

# STOLT OCH BRED SPANJORSKA

Frågan är om inte vår testpilot blev upp över öronen förälskad i denna spanska dam, en av de första med ett skrov ritat för Volvo Pentas nya IPS-drev.

**TESTAD AV**



AV RONALD RYBBE



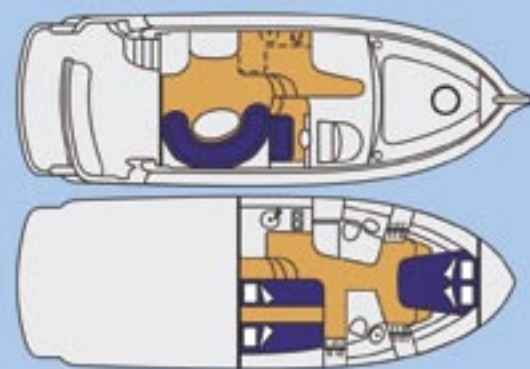
Foto Ronald Rybbe och arkiv



**NOTERA DEN LÅGA SERVICEBÅGEN**  
och toppbryggans golv som sträcker  
sig långt akterut över akterdäck.



**EN GENERÖS TOPPBRYGGA** (ovan) där  
alla kan vara samlade kring styrman.  
**HÖGGLANSIG KÖRSBÅR** (tv) med  
alcantara är som en god efterrätt.



**S**om tekniker ska jag vara ärlig och säga att jag tidigare inte haft några högre tankar om spanjorer när det gäller deras tekniska kunnande. Tvärt om har för mig deras kultur framstått som något primitiv där man plågar tjuvar och kastar ut getter från kyrktorn. Om man nu ska orda något om spanjorernas tekniska utveckling under senaste seklet så skulle det kunna vara att man licenstillverkade Fiatbilar under namnet Seat. Men de blev om möjligt ändå uslare i spansk tappning, detta var på 1950 och -60 talet innan Volkswagen kom in i bilden. Första gången som jag höjde ögonbrynen och petade öronen och därtill blev rejält imponerad av spansk teknologi var när spanjorerna tog hem ordern att tillverka viktiga flygplansdelar i kompositmaterial till flygplanet Saab 2000. Faktum är att på den vägen fortgår deras tekniska utveckling med stora kliv och numera är de att räkna med på den komposittekniska världsmarknaden. Kan man tillverka vingprofiler åt Saab kan man också tillverka plastbåtar.

Andra gången jag höjde ögonbrynen

var helt nyligen när jag klev ombord på en spansk motorbåt med namnet Rodman 38, försedd med två stycken moderna Volvo Penta IPS 400. Rodmanvarvet är absolut inte något nytt »logistikpåfund«, även om de bygger 300 båtar om året. De har byggt båtar i över 30 år och numera efter ett eget utvecklat kvalitetsystem kallat RQS. De har förekommit tidigare i Norden under 1990-talet, men ett lamt försök att etablera märket i Sverige resulterade i endast en såld båt. Idag representeras Rodmanserien, som består av fyra olika storlekar – 38, 41, 56 och 64 fot – av Oceanlife i Stockholm som också marknadsför de italienska Absolutebåtarna. Mitt fortsatta möte med denna Rodman 38 kom ganska snart att övergå i tyst respekt under de antal timmar ombord som jag upplevde denna också mycket varma, ombonade och trevliga båt. För min del infinner sig respekten för en produkt när man gång på gång berörs av hur utförandet som en följd av yrkeskunnande visar prov på med vilken stolthet man skapat sin produkt.

