

## Rodman Spirit 42

# Eficiente y funcional

El Rodman Spirit 42 es el segundo de los modelos de la gama Spirit y el mayor hasta el momento ya que el primero que se presentó era un 31 pies. Con esta gama, el astillero gallego ofrece una serie de cruceros, que se motorizan exclusivamente con Volvo Penta IPS, cuyo concepto descansa en cuatro pilares: un casco eficaz, una relación calidad-precio más que correcta, un buen volumen habitable diáfano y la funcionalidad.

G. DE SOLER



- Astillero: Rodman Polyships
- País: España
- Diseño: Fulvio de Simoni
- Eslora: 12,35 m
- Camarotes: 2
- Precio: 290.000 euros, sin impuestos

**T**ras la Rodman Spirit 31, ahora llega esta 42 pies como paso previo a la futura presentación de la Spirit 36 pies. Cada una de estas esloras se realizará en tres versiones —open, hard top y flybridge— y en su conjunto los dos modelos existentes definen una nueva serie, bien diferenciada de las gamas más lujosas que ofrece el astillero, que se caracteriza por la funcionalidad y una excelente relación calidad-precio. La eslora que aquí comentamos es apta para ser gobernada con el título de PER (11,97 metros de eslora de casco) y mantiene la imagen de su antecesora, la 31 pies, con una característica roda vertical, obra del diseñador Fulvio de Simoni, diseñador de la casa y también de esta nueva serie del constructor gallego.

La nueva Rodman Spirit se motoriza con una única opción de dos Volvo Penta D-300 con IPS-400, una combinación que se mostró adecuada desde el punto de vista del comportamiento y la maniobra durante la prueba realizada en aguas de la ría de Vigo, y que permite además reducir costes pues se facilitan los tiempos de instalación, toda vez que permite optimizar el espacio físico y el volumen disponible a bordo. Por otra parte el hecho de estar dotada de serie con el joystick de Volvo, le confiere un plus de maniobrabilidad que cualquier usuario agradecerá.

A estas características, hay que sumarle una garantía de 10 años para daños estructurales y cinco años contra ósmosis, lo que es posible gracias a los estrictos controles de calidad por los que pasa cada unidad.

## Exterior sobrio

La silueta exterior del Spirit 42 queda muy marcada no solo por la peculiar roda en "pico de loro", sino por las ventanas laterales que de un solo trazo dibujan un perfil de caseta muy característico, diríamos que "marca de la serie". La superficie de estas ventanas se amplía a medida que prolongan hacia atrás y quedan rematadas por el lanzamiento



del fly hacia popa, todo lo cual le da ligereza a la superestructura, evitando una imagen que podría haber sido excesivamente compacta. A ello contribuye también el voladizo hacia proa del parabrisas del fly que, a modo de orla, corona la superestructura rodeándolo completamente a la vez que perfila y compacta el contorno. También el casco, con un gran francobordo, podría haber dado una imagen demasiado masiva, pero la posición y combinación de las ventanas rectangulares y los ojos de buey en el casco, rompe esta superficie y logra engañar al ojo de forma que la percepción del espectador es de equilibrio. De Simoni ha logrado pues en nuestra opinión un volumen armónico jugando con las fugas, las entregas y las superficies, tema en el que es un maestro. Algún detalle que rompiese con la excesiva uniformidad del espejo de popa que cierra la bañera, acabaría de redondear el barco en una imagen más homogénea.



La bañera destaca por su amplitud, y dispone de una sólida puerta de comunicación con la gran plataforma de baño, acabada en símil de teca, y tan sobria como el mismo espejo de popa totalmente desnudo de que hablábamos. Ducha, escala de baño y herrajes colocados en los laterales completan la popa, donde también se echa en falta un hueco o armario para guardar las amarras junto a las cornamusas. Añadiendo una mesa, la bañera se convierte en una dinete exterior bien protegida del sol por la prolongación del flybridge. La bancada que cierra la bañera por popa, además de servir como asiento de esta dinete cuando se desee, encierra grandes cofres de estiba que ser agradecerán a medida que el barco vaya cobrando vida. Los pasos laterales, a los que se accede gracias a un par de bien colocados escalos-



Suave en el gobierno, rápida y estable, así es la Spirit 42, un crucero que puede alcanzar los 30 nudos.

## DATOS TÉCNICOS Rodman Spirit 42

### CARACTERÍSTICAS

• Eslora total:	12,35 m
• Eslora de casco:	11,97 m
• Manga:	4,24 m
• Calado:	0,71 m
• Desplazamiento:	12.300 kg
Gama de motorizaciones:	2 x Volvo Penta Volvo Penta D4-300 IPS 400 300 Hp
• Capacidad de combustible:	1.150 l
• Capacidad de agua:	390 l
• Depósito de aguas negras:	110 l
• Categoría de navegación:	B
• Plazas:	12
• Diseño:	Fulvio de Simoni
• Constructor:	Rodman Polyships
• Precio:	290.000 euros

### DESTACADO

- Concepto general y precio competitivo.
- Luminosidad interior y funcionalidad.
- Suavidad de gobierno con IPS400 de 300 Hp.

