



Rayman

WIND PLEAS

MUSE

54

Rayman

16 volts

A bordo Muse 54 con IPS

Todas las facilidades

Rodman y Volvo Penta convocaron a la prensa especializada en la localidad tarraconense de Cambrils para comprobar la eficacia de la segunda generación de los sistemas de propulsión IPS. Los nuevos equipos propulsores dotados de joystick y posicionamiento dinámico estaban instalados en un Rodman Muse 54. MIQUEL MALLAFRÉ

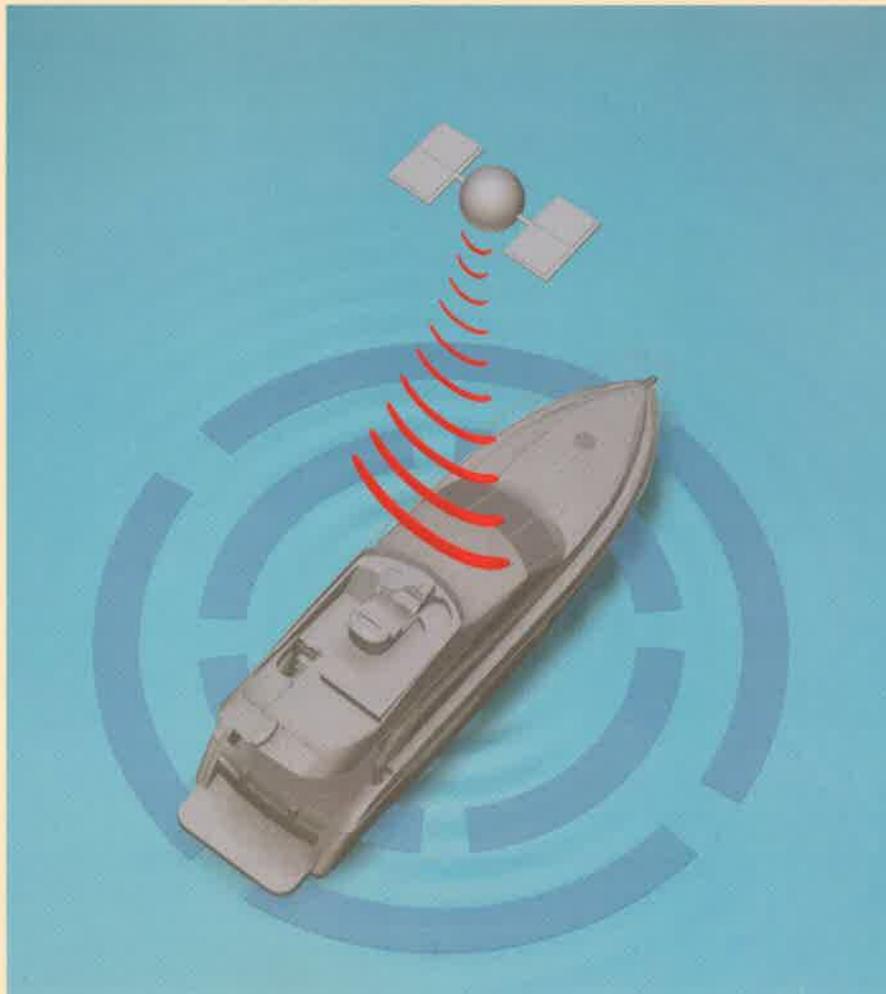


El Rodman Muse 54 está ahora disponible con propulsión convencional con ejes y también con los nuevos motores Volvo Penta IPS 800.

