



# Piccolo, grande yacht

Fulvio de Simoni, in uno scafo di circa 13 metri e mezzo, è riuscito a organizzare lo spazio come se si trattasse di un 50 piedi. Adatto per la navigazione in famiglia, con una potenza complessiva di 740 cavalli, il Muse 44 consente una velocità di crociera a 30 nodi e si distingue per una bassa rumorosità a bordo di Emanuele Ferraris di Celle

Il Muse 44 è il terzogenito della gamma, nata due anni fa con il preciso intento di collocarsi nella fascia alta del mercato flybridge. Dopo il 74 e il 54 è la volta della piccola della gamma: linea moderatamente sportiva nonostante il flybridge, tanto spazio, e prestazioni notevoli in rapporto ai consumi.

La barca si riconosce subito per la linea della fiancata, attraversata dalla tripla finestratura tipica del cantiere spagnolo. Una soluzione che dona slancio, anche se a scapito della luminosità interna.

Un'ampia plancetta di poppa in teak dà accesso al pozzetto attraverso lo specchio di poppa piuttosto verticale. A poppa si trova un divano, fronteggiato da una comoda scala che porta al fly: non una scaletta a pioli, ma una vera scala con gradini in teak.

Il ponte sole è ampio, grazie a una struttura molto lunga a poppa, e offre una dinette trasformabile e un grande prendisole, quest'ultimo a prua della timoneria, dotata di doppio sedile. Sulla sinistra c'è anche un'area grill.

Dal pozzetto si accede a prua attraverso due passavanti abbastanza larghi e protetti da battagliole alte in acciaio inox. La coperta è piuttosto rialzata per dare più spazio alla cabina sottostante, e offre il consueto alloggiamento per il prendisole.

#### Gli interni

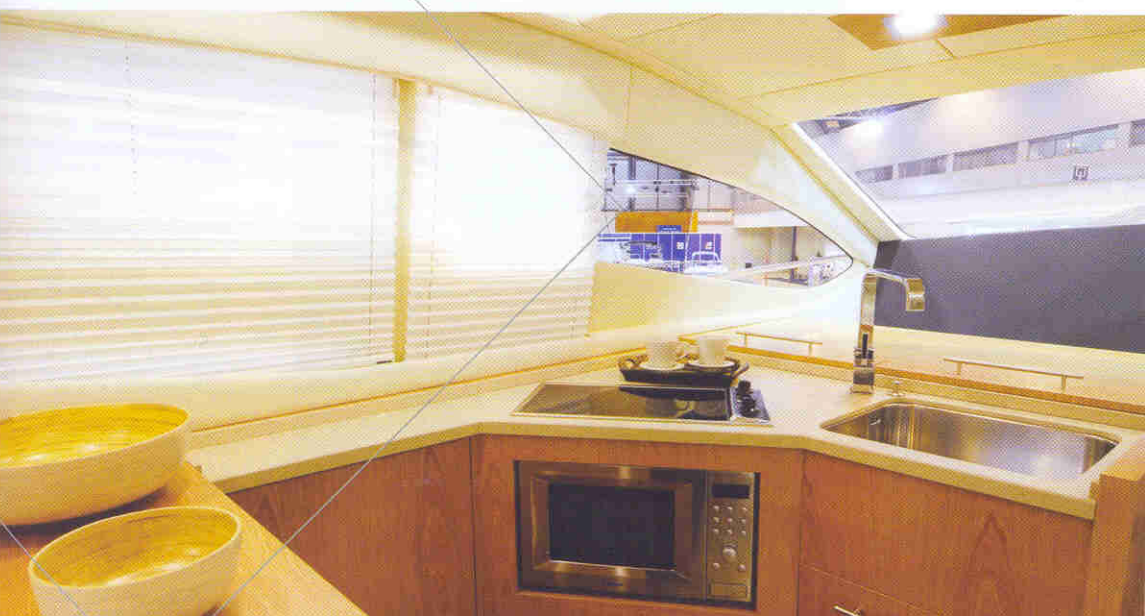
Il salone è accessibile attraverso una doppia vetrata di poppa, che permette di fare entrare la luce che non filtra a sufficienza dalle fiancate. Lo spazio è organizzato bene, dando la priorità alla dinette a U a dritta (trasformabile in letto). I divani sono rivestiti in pelle crema, che ben si abbina al rovere dei mobili. Il tavolino ha un comodo vano centrale a scomparsa, con apertura dal-



l'alto, utile per ospitare i bicchieri. Il pavimento è di moquette chiara di buona qualità, rimovibile (sotto resta un altro strato di imbottitura!), mentre per la cucina è in legno di teak. A sinistra del salone si trova un mobile basso sormontato dallo schermo tv e, verso prua, la cucina.

