

# Yacht

EUROPAS GRÖSSTES  
SEGELMAGAZIN

**ANTIFOULING**  
 Tipps & Technik:  
 So machen Sie  
 Ihr Boot fit  
 für die Saison

REISE-SPEZIAL

## Kroatien

- Insel-Hopping mal ganz anders
- Insel Mljet: Die grüne Oase
- plus: Aktuelle Revier-Informationen

Belgien 5,40 € - Italien 6,00 € - Spanien 6,00 € - Frankreich 6,00 € - Dänemark 4,90 DKK - Printed in Germany - H 74,40

**MANN ÜBER BORD**  
 Kaltes Wasser: Die  
 unterschätzte Gefahr



**YACHT-TESTS** Hanse 495 ▪ J 108 ▪ Ecume de Mer  
**WISSEN** Was Boote an der Kreuz schnell macht  
**SEGLER ERZÄHLEN** Die Magie des ersten Törn

Klassikerallüren: Sitzen in Lee, Ellbogen auf Deck



# Der Schatz vom Silbersee

Ein Unikat von höchster Güte, kompromisslos im Konzept – der Retroklassiker „Grand Cru II“ ist in vielerlei Hinsicht einmalig

**\*Ihr Mast ist eine Peitsche mit viel Gewicht**

Über dem Vierwaldstättersee liegt ein male-  
rischer, geradezu mystischer Frieden. Die  
letzten Nebelschwaden haben sich eben erst  
verzogen und machen der tiefstehenden Sonne  
Platz. Das spiegelglatte, silbrige Wasser reflektiert die  
verschneiten Bergspitzen der Zentralschweiz, ihr  
Abbild erinnert an gezuckertes Süßgebäck.

Im kleinen Hafen von Meggen im Norden des  
Sees herrscht frühmorgens schon aufgeregte Be-  
triebsamkeit. Unablässig springt da einer vom Steg  
auf ein Boot und wieder zurück, einen Lappen in der  
einen Hand, eine Flasche Politur in der anderen. Es  
ist Pius Wäger, der die „Grand Cru II“ auf Hochglanz  
bohnt. Schon fast andächtig ob der schier  
Schönheit erbittet der Besucher, an Bord kommen zu  
dürfen. Selbstverständlich ohne Straßenschuhe.

Pius Wäger ist Holzboot-Spezialist. „Der Boot-  
bauer“, so nennen ihn viele hier, und er sich selbst  
auch. Als sein Markenzeichen darf das verstanden  
werden, in der Schweiz und über ihre Grenzen hin-  
aus. Seine Spezialität sind Einzelbauten im Kunden-  
auftrag, vom Nachbau amerikanischer Renn-Motor-  
boote bis hin zum Retroklassiker unter Segeln. Ge-  
meinsame Nenner für alle Typen aus der inner-  
schweizer Edel-Manufaktur sind ihre spezielle  
Ausrichtung, möglichst viele ungewöhnliche Details  
und vor allem eines: Holz – jede Menge Holz.

Wäger ist dabei der Macher, sein langjähriger Ge-  
schäftspartner und Konstrukteur Christian Bolliger  
der Denker im Hintergrund. Gemeinsam haben die  
beiden das Projekt „Grand Cru II“ auf die Beine ge-  
stellt. Gebaut wurde es für einen, der an dieser >



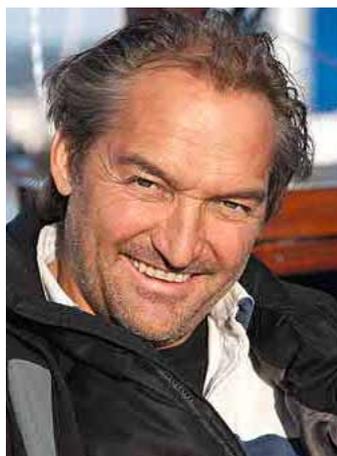
FOTOS: YACHTT. STÖRKLE

Das Richtige für Binnengewässer. Schlanke Linien, viel Segel



Die „Grand Cru II“ braucht nur eine leichte Brise für gutes Vorankommen

## ✳ Sofort in Fahrt, ein leichter Hauch genügt



Pius Wäger, prägnant genannt „der Bootbauer“

Stelle nicht genannt werden will. Auch der Preis soll nicht publik werden, Wäger macht nicht einmal eine Andeutung. Egal, es wird ohnehin keinen weiteren Käufer geben, mit Sicherheit nicht, das Boot ist ein Einzelbau. Das ist Teil der Abmachung, Wäger musste sich verpflichten, nach der Fertigstellung die Malen und die Helling abzubauen und zu vernichten.

