

100 miglia a bordo di ...

Rodman 1040

Il mestiere del mare

di Marco Zerbi, foto di Marco Rossi





Il cantiere Rodman fa barche da trenta anni e le fornisce ai corpi di vigilanza e soccorso in mare spagnoli. La serie Fisherman, come il 1040, deriva da questi scafi di tipo “professionale”

OnTest

- > È lungo 10,40 metri
- > Ha 6 posti letto
- > Costa “alla boa” 199.000 Euro



La Storia



L'arrivo al porto di Lavagna. Fa piacere vedere un bel movimento di diportisti



Fatto il rifornimento di gasolio, usciamo dal porto



Inizia il test! Rotta sul promontorio di Portofino



Uno scorcio dell'affascinante porto naturale

Purtroppo per noi, ma fortunatamente per i tanti diportisti che nel mese di luglio navigano con le loro imbarcazioni, arriviamo a Lavagna presso la SeaDreams in una giornata caldissima, serena e con il mare praticamente piatto. Non certo le condizioni ideali per "sfruttare" una carena nata per navigare nell'Atlantico, e comunque in condizioni di mare difficili. Ma, come vedremo in seguito, grazie al traffico sostenuto di tante imbarcazioni nell'incantevole golfo del

Tigullio, siamo riusciti a trovare ogni tipo di onda. Rodman è oramai un marchio conosciuto e apprezzato anche in Italia, dove in pochi anni ha ottenuto consensi e volumi di vendite forse inaspettati. I perché di questo successo si possono riassumere in: rapporto qualità/prezzo, doti di carena e navigazione, ampiezza di gamma e design molto curato, soprattutto nella linea Yacht. Un cantiere che produce oltre 400 barche l'anno, con una gamma che spazia dai 7 metri ai 72 piedi della nuova ammiraglia. Qualità



E' un fisherman di poco più di 10 metri derivato dalle barche "professionali" che Rodman fa per il governo spagnolo. Naviga davvero alla grande e costa poco



Rodman 1040

Cronache di viaggio



Panorami dal
golfo del Tigullio



Nel porto di Rapallo proviamo
qualche manovra in spazi ridotti



La giornata volge al termine. Un
ultimo sguardo al Rodman 1040



Negli uffici Seadreams parliamo con
Gianluca Magini (amm. unico)

che consentono al cantiere iberico di fornire una garanzia strutturale di 10 anni e di 5 anni sull'osmosi. Novità di quest'anno della linea Fisherman è il 1040 del nostro test. Saliamo a bordo e iniziamo a fare le nostre valutazioni e ispezioni. La prima sensazione (poi confermata) è di trovarsi su una barca molto "marina", sobria e senza fronzoli. Dal gancio di chiusura del portello di poppa ai gavoni stagni in pozzetto, si ha davvero l'idea di stare a bordo di una barca quasi "da lavoro", tanto da far pensare che il fly sia stato ➤

IL NOSTRO PERCORSO

Partenza dal porto turistico di Lavagna. Condizioni purtroppo di calma piatta per quanto riguarda lo stato del mare. Fortunatamente per noi nella bella stagione il traffico nel golfo del Tigullio è sostenuto e così siamo andati alla ricerca di onde formate dalle altre imbarcazioni. Durante l'intera giornata abbiamo navigato per diverse miglia con numerose soste per ammirare le splendide e affascinanti località del levante ligure.



aggiunto in seguito per renderla più "da crociera". Una barca nata insomma per la pesca, che con alcuni accorgimenti strizza l'occhio anche alle signore che amano crogiolarsi al sole o fare solamente crociera estiva. I pescatori saranno invece appagati dalla doppia postazione di comando (interna per le uscite invernali o in condizioni meteo avverse), dalle vasche per il pescato e il vivo, dalla motorizzazione rigorosamente in linea d'asse con a richiesta le Trolling Valve. Mettiamo in moto i due Volvo Penta D4 da 260 cavalli ciascuno, sosta per il rifornimento di gasolio e usciamo dal porto di Lavagna coi motori al minimo affinché raggiungano la temperatura ideale di funzionamento. Purtroppo questi ottimi Volvo D4 presentano come unico difetto la tipica rumorosità dei motori diesel a 4 cilindri, e probabilmente bisognerebbe intervenire sull'imbarcazione con una maggiore coibentazione della sala motori. Anche le vibrazioni in folle e al



