

Perfektes Hand

Es gibt Boote, bei denen man sich kaum traut, sie zu betreten. Zu groß ist die Ehrfurcht vor der akribischen Arbeit der Bootsbauer. Die Graf Ipanema gehört in diese Kategorie. Fein verarbeitetes edles Holz, hochglänzender Lack, polierter Edelstahl und feinstes Leder sind die Zutaten für dieses klassische Runaboat, das man eigentlich auch ins Wohnzimmer stellen, es mit Samthandschuhen streicheln und sich stundenlang an perfekter Handwerkskunst erfreuen könnte.



Von **Michael Häßler**

Im Wohnzimmer kann man das Boot zwar staunend betrachten, aber wenn man es nicht fährt, lernt man nur einen kleinen Teil der Faszination kennen, die einen erfasst, sobald man es dann doch einmal in Bewegung setzt.

Reisen statt rasen

Die Graf Ipanema ist nicht nur äußerst ästhetisch und in jedem Hafen ein Hingu-

cker, sondern besitzt auch ganz außergewöhnliche Fahreigenschaften. Das Auffälligste dabei ist, dass es nichts Auffälliges gibt. Man schiebt den Gashebel langsam nach vorne und der Zeiger der Logge folgt diszipliniert der Handbewegung. Wer erwartet, dass sich irgendwann der Bug heben möge und das Boot mehr oder weniger störrisch zur Gleitfahrt ansetzt, kommt aus dem Staunen kaum heraus. Die Graf Ipanema sitzt nämlich schon

lange, bevor man dies erwartet, auf ihrer Bugwelle. Ganz unspektakulär hebt sie sich sachte aus dem Wasser, und man kann gar nicht so richtig sagen, ab welcher Geschwindigkeit das Boot tatsächlich in Gleitfahrt ist. Segler mit Erfahrung im FD oder einem modernen Jollenkreuzer kennen dieses faszinierende Gefühl.

Ebenso verhält sich das Boot im umgekehrten Fall. Nimmt man das Gas weg, läuft es langsam aus. Es ka-

tapuliert die Mannschaft nicht rüde nach vorn und bleibt stehen, sobald der Spiegel absackt.

Solche Reaktionen kennt man sonst nur von hervorragend konstruierten Booten mit Wellenantrieb. Bei Z-Antrieben ist es eher ungewöhnlich, weil dieser einen wesentlichen Einfluss auf den Längstrimm des Bootes hat und der Propeller normalerweise etwas hinter der Abrisskante des Spiegels sitzt.

werk



Die Graf Ipanema ist ein moderner Klassiker. Hochwertige Bauqualität ist zeitlos, und das Design folgt der Funktion, auch wenn die klassischen Vorbilder nicht zu verleugnen sind.

Bei der Graf Ipanema ist das anders. Der Antrieb ist in einem Ausschnitt etwas nach vorne versetzt. Dadurch wird das Drehmoment auf den Längstrimm deutlich gedämpft und der Rumpf erzeugt auch noch hinter dem Propeller Auftriebskräfte. Dies unabhängig von der Bootsgeschwindigkeit.

Aus diesem Grund sind Trimmklappen überflüssig, die ohnehin nur dynamischen Auftrieb produzieren

würden, der eine gewisse Geschwindigkeit voraussetzt. In der Phase des Angleitens müssten sie weit abgesenkt werden, um den Spiegel anzuheben und dadurch zusätzlich eine bremsende Wirkung erzeugen. Der Powertrimm der Graf Ipanema reicht deshalb völlig aus, um den Gleitwinkel an die verschiedenen Betriebsbedingungen anzupassen.

Mit der Graf Ipanema ist nicht nur der Werft ein gro-

ßer Wurf gelungen, sondern ganz klar auch Heinrich Wilke, dem Konstrukteur. Boote mit solch ausgeglichenen und erhabenen Fahrleistungen muss man lange suchen. Die Graf Ipanema ist deswegen aber alles andere als eine lahme Ente. Mit dem 231 Kilowatt (315 PS) starken Yanmar-Turbodiesel erreicht sie eine Spitzengeschwindigkeit von 74 Stundenkilometern. Dabei lässt sie sich weder von Wellen

Graf Ipanema

Maße:

Lüa 9,05 m, Breite 2,70 m
Gewicht ca. 3000 kg
Motorisierung: 300 – 800 PS

Preis

ab 380 000,- Euro

beeindrucken noch durch rüde Ruderbewegungen aus dem Konzept bringen. Sie zieht einfach völlig unaufgeregt ihre Bahn durchs Wasser und vermittelt dem Ruderer auch bei Höchstgeschwindigkeit ein absolut sicheres Gefühl. Die am Bodensee erlaubten 40 Stundenkilometer erreicht der Yanmar-Diesel in einem moderaten Drehzahlbereich. Dann brabbelt er gemütlich vor sich hin, und man kann sich normal unterhalten oder Musik aus der hochwertigen Audioanlage genießen, ohne dass der Besatzung anderer Boote dabei „die Ohren abfallen“. Reisen statt rasen.

