



# Old school

Les chantiers du lac de Constance sont amateurs de répliques et de bateaux classiques en tous genres. Ils nous le prouvent une fois de plus à travers ce runabout allemand d'un raffinement poussé à l'extrême.

Texte Michel Luizet - Photos Jérôme Kélagopian et Virginie Pelagalli

L'Ipanema est  
figolé comme un  
Stradivarius ! Chaque  
pièce chromée - de  
la ferrure d'étrave aux  
aérations moteur - a  
été spécialement des-  
ignée pour le bateau.

**460 000 €**  
avec 315 ch Yanmar

Vitesse maxi.  
**34 nds**  
Longueur **9,05 m**  
Couchettes **2**  
Conso. moy. **30 l/h**



**C**e n'est pas un hasard si Günther et Florian Graf ont baptisé leur bateau du nom d'un des quartiers les plus chics de Rio de Janeiro. Ipanema évoque aussi bien la bossa-nova que les jolies Cariocas qui prennent le soleil en tenue légère sur la plage rivale de Copacabana. Avec sa silhouette «taille de guêpe» et ses vernis rutilants, le Graf Ipanema n'a pas usurpé son patronyme.

**Un travail du bois exceptionnel**

Il a pourtant vu le jour en Allemagne, près du lac de Constance, loin de l'agitation de la célèbre plage brésilienne. Chez les Graf, on travaille le bois de père en fils, à l'instar des grandes dynasties motonautiques telles que Chris-Craft ou Riva. À ce titre, Florian, le fils Graf, ne cache pas sa fascination pour Carlo Riva et son mythique Aquarama. «Nous avons voulu faire un bateau dans la tradition Riva, c'est vrai, mais à notre manière.» Günther, le père, 68 ans, et plus de quarante ans d'expérience dans la construction de mobilier en bois, renchérit : «Attention, il ne s'agit pas d'une copie !» L'Ipanema tente de répondre cependant aux mêmes critères d'excellence que les Aquarama d'autrefois, dont la production a été arrêtée en 1995. Le runabout allemand est bâti de la même manière, autour d'un squelette en bois massif. Dans le micro chantier de la famille Graf, le bois de mélèze, de teck ou



Cuir fauve, teck verni et porte à double battant en acajou... la cabine n'a pas été négligée malgré ses petites dimensions.

Symbole d'une finition quasi maniaque, le poste de pilotage et son tableau de bord acajou aux cadrans personnalisés. Quelle élégance !



Le travail de finition de ce bateau, construit en bois de façon traditionnelle, est une pure merveille. On ne peut être qu'admiratif devant cette pièce unique qui renoue avec les grandes heures du motonautisme des années cinquante.



Le Graf emprunte quelques détails au fameux Riva Aquariva, lancé en 2000, comme la console minibar du cockpit. Le prix navigue dans les hautes sphères mais, que voulez-vous, un chef-d'œuvre pareil doit ignorer ce genre de considération pour exister...

**Comportement**

★★★★

**Confort à bord**

★★★★★

**Performances**

★★

**Finition**

★★★★★

**Manœuvrabilité**

★★★★

★ à revoir ★★ moyen

★★★ bien

★★★★ très bien

★★★★★ exceptionnel

Le bain de soleil arrière est, depuis le Riva Aquarama, l'apanage du runabout moderne. Celui de l'Ipanema est recouvert d'un matelas en cuir «marinisé» couleur ivoire plus confortable qu'un canapé Pulmann.



**Au fait...**

La famille Graf construit depuis plus de 40 ans des bateaux pour son usage personnel. L'Ipanema est le premier Graf à être conçu dans une démarche commerciale. Afin de mettre tous les atouts de leur côté, Günther a fait appel à l'architecte naval Winfried H. Wilke, probablement le designer le plus illustre outre-Rhin. Il a travaillé dès les années 1950 pour les plus grands chantiers de plaisance européens. Pedrazzini, Linssen ou Neptunus ont fait partie de ses clients. À plus de 75 ans, Wilke continue de dessiner des bateaux au sein de son cabinet de International Yacht Design. L'Ipanema n'est pas son premier runabout en bois. En 1992, il a conçu un Pedrazzini pour le compte de la police zurichoise.