Sul ponte di coperta sono previsti due cuscini prendisole dotati di pratiche **stecche** di fissaggio. Un sistema furbo che dovrebbe evitare ai cuscini di gonfiarsi o ancora peggio di staccarsi quando si naviga con forte vento e mare mosso. I **passavanti** sono di dimensioni corrette per muoversi in sicurezza da prua a poppa e viceversa. Risulta molto utile il robusto **tientibene** fissato sullo stampo del flying bridge. Il **portello** del pozzo catena, a differenza di tutti gli altri gavoni presenti sulla barca, non è dotato di chiusura a saracinesca e di pistoncino di tenuta. Qui stranamente vi è solo un elastico di tenuta



In pozzetto due grandi e profondi **gavoni** consentono di stivare tutte le attrezzature da pesca, quelle di sicurezza e i parabordi. I portelli risultano molto robusti e sono dotati di doppia chiusura a saracinesca. Oltretutto, sono a **tenuta stagna**

Tutto a portata di mano per la sicurezza sul Rodman 1040. In pozzetto è sistemata una pratica pompa di sentina manuale. A centro pozzetto si trova il portello di accesso alla sala motori; una volta aperto si trovano gli staccabatterie motori e servizi



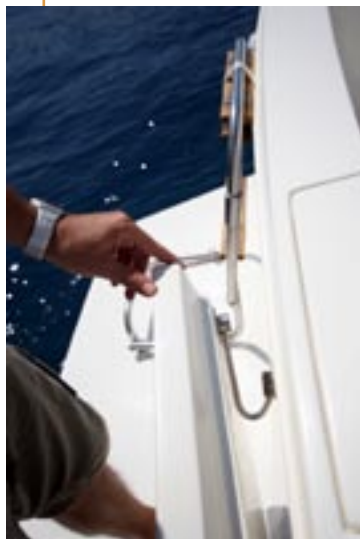
Nello specchio di poppa è stata ricavata la **vasca per il vivo** dotata di doppia apertura. Se non si pesca sono ideali per sistemare delle cime (come abbiamo fatto noi). Il pavimento del pozzetto è in vetroresina con finitura antisdrucciolo

Rodman 1040

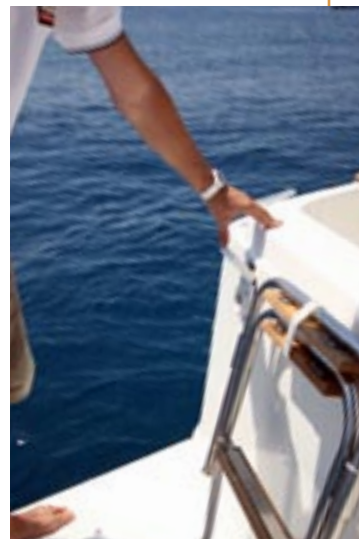
La coperta



Il **flying bridge** è del tipo "corto", come si addice ai veri fisherman d'altura. Dalle due poltroncine avvolgenti si ha una visibilità ottimale a 360° a tutto vantaggio della navigazione, delle manovre in porto e per avvistare le prede. Davanti al cruscotto è stato ricavato un divanetto a C, ideale per prendere il sole o per gli ospiti. Il **rollbar** in acciaio ha la funzione di sostegno per le varie antenne e per la luce di fonda. La scala di collegamento è ben fatta ma il passaggio ricavato nello stampo presenta nella parte sottostante degli spigoli che sarebbe meglio smussare



