

Schönheit ohne Ko

Swisswoodenboat, das ist der Name einer Serie von eleganten Motorbooten, die in edlem Teak und Sapeli gebaut werden. Vater Wolfgang und Sohn Peter Rapp konstruieren die Boote und bauen sie in bester Handwerkstradition in ihrer Werft im schweizerischen Thal am Bodensee. Kompromisse machen die beiden dabei nicht. Nur was an Technik und Material ihren hohen Qualitätsvorstellungen entspricht, wird verwendet.



Von **Hans-Dieter Möhlhenrich**

Wolfgang und Peter Rapp verarbeiten kein Bootsbausperrholz für die Rümpfe ihrer exklusiven Motorboote und auch keine massiven Planken.

Sie haben eine eigene Methode und bauen die Rümpfe aus vier Einzelteilen. Diese werden über einer Negativform aus Holzfurnieren und Epoxidharz laminiert. Zusätzliche Steifheit verleiht den Teilen eine Lage Glasfaser-

gewebe, die zwischen den Holzlagen aufgeklebt wird.

Moderner Holzbootbau

Die vier Teile, die beiden Bodenhalbschalen und die Rumpfs Seitenteile werden dann über der Helling zum Rumpf „verheiratet“. Im Unterwasserbereich geschieht das durch GFK-Matten und eine Epoxidhohlkehle. Im Überwasserbereich werden die Teile innen mit Glasfaser und Epoxid zusammengeklebt. Außen wird am Stoß

der beiden Teile eine Nut eingefräßt, die dann mit einer Leiste gestäubelt wird. Das setzt natürlich sehr präzise Vorfertigung der Teile voraus, damit am Ende alles passt. Da bei dieser Bauweise auf alle Spanten und sogar auf ein Kielschwein verzichtet werden kann, spart dies immens an Gewicht. 1600 Kilogramm Gesamtgewicht sprechen für sich.

Weiterhin kann sich im Rumpf kein Schmutz und

kein Wasser sammeln, was viele potenzielle Gefahrenquellen für Fäulnis von vornherein ausschließt.

Diese Bauweise ist rational, ideal für die Kleinserien der Werft und hat den Vorteil, dass man sehr gut dreidimensionale Formen herstellen kann, wie man sie für einen Bootsrumpf braucht.

Das Boot selber ist ganz klassisch in den Linien, ohne Schnökel und Designexperimente. Die klaren Linien stehen dem Boot gut und unter-

mpromisse



Lake Constance 760

Maße:

Lüa 7,60 m, Breite 2,40 m
Gewicht ca. 1600 kg
Leistung 186 kW / 250 PS

Preis:

ab 284 000,- CHF

streichen die Wirkung des schönen Sapeli-Holzes und seiner perfekten handwerklichen Verarbeitung, die sich selbst in den versteckten Ecken zeigt. Dazu braucht man z. B. nur einmal die Backskistendeckel unter den Polstern umzudrehen. Sie sind beidseits mit Sapeli furniert und nicht wie bei Serienherstellern auf der nicht sichtbaren Seite mit billigem Holz. Oder den Cockpitboden.

Die Teakstabdeckplatten

mit ausgegossenen flexiblen Fugen stellt Rapp selber her, weil ihm die Qualität der vorgefertigten Teakplatten nicht zusagte. „Der Mehraufwand ist so gering“, meint Wolfgang Rapp, „dass sich die Einsparungen hier nicht lohnen.“

Und dass die Rapps etwas vom Lackieren verstehen, bestätigt das eigene Spiegelbild im dunkel gebeizten, mit Epoxi und Zweikomponentenlack versiegelten Holz.

Die Liebe zum Detail setzt

sich bei der Lake Constance 760 bei der Ausstattung fort.

Hochwertige Ausstattung

Samtig ist der Stoff für die formschöne Polsterung. Es ist eine Mikrofaser. Die fühlt sich beim Sitzen nicht nur sehr angenehm auf der Haut an, sie ist auch sehr gut zu reinigen. Selbst auf dem hellen Stoff unseres Testbootes lassen sich Mückenreste mit einem Mikrofaserlappen rückstandslos und schnell entfernen.