## RODMAN 38

### FAKTA

Längd: **11,80 m**  
Bredd: **3,91 m**  
Vikt: **11,2 ton**  
Bränsle: **1 000 l**  
Vatten: **400 l**  
Grävatten: **106 l**  
Maxlast: **12 pers**  
CE-kategori: **B**  
Motorer: **2x310–2x370 hk**  
Pris: **3 590 000 kronor**

### TESTKÖRNINGEN

Last: **2 pers**  
Motor: **Volvo Penta 2xIPS400 à 310 hk**  
Fart: **31 knop**

### VÄRT ATT NOTERA

- + Rodman 38 + IPS = Sant.
- + Låg ljudnivå.
- + Kvalitetsbygge.
- Folk har fördomar mot spanjorskor.

### KONTAKT

Oceanlife, Saltsjö-Boo  
070 725 33 33, 070 711 53 33  
[www.oceanlife.se](http://www.oceanlife.se)



**MAXIMAL LJUDNIVÅ vid 25 knop.**

**ELCENTRALEN SOM får en besiktningsman att le.**

Den raka motsatsen förekommer också, vill jag nämna. Helt nyligen läste jag i branschtidningen International Boat Industri en intervju med en rik riskkapitalist som just köpt ett känt båtvarv där han säger, »we don't want boatbuilders anymore, we want production people«. Visst, det finns marknad för lågprisprodukter, det vet jag. Flera gånger per år besiktigar jag spritt nya båtar där uppdraget från kunden klart uttalat är »du ska hitta alla fel som finns på den här båten«. Resultatet är sällan mindre än 25 fel och ibland till och med konstruktionsfel. Förvisso är oftast felen av mindre karaktär, men ändå fel av mycket irriterande art och som omgående föder tankar om nonchalans och dålig respekt för kunden. Fel som lika lätt borde ha upptäckts på båtfabriken och åtgärdats före leverans. Men alltför få tillverkare har den inställningen numera. »Båtfabriker« styrs i alltför hög grad av logistikgurus, hårt pressade ekonomer samt sjukligt snåla ägare som inte kan stava till orden kvalitet eller goodwill, men däremot är väl medvetna om vad profit är.

När man från bryggan betraktar en Rodman 38 är det första man lägger

märke till det fina formarbetet utan knölar eller bucklor, men också elegansen, linjerna, skjutdörrarna och taket över akterdäck och den hela vindrutan. Som nordbo känner man instinktivt att innanför de där dörrarna blir det bara mysigare ju kallare och regnigare det är utanför. Det är inte utan att hon utstrålar någon form av moderskärlek när man ser på henne. Invändigt är hon så varm och ombonad att man nästan glömmer bort att det utomhus en trappa upp finns en toppbrygga. Hennes höga fribord gör att man också ritat en högre överbyggnad utan att det blir oharmoniskt dem emellan, vilket i sin tur gör att toppbryggan inte alls framhävs, den bara finns där med sina låga torpedbåtsrutor och med bra sitt- och fotdjup och därmed väl skyddande för de åkande. Targabågen är låg och taket över akterdäck bildar solyta på den akre delen av toppbryggan. Det känns som om spanjorerna har tänkt till.

Invändigt är hon mycket logiskt planerad och man rör sig lätt och bekvämt mellan olika platser utan att krocka med folk. På styrbordssidan rymmer salongen fyra runt det ovala bordet vid den

fasta cirkelsoffan i ljusbeige alcantara. Till detta kommer två lösa pallar som kan flyttas från babords dinett. Styrplatsen är högt belägen på styrbords sida som sig bör och rymmer både styrman och navigatör. Pentryt en halvtrappa ner på babords sida är inte stort men funktionellt med mikrovågsugn, kyl och frys på höjden och spisplattan på tvären, vilket gör att det blir bra med bänkyta ändå. Gästhytten på styrbords sida är bra med två skilda kojor och garderob och för om den en allmän toalett som även har duschmöjlighet. Återstår så ägarhytten som är konstruerad efter den verkligheten att oavsett storlek på båt är människorna alltid lika stora. Här finns således nödvändigt svängrum plus att man byggt både elegant och komfortabelt. Den andra toaletten med dusch är så smakfull, rymlig och genomtänkt med bland annat sitt stora ljusinsläpp i taket att den framstår som lite egoistiskt i och med att den mynnar endast mot ägarhytten.