Funzionalità e praticità al 100%. Il portello di apertura incernierato sullo specchio di poppa è dotato di un robusto ed efficiente gancio in acciaio che ha la doppia funzione di chiusura e di blocco di sicurezza a portello aperto. La **doccetta** a scomparsa e la scala di risalita dall'acqua (di tipo pieghevole con velcro di tenuta) sono le dotazioni presenti sulla spiaggia poppiera. A lato della scaletta è stata posizionata la presa di corrente in banchina



minimo si avvertono a bordo, per scomparire poi salendo di giri. E' invece sorprendente la velocità e la facilità con cui il Rodman 1040 entra in planata. Merito della carena e delle eliche semintubate nello scafo che consentono alla barca di passare dalla fase di dislocamento a quella di planata senza accorgersene. Dalla postazione di comando la visibilità è sempre ottimale in quanto il Rodman 1040 non "alza" mai la prua, mantenendo un assetto costantemente neutro; grazie anche all'ottimale distribuzione dei pesi ottenibile solamente con i motori a centro barca e le linee d'asse. Inizialmente facciamo rotta verso Portofino, aumentando via via l'andatura sino a raggiungere la velocità massima e a compiere manovre e virate varie per testare la carena, la stabilità e la tenuta di rotta, ottenendo in tutti i casi ottime impressioni. Da Portofino navighiamo verso il porto di Rapallo con rotta poi verso il promontorio di Sestri Levante. Qui zigzagghiamo alla ricerca delle onde provocate dalle tante imbarcazioni in navigazione e non possiamo che complimentarci con



Classico con stile! Gli interni del Rodman 1040 sono molto tradizionali sia per layout che per quanto concerne le finiture e i materiali utilizzati. Il tutto risulta ben realizzato, robusto, pratico e con l'indubbio vantaggio di una manutenzione praticamente zero. L'altezza di oltre 1,90 m e le finestrature di ampie dimensioni conferiscono alla dinette una notevole illuminazione e areazione. Il quadro elettrico è anch'esso semplice e di immediata consultazione. La postazione di comando interna, a differenza di molte barche con doppia guida, consente di navigare a qualsiasi andatura senza mai accusare limiti di visibilità (merito di carena e assetto)



Gusto spagnolo! I top sintetici utilizzati per il piano della cucina e soprattutto quello del bagno, sono di aspetto un po' povero per i gusti italiani. Hanno il vantaggio anch'essi di essere pratici e praticamente eterni

Non manca niente. La cucina, seppur di dimensioni contenute, è attrezzata con piano cottura ad alcol, frigo, forno microonde e lavello. Bello il ciliegio utilizzato per i mobili

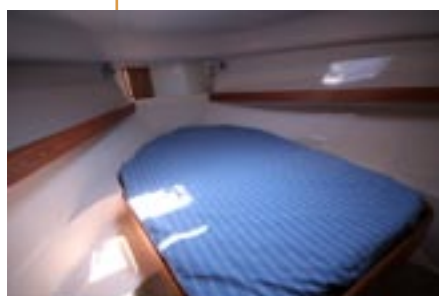
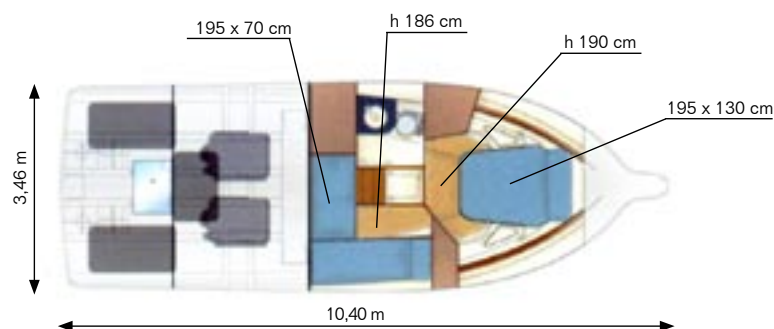