Ohnehin wäre es wohl zweifellos schwierig, diese Spezialität als Serienschiff anzubieten. Zu sehr bestimmen die ungewöhnlichen Wünsche des Eigners das Konzept. Es gibt zum Beispiel trotz einer Bootslänge von knapp elf Metern keinen Innenausbau. Das Schiff ist von Bug bis Heck komplett leer. Eine Art Kajütaufbau dient mehr optischen Zwecken und überdacht nur einen kleinen, zentralen und abgeschotteten Bereich, wo Taschen, Kleidung oder Segel gestaut werden können.

So ist dieses Boot eine bemerkenswerte Interpretation des reinen und unverfälschten Daysailers – das Konzept wurde in diesem Fall mit äußerster Konsequenz umgesetzt.

Eine weitere Besonderheit und auffälligstes Merkmal der „Grand Cru II“ ist deren Rigg. Auftraggeber und Erbauer einigten sich auf einen Peitschenmast. Ab den zwanziger Jahren wurden Klassiker damit ausgestattet, ausgehend von der Idee, einen möglichst flügelähnlichen Segelplan zu erhalten und die Segelbreite im oberen Bereich zu vergrößern. Das galt und gilt heute noch als sehr effektiv. Die mit Lat-

ten ausgestellten Großsegel moderner Rennyachten arbeiten mit denselben Effekten.

Anders als bei den Oldies, wo die Peitsche nur oben greift, ist beim Mast der „Grand Cru II“ die Biegung aber gleichmäßiger über die ganze Länge verteilt. Damit soll das Großsegel besser gerefft werden können, was bei klassischen Peitschenmasten nur schlecht möglich ist.

Den Mast der „Grand Cru II“ hat ebenfalls Wäger gebaut, in Leistenbauweise aus dem Holz der biegsamen Douglasie. Das Rigg sieht zwar fantastisch aus, ist aber auch extrem schwer. Das liegt allerdings nicht nur am Holz, sondern vielmehr an den zahlreichen, handgefertigten Beschlügen aus Edelstahl. In dieselbe Gewichtsklasse fällt auch der massive Großbaum im „Park-Avenue“-Stil, ebenfalls aus Holz. Das Teil ist derart schwer, dass eine herkömmliche Großbaumstütze das Gewicht schlicht nicht tragen kann. Deshalb muss der Eigner stets einen Bock mitführen. Und wehe dem, der das Großfall löst, ohne vorher die Dirk dichtgesetzt zu haben.

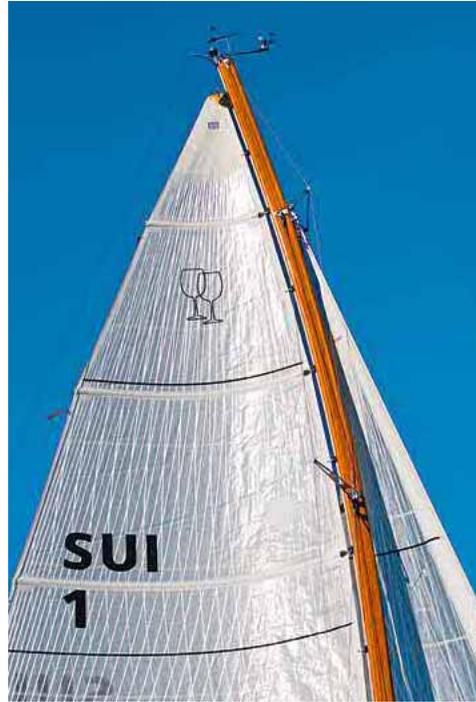
Wer bei diesem Schiff einen klassischen Langkiel vermutet, liegt falsch. Dem hohen Mastgewicht wirkt unter Wasser ein moderner, geteilter Lateralplan mit schlankem Spatenruder und einem T-Kiel mit Bombe entgegen – Rumpfanhänge wie bei einem modernen Racer. Der Ballastanteil beträgt stattliche 45 Prozent. Das ist auch vonnöten. Die ranke „Grand Cru II“ legt sich nämlich schon bei einer leichten Brise

erheblich zur Seite, die Pfunde aus dem Rigg wirken sofort und merklich.

Doch der leise Hauch reicht bereits, um mit der „Grand Cru II“ das silberglänzende Wasser des Vierwaldstättersees zu zerplügen. Der Wind vermag noch nicht einmal die Oberfläche zu kräuseln, schon zeigt die GPS-Logge über drei Knoten Fahrt. Dabei lehnt sich der Steuermann am besten lässig am Stül in Lee, die Pinne auf Schulterhöhe geführt, den Ellbogen auf Deck. So steuert man auf Klassikern.