La gama **Muse de Rodman** ha sido objeto de un **largo proceso** creativo con la finalidad de **ofrecer** los mejores yates en cada uno de los segmentos del mercado en los que compete. El arquitecto italiano Fulvio de Simone recibió el encargo de desarrollar estéticamente esta nueva gama, ocupándose de los trazos principales que le dan personalidad y del diseño de cada uno de los modelos. El primero de esta gama fue el Rodman Muse 54, presentado en el Salón Náutico Internacional de Barcelona 2006 y, solo un año más tarde se presentaron ya los modelos Muse 44 y Muse 74, siendo este último el modelo mayor de esta línea y el mayor yate de recreo construido hasta ahora por Rodman. La aparición de estos modelos en el mercado internacional se ha saldado con una lluvia de premios, con tres distinciones para el Muse 54 y el premio al mejor proyecto de desarrollo para toda la gama en el transcurso del salón náutico de Cannes 2007. A ellos se ha sumado esta misma temporada el Muse 50.

En la superestructura de los yates de la gama Muse se aprecia claramente una dinámica línea que nace en la cubierta de proa, cruza las ventanas laterales en diagonal y culmina en la toldilla. Esta línea divide la superestructura en tres ventanas. Una inferior para el salón; otra superior para el puesto de gobierno, y una tercera, más pequeña, está en el interior del propio trazo. También hay que fijarse en las dos ventanas semicirculares en el casco, siendo posible interpretar que se trata de una sola ventana circular dividida en dos o en tres

El sistema de posicionamiento dinámico permite mantener el yate en una posición fija manteniendo la misma orientación proa-popa.



Los nuevos conjuntos Volvo Penta IPS 800 y 900 tienen como base el motor diésel D11 de seis cilindros en línea y 10,8 litros de capacidad.

secciones pues, en el modelo 50, hay una sección central más pequeña, también circular, que se puede abrir.

IPS

Recordaremos aquí que el sistema IPS de Volvo Penta consiste en unas transmisiones —genéricamente llamadas pods— similares a las transmisiones dentrofueraaborda, dotadas de dos hélices contra rotatorias, que en lugar de estar en el espejo de popa de la embarcación están situadas debajo del casco y orientadas hacia proa, para recibir el flujo del agua sin interferencias. Este sistema ofrece un rendimiento muy superior al de las transmisiones convencionales por eje en línea o en V-drive, de modo que motores sensiblemente más pequeños permiten obtener las mismas prestaciones. Los guarismos que definen los conjuntos formados por motores Volvo Penta y las transmisiones IPS no señalan la potencia del motor, sino la potencia que sería necesario instalar en un sistema convencional para obtener las mismas prestaciones que el IPS. Así, por ejemplo, cuando se dice que un yate monta dos motores Volvo Penta IPS 800, no monta dos motores de 800 caballos, sino dos motores de 600 caballos, pues basta 600 con estas transmisiones para alcanzar las prestaciones que se obtendrían con 800 caballos en un sistema convencional de ejes. La diferencia de potencia se traduce en un considerable ahorro de combustible y en un importante aumento de la autonomía.

Una particularidad muy interesante es que estas transmisiones se mueven por separado la una con respecto a la otra, en



Los ejes de las transmisiones pasan por debajo de la cabina del marino.



Muy pocos instrumentos bastan para tener un completo control de la embarcación.

El sistema se acompaña con un nuevo y distinto joystick con más funciones.

una operación que no efectúa el patrón, sino el propio sistema, lo cual permite maniobrar el yate con un joystick, de forma totalmente intuitiva. Se pueden montar dos, tres y hasta cuatro conjuntos de motor y transmisión, lo cual permite abarcar un amplio segmento de posibilidades de utilización en yates de todos los tamaños.



IPS 2

En muy pocos años la oferta de este tipo de conjuntos ha aumentado de forma considerable y también lo han hecho las funciones que se han incorporado al sistema, siempre en aras a facilitar la vida a bordo y simplificar la maniobra, de modo que no es exagerado señalar que nos encontramos ante una segunda generación de propulsores IPS. Los más recientes han sido el sistema de posicionamiento dinámico y la posibilidad de navegar o maniobrar a muy baja velocidad, lo cual es especialmente interesante en los momentos de maniobrar en puerto o en determinadas especialidades de la pesca recreativa, por poner un par de ejemplos.