Rodman 1040

Gli interni

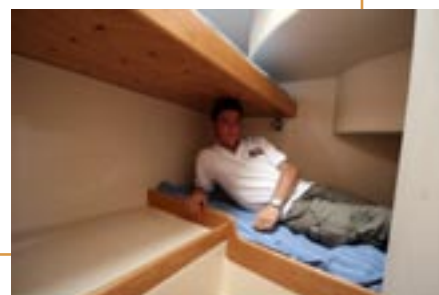


Il salotto è molto confortevole e può ospitare tranquillamente anche sei persone. Abbassando il tavolo si crea un ampio letto matrimoniale. A soffitto è stato montato un bel tientibene in legno, a conferma che questa barca è stata progettata e costruita per andare in mare anche quando le condizioni sono tali da doversi tenere aggrappati. La **porta** in cristallo a tutta larghezza assicura un adeguato ricambio d'aria



La cabina ospiti è anch'essa in ambiente separato ed è formata da due letti a L sovrapposti (soluzione "obbligata" coi motori in linea d'asse). Purtroppo l'accesso a questa cabina risulta un po' sacrificato dalla limitata apertura della porta

La cabina di prua ha un letto matrimoniale di buone dimensioni (1,95 x 1,30 m). Sotto il letto è stato ricavato una **gavone** molto capiente. E' giusto sottolineare che anche in questo ambiente l'altezza del soffitto è di un metro e novanta centimetri. Mancano secondo il nostro parere due oblò apribili sui lati; il solo passo d'uomo potrebbe non essere sufficiente a garantire un corretto ricambio d'aria in estate



Visti da vicino



A sinistra una prova del nostro duro e faticoso lavoro da tester! Proviamo la barca partendo dal minimo e motori in folle, saliamo gradualmente di giri fino a portare l'imbarcazione alla massima andatura. Così rileviamo le velocità, i tempi per entrare in planata, il tempo per raggiungere la velocità max e i decibel dati dal fonometro in pozzetto, nella dinette e nelle cabine



A destra, il pozzo catena con il portello incernierato sul ponte di coperta. L'elastico di tenuta non ci ha convinto totalmente (anche e soprattutto perché tutti gli altri gavoni presenti sul Rodman 1040 sono dotati di robuste e affidabili chiusure "a saracinesca"). Temiamo che in caso di mare mosso il portello possa sbattere



Dal pozzetto, tramite un portello dotato di pistoncino idraulico, si scopre la sala motori con gli alberi delle linee d'asse ben in vista. Lo spazio per eventuali operazioni di riparazione o manutenzione è discreto



Sopra, un'ulteriore esempio della semplicità con cui si possono effettuare tutte le operazioni di controllo e sicurezza a bordo del Rodman 1040. Qui nello specifico è raffigurata la saracinesca di chiusura del wc marino posizionata sotto il lavabo della toilette

Rodman 1040

In navigazione



i progettisti Rodman per l'eccezionale morbidezza della carena, che non si scompone mai. Lo scafo entra nelle onde senza il minimo sussulto per chi è a bordo e con totale assenza di spruzzi, lasciando la barca completamente asciutta. Se la morbidezza della carena permetterà di navigare anche in condizioni di mare critiche... Quello che ci ha veramente e favorevolmente impressionati è la facilità del Rodman 1040 a entrare in planata, ma soprattutto a mantenerla a regimi e andature contenute. Durante le prove abbiamo ridotto gradualmente la potenza fino ad arrivare a navigare in planata a soli 9,6 nodi coi motori che girano a 1.900 giri/minuto. Siamo abbastanza sicuri che su scafi di queste dimensioni siano valori praticamente "unici". Questo significa poter navigare

in planata per centinaia di miglia anche con mare mosso in assoluta sicurezza e notevole comfort di bordo. In definitiva, le prestazioni in mare del Rodman 1040 sono davvero positive sotto tutti i punti di vista. Ma non vorremmo certo passare per troppo "buoni" e quindi ci dedichiamo ora alla ricerca di difetti, o forse sarebbe meglio dire alla ricerca di accorgimenti