Till en början hade jag lite svårt att förstå att allt detta får plats, tills jag kom att tänka på en Princess 40 från 1999 som jag besiktigade några dagar innan och



**TRIMARANSKROV?** Nej bara anpassning till Volvo Penta IPS.

**DEN INRE DELEN** av drevenhet tar inte stor plats.



**RODMAN 38 GÅR HÖGT I** vattnet och skär vågorna bra med sina 17° bottenvinkel.

som jag fann bara var fem centimeter bredare. Den här spanska damen är inte bara varm och go, hon är bred över höfterna också, inte mindre än 3,91 meter från strax framför midskepps och ända till akterspeglarna. Med andra ord bredare än de flesta idag förekommande 40- och 41-fotare på marknaden. Längden är 11,80 meter, således en båt med ett större breddförhållande än vanligt, något som jag länge saknat då det har så många fördelar utöver rymlighet.

Snickerierna är utsökta i körsbär om än nästan lite överkliga med sina otroligt spegelblanka ytor och där allt är byggt med raka ytor mot vad vi är vana vid. Här gäller således inte den mörkare nordiska stilen med halvblank mahogny eller teak med allmogefräsnings i skåpluckor och dörrar, men hon går också att få i ljus mattlackerad ek. Inte bara valet av blankfernissat körsbär är påtagligt utan även att detta förekommer så rikligt även i mer dolda utrymmen. Öppnar man en skåplucka, badrumskåp eller garderob, finner man denna blanka fräscha yta så långt ögat når. Det finns helt enkelt ingen ful yta att titta på, som till exempel påver isolering mot bordlägg-

ningen. Du kan inte ens se slangar eller avloppsrör i nedre skåpet under tvättstället eller pentryt. Okej, draglådorna har inte zinkade hörnlaskar, men de är blanklackerade inuti och även på utsidan av lådan. Till sist vänder jag lådan upp och ner och där finner jag som brukligt en olackerad underdel. Lyfter du på en dyna för att nå ett stuvutrymme, möter du en blanklackerad lucka i körsbär. Även tapetserararbetet är mycket gott med maskinsydd mattor som ligger dikt intill anslutande ytor.

Under salongsdurken finner man tankar och batterier. Det som tilltalar förutom stuvmöjligheten är till exempel den gedigna förankringen av tankarna. Inte mindre än tio M10-bult håller varje tank på plats, låsta i bädden av tre stöd som bildar luftspalt mellan bottenbordläggning och den rostfria plåten. Detsamma gäller batterisystemet. Fyra 180Ah batterier är försänkta i syrafasta plastlådor med dito lock över med en sugande ventilation. Dessa lådor är i sin tur nedsänkta och fastlåsta i ett kraftigt batteristuv med ytterligare ett lock. Rent och snyggt, till och med matta i taket gör att man också utan vidare kan lagra sådan

utrustning som man drar sig för att stuva i maskinrummet. Det som omgående slår mig när jag lyft på motorluckorna är att motorerna står snett i båten. Anorlunda uttryckt är deras längdlinjer inte parallella med båtens längdlinje utan vinklade in mot mitten för att få så mycket vikt som möjligt mot mitten. Det är något som bara låter sig göras med IPS-drev. Det andra som slår mig är att det är mycket utnyttjat utrymme bordvarts och även akter om motorerna. Utrymmet kommer väl till pass vid service eller om man vill montera elverk eller utnyttja det som stuvutrymme för cyklar, gummibåt, utombordsmotor med mera som lämpar sig att förvaras i en sådan miljö.