El Sistema de Posicionamiento Dinámico (DPS) es una función que permite mantener automáticamente la posición del yate sin necesidad de estar manipulando los mandos de forma permanente. Esto es útil cuando se preparan las amarras en el atraque, cuando se permanece junto al puesto de combustible para repostar o en determinadas zonas de la costa, donde el fondeo está prohibido para proteger el fondo marino. Basta con pulsar un botón en el joystick para que la función se active y la embarcación mantenga la posición y el rumbo automáticamente. Los motores y las unidades propulsoras se encargan de todo junto con un receptor GPS doble desarrollado especialmente.



El Sistema de Posicionamiento Dinámico se controla mediante un software especial integrado en la plataforma EVC (Electronic Vesel Control) de Volvo Penta. Una antena especial con dos receptores GPS proporciona al sistema información exacta sobre la posición de la embarcación. Con esta información, el software controla las evoluciones del motor, las posiciones de cambio y las unidades propulsoras, que pueden girar de forma independiente, adelante o atrás, a babor o estribor.

Puesto que los motores están en funcionamiento y las hélices giran, se debe considerar que la embarcación está en marcha, de modo que el patrón no debe abandonar el puesto de gobierno y nadie puede estar en el agua cerca de la embarcación, por obvias razones de seguridad.

Estas precauciones y toda la información relativa al funcionamiento del sistema se lee en una pantalla en color de siete pulgadas en la que el patrón comprueba el estado del sistema en tiempo real. La instalación de esta pantalla suministra todos los datos del funcionamiento de los motores, incluido el consumo, y permite suprimir la mayor parte de la relojería habitual de los pupitres. También admite la conexión de cámaras de circuito cerrado de televisión, y se puede conectar –excepto las alarmas– a las pantallas de los sistemas de navegación habituales mediante un interfaz, de modo que se abren nuevas perspectivas desde el punto de

Un doble GPS, un nuevo joystick de maniobra y una pantalla multifunción en color de siete pulgadas son los elementos principales que componen el sistema de posicionamiento dinámico de Volvo Penta.

Una pantalla en color de siete pulgadas sustituye un gran número de relojes.





vista estético a la hora de diseñar los puestos de gobierno. El Sistema de Posicionamiento Dinámico está disponible como opción en todos los modelos diésel de Volvo Penta IPS a partir del año 2010.

Otra función incorporada es la denominada "modo de baja velocidad". Se trata de un embrague de deslizamiento que reduce hasta el 70 por ciento la velocidad de giro del eje de las hélices al ralentí, de seis a tres nudos aproximadamente. Esta función está plenamente integrada en los mandos estándar y el patrón no necesita controles o botones adicionales para poder navegar a velocidad muy baja. Con el modo de baja velocidad el primer tramo de recorrido de las palancas apenas implica un mínimo empuje, pero si se necesita empuje adicional de manera inmediata basta mover las palancas por encima de la mitad de su recorrido para recuperar su funcionamiento normal. Durante el uso de la función de baja velocidad aparece un caracol en la pantalla multifunción, para

recordar al patrón que esta función está activada. El modo de baja velocidad se incluye de serie en los sistemas IPS800 e IPS900, y como opción para los demás modelos diésel a partir de la gama del año 2010. Tuvimos ocasión de probar el funcionamiento del sistema de baja velocidad en el Muse 54 resultando posible mover el yate a velocidades incluso inferiores a un nudo y actuando el sistema de posicionamiento dinámico con una extraordinaria suavidad.

Muse 54 con IPS 2

El pasado mes de diciembre Rodman y Volvo Penta convocaron a la prensa especializada en Cambrils, Tarragona, para comprobar la eficacia de la segunda generación de los sistemas de propulsión IPS. Los nuevos equipos propulsores dotados de joystick y posicionamiento dinámico estaban instalados en el Rodman Muse 54 que fue exhibido en el pasado salón náutico de Barcelona.

Con la adopción de la nueva pantalla multifunción el pupitre queda liberado de un gran número de indicadores, lo cual abre nuevas posibilidades desde el punto de vista del diseño.





