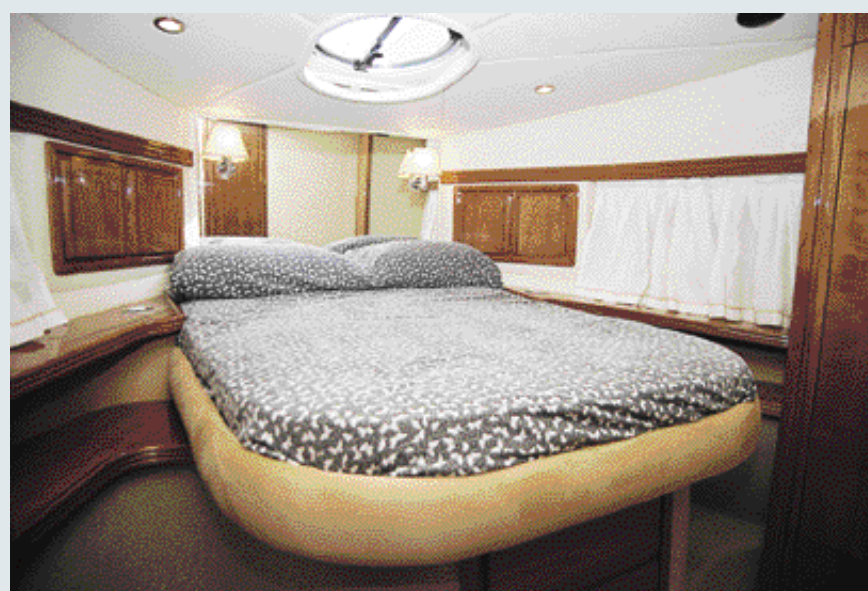
ALTEZZE IN CABINA

Cabina di prua	cm 195
Cabina ospiti	cm 203
Toilette armatore	cm 190
Toilette ospiti	cm 188
Quadrato	cm 194

A destra, il salone luminoso e di grande respiro, con bei divani di Alcantara; la zona cucina è più in basso, dietro gli arredi.



A lato, l'intimo divano a due posti di fronte alla zona pranzo. Sotto, la cabina prodiera riservata all'armatore è spaziosa e servita da generosi volumi di stivaggio.



A sinistra in alto, la cabina ospiti con letti gemelli ha un'altezza sufficiente in quasi tutto il vano. A sinistra in basso, la timoneria ha un cruscotto su due livelli dove possono essere installati molti strumenti di navigazione, senza limiti di dimensioni.



Sopra, la cucina è dotata di un frigo a colonna di grande capacità e dispone di un lungo piano di lavoro. A destra, il quadro fusibili sotto la plancia, accessibile dalla cabina ospiti.



Sopra, il locale toilette armatoriale, con accesso diretto dalla cabina, è allestito con un wc elettrico, lavabo e stipetti per gli effetti personali. La doccia è separata da un pannello scorrevole di plexiglas.

RODMAN 38 CRUISER



A sinistra, il Rodman 38 Cruiser ha un assetto quasi costante a ogni andatura e questo consente di ottenere una buona visuale anche dalla postazione di pilotaggio interna. Oltre i 20 nodi assume un angolo di corsa pressoché ideale.

(segue da pag. 104)

stema di propulsione alle andature più basse. La ricerca dell'affidabilità non poteva che portare all'impiego di trasmissioni in linea d'asse con motori entro bordo diesel. Lo sviluppo del disegno di coperta è la conseguenza della scelta di offrire una notevole abitabilità interna e di realizzare locali ariosi, per offrire al diportista una barca che possa essere utilizzata anche come casa al mare. La vista in pianta mostra un notevole baglio anche nelle sezioni prodiree, un dato che indica chiaramente la volontà di creare una grande cabina armatoriale.

COSTRUZIONE ★★★

Rodman è stato il primo cantiere spagnolo, e uno dei primi in Europa, a ottenere la certificazione di qualità ISO 9001; una palese testimonianza dell'impegno per il raggiungimento di standard di costruzione sempre più elevati. Per il 38 Cruiser vengono impiegate pregiate resine isoftaliche e fibra di vetro Roving. La volontà di ottimizzare i costi di produzione, per essere competitivi sotto ogni punto di vista, ha portato il cantiere alla ricerca di nuovi metodi di assemblaggio. Una notevole semplificazione è stata raggiunta ricorrendo a speciali collanti che evitano la resinatura di molte parti, assicurando in ogni caso una buona resistenza

meccanica. Analogamente, l'impiego di molti controstampi ha reso più facile e veloce l'allestimento degli interni. Lo spessore delle parti non strutturali è stato ridotto al necessario, mentre l'opera viva e gli altri elementi portanti sono laminati a pieno senza risparmio di materiale.