Maskinerna är Volvo Pentas D6:or på 310 hästkrafter vardera. De går underbart mjukt och tyst. Men det som slår mig är maskinrummets goda ljudisolerering. Inte minst avgörande är att maskinerna, till skillnad från vid axeldrift som också kan väljas, sitter monterade under akterdäck. Min ljudmätare visar i salongen på 36,6 decibel före start och blott 58 decibel med motorerna på tomgång. Med mätaren liggande på motorluckorna utomhus visar instrumentet på 68

## TEST RODMAN 38



**DEN OVANLIGT STORA bredden skapar förvånande mycket volym på 38 fot båt.**



**DRAGLÅDANS finish övertygar.**

decibel och vid åtta tio knop bullrar det inte mer än 59 decibel i salongen, således utomordentligt bra värden. Vid 24,1 knop får jag värdet 76,1 decibel och vid full fart, det vill säga över 31 knop mätt med portabel GPS och med ett varvtal på 3 600, blir ljudnivån 77,6 decibel. Förvisso en fart som inte utnyttjas så ofta, men jag nämner det som ett bevis på den goda ljudkomforten. Det bidrar till att man inte fattar hur fort det går förrän man tittar på navigatören.

Reglagen är synkront styrda vilket innebär att babordsmotorn är master och ställer in styrbordsmotorn på samma varvtal. Om du vid en sväng vill minska varvtalet på innermotorn för att minska rollning går det också bra om du väljer mer än 800 varvs skillnad. Men åtgärden är inte nödvändig på en Rodman 38, ska det visa sig. Personligen fann jag den bästa åkkomforten runt 20

knop med lite hårt nedtrimmad nos. Då var det bara det mer högfrekventa fräsljudet från stäven som örat uppfattade. Så tyst går det. I fartläget runt 2 700 varv och 25 knop går hon plant helt utan hjälp av trimplan och därmed också snällt, runt 80 liter i timmen. Det är ett mycket bra värde och troligen 20 procent bättre än med en likadan båt med lika motorer och axlar. Med något större motorer på samma axelbåt, vilket är nödvändigt för att få samma fartpotential som med IPS-drev, är skillnaden troligen 30 procent.

Det som imponerade mest på mig är accelerationen, det plana gångläget i alla farter och den otroligt stabila gången vid svängar. Allt det här beror på samarbetet mellan Rodman och Volvo Penta. Skälet är nödvändigheten att anpassa botten till IPS-dreven. Med axeldrift och motorerna mitt i båten, vilket är en valmöjlighet, följer att det blir halvtunnlar

och dubbla roder. På köpet får man bra viktbalans. Med IPS flyttas motorerna bakåt och tankarna framåt, men det hjälper inte. För att kompensera den högre vikten i aktern har man helt enkelt byggt ut deplacementet i aktern på ett finurligt sätt. Bottenformen har förvisso en V-form på 17 grader, men inte hela vägen. Från midskepps och akterut har man byggt ner botten som på ett trimmaranskrov. Utöver det har man grövre steglister. Resultatet blir en båt som över huvud taget inte hänger på aktern. Det finns ingen planingströskel. Hon bara reser sig parallellt upp ur vattnet varefter farten ökar.

Accelerationen är också mycket bra som en följd av den ökade bärkraften, från 0 till 31 knop på 20 sekunder är farter som få båtar i den här storleken klarar. Till detta ska nämnas att fullfartssvängar i över 30 knop är helt odramatiska. Det beror på att hon så gott som inte alls lutar inåt i svängen. Jämförelsen med en lätt Formel 1-båt som rundar en boj i 60 knop är helt adekvat. Skillnaden är bara att här går det i 30 knop och båten väger 11,2 ton.