Le cockpit profond est caractéristique des canots automobiles classiques. Notez la transparence et la légèreté de la monture du pare-brise.



## Caractéristiques

### LE BATEAU EN QUELQUES CHIFFRES

- Longueur hors tout 9,05 m ● Largeur 2,70 m ● Tirant d'eau nc ● Poids 3,2 t ● Matériau bois ● Puissance maximale 2 x 400 ch ● Carburant 430 l ● Eau nc
- Cabine 1 ● Couchettes 2 ● Catégorie C
- Moteur Yanmar ● Modèle 6LPA-STZP2 ● Type turbo injection ● Transmission Z-drive (ou ligne d'arbre)
- Puissance 315 ch ● Cylindres 6 en ligne ● Cylindrée 4 163 cm<sup>3</sup> ● Rég. maxi 3 800 tr/mn ● Poids 512 kg
- Puissance fiscale 16,70 CV ● Taxe annuelle 1 331 €
- Prix 460 000 € avec 315 ch Yanmar
- Constructeur Graf Bootsbau (Breitenbrunn, Allemagne)
- Importateur Henley Sales & Charter (Angleterre)
- Informations [www.graf-bootsbau.de](http://www.graf-bootsbau.de)

## Le test Neptune

### LES RÉSULTATS DE NOTRE ESSAI

Avec 315 ch Yanmar diesel (Z-drive)

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (milles/l)
1 000	6	4	1,5
1 500	9	8	1,12
2 000	14	13	1,07
2 500	22	20	1,1
3 000	28	32	0,87
3 600	34	54	0,63

Conditions de l'essai : mer calme, vent nul, plein 100%, quatre personnes à bord. Régime de croisière : 26 nds à 2 800 tr/mn. Autonomie (avec 10% réserve) : 360 milles à 26 nœuds de moyenne.

## Face-à-face

### SES PLUS PROCHES CONCURRENTS

Constr.	Modèle	Long.	Prix	Importateur
Colombo (Italie)	<b>Romance 32</b>	9,71 m	428 000 € avec 2 x 260 ch	Star Marine (06)
Boesch (Suisse)	<b>900</b>	9,00 m	nc	Boesch (Suisse)
Frauscher (Autriche)	<b>Benaco 909</b>	9,03 m	285 000 € avec 2 x 320 ch	Frauscher (Autriche)



Sous le bain de soleil, la cale renferme un unique bloc Yanmar de 315 ch. Elle peut néanmoins héberger jusqu'à 2 x 400 ch dans une version plus sportive.

► de Sapeli acajou arrive en billot brut. La charpente de l'Ipanema est entièrement réalisée sur place tout comme les détails d'ébénisterie qui font la différence.

## Un comportement marin agréable

Pour l'anecdote, le pont du bateau est fabriqué sur toute sa longueur à partir d'une seule et même pièce de bois. Le résultat final est stupéfiant et fait honneur à la tradition motonautique. Le Graf Ipanema se hisse au même niveau que les chantiers «d'esprit vintage» comme les Suisses Boesch et Pedrazzini ou l'Italien Comitti. Les mauvaises langues diront que les emprunts à Riva sont un peu trop voyants. Le haut du dossier de la banquette

en cuir fauve dissimulant l'armature à mécanisme électrique du taud, ou la console mini-bar du cockpit sont en effet inspirés directement des attributs de l'Aquariva, lancé en 2000. L'Ipanema manifeste malgré tout sa différence sur l'eau. Il navigue à la perfection, défecte bien et se montre maniable, ce qui est loin d'être le cas de son modèle. Motorisé en Z-drive lors de nos essais à Cannes, le Graf file ses 34 nœuds à plein régime avec 315 ch. Les puristes pourront opter pour une bimotorisation en V-drive avec une puissance totale de 800 ch. Ce petit chef-d'œuvre de neuf mètres de long se négocie autour de 380 000 euros hors taxe. Le prix de la perfection et de la rareté : la famille Graf se refuse à livrer plus de trois Ipanema par an. ■