Le eliche semintubate nello scafo e il disegno della carena ti permettono di navigare in planata a 1.900 giri e a meno di 10 nodi!

e/o migliorie da apportare. Iniziamo dal fly: la salita non è delle più agevoli e il passaggio presenta degli spigoli che potrebbero essere causa di traumi salendo in condizioni di mare mosso o per gli ospiti meno "esperti". Una volta sbucati sul ponte superiore si ha come iniziale impressione la mancanza di un appiglio sicuro; a questo proposito basterebbe aggiungere un bel tientibene sul lato destro del cruscotto. Per accrescere ulteriormente la sicurezza a bordo si potrebbe installare un portello di chiusura sull'oblò di passaggio fly/scala. Tutto ok per la coperta e il pozzetto, che descriviamo accuratamente nelle foto dedicate. Gli interni, per layout e materiali, sono decisamente in sintonia con la tipologia e lo spirito del Rodman 1040: funzionali, pratici e longevi. ■

L'ultima parola di MB

Pesca-crociera senza compromessi

Il cantiere spagnolo Rodman definisce la sua gamma di fisherman con il simpatico termine "pesca paseo", ovvero pesca crociera. Barche quindi dedicate non solo a chi ama la pesca ma anche a chi desidera trascorrere piacevoli giornate in mare. E in effetti, a fine test, riconosciamo al Rodman 1040 una notevole versatilità. Tutto ok per quanto concerne la pesca (vasche varie, pozzetto sgombrato, fly corto), ma anche utilizzandolo per la crociera non delude certo le attese. Il flying, il confortevole prendisole di prua e i funzionali interni, permettono a una famiglia di intraprendere crociere di tutto rispetto. Una barca innanzitutto sicura, versatile e dai ridotti costi di gestione. Gli interni, essenziali e sobri, sono anch'essi progettati e realizzati per durare nel tempo e per richiedere una minima manutenzione. Qui non ci sono pelli o radiche o altri sfarzi, tutto è molto "marino" e l'aspetto generale è quello di un fisherman fatto per fare tante miglia in ogni condizione meteo; insomma, tanto per evitare inutili giri di parole, questa non è una barca da acquistare per tenerla ferma in banchina a fare scena! Questa è la barca ideale per navigare o fare attraversate nella massima sicurezza e comfort.

Da mettere? Un portello che chiuda il passo d'uomo sul flying bridge.

Da togliere? Abbiamo trovato un po' troppo "poveri" per i gusti del nostro mercato i due top sintetici utilizzati per il piano della cucina e per il lavabo nella toilette.