### MEJORABLE

- Falta un reposapiés para el piloto.
- El volante en el centro del asiento doble.
- Visión a proa escasa obstaculizada por la consola.

### CONDICIONES DE LA PRUEBA

• Personas a bordo:	8
• Combustible:	95%
• Agua:	95%
• Estado de la mar:	rizada a llana y brisa

### EQUIPAMIENTO ESTÁNDAR

Molinete 1.000 W, ducha en bañera caliente/fría, Arco radar, reproductor DC com MP3, mandos joystick y trip computer Volvo Penta, cocina vitrocerámica, microondas de inox, inodoros eléctricos, calentador de agua 40 l, compás, antena TV, 2 baterías arranque de 185 Ah, y dos de servicio, cargador convertidor, toma de tierra.

### MOTOR

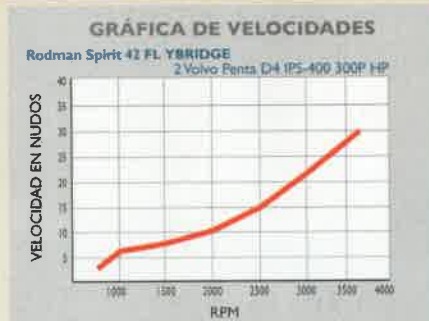
• Marca y modelo:	Volvo Penta D4-300 IPS-400 Hp
• Potencia:	300 Hp (221 kW)
• Tipo:	podés turbodiesel inyección directa
• Cilindros:	4
• Cubicaje:	3.700 cc
• Rpm máx.:	3.500
• Peso:	559 kg

### VELOCIDADES A MOTO

- Régimen máximo: 29,5 nudos a 3.600 rpm.
- Régimen de crucero: 23 nudos a 3.100 rpm, con dos Volvo Penta D4-300 IPS-400 de 300 Hp.
- Tiempo de planeo: 8 segundos
- Aceleración de 0 a máxima: 22 segundos.
- Autonomía: en torno a las 290 millas a régimen máximo.

### EQUIPAMIENTO OPCIONAL

• Pack electrónica Simrad	5.330 €
• Pack electrónica Garmin	4.665 €
• Radio CD y altavoces exteriores	508 €
• Bomba de baldeo	1.075 €
• Climatización 32.000 BTU	13.205 €
• Colchonetas solarium de proa	875 €
• Cochonetes solarium fly	805 €
• Generador Paguro 6 kW	11.095€
• Hélice de proa	4.800 €
• Teca en bañera y plataforma	12.250 €
• Simil teca en bañera y plataforma	4.375 €
• Pasarela Besenzoni	10.117 €
• Equipo audiovisual salón	1.328 €
• Equipo amarre y fondeo	840 €
• Enchufe 12 V tipo mechero	75 €
• Toma muelle agua dulce	250 €



nes, son anchos, están protegidos por pasamanos de buena altura y disponen de pasamanos a lo largo de las bandas de la caseta a proa de la cual se encuentra una superficie plana donde opcionalmente puede colocarse un juego de colchonetas a modo de solarium. A proa queda espacio para el molinete a la vista y la maniobra de fondeo.

La subida al flybridge, que se limita a una escala bastante vertical, cerrada por un portillo abrible solo desde abajo, cumple su función sin ser una maravilla. En efecto, al ser muy aérea, no es un obstáculo ni físico ni visual en la bañera.

El flybridge es probablemente una de las zonas más interesantes de este barco. Completamente protegido por el parabrisas perimetral, sumamente efectivo a altas velocidades, constituye una zona de vida al aire libre muy bien resuelta. Al doble asiento del piloto, frente a la consola con todos los repetidores necesarios, se le añade un sofá en L de excelente factura que permitirá disfrutar de la navegación en compañía y total comodidad. A popa queda todavía una gran superficie plana, que puede habilitarse para



La característica roda en "pico de loro" es un rasgo identificador de la gama.



La eficaz carena de planeo de la Rodman Spirit 42 responde con suavidad y eficiencia a los mandos de los Volvo Penta IPS 400 de 300 caballos.



La bañera queda cerrada a popa por un banco acolchado, con cofres debajo y que puede adoptar una mesa para formar una dinete.



La zona posterior del fly se puede dotar de colchonetas de solárium, o puede ocuparse con la balsa salvavidas.



Una puerta de aluminio de doble hoja permite dejar el salón abierto a nivel con la bañera.



