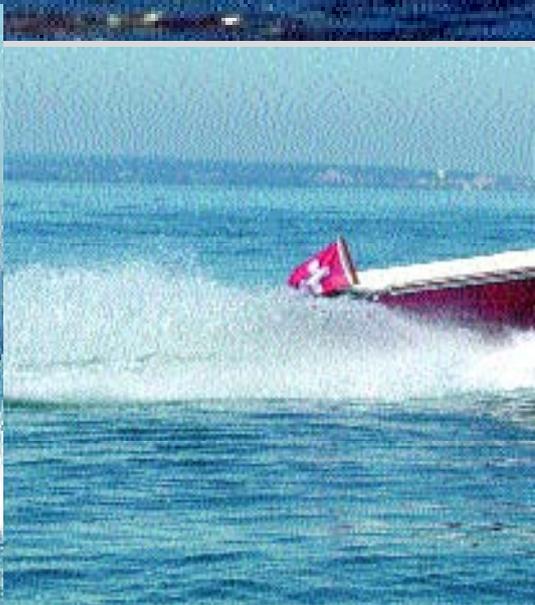


**Lake Constance 700**



# Edles aus





# Holz



## Maße

Lüa 7,00 m, Breite 2,40 m,

Gewicht 1350 kg

**212 PS / 156 kW**

**Preis ab 232 000 CHF (inkl. MwSt.)**

*Edel sieht sie aus, die Lake Constance 700. Im idyllischen Jägerhaushafen in Altenrhein treffen wir sie das erste Mal. Boesch-Kopie? Riva-Kopie? Nein, die neueste Kreation der Rapp-Werft ist ein eigenständiges Boot. Die Exklusivität liegt nicht in schmucken Details und aufwendigen, unter glänzendem Lack veredelten „Intarsien“. Das Auffällige an diesem Boot ist seine klare Linienführung, ohne Schnörkel auf maximale Funktionalität ausgelegt.*

So ist das Vordeck und die Badeplattform mit rutschfesten Teakstäben belegt, von einer lackierten Laibung aus Sapeli-Mahagoni eingefasst. Auch anderweitig wurde viel über optimale Funktion nachgedacht. Ein Stauraum, beispielsweise für die Wasserskiutensilien, ist durch eine Tür von der Badeplattform aus zugänglich. Ebenso verschwindet die Badeleiter, wenn sie nicht gebraucht wird, hinter einer Tür im Spiegel. Hierdurch gibt es keinerlei Stolperfallen oder andere Dinge, die schmerzhafte Kontakte mit Zehen provozieren. Auch die versenkbaren Klampen oder die in eine Edelstahl-Scheuerleiste an der Plattform integrierten Festmacherösen folgen dieser Philosophie.

Der eigentliche Clou an dem Boot ist jedoch die Bauweise. Dass eine Schale über einem Block formverleimt wird, ist eigentlich ein alter Hut. Zumindest bei der segelnden Fraktion. Durch die Knickspant-Bauweise bei einem Motorboot ist dies auch nicht unbedingt nötig. Die Vorteile sind jedoch überwältigend. Eine Sperrholzplatte kann nur in einer Ebene gebogen werden. Durch das Verleimen von Furnierstreifen sind sphärische Formen machbar. Dies wurde vor allem bei der Konstruktion des Unterwasserschiffes genutzt. Dadurch erzeugt das Boot beeindruckend kleine Wellen und kommt recht früh ins Gleiten. Da bei dieser Bauweise auf

alle Spanten verzichtet werden kann, spart dies immens an Gewicht. 1300 Kilogramm inkl. Treibstoff sprechen für sich. Weiterhin kann sich dort kein Schmutz und kein Wasser sammeln, was viele potenzielle Gefahrenquellen für Fäulnis von vornherein ausschließt. Sogar auf ein Kielschwein wurde verzichtet. Der Steven läuft relativ weit nach hinten. Danach werden die beiden Unterwasserschiffshälften von einem kräftigen Laminat zusammengehalten. Ansonsten gibt es nur zwei Schotten sowie zwei durchlaufende Stringer, die gleichzeitig als Motorfundament dienen.

Die Bilge ist naturlackiert, wodurch der Blick auf eventuell beginnende Schäden im Holz frei ist, so dass diese genau eingegrenzt werden können und die Epoxi-Versiegelung bei Bedarf rechtzeitig ausgebessert werden kann. Insgesamt ist dies eine Bauweise, die das Image vom pflegeintensiven Holzboot ad absurdum führt.