El Rodman Muse 54 mantiene la totalidad de su distribución y de su decoración interior, con independencia del tipo de propulsión elegido por el armador. El astillero ofrece distintas posibilidades en cuanto a colores y materiales, conservando los trazos señalados por el diseñador italiano Fulvio de Simoni.

El Rodman Muse 54 es el modelo más consolidado de la gama Rodman Muse. Se presenta ahora con la nueva generación de motores IPS2. Desde el año 2005 Rodman ha sido líder en la implementación de este tipo de transmisiones, con más de 300 embarcaciones de entre 11 y 13 metros de eslora construida con motores IPS, ahora las nuevas potencias con el sistema IPS le permiten adentrarse en segmentos de mayor eslora.

El Rodman Muse 54 no presenta ninguna variación estética ni en cuanto a distribución, sea cual sea la versión elegida en cuanto a propulsión, bien con ejes convencionales, bien con IPS. Apenas algunas escotillas y la cabina del tripulante permiten advertir diferencias. Los motores Volvo Penta IPS 800 tienen una potencia de 600 caballos y se posicionan en el mismo lugar que los motores Volvo Penta D12 de 715 caballos que monta la versión ya conocida, que se mantiene el catálogo de Rodman. Sin embargo, los pods no están colocados en este caso debajo del motor, sino retrasados más a popa, debajo de la cabina del tripulante, de modo que las hélices efectúan su empuje casi tan a popa como lo hacen en la versión convencional. Entre las transmisiones y los motores hay sendos ejes y esto ha obligado a cambiar un poco la disposición de la cabina del marinero, pues los ejes pasan por debajo de esta cabina, bien a la vista desde la sala de máquinas. Ha de quedar claro que los ejes no están por debajo del casco sino que unen los motores y las transmisiones por dentro de la embarcación, bien a la vista y accesibles para su registro, registro que puede realizarse desde la

sala de máquinas o a través de sendas escotillas previstas en las aletas. La escotilla de acceso a la cabina del marinero en la versión convencional se aprovecha para ejecutar uno de estos registros, de modo que ha sido necesario crear un nuevo acceso para el marinero en el centro del sofá de popa. Estos son los únicos cambios apreciables.

Las prestaciones del yate tampoco presentan cambios apreciables en cuanto a velocidad punta, que el astillero cifra en unos 31 nudos en la versión IPS y en unos 30 en la versión con ejes; también se mejora en cuanto a aceleración, diferencias atribuibles a la mejor orientación de las hélices del IPS respecto a los ejes y a la presencia de la doble hélice. La diferencia es más notable en cuanto a autonomía, pues cuando el yate monta dos motores de 715 caballos su autonomía se sitúa en las 300 millas, mientras que si se elige la versión IPS se amplía hasta las 360 millas. La diferencia es lógica, pues son 230 caballos menos los instalados, pero no deja de ser un 20 por ciento más de autonomía.

También el confort de navegación del Rodman Muse 54 se ha visto mejorado con la incorporación del sistema IPS, pues en este caso los motores expulsan los gases de escape a través de la unidad propulsora dentro de la corriente de la hélice por debajo de la embarcación, con lo que el sonido del motor percibido disminuye muy significativamente.

La diferencia de precio es de unos 46.000 euros, más cara la versión con IPS, completamente justificados ante todas estas facilidades electrónicas y la mejora en cuanto a prestaciones. ●

CARACTERÍSTICAS

● Eslora total:	16,72 m
● Manga total:	4,75 m
● Calado:	1,02 m
● Desplazamiento:	27,5 t
● Capacidad de combustible:	2.500 l
● Capacidad de agua:	650 l
● Capacidad de aguas negras:	129 l
● Motores:	2 X 600 Hp Volvo Penta IPS 800
● Velocidad máxima:	31 nudos

● Velocidad de crucero:	27 nudos
● Autonomía:	360 millas

Volvo IPS 800

● Tipo:	Diesel con turbo y compresor mecánico
● Potencia:	600 Hp (441 kW)
● Cilindros:	6
● Cilindrada:	10.800 cc
● RPM máximas:	2.300
● Peso:	1.800 kg