Wir schalten folgerichtig die Audioanlage ein. Die passende CD liegt schon drin. Mit „Girl from Ipanema“, Stan Getz und Astrud Gilberto stellt sich sofort dieses entspannte Gefühl ein, das die Psychologen mit dem Begriff „Flow“ beschreiben.

Individuelles Konzept

Die Graf Ipanema ist ein Konzept, bei dem nur die äußeren Maße festgelegt sind und bei allem anderen der künftige Eigner mitentscheidet. Allerdings wollen sich Florian und Günther Graf in eines nicht hineinreden lassen. Das ist die Bauqualität. „Über die Ausstattung kann man reden“, sagen beide übereinstimmend, aber bei der Bauqualität sind sie nicht bereit, Kompromisse einzugehen.

Das Boot ist von der Konstruktion her weitgehend flexibel gehalten. So ist beispielsweise auch eine Doppelmotorisierung denkbar. Allerdings nicht mit Z-Antrieb, sondern über V-Getriebe an einer starren



Das Boot bietet auch von außen einen erhabenen Anblick. Klassische Formen, klassisches Baumaterial aber doch modern und konstruktiv auf der Höhe der Zeit. E nischer Motorboote, aber trotzdem mit eigenem Charme.



Auch wenn die Platzverhältnisse in der Schlupfkajüte nicht berauschend sind, reicht diese aus, um auch mal darin zu übernachten.



Die Plicht ist großzügig gestaltet, und der Tisch in der Mitte ist ein gestalterisches M die größere Tischplatte als auch vier Gläser auf.

Technik

Der Sechszylinder-Turbodiesel von Yanmar leistet 232 Kilowatt (315 PS) und bringt das Boot auf eine Spitzengeschwindigkeit von über 70 Stundenkilometer. Die am Bodensee erlaubten 40 Kilometer pro Stunde liegen in einem angenehmen Drehzahlbereich der Maschine.

Der Motor brabbelt dann leise vor sich hin und hält das Boot locker auf seiner Bugwelle. Grundsätzlich sind aber auch andere Motorvarianten lieferbar, die auf unserem Revier aber keine Vorteile bringen dürften.

Die 12-Volt-Anlage wird von 2 x 80 Ah Batterien gespeist und besitzt damit genügend Reserve für das Bootskonzept.



t. Ein Runaboat in der Tradition edler italienischer Bootbauer.



ns Meisterstück. Die Säule nimmt sowohl die Decke als auch die Sitze auf.

Welle. Damit soll dann die 100 Stundenkilometer-Grenze ins Wanken geraten. „Der Rumpf kann das ab“, betont Florian Graf, „vom Konstrukteur haben wir dafür die Freigabe.“

„Wir meinen aber nicht, dass das sinnvoll ist“, erklären Vater und Sohn übereinstimmend. Die jetzige Motorisierung ist mehr als ausreichend und wenn ein Dieselmotor nicht gefordert wird, sondern immer nur im unteren Teillastbereich läuft, wird er davon auf Dauer nicht besser.

Perfekte Holzarbeiten

Die Firma Graf ist eigentlich eine größere mittelständische Schreinerei in Breitenbrunn, in der Nähe von Memmingen. Der Bootsbau und die Restaurierung klassischer Holzboote läuft seit 40 Jahren so nebenher und deckt sich mit dem Hobby von Graf junior und Graf senior. Unter anderem sind schon einige historische Rivas durch die Werkstatt gewandert.

Vor diesem Hintergrund ist klar, dass das Boot nicht nur technisch perfekt sein soll, sondern auch optisch. Man kann hinschauen, wo man will: Es gibt wirklich nirgends etwas zu bemängeln. Höchste Sorgfalt und Perfektion bis ins aller kleinste Detail beherrschen das Bild.