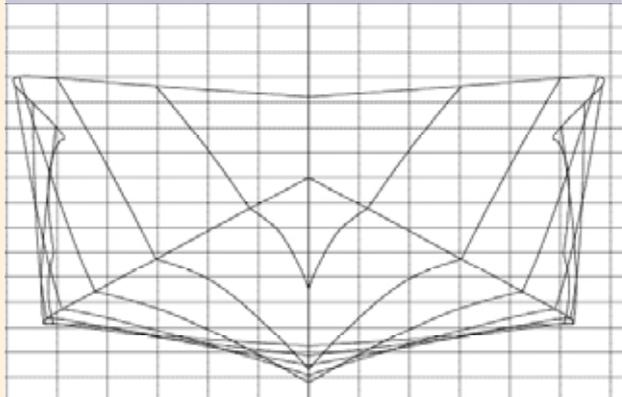
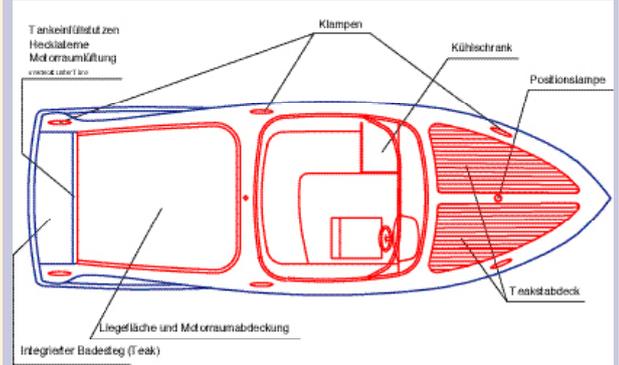
Rechnet man die Anstrengungen, die es bei einem GFK-Bau braucht, das Gelcoat alle Jahre wieder „zum Glänzen zu überreden“, relativiert sich der Aufwand, dem Boot ab und zu eine neue Lackschicht zu spendieren. Die Oberfläche ist mit hochwertigen Komponenten von SP-Systems behandelt. Hier kann man, je nach eigenem ästhetischem Anspruch und der Beanspruchung des Bootes, von einem mittleren Lackierintervall von etwa fünf Jahren ausgehen. Außer mechanischem Abrieb verkürzt übrigens UV-Strahlung in erster Linie diese Intervalle. Dass die Firma Rapp sich mit Lackierungen auskennt, zeigt das Design des Bootes. Bei der Neulackierung sind nur minimale Vorarbeiten nötig. Die technische Seite der Lake Constance 700 wird von dem Steyr-Turbodiesel





Links: Kontrast zum traditionellen Baumaterial Holz ist das Armaturenbrett aus Kohlefaser. Als Instrumentenpanel dient ein Plotter von VDO, der Navigations- und Motorendaten anzeigt.

Unten: Buglicht, versenkbar. Unten links: großes Cockpit und viel Liegewiese. Unter den Polstern sitzt der Diesel, Tanks und Stauraum. Das Seitenschott beim Motor lässt sich herausnehmen, so dass man gut an die Maschine kommt. Der Motorraum packt übrigens auch eine Doppelmotorisierung.



Lüa	7,00 m
Büa	2,40 m
Tiefgang	0,55 m
Gewicht (je nach Motorisierung)	1350 – 1500 kg
Tankinhalt	200 l
Motorisierung	Steyr M236 156 kW / 212 PS, Sechszylinder mit Hurth-Wendegetriebe und Wellenantrieb
maximale Drehzahl	4600 U / min
Höchstgeschwindigkeit	ca. 56 km / h
Bodensee-Höchstgeschwindigkeit bei	3200 U / min
Gleitfahrt bei ca.	35 km / h
Preis mit Steyr-Diesel	244 000 CHF

Werft: Swiss Wooden Boats, Im Hegi 1 b, CH-9425 Thal, Tel. (0 71) 8 88 44 22, Fax (0 71) 8 88 37 61, [www.swisswoodenboats.ch](http://www.swisswoodenboats.ch)

### Stärken und Schwächen

- hochwertige Holzverarbeitung, Bauweise
- gute technische Ausstattung
- geringes Gewicht und Abmessungen
- moderne Motorisierung
- hoher Preis
- etwas laut bei Vollast

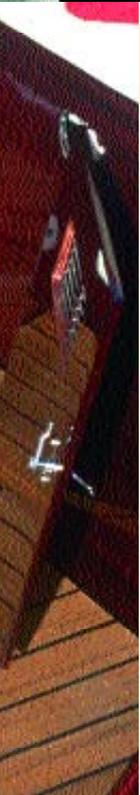
# Lake Constance 700

M236 beherrscht. Dieser Reihen-Sechszylinder mit 212 PS bei 4300 Umdrehungen ist mit 305 kg ein absolutes Leichtgewicht unter den Marinedieseln. Über ein V-Getriebe von Hurth wird die Kraft auf die Welle übertragen, die unter dem Motor austritt. Durch herausnehmbare Platten ist die Maschine beim Service von allen Seiten gut zugänglich. Dass ein moderner Dieselmotor mit 2000 Bar Einspritzdruck ab einer gewissen Drehzahl, vor allem im Nahbereich, nicht unbedingt für akustische Zurückhaltung bekannt ist, wird auch hier deutlich. Die Werft experimentiert noch mit verschiedenen Dämm- und Entkoppelungsmaßnahmen. Wer aber beabsichtigt, bei Vollgas noch Ravels „Bolero“ aus dem serienmäßigen CD-Player genießen zu wollen, wird enttäuscht – vorne im Cockpit bestimmt der Diesel bei Vollast die Geräuschkulisse.