Il parere dell'importatore

La filosofia Rodman

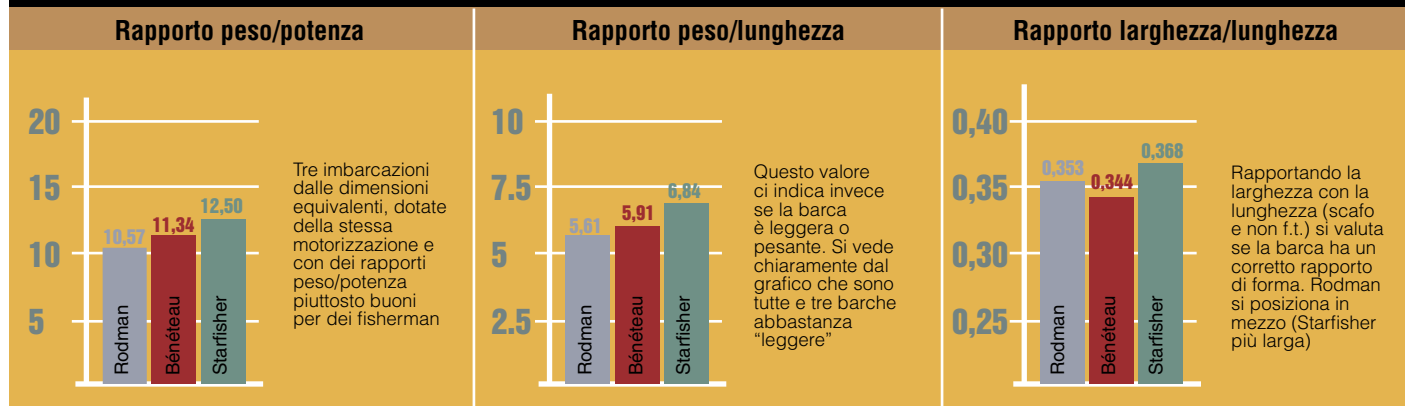
A fine giornata prima di rientrare a Milano abbiamo scambiato alcuni pareri con l'amministratore unico della Seadreams (importatore esclusivo per l'Italia della Rodman Yacht), Gianluca Magini. Con giusto orgoglio ha voluto sottolineare la trentennale esperienza di questo cantiere iberico che fornisce oltretutto le proprie imbarcazioni al governo spagnolo. Cantiere tra i primi ad aver ottenuto la certificazione Iso 9001 e che accompagna ogni sua imbarcazione da una garanzia strutturale di 10 anni (5 anni sull'osmosi). Altro dato di cui siamo venuti a conoscenza è relativo ai progetti di ampliamento del cantiere, che ha come obiettivo arrivare a produrre circa 600 barche/anno. Per quanto riguarda la gamma fisherman, Magini ritiene che il 1040 del test sia una barca destinata a una clientela che lui definisce "pescatore crocierista", con un occhio di riguardo per il comfort degli interni. Per concludere si passa sull'argomento sicurezza: il Rodman 1040 risulta essere una barca molto robusta e dotata di una qualità costruttiva di alto livello.



LE AVVERSARIE

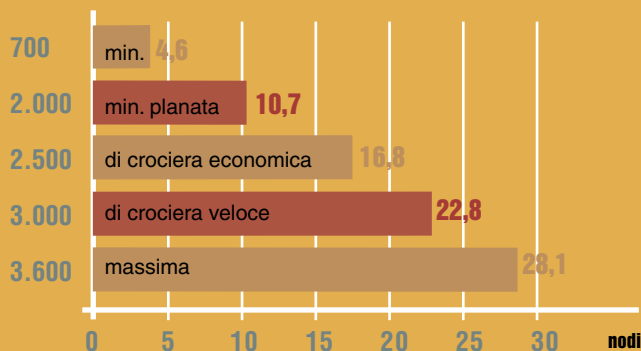
	Rodman 1040	Bénéteau Antares 1080	Starfisher 1060
			
Lunghezza f.t. m	10,40	10,80	10,60
Larghezza max. m	3,46	3,44	3,50
Dislocamento a vuoto kg	5.500	5.900	6.500
Motori CV	2 x 260 eb	2 x 260 eb	2 x 260 eb
Serbatoio gasolio lt	700	640	800
Serbatoio acqua lt	250	320	200
Posti letto	4+2	4+2	4+2
Prezzo (Euro Iva esclusa)	161.138	170.835	158.250