Statt zahlreicher Rundinstrumente bauen Wolfgang und Peter Rapp ein großes Display als Navigationszentrale in das Boot ein. Hier kann man sich elektronische Seekarten und verschiedene GPS-Daten anzeigen lassen. Das Navigationszentrum ist über einen Datenbus aber auch mit der Motorelektronik verbunden, der alle wichtigen Motordaten auf das Display überträgt. Eine kleine Spielerei am Rande ist die angeschlossene Videoka-



Ein schönes Heck: die Badeleiter ist hinter der Klappe versteckt, wird einfach herausgezogen und abgesenkt.

Wohnen

Das Cockpit verfügt über ein bequemes L-Sofa. Ein raffiniertes Detail ist der Tischfuß. Er ist fest montiert in der Backskiste unter dem Sitz verstaut. Um den Tisch aufzubauen, wird der Fuß herausgezogen, in senkrechte Position gedreht und die Platte aufgesetzt – fertig. Eine perfekte Lösung, zumal der Mahagonitisch ohne Wackeln steht.

Kühle Getränke fasst ein großer Kühlschrank in einer Bar an Backbord. Dort ist auch ein Gläserhalter eingebaut. Atmosphäre bei Nacht erzeugen im Cockpit eingebaute, indirekt strahlende LED-Lampen.

Im Heck des Bootes über dem Motorraum befindet sich eine riesige Sonnen-

liege. Von dort gelangt man auf die Badeplattform und über eine unter einer Klappe im Heck verstauten, ausziehbaren Badeleiter bei Bedarf ins kühle Nass.

Die Schlupfkabine ist nicht zum Wohnen, sondern nur als Stauraum gedacht und fasst dank ihrer Größe auch sperrigere Sachen. Geschlossen wird sie über eine elegante Rolltür, wie man sie ähnlich von Büroschränken kennt. Aber auch sonst findet sich überall im Boot reichlich Stauraum an Bord – unter den Sitzen, dem Cockpitboden, im Motorraum oder in der Armlehne. Selbst an ein Fach für den Feuerlöscher ist gedacht. Der bequeme Fahrersitz ist über drei Hebel verstellbar und kann zum Cockpit hin gedreht werden. Serienmäßig ist Radio / CD.



Liebe zum Detail: Das Steuerrad aus Holz und Komposit.

Fotos: hdm



mera, mit der der Fahrer einen Wasserskiläufer im Schlepp auf dem Bildschirm beobachten könnte. Als gestalterisches Kontrastelement zum edlen Holz setzt die Werft auf Edelstahl, das ganz gezielt eingesetzt wird. So z. B. bei den beleuchteten Innoxrundschaltern für die Elektrik und Beleuchtung, bei den versenkbaren Klampen oder Fenderpollern oder bei den Handläufen, Scheibenrahmen und Scheuerleisten. Ein besonderer und bisher im Bootsbau einmaliger technischer Leckerbissen ist das versenkbare Hardtopverdeck. Per Knopfdruck kann man nämlich aus dem offenen Sportboot ein geschlossenes Hardtop machen. Das feste Verdeck haben Wolfgang und Peter Rapp selbst ausgetüftelt. Damit es leicht ist, wird es aus modernen Verbundwerkstoffen laminiert. Den Antrieb besorgen elektronische Verstellmotoren. Das versenkte Verdeck liegt über dem Motor im geschlossenen Motorraum. Per Knopfdruck öffnet sich die Motorraumklappe, das Verdeck fährt aus, wird aufgefaltet und über dem Cockpit abgesenkt. Es kann als Son-

Fahren

Die von Peter und Wolfgang Rapp gezeichnete Rumpfform ist wirklich gelungen. Fährt man nach all den Z-Antrieben mal wieder ein Sportboot mit einem Wellenantrieb, wird man begeistert sein. Der moderne Sechszylinder-Motor, ein Steyr M 256 mit Aluminiumblock, der 250 PS / 186 kW leistet, reagiert spontan auf das Gas. Ja man muss sagen, er ist richtig giftig, wie man sich das in einem Sportboot wünscht.

Mitverantwortlich für die rasante Beschleunigung macht Wolfgang Rapp die speziellen ACME-Propeller, die er aus den USA importiert. Dabei streckt das Boot die Nase beim Start kaum nach oben, sondern behält seine flache Lage bei und setzt die Kraft in Beschleunigung um. Sehr gut ist der feinfühlig Gashebel. Obwohl mechanisch, beweist er, dass man auch ohne Elektronik arbeiten kann, wenn man Teile guter Hersteller verwendet.