Statt vieler runder Anzeigen gibt es nur ein LCD-Display auf dem Armaturenbrett, das mit einem sichtbaren Carbonegewebe überzogen ist. Hier lassen sich sowohl navigatorische Daten wie GPS-Position und C-Map-Anwendungen auf den Bildschirm holen, wie auch die gesamte Motor- und Bordnetzüberwachung realisieren. Der große Vorteil dieser Instrumentierung: Keine endlosen Kabelmeter im Rumpf, sondern nur ein „Bus“, der vom Motor zum Armaturenbrett läuft.

Wer auf klassische Zeigerinstrumente Wert legt, wird diese auch bekommen. Individuelle Wünsche lassen sich jederzeit berücksichtigen.





*Im Uhrzeigersinn von oben links:*

*Im Heck ist eine Klappe, um Wasserski und Leine schnell zu verstauen. Der große Stauraum ist auch von oben zugänglich, so dass sich dort auch andere sperrige Stücke unterbringen lassen.*

*Gelungen ist das Cockpitverdeck. Es dient als Wetterschutz bei Regen und Sonne. Vorne lässt es sich leicht aufstellen, so dass der Fahrtwind für Frischluft sorgt. Bei Regen wird es geschlossen. Braucht man das Verdeck nicht, wird es nach achtern abgeklappt und verschwindet wie bei einem Cabrio unsichtbar hinter den Sitzen.*

*Ausreichend tief ist die Badeleiter, was noch fehlte war ein Griff, um sich aus dem Wasser zu ziehen.*

**Fazit:** Die Lake Constance 700 ist ein Boot für Liebhaber, die eine exzellente Holzverarbeitung schätzen und genießen können. Die Werft hat nur beste Technik eingesetzt, z. B. moderne Dieselmotoren mit Hurth-Getriebe, hochwertige Polster, praktisches Verdeck oder schöne Beschläge. Wo man hinschaut, aufwendige Verarbeitung, Liebe zum Detail. Die Konstruktion von Werftchef Rapp ist gelungen und zeitlos elegant mit guten Fahreigenschaften für Binnereviere und die kurze Welle. Der Diesel wird mit dem Leichtgewicht problemlos fertig und powert das Boot in rund fünf Sekunden in Gleitfahrt. Über 40 km / h (ohnehin nicht erlaubt) und in schnellen engen Kurven mahnt die Geräuschkulisse – die Schlupfkabine ist ein hervorragender Resonanzkörper – den Fahrer zu gemäßigter Fahrweise. Das Boot ist zwar als Wasserski-Boot konzipiert, in erster Linie ist es aber ein „Hingucker“. Der Wellenantrieb mit kleinem Spatenruder verlangt vom Fahrer den sicheren Umgang mit dem Radeffekt, sonst klappt's nicht mit eleganten Anlegemanövern. Wer dann noch mehr als die Portokasse aufmachen kann, bekommt ein langlebiges „Liebhaberstück“.

**Hallberg-Rassy**

<http://www.hallberg-rassy.ch>

In Zusammenarbeit mit dem Topdesigner German Frers hat HR eine neue Yacht-Generation entwickelt. Die Kombination von Seetüchtigkeit, Schnelligkeit und Komfort hat der Konstrukteur in perfekter Weise realisiert. Selbstverständlich in bekannter HR-Qualitätsbauweise.

Unsere Produktpalette umfasst Boote von 31 bis 62 Fuss!

## Hallberg-Rassy 42



**Bootswerft Müller AG**

Bottighofen – CH-8574 Lengwil  
 Telefon CH 071 688 41 41  
 Fax CH 071 688 41 46  
[www.bootswerft-mueller.ch](http://www.bootswerft-mueller.ch)  
[www.hallberg-rassy.ch](http://www.hallberg-rassy.ch)  
 Vertretung für die Schweiz,  
 Süddeutschland und Österreich



Service: Winterlager für Segel- und Motorboote bis 12.5 Tonnen, Überholungen, Teakstabecks, Bootslackierungen, Reparaturen, Osmosesanierungen, Riggerarbeiten.

**Gerne liefern und betreuen wir Ihr Boot auch am Mittelmeer.**