La plancia di comando è a dritta, anch'essa posta piuttosto in alto. La visibilità è discreta, anche se è un po' difficile per chi volesse guidare in piedi. Ma naturalmente la postazione più utilizzata sarà quella sul fly. Ci sono piaciuti il quadro strumenti in fibra di carbonio e il rivestimento della parte superiore della plancia in pelle scura, utile a evitare fastidiosi riflessi sul parabrezza.

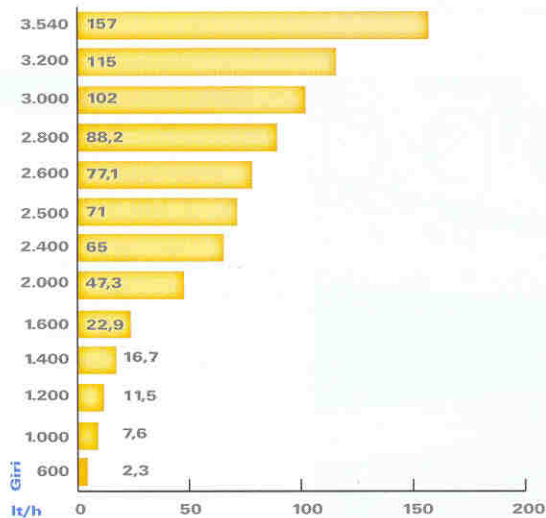
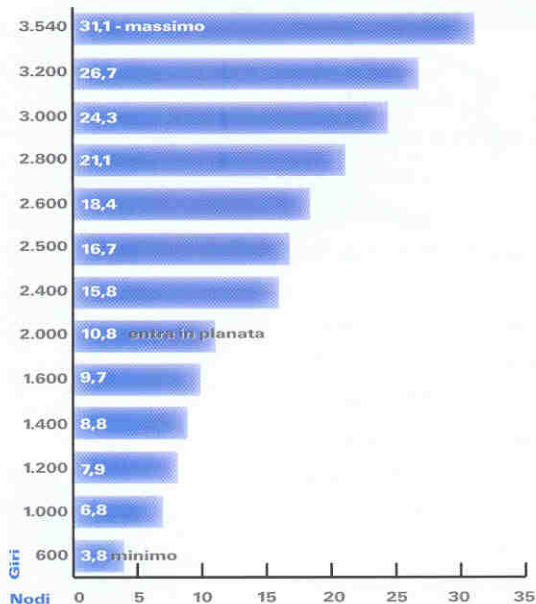
Attraverso la scala centrale si scende alle tre cabine sottocoperta. Quelle ospiti, poste a poppa, sono a tutta altezza solo nella parte dell'ingresso, ma offrono comun-



In apertura, il Rodman Muse 44 in navigazione. Qui a fianco, la cucina che si trova a fianco della postazione di pilotaggio sul ponte principale.

## Le prestazioni

**Condizioni della prova** Cielo sereno · mare calmo, quasi piatto · vento 5 nodi · località della prova Cantiere · Rodman, Moaña, Spagna · persone a bordo 6 · combustibile imbarcato lt pieno · acqua imbarcata lt pieno · dotazioni di sicurezza complete · eliche T5 doppie controrotanti, traenti - Ips · trasmissioni Volvo Penta Ips · motori Volvo Penta D6 2x370 cv - Ips 500 · tempo di planata 7,5 sec · tempo per raggiungere la velocità massima dal minimo di planata 13,9 sec



Rumore in dBA (porta pozzetto chiusa)





Sopra, la zona giorno sul ponte principale con in primo piano la dinette-soggiorno. Qui a destra, la cabina ospiti a due letti.



que entrambe due letti in piano per niente sacrificati. Il bagno ospiti è unico e serve anche da day-toilet. A prua si trova una cabina armatoriale con bagno en suite di buone dimensioni, molto luminosa e con il tipico letto a isola molto alto che nasconde due grandi cassettiere. Tutto questo spazio è naturalmente permesso grazie alle ridotte dimensioni della sala macchine: il sistema Volvo Ips permette di montare motori piccoli e in posizione molto arretrata. Per accedere alla sala macchine c'è un portello di ispezione a sinistra del pozzetto, mentre il pavimento si può sollevare quasi integralmente per le operazioni che lo richiedano. Abbiamo notato, invece, che l'accesso al quadro elettrico è piuttosto scomodo, in quanto richiede di sollevare la moquette del salone e aprire un vano sul pavimento. I comandi delle pompe di sentina e gli interruttori principali si trovano comunque in posizione più agevole, in un piccolo sportello nel pozzetto o in plancia.