La amplia plataforma de baño es capaz para la estiba de una moto de agua o un pequeño auxiliar.

estibar la balsa de salvamento o añadir un módulo tipo grill-bar o solarium que incremente las posibilidades de estar de esta zona.

A grandes rasgos la zona al aire libre del Rodman Spirit 42 responde a lo que se espera en una unidad de 12 metros en la que se prima la funcionalidad. Las proporciones de la cubierta son correctas, no hay estorbos que dificulten la circulación, que es segura, y tiene lo mínimo que hay que pedirle a un barco de este concepto. Puede decirse que el ejercicio de dibujo de De Simoni en las líneas externas se resuelve adecuadamente en las superficies de cubierta, de manera que cada centímetro encuentra su posición dando lugar a un conjunto donde realmente ni sobra ni falta ninguno.

### Puesto de gobierno con claroscuros

Aún advirtiendo que la unidad en que navegamos era la primera y que, por tanto está sujeta a pequeñas modificaciones, hay algunos aspectos del puesto de gobierno que no convencieron. Uno de ellos es el volumen de la consola cuyo diseño y posición demasiado elevada entorpece enormemente la visibilidad hacia proa. No se trata de un tema baladí, ya que resolverlo exige modificar el molde, remodelar la base de la consola... y contravenir al diseñador. En este caso, todo lo que tiene De Simoni de maestría en distribución de volúmenes y dibujo de líneas de fuga, lo pierde en una simple consola donde se olvida de la función básica de permitir visibilidad y se

queda solo con la forma. Otro aspecto a modificar es que el volante queda centrado ante un asiento para dos plazas, lo que, además de ilógico, resulta algo incómodo para el timonel cuando van dos personas. Es éste un inconveniente que se ha de modificar en la próxima unidad, y no solo en el puesto de gobierno interior sino también en el del flybridge. Dos aspectos más fáciles de resolver son que, tanto en el puesto de gobierno interior como en el del fly,

## FOCO EN



La escalera de subida al flybridge, muy aérea, queda bien integrada y no estorba el paso hacia las bandas. Hay buenos pasamanos para acceder a los pasillos laterales.



El flybridge, con un sofá en L, queda bien protegido del viento por el parabrisas perimetral que lo envuelve.



Los pasillos laterales son amplios y los candeleros y pasamanos de buena altura, lo que da seguridad en la circulación hacia proa.



Los escalones de bajada a la cocina se desplazan lateralmente para descubrir un gran espacio de estiba bajo el plan del salón.



El paso a la plataforma de popa es amplio. Opcionalmente puede forrarse la bañera y la plataforma en teca natural o similar.



El asiento doble del puesto de gobierno interior queda centrado ante el volante, regulable, de modo que resulta sumamente cómodo para una sola persona, pero no para dos.



La zona de maniobra de proa es amplia, queda cerrada totalmente por el alto y seguro balcón de inox y está equipada con un molinete eléctrico de 1.000 vatios.



Bajo la banqueta de popa de la bañera se encuentra un amplio cofre destinado a estiba de pertrechos.



La cámara de motores tiene doble acceso a través de sendas tapas a los lados de la bañera para poder efectuar cómodamente las tareas de inspección y mantenimiento.



La mesa del salón, de roble tintado y de dos alas desplegadas, no ocupa apenas espacio cuando está recogida toda vez que mantiene plena funcionalidad.



Sendas escotillas a ambas bandas de la bañera dan acceso a la sala de máquinas.



La proa puede acondicionarse como solarium.



El flybridge de la Spirit 42 puede montar una mesa en torno al sofá el L.

el asiento no se puede desplazar y carece de reposapiés. Por el contrario, desde el punto de vista de confort de gobierno y precisión, las nuevas palancas electrónicas de Volvo Penta para los IPS y el joystick de maniobra son un acierto total. El compás, la radio que no molesta y el volante ajustable, junto al espacio disponible para complementos tampoco son elementos susceptibles de crítica.

El puesto se puede completar con alguno de los dos packs de electrónica que ofrece Rodman: el básico Simrad con una pantalla multifunción de 8,4 pulgadas completa y radio VHF; o el equivalente de Garmin.

### Interiores diáfanos

La amplitud de volúmenes que se ha logrado y la luz natural que entra a raudales son dos de los aspectos que destacan al cruzar el umbral del salón del Rodman Spirit 42. El acabado de

los interiores es funcional, sin estridencias ni concesiones a lo superfluo, y la disposición del mobiliario es práctica.

El salón configura el espacio central. En él, un gran sofá en U llena la banda de babor, frente al que se encuentra una mesa de madera desplegable de doble ala. En el lado opuesto, junto a la entrada, a estribor, un mueble de roble tintado recorre toda la banda hasta la parte trasera del puesto de gobierno y permite colocar sobre él la pantalla del televisor.

A un nivel más elevado, separado de la planta del salón por dos escalones se encuentra el puesto de gobierno. Esta posición elevada permite dar volumen interior a la cabina de dos literas situada debajo.