Hon svänger mycket komforta-

**»RESULTATET BLIR EN BÅT SOM ÖVER HUVUD TAGET INTE HÄNGER PÅ AKTERN. DET FINNS INGEN PLANINGSTRÖSKEL. HON BARA RESER SIG PARALLELLT UPP UR VATTNET VAREFTER FARTEN ÖKAR.«**



**PENTRYT ÄR LITET.** Men med mikrovågsugnen i ögonhöjd, spisplattorna på tvären, lock över diskhon så blir det ändå bra bänkyta. Och med kyl och frys på höjden blir det också bra skåputrymmen.



belt därför att den 17 grader branta bottenvinkeln klyver vågorna genom hela svängningen utan att båten lutar och bankar på ena bottenhalvan. Styrvinkeln, tre olika finns, är den minsta och den Volvo Penta rekommenderar på den här typen av cruisers. Den minsta vinkeln skapar följaktligen den största radien, men ändå är den häpnadsväckande snäv och speciellt om man samtidigt drar av på gasen vid en undanmanöver. Över huvud taget är båten nästan löjligt enkel att styra, om än lite ovanligt med en ratt som inte gör motstånd. Det så vanliga glappet i styrningen från ratt till drev eller roder med hydraulmekanisk överföring finns över huvud taget inte. Skälet är att det är elektrisk överföring, by-wire, till elektriska styrmotorer på drevet.

Vid sjö- och manöverprovet sköter hon sig bra, så bra så man nästan undrar om man behöver tillbehöret joystick. Med lite vana och en fender på bogen vrider man sig ut från kaj eller brygga mycket enkelt tack vare riktade propellerströmmar. Propparna sitter så långt fram att det är en barnlek att med sidvind backa in den stora badbryggan till en kaj. Hur går hon i hård sjö? Ja det vet jag inte, till det behövs det en jämn

ström av höga vågor på havet och lite mixtrande med motorvarv och trimplan. Men jag hade turen att hitta en större bogserbåt en bit bort på Baggensfjärden, och ett sådant tillfälle får inte missas. Med en viss vana från Smugglertiden gav jag fullt och med lång ansats blev det över 31 knop rakt in i första vågen. Det resulterade först i en liten nick och sen resning av stäven med lätt inbromsning, varpå hon flög över kammerna med halva botten blottad, enligt kollega på stranden. Därpå dök hon i nästa våg med sin 11, 2 ton och kastade rejält med vatten över sig. Sjösprutet var ju självklart i den farten, men det intressanta var med vilken mjukhet hon dök utan otrevlig skrovvrindning, slag, stöt eller oljud.

Finns det inga fel på en Rodman 38? Jodå, men det här är ingen garantibesiktning utan konsumentupplysning. Det finns inga eller få nya båtar utan fel. Generalagenten var irriterad på skjutdörrarna som inte höll måttet och på en grind till badbryggan med felaktig låsfunktion plus dålig passning på några durkar. Men det viktiga är att inte hon levereras förrän allt är fixat.

Vad kostar då en spansk lady av den

här digniteten? Det är helt klart ingen lågprisbåt, och en Rodman med raka axlar, som bara är något billigare, är inte ett modernt alternativ, enligt min mening. Demobåten som är från 2006 och har gått 25 timmar kostar 3,4 miljoner kronor. En ny båtmodell 2007 med Volvo Penta IPS 400 (2X310 hästkrafter), batteriladdare, stereo, mikrovågsugn, landström, roderindikator, invändig teakdurk, kyl & frys, vakuumpoletter med hålltank, varmvattenberedare med mera, kommer att kosta 3 590 000 kronor. Det priset är högre än för konkurrenter från sydeuropeiska och engelska varv, liksom för polskbyggda »norska« och »svenska« båtar, men då ska vi komma ihåg att dessa ofta är axelbåtar. Priset kan även jämföras med Nord West 390 Toppbrygga med lika starka motorer inklusive mycket extrautrustning. Den kostar 3 995 000 kronor, men då blir det med Duopropdrev. Mitt teknikhjärta har helt klart påverkats av IPS-drevens fördelar i kombination med ett bra skrov, och därmed slutar min beskrivning av Rodman 38. Resten är betraktarens personliga känsla i kombination med den trevliga möjligheten att själv avgöra vad man trivs bäst med. ■