Ein weiterer Punkt auf des Eigners Wunschliste war die uneingeschränkte Einhandtauglichkeit. Von seiner Position an der langen Pinne kann er die Genuaschot problemlos erreichen. Und die Großschot führt direkt und unübersetzt auf eine zentrale Winsch mit Elektroantrieb und Fußbedienung. Das gewährleistet entspanntes und unverkrampftes Segeln, was dem Eigner offenbar wichtig ist. Einen Gennaker oder Spinnaker hat er nicht mitgeordert. Ihm reichen augenscheinlich die Amwind-Segel.

Weit über 5000 Stunden Arbeit haben Pius Wäger und seine Mannen in die Fertigung der „Grand Cru II“ gesteckt. 16 Monate dauerte der Bau in der Werft in Reussbühl nahe Luzern. Die Schale ist kom- ➤



**Genau wie früher: Der Peitschenmast aus Holz sieht toll aus. Die lange Pinne dirigiert ein schlankes Ruderprofil, die Holzarbeiten sind perfekt gelungen**

Reise

## Beliebte Ziele in der Adria

**Unverzichtbarer Reiseführer für den nördlichen Teil der kroatischen Küste**, einem der beliebtesten Wassersportreviere im Mittelmeer. Das neu konzipierte Handbuch bietet auf 57 farbigen Karten insgesamt 350 Detailpläne von Häfen, Buchten und Ankerplätzen von Koper bis Split sowie in Slowenien. Die umfassenden Hafen- und Revierinformationen sind mit 65 Farbfotos reich bebildert. Ideale Ergänzung zum Sportbootkartensatz „Adria 1“.

Bodo Müller, Jürgen Straßburger

**Küstenhandbuch Kroatien 1**

Koper – Split mit Slowenien

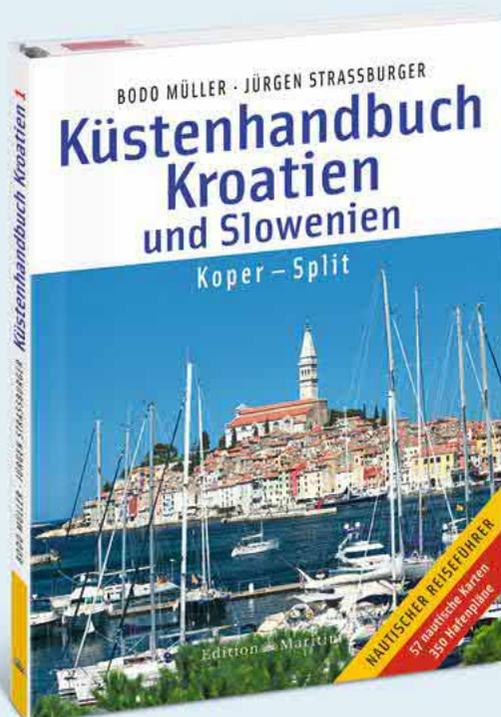
64 Seiten, 57 farbige Karten im Format

DIN A3/A4 mit 350 farbigen Detailplänen,

Format 21 x 29,7 cm, Spiralbindung mit Umschlag

€ 29,90 [D]