IMPIANTISTICA ★★★★★

Come la maggior parte delle imbarcazioni di questa tipologia, anche il Rodman 38 Cruiser presenta una sala macchine un po' angusta, un ingresso stretto e poche possibilità di movimento all'interno del locale. I normali controlli a cui il diportista può provvedere in modo autonomo sono abbastanza agevoli, mentre qualche difficoltà in più potrà essere incontrata dai tecnici per le riparazioni più complesse. Il cablaggio ordinato di cavi e tubazioni e la sistemazione razionale degli impianti favoriscono, in ogni caso, le normali ispezioni. Piuttosto semplice accedere ai fusibili e al retro dei quadri del cruscotto, attraverso un portello ricavato

nella cabina ospiti. La cala di poppa è riservata a impianti tecnici accessori, come per esempio il gruppo elettrogeno. È prevista la possibilità di installare anche l'impianto per il condizionamento dell'aria. Gli scarichi sommersi, un'accurata insonorizzazione della sala macchine e un montaggio degli arredi e dei pannelli con collanti elastici, hanno permesso di ridurre le vibrazioni e mantenere il rumore entro livelli molto bassi. La rumorosità in timoneria, con la porta esterna chiusa, si mantiene entro il limite degli 85 dBA anche alla massima velocità; un livello acustico ritenuto accettabile anche dal mercato statunitense, molto attento a questi dati.

MOTORIZZAZIONE ★★★★★

Interessante la possibilità di montare su questa imbarcazione l'ultima generazione di motori diesel a iniezione diretta di tipo "common rail" della Volvo Penta. Il nuovo D6 eroga una potenza di 310 cavalli ed usufruisce dei moderni sistemi

(segue a pag. 110)

I MODELLI DEI CONCORRENTI A CONFRONTO

NOME	LUNG.	LARG.	DISL. (KG)	CV	MOT.	CANTIERE	PREZZO (€)
Rodman 38 C	11,76	3,91	11175	2x310	eb	Rodman	267.600,00
Azimut 39	12,06	4,02	13500	2x355	eb	Azimut	290.000,00
Intemar 37	11,90	3,85	9000	2x370	eb	Intemare	294.000,00
Excellence 38	11,75	3,78	6200	2x230	eb	ACM	n.c.
Carnevali 120	12,00	3,75	9000	2x350	eb	Carnevali C.N.	n.c.
DC 11 S Fly	11,95	3,75	12000	2x400	eb	Dellapasqua	280.000,00
Sealine F37	11,74	3,78	7900	2x285	eb	Sealine	290.578,00
Typhoon Fly	11,40	3,64	10000	2x300	eb	Raffaelli	n.c.

NOTE I prezzi sono IVA esclusa. Per ulteriori informazioni consultare la rubrica "Guida all'acquisto".

|||||

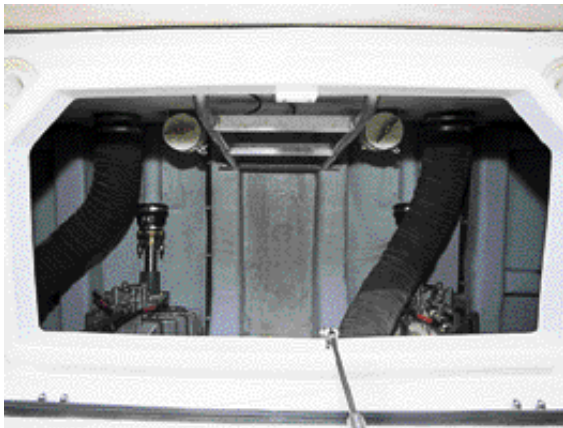
RODMAN 38 CRUISER

(segue da pag. 108)

di controllo elettronico che limitano la fumosità dei motori e riducono il consumo di gasolio, soprattutto ai regimi intermedi e medio-bassi. Grazie a questa motorizzazione e a una notevole capacità dei serbatoi, l'autonomia dell'imbarcazione supera abbondantemente la media della categoria. In alternativa possono essere installati i Volvo Penta Kamd 300 da 285 cavalli oppure due diversi motori da 370 cavalli: gli Yanmar 6LYA-UTE o i Volvo Penta Tamd 63P.

PRESTAZIONI ★★★

La prova è stata condotta in condizioni di mare calmo e assenza di vento. Equipaggiata con i Volvo D6 da 310 cavalli, la barca plana a circa 12 nodi (2400 giri/mi-



La sala macchine è molto compatta ma anche ordinata e perfettamente agibile.

nuto), mantenendo un assetto regolare che consente una perfetta visuale anche dalla timoneria interna. Lo scafo diventa più agile e scattante quando si superano i 20 nodi (3000 giri/minuto). A partire da questa andatura, a un aumento del regime corrisponde un proporzionale e corretto incremento della velocità. Nel corso del test, con la carena non perfettamente pulita, gli strumenti hanno registrato la migliore prestazione a 28 nodi (3600 giri/minuto); un dato che lascia supporre la possibilità di raggiungere, in condizioni ideali, la velocità massima di 30 nodi dichiarata dal cantiere. La precisione di rotta e la capacità di virare in spazi stretti sono alcune delle buone caratteristiche di navigazione di questa imbarcazione. Ad andature di crociera comprese tra 20 e 24 nodi, le onde vengono quasi sempre superate dolcemente. ■