INDICI DI PRESTAZIONE A CONFRONTO

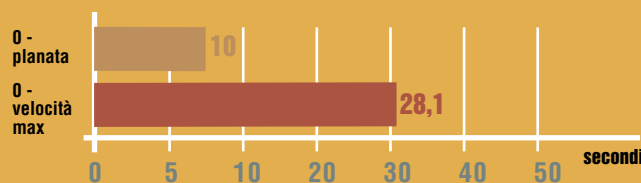


LE VELOCITÀ

I dati rilevati da MB



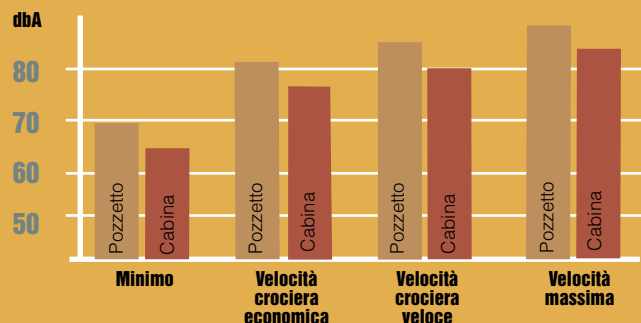
ACCELERAZIONE



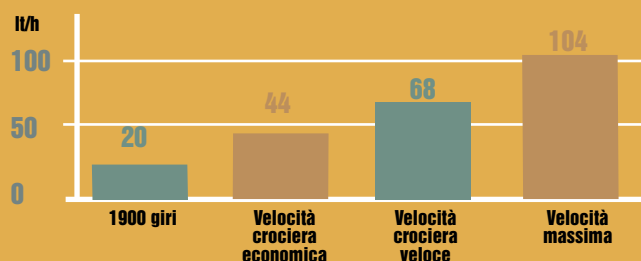
Prestazioni quasi da barca sportiva per quanto concerne il tempo di planata e per raggiungere la massima andatura. Sorprendente la facilità con cui il Rodman 1040 mantiene la planata anche ad andature ridottissime. Ottima la tenuta di rotta e morbidezza notevole sull'onda di prua. Corretto l'assetto di navigazione che garantisce sempre un'ottima visibilità.

Le condizioni della prova Mare calmo, 3 persone a bordo, temp. 31° C, gasolio 200 litri, acqua 250 litri, vento assente

LE RUMOROSITÀ



I CONSUMI



Il Rodman 1040 non è una barca particolarmente silenziosa. I due Volvo Penta Diesel sono dei 4 cilindri e non lo nascondono. Qualche vibrazioni al minimo che poi sparisce salendo di regime. Contenuti i consumi di gasolio

I NUMERI CHE CONTANO

Prezzo base (Iva esclusa) 161.138 Euro

Prezzo barca provata (con accessori e Iva) 199.784 Euro

I DATI BASE

Lunghezza f.t.	m 10,40
Lunghezza scafo	m 9,80
Larghezza max	m 3,46
Pescaggio	m n.c.
Peso con motori	kg 5.500
Motorizzazione della prova	2 x 260 cv
Posti letto versione prova	4 + 2
Omologazione CE	cat. B
Cantiere	Rodman Polyships

LE MISURE

In cm, lunghezza x larghezza:

cabina di prua 256x180 h.190, **letto di prua** 195x130, **cabina ospiti** 196x127 h.186, **letti ospiti** 195x70, **piano cucina** 110x52, **pozzetto** 235x295, **piattaforma di poppa** 70x200, **prendisole di prua** 200x240, **dinette fly** 60x110, **divanetto in pozzetto** 95, **passavanti** 30, **dinette interna** a C 200x115

COSTRUZIONE E IMPIANTI

Sistema costruttivo dello scafo: in laminato pieno, impianti raffreddamento motore indipendenti, tre pompe di sentina a immersione con allarme e azionamento automatico, pompa sentina manuale nel locale motori, serbatoio carburante in alluminio navale, serbatoio acqua in acciaio inox, boiler acqua calda, verricello elettrico da 1.000W, caricabatterie con cavo banchina e presa in cucina, capo di banda in teak, tergicristalli, wc marino manuale, bussola

MOTORE

Volvo Penta - modello D4-260 EVC

Diesel; 4 cilindri in linea; turbocompressore e aftercooler potenza 260 cv; cubatura 3.700 cc; alimentazione common rail; 4 valvole per cilindro; EVC (electronic vessel control) - peso singolo motore kg 558

INDIRIZZI

Costruito da: Rodman Yacht, Spagna, www.rodman.es

Importato da: Seadreams srl
Porto Turistico Lavagna 5/6
16033 Lavagna (Ge) - tel 0185 364790
www.seadreams.com