Dabei haben die Grafs traditionelle Bauweisen mit modernen Methoden vermischt, sodass aus allen Epochen des Bootbaus das Beste übernommen wurde.

Kern der Ipanema ist ein traditionelles Spantengerüst aus Eiche und Lärche. Der Bootsboden besteht aus Sperrholzplatten, und im Bereich des Freibords ist das Boot aus mehreren Lagen Mahagoni-Furnier verleimt.

Deck und Plicht sind ebenfalls aus hochwertigem Sperrholz gefertigt und sehr sorgfältig verarbeitet. Man sieht nirgendwo eine offene Plattenkante. Alle Bauteile wurden mit Umleimern versehen, die teilweise in Radial lamelliert sind.

Das Deck ist, wie bei den klassischen Vorbildern, als Stabdeck mit hellen Fugen

ausgeführt. Auch hier zeigt sich die handwerkliche Perfektion, denn auch die kleinen Stöße der Fugen passen exakt aufeinander und sind absolut dicht.

Die Verleimungen und Versiegelungen bestehen ausschließlich aus Epoxidharz, das höchste Festigkeitswerte und Diffusionsbeständigkeit besitzt. Somit sind viele Nachteile dieser klassischen Bauweise eliminiert, und der notwendige Pflegeaufwand des Bootes entspricht etwa dem einer Gfk-Konstruktion. Allerdings ist ohnehin zu erwarten, dass der Eigner diesem edlen Gefährt etwas mehr pflegerische Zuwendung entgegenbringt, als man das bei einem eher gebrauchsbewussten Kunststoffboot tun würde.

Hier setzt auch der einzige Kritikpunkt an, wenngleich sich über die Wertigkeit von ästhetischen Gesichtspunkten

hervorragend streiten lässt. Der Autor würde sich an erhabenen Stellen, wie beispielsweise der Fußbremse, oder anderen hervorstechenden Kanten wünschen, dass diese aus unlackiertem Teakholz bestehen würden. Auch wenn dadurch die Ästhetik etwas leiden würde, käme das dem Gebrauchswert sehr entgegen. Schon allein die Vorstellung, die Leine der Fender über die Fußbremse führen zu müssen, verursacht zumindest demjenigen fast körperliche Schmerzen, der weiß, welcher Arbeitsaufwand nötig ist, um Schäden in dieser Lackierung wieder ungeschehen zu machen. Kein Skipper wird es dauerhaft verhindern können, dass sich an solch exponierten Stellen früher oder später Kratzer im Lack zeigen.

Aber wie erwähnt, über die Wertigkeit von Ästhetik und Gebrauchswert lässt

Wohnen

Die Graf Ipanema ist kein Wohnboot. Trotzdem können zwei Personen in der Kabine unter dem Vordeck auch mal übernachten.

Unter Deck ist, wie alles auf dem Boot, nur vom Feinsten. Bequeme Polster, helle Lederverkleidung und ein umlaufendes Schwalbennest über den Kojen, das mit hellbraunem Leder gepolstert ist. Das Mahagoni ist dunkel gebeizt und ergibt einen edlen Kontrast zu den hellen Verkleidungen unter Deck.

Zwei Bullaugen auf dem Vordeck lassen Licht und Luft in die Kabine gelangen.

sich streiten. Das ist wie bei den lackierten Stoßstangen moderner Autos.

Die Schale ist innen versiegelt und traditionell mit grauer Bilgenfarbe gestrichen. Deck, Bordwand und Plicht sind mit Epoxi grundiert und mit einem hochwertigen Polyurethanlack beschichtet. Die Lackierung ist ebenso wie der Rest des Bootes natürlich über jegliche Kritik erhaben.

Technische Ausstattung

Die Instrumente auf dem Armaturenbrett sind Spezialanfertigungen mit individuellem Ziffernblatt. Die gibt es nirgends zu kaufen. Ebenso das Lenkrad oder die seitlichen Lüftungshutzen für den Motorraum. Auch die Beschläge sind größtenteils Einzelstücke und das Ergebnis von perfekten Handwerkern. So werden nicht nur Edelstahl-Halbzeuge verarbeitet, sondern auch individuell angefertigte Gussteile.

Die Polsterung und die Sitze sind aus feinstem Leder gefertigt und der Cockpitisch ebenfalls eine aufwändig gebaute und ausgeklügelte Konstruktion der beiden Motorbootenthusiasten. Die Windschutzscheibe besteht aufwändig aus Verbundglas und nicht aus mehr oder weniger billigem Plexiglas. Das ist übrigens einer der Punkte, an denen Vater und Sohn Graf keinesfalls zu Kompromissen bereit sind.