ISBN 978-3-89225-631-1



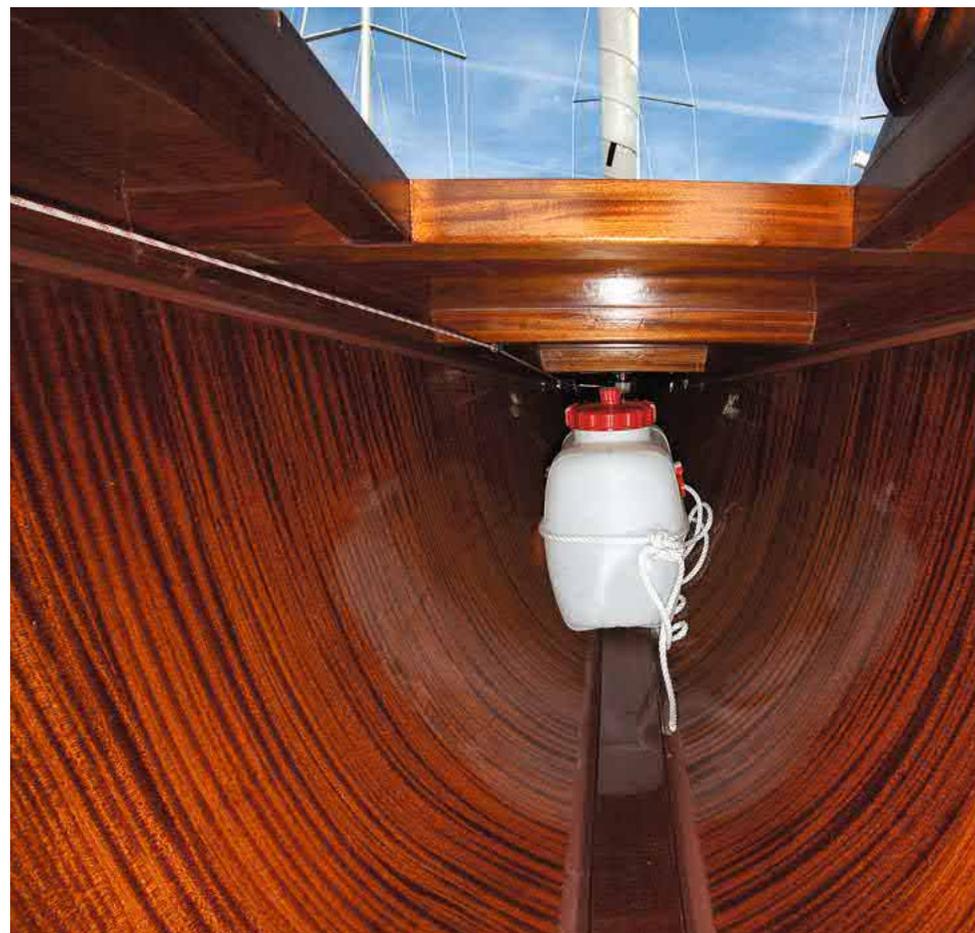
Jetzt im Buch- und Fachhandel



DELIUS KLASING



Elegante Form, moderne Tücher, nackt unter Deck – ein konsequenter Daysailer fürs Alpenrevier



# \* Der Rumpf ist formverleimt und extrem steif

plett formverleimt. Das heißt: Über einem Positivmodell (Kern) werden mehrere Lagen von Edelholzfurnieren quer zueinander geschichtet und gegenseitig verklebt. Im Falle der „Grand Cru II“ sind das zwei Lagen Sipo-Mahagoni innen und außen mit jeweils einer Stärke von vier Millimetern.

Dazwischen, quasi als Sandwichmaterial, wurden diagonal dazu zwei Lagen mit leichtem Zedernholz eingeklebt, sechs Millimeter stark. Zusammen ergibt das dann eine Wandung im Rumpf von 20 Millimetern. Die Verbindung mit Epoxidharzen ist so stark, dass bei der „Grand Cru II“ bis auf das Hauptschott und die Bodenwrangen im Bereich der Kielaufhängung keine weiteren Rumpfverstärkungen mehr nötig sind, keine Spanten, keine Stringer.

Sollten die Winde am Vierwaldstättersee mal nicht wehen, was nicht allzu selten vorkommt, schiebt eine Elektromaschine mit Saildrive von Kräutler die „Grand Cru II“ auf immerhin sechs Knoten Fahrt.

Eine Frage bleibt: Warum „Grand Cru II“? Ganz einfach: Weil es auch eine „Grand Cru I“ gibt. Derselbe Eigner hat sich schon das Vorgängermodell bauen lassen, ebenfalls bei Wäger. Doch es schien seine Bedürfnisse nur teilweise zu befriedigen, jedenfalls hat er seine Vorstellungen nochmals überdacht und stand irgendwann mit einer ganzen Kiste neuer Ideen wieder vor Wägers Tür.

Bei Weinen ist der Begriff „Grand Cru“ ein Gütesiegel für besondere Qualität und guten Geschmack. Einen treffenderen Namen hätte der Eigner für sein edles Gefährt in der Tat kaum finden können.

*Michael Good*



**TECHNISCHE DATEN**

Länge über alles	10,95 m
Breite	2,20 m
Gesamtgewicht	2,7 t
Tiefgang	1,90 m
Segelfläche am Wind	60,0 m <sup>2</sup>

# Yacht online

**NEU**

**Moderner, frischer, opulenter!**

- Neue Optik bestimmt durch große Bilder, viele Galerien und das einzigartige YACHT-TV-Angebot
- Optimierte Benutzerführung
- Interaktive Elemente
- Einfache Verlinkung mit sozialen Netzwerken
- Große Bandbreite des Angebotes
- Downloads: Tests von fast allen Yachten sowie der wichtigsten Ausrüstung und vieles mehr

**Jetzt reinklicken:  
www.yacht.de**

**DIE NR.1 BEI SEGLERN**

FOTOS: YACHT/STÖRKLE, WERFT (U. R.)