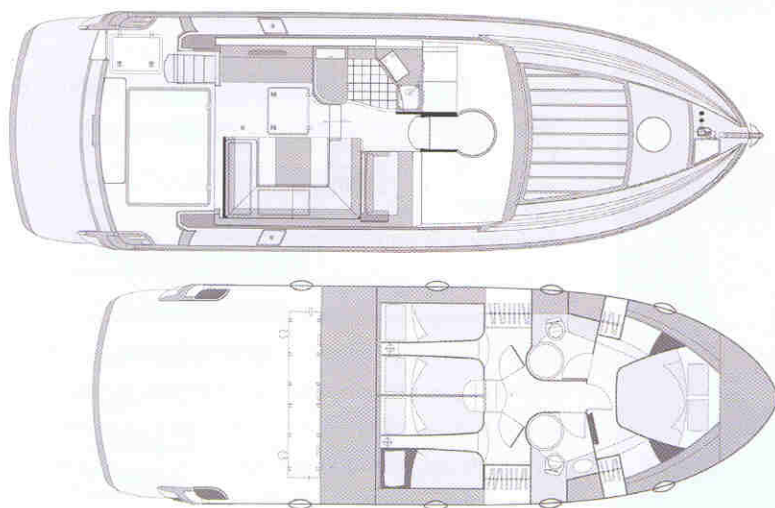
#### La prova

Veniamo alle impressioni di navigazione. Come molte imbarcazioni con eliche traenti, la potenza ridotta non influisce negativamente sulle prestazioni. La barca tiene un minimo molto basso e privo di vibrazioni, ma affondando il gas plana molto velocemente, e raggiunge velocità di oltre 31 nodi. Stabilizzandosi a una crociera di 3.000 giri, si viaggia a circa 25 nodi consumando complessivamente circa 100 litri/ora.

La manovrabilità in navigazione è ottimale, aiutata anche dal baricentro piuttosto basso per un'imbarcazione con flybridge. Il mare calmo della nostra prova non ha impedito comunque di riscontrare un ottimo impatto sull'onda, quando andavamo a incrociare la nostra scia o quella dei numerosi pescherecci in transito nel fiordo. La virata in queste condizioni di mare è davvero stretta, e la manovrabilità in generale non teme confronti. Ci sarebbe piaciuto avere un po' più di mare per mettere alla

## Provate per voi Rodman Muse 44

Qui a fianco, la cabina armatoriale a prua. Il bagno è en suite e il letto a isola molto alto nasconde due capienti cassette.



prova la carena a V profondo. In ogni caso, la buona qualità costruttiva emerge dall'assenza di rumori fastidiosi in navigazione, provenienti dagli allestimenti interni, e dal buon isolamento della sala macchine. A una crociera di 30 nodi, è possibile stare nel salone interno e sostenere una conversazione a livello di voce normale. Sul prendisole sul fly, invece, si apprezza il baricentro basso che fa oscillare poco l'imbarcazione. Nel complesso una barca che potrebbe convincere gli scettici della propulsione lps: per barche di queste dimensioni e con velleità di crociera per tutta la famiglia, sembra davvero la soluzione vincente. La capacità dei progettisti di Rodman e di Fulvio de Simoni è stata quella di aver interpretato al meglio queste possibilità. ■

### La scheda

#### Rodman Polyships S.A.U.

E-36955 Meira - Moaña - Spagna,  
tel. +34 986811818,  
sales@rodman.es, www.rodman.es  
Contattare i distributori autorizzati  
sul sito: www.rodmanmuse.es

Progetto Fulvio de Simoni (interior and exterior design) - Rodman (technical design)

Scafo Lunghezza f.t. m 13,60 · lunghezza di costruzione m 11,99 · larghezza m 4,26 · immersione m 0,85 · cabine 3 · posti letto 6 · servizi 2 ·

serbatoio combustibile lt 1.330 · serbatoio acqua dolce lt 400 · serbatoio acque nere lt 106 · materiale di costruzione fibra di vetro e resina poliesteri stratificata a mano · peso a vuoto kg 14.100 · rapporto lunghezza/larghezza 2,81 · rapporto peso/potenza 19,1 kg/cv · deadrise 17°

#### Principali dotazioni standard

Comandi elettronici e comandi di ormeggio con Joystick Volvo lps · dotazioni di salvataggio · doppia postazione di guida (salone - fly) con timoneria idraulica · sincronizzatore motori · vhf · televisore Lcd

26" · lettore dvd e cd · frigorifero con freezer · forno elettrico  
Principali optional Passerella · tender · elica di prua · generatore Panguro 9,0kW

Motori Due Volvo Penta · mod. D6 - lps 500 · diesel 4 tempi · 6 cilindri in linea turbocompresso · alesaggio x corsa mm 103 x 110 · cilindrata cc 5.500 · potenza cv 370 (272 kW) a 3.500 giri/m · trasmissioni Volvo Penta lps a eliche frontali · doppie eliche controrotanti T5

Certificazione CE Categoria B

Prezzo € 440.000 + iva