1



2

1 Das Cockpit ist, wie der Rest des Bootes, stilvoll gestaltet und mit allem ausgestattet, was sinnvoll ist. Die Instrumente kommen von VDO als Sonderanfertigung mit speziellem Schriftzug und stilicherem Design.
2 Das Sonnenverdeck wird unter einer Klappe hinter dem Rundsofa gestaut und bei Bedarf einfach nach vorne über die Plicht geklappt.
3 Der Cockpitisch in voller Größe. Die Platte verschwindet bei Nichtgebrauch in der Säule.
4 Deutlich ist der nach vorn versetzte Antrieb im Spiegel zu sehen. Die Plattform und die Treppe sind mit Teak belegt.
5 Die Kühlbox ist unter den Sofa-

polstern untergebracht.
6 Stilecht bis ins letzte Detail. Der Schriftzug ist aus Edelstahl geschnitten.
7 Die Fußreling ist ein wichtiges Detail auf dem spiegelglatten Deck und optisch ansprechend gestaltet. Allerdings werden sich Macken an ihrer Oberkante auf Dauer kaum vermeiden lassen.
8 Unter dem Ankerkasten ist die konventionelle Bauweise mit den Verbänden zu sehen. Hier ist noch Optimierungspotenzial vorhanden, weil sowohl durch den nicht wasserdichten Deckel als auch durch die nasse Ankerleine Feuchtigkeit eindringt. Auch wenn das Holz innen mit Epoxi versiegelt ist, kann es gerade durch den Anker oder

die Kette passieren, dass die Versiegelung verletzt wird und Feuchtigkeit in das Holz eindringt. Außerdem könnte die Klappe für ein leistungsfähiges Ankergeschirr etwas größer sein.
9 Sehr schön gelöst ist der Austritt der Scheibenwischerwelle aus dem Deck. Mit dem Standard-Scheibenwischer aus dem Kfz-Bereich ist Florian Graf nicht so recht glücklich. Hier sucht er noch eine etwas elegantere Lösung.
10 Die Audio-Anlage befindet sich in einem Seitenschapp auf der Backbordseite. Auch in den Schapps ist feinstes Handwerk bis ins letzte Detail zu sehen. Das Edelstahlrohr dient als Fußstütze für den Beifahrer.

Fahrbericht Graf Ipanema



3



4



5



6



7



8



9



10

Fazit

Die Graf Ipanema ist ein edles Runaboat mit traditionellen Linien, in hochwertiger Ausführung und mit Fahreigenschaften, die über jegliche Kritik erhaben sind.

Pate standen dabei die legendären Rivas, die mittlerweile als Liebhaberstücke in schwindelerregende Preisregionen gestiegen sind.

Natürlich muss man etwas tiefer in die Tasche greifen, um eine Ipanema zu besitzen. So ab etwa 380 000,- Euro sei das Projekt denkbar, sagt Florian Graf. Dafür bekommt man ein Boot geliefert, das nicht mit einem Massenprodukt zu vergleichen ist. Damit erübrigt sich auch jegliche Diskussion über den Preis. Gute Arbeit kostet einfach Geld.

Die Ipanema ist ein Boot für Liebhaber zeitloser Linien, die nicht bereit sind, Kompromisse zu akzeptieren und die vor allem Freude an perfektem Handwerk, perfekter Technik und perfekter Optik haben.

Das Boot wird als Einzelstück nach Kundenauftrag gebaut. Somit kann der künftige Eigner bei der Planung des Ausbaus, der Ausstattung und der Motorisierung mitreden. Die Grafs bauen das Boot exakt so, wie es der Kunde bestellt. Als individuelles Einzelstück.

Zahlen

9,05 m	Länge
2,70 m	Breite
ab 3000 kg	Gewicht
0,42 m	Tiefgang
2 x 215 l	Treibstofftank
Yanmar TDI	Motor
232 kW	Leistung
ab 380 000,- €	Preis

Hersteller: **Graf GbR,**
Mühlenstraße 14,
D-87739 Breitenbrunn, E-Mail:
graf-breitenbrunn@t-online.de
www.graf-bootsbau.com
Telefon +49 (0) 82 63 / 3 83,
Fax +49 (0) 82 63 / 276

Stärken und Schwächen

- + Bauausführung
- + Fahreigenschaften
- + Individuelles Konzept
- Ankerkasten