Das Kurvenverhalten ist perfekt, ohne dass sich das Boot extrem auf die Seite legt, lassen sich enge Kurven

schnell fahren. Der Übergang zur Gleitfahrt erfolgt kaum merklich, aber bereits bei rund 2500 U/min und rund 14 Knoten. Die am Bodensee erlaubten 22 Knoten werden bei rund 3500 U/min erreicht, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei rund 32 Knoten.

Kleiner Nachteil des Wellenantriebs ist die etwas schlechtere Wendigkeit in Rückwärtsfahrt, da sich das Sportboot mit dem kleinen Ruderblatt nur schlecht umsteuern lässt. Die Werft baut daher ein Bugstrahlruder von Vetus ein. Damit wird das Rückwärtsfahren in eine Box, für mit dem Radeffekt Ungeübte, zum Kinderspiel.

Zwischen Diesel und Antrieb ist ein hochwertiges ZF-Hurth-Getriebe geschaltet. Selbst die Edelstahlauspuffanlage ist beidseits geführt.

„Der Doppelauspuff sieht einfach ästhetischer aus als ein Auspuffroh“, ist Wolfgang Rapp überzeugt.

Die Verbrauchsdaten bewegen sich im üblichen Rahmen und liegen bei rund 18 Litern Diesel pro Stunde in Gleitfahrt, wobei der Steyr auch Biodiesel-tauglich ist.



Die Lake Constance 760 gibt es mit einem Hardtop-Verdeck, das per Knopfdruck aus dem Motorraum ausgefahren werden kann. Die Kompositkonstruktion wiegt nur wenige Kilo und kann ganz geschlossen werden. Die Werft hat selbst an eine Einbuchtung für einen leichteren Ausstieg nach achtern gedacht.



1



2

- 1. Cockpit mit Tisch.
- 2. Der Steyr sitzt in einer Box.
- 3. Die Badeleiter ist hinter einer Klappe versteckt.
- 4. Stauraum in der Armlehne.
- 5. Versenkbare Fenderpoller.



5



3



4

nendach dienen oder ganz geschlossen werden. Eine Sicherung sorgt dafür, dass das Verdeck nur im Leerlauf bedient werden kann.

Wem das zu aufwändig ist oder auch zu teuer, der kann die Lake Constance 760 auch in der rund 14 000,- Franken günstigeren Cabrio-Version bestellen. Dann wird das Boot über ein hinter der Sitzbank ebenfalls geschlossen verstautes, manuell zu bedienendes Stoffverdeck geschlossen.

Fazit

Die Lake Constance 760 ist ein handwerkliches Schmuckstück. Sie ist zudem mit bester Technik ausgestattet und bietet exzellente Gleit- und rasante Fahreigenschaften – Fahrspaß pur, wie man das von einem Sportboot erwartet. Ein technischer Leckerbissen ist das elektrische Hardtop. Edles in Holz hat seinen Preis, und man muss für die Lake Constance 760 tief in die Tasche greifen. Doch was man dafür erhält, ist ein echter Leckerbissen.

Zahlen

7,60 m	Länge über alles
2,40 m	Breite
1600 kg	Gewicht
200 l	Tankinhalt
14 kn	Gleitfahrt
ca. 32 kn	Höchstgeschwindigkeit
186–313 kW	Motorisierung
7	Personen
W. Rapp	Konstrukteur
P. Rapp	Designer
284 000 CHF	Preis Cabrio
298 000 CHF	Preis Hardtop
310 000 CHF	Boot ausgerüstet

Werft: Boots- und Yachtwerft Rapp, Im Hegi 1b, CH-9425 Thal, Tel. +41 (0)71 888 44 22, Fax +41 (0)71 888 37 61, www.swisswoodenboats.ch www.rappwerft.ch

Stärken und Schwächen

- + hochwertige Verarbeitung
- + perfektes Finish
- + moderne Technik
- + guter Wellenantrieb
- + gute Gleiteigenschaften
- + rasante Beschleunigung
- hoher Preis