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza ft. m 11,76
Lunghezza scafo m 11,40
Larghezza m 3,91
Pescaggio m 0,86
Dislocamento kg 11.175
Motorizzazione massima cv 370 x2
Serbatoi carburante lt 940
Serbatoi acqua lt 400
Posti letto 4
Portata persone 12
Categoria di progettazione CE B
Importata da Seadreams
Porto Turistico Lavagna, Box 5/6, 16 033
Lavagna (GE), tel. 0 18 5 364 790, fax
0 18 5 363 540, www.seadreams.it; e-mail: info@seadreams.it

L'ANALISI DELLA CARENA

La parte immersa del Rodman 38 presenta un'opera viva a V di media profondità con un diedro piuttosto regolare e omogeneo. L'angolo di deadrise, alquanto pronunciato nella zona di prua, degrada regolarmente per terminare sullo specchio di poppa dove si registra un valore minimo di 16°. Una chiglia centrale si estende per circa 5 metri di lunghezza per una profondità massima di 15 centimetri e percorre le sezioni centrali dello scafo, conferendo alla barca una migliore tenuta di rotta. Un pattino di sostentamento attraversa tutta l'opera viva, mentre l'altro si interrompe a metà barca per non disturbare il flusso alle eliche. Gli assi corrono in semitunnel, favorendo il rendimento del sistema di propulsione anche a bassa velocità.

RAPPORTI DI FORMA

Immersione scafo m 0,75
Dislocamento prova kg 12.000
(effettivo peso della barca in prova)
Larghezza/Lunghezza 0,358
(la media è tra 0,310 e 0,385)
Immersione/Lunghezza 0,079
(la media è tra 0,056 e 0,076)
Dislocamento relativo 297
(Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza: per maggiore rigore matematico, la lunghezza viene convertita in piedi, divisa per 100 ed elevata al cubo).

PREZZI

Volvo D6 2x310 cvE 267.600,00
Con dotazioni standard, Iva esclusa

DOTAZIONI DI SERIE

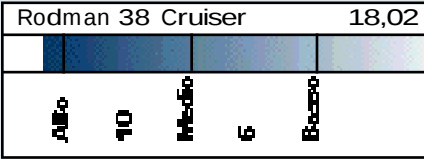
Verricello elettrico con doppio comando
Frigorifero a colonna con freezer
Piano di cottura di vetroceramica
Forno a microonde
Impianto acqua calda con boiler
Pompe di sentina manuali e automatiche
Plancia di poppa di teak
Carica batterie da 60 Ah
Wc elettrico
Cassa acque nere
Vhf

OPTIONAL

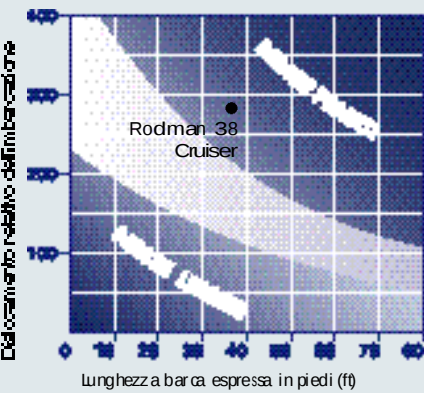
Aria condizionata
Gruppo elettrogeno
Passerella idraulica
Elica di prua
Pozzetto rivestito di teak
Prendisole di prua
Cuscineria fly

RAPPORTO PESO/POTENZA

Il rapporto calcolato è stato ricavato dividendo il dislocamento fornito dal cantiere con la potenza del motore. I parametri del calcolo sono dunque 11175 kg divisi per la potenza installata di 620 cv.



RAPPORTO PESO/LUNGHEZZA



(Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza: per maggiore rigore matematico, la lunghezza viene convertita in piedi, divisa per 100 ed elevata al cubo).

PRESTAZIONI MISURATE

Condizioni del test
Velocità del vento reale 2 nodi
Stato del mare onda breve 30 cm
Temperatura dell'aria 28 °C
Carburante lt 250
Acqua lt 300
Equipaggio imbarcato 3 persone
Pulizia carena non perfetta
Motorizzazione installata cv 310x2
NOTA: considerare tutti i dati in relazione alle condizioni del test

Strumentazioni usate

Garmin Gps 48

Giri al minuto/velocità

2500 giri 14,0 nodi
3000 giri 20,5 nodi
3600 giri 28,0 nodi

Consumi dei motori

Giri al min. litri x ora
2500 giri 70
3000 giri 95
3600 giri 110
Dati approssimativi forniti dal cantiere

Autonomia teorica in ore (con riserva 10 %)

2500 giri 13h 26'
3000 giri 9h 54'
3600 giri 8h 33'

RUMOROSITÀ A MOTORE

Timoneria interna

2500 giri 75 dbA
3000 giri 79 dbA
3600 giri 85 dbA

Pozzetto

2500 giri 82 dbA
3000 giri 87 dbA
3600 giri 92 dbA