La posición baja de los ventanales laterales permite que se pueda contemplar el mar desde la posición de sentados en el sofá del salón de for-

ma que la vista hacia el exterior es panorámica. Desde el plan del salón se desciende al espacio de la cocina situada a estribor en la cubierta inferior, un espacio que queda totalmente abierto, recibiendo luz natural zenital y que ejerce a la vez de distribuidor de la zona de noche. Esta planta se reparte, además de la cocina, en dos cabinas, dos aseos, y un enorme hueco tras la escalera, para estiba, al que se accede desplazando horizontalmente los escalones. Por el momento, la única versión disponible es la de dos cabinas y dos baños, y el astillero no contempla en un futuro inmediato la incorporación de un tercer camarote.

Es aquí donde se aprecia realmente una de las ventajas de montar IPS, puesto que esta transmisión permite retrasar muy a popa el espacio que ocupan los motores lo que le permite al diseñador ganar espacio a media eslora. La Rodman Spirit 42 le saca un buen partido de esta disposición, liberando el volumen libre bajo la escalera de bajada a la cocina para la utilidad que se le quiera dar.

La cocina, como hemos dicho, ejerce de distribuidor ocupando un espacio cuadrado a babor de la bajada. Dispone de un buen volumen de frío, encimera eléctrica y microondas, además de numerosos armarios y cajones. No se ha olvidado un portillo de ventilación.

La cabina de proa, en la que también se ha logrado una excelente iluminación natural, sitúa la cama doble en posición central, tiene acceso directo y único a su gabinete de aseo, y dispone de armarios roperos y cofres bajo la cama.

La segunda cabina, situada a estribor y dotada con dos literas sorprende por su altura, ya que por lo general este tipo de cabinas solamente permite permanecer de pie junto a la puerta. No falta un ropero y dispone, con la cabina de proa, de buena ventilación. El ejercicio de diseño del puesto de gobierno es lo que permite esta altura. El segundo aseo, con inodoro eléctrico como el anterior, tiene entrada desde el distribuidor y desde la



El salón, amplio y luminoso, dispone de un sofá en L, en torno a una mesa desplegable y un gran mueble auxiliary que recorre toda la banda de estribor.



La mesa del salón se despliega para formar una agradable zona de comedor.



La cabina de estribor es alta en todo su volumen y está dotada con dos literas individuales.



Cabina de proa con cama doble central.



La cocina, situada en el nivel inferior, recibe luz cenital y lateral queda abierta al salón.

cabina. Ambos baños disponen de ducha independiente con mampara de separación.

El roble tintado oscuro y una selección de tonos claros, con toques coloristas, junto a la iluminación natural que penetra tanto por arriba como por las bandas, contribuye decisivamente a que los volúmenes se perciban diáfanos y a que uno no se sienta encajonado cuando desciende a la zona privada.

### Navegación y conclusiones

El astillero estima que este barco puede alcanzar los 30 nudos de velocidad punta y mantener un régimen de crucero, al 70 % de la potencia de los motores, en torno a los 25 nudos. Durante la prueba, con el barco a plena carga y buenas condiciones de mar, prácticamente alcanzamos esta cifra. La velocidad de crucero óptima, sin oleaje, se sitúa en torno a los 23 nudos a 3.100 rpm. Los Volvo Penta D-4 300 IPS-400 de la Spirit 42 se mostraron perfectamente adaptados a esta carena, cuyo comportamiento se mostró noble y evolutiva. A los obsesionados por la velocidad teórica punta —que por lo demás pocas veces se alcanza y se mantiene, ya sea por el mar ya sea por comodidad del

pasaje, el equipamiento o por economía— 30 nudos de punta puedan parecer escasos, y bastarían unos IPS de mayor potencia para ganar seguramente unos tres o cuatro nudos más. El hecho de que Rodman únicamente ofrezca los IPS 400 de 300 caballos, con los Volvo Penta D4-300, ya da idea del concepto que diseñador y astillero ofrecen: un barco de comportamiento ágil, maniobrable, de consumo contenido, y destinado a un uso como crucero familiar confortable en el que no se pretende impresionar con unos nudos más que raramente se usarán y, eso sí, con una autonomía notable de 320 millas. Pero no es un barco de comportamiento anodino: la Spirit 42 alcanza el planeo en ocho segundos, lo que evidencia no solo la potencia de salida de los Volvo Penta, sino el carácter responsivo del barco cuando se lo pidamos. Y en 14 segundos más se pone a un tope de 29,5 nudos a 3.600 rpm, con el barco casi a plena carga y ocho personas a bordo, cifras nada despreciables. ●

La Rodman Spirit 42 equipa dos baños con ducha separada, uno de uso exclusivo para la cabina de proa y el otro compartido.

