

# Grand Cru 33'

## La classe n'a pas de prix

Commandez votre yacht, faites part de vos exigences, mais surtout ne parlez pas d'argent. Car ici, on ne construit que des stradivarius ! C'est ainsi que naissent les merveilles du chantier Pius Wäger, comme ce Grand Cru au bouquet d'acajou, d'orme et de teck...

TEXTE ET PHOTOS EMMANUEL DE TOMA

Vitznau est une bourgade paisible sur la rive nord du lac des Quatre-Cantons, au cœur de la Suisse. Les montagnes tombent à pic dans l'eau verte qui frémit sous l'effet des bises venues des sommets enneigés. Le port se résume à quelques pontons cernés de genêts en fleur. C'est là que repose le chef-d'œuvre de Pius Wäger. Une carène de dix mètres fine et élancée, toute en acajou, frappée du doux nom de Grand Cru. Signe particulier : un mât immense courbé comme un arc. « *Ce n'est pas pour une quelconque jauge, mais uniquement pour des raisons aérodynamiques* », explique Pius.

A trente-cinq ans, ce jeune homme athlétique ne cache pas son bonheur. Depuis dix ans qu'il a créé son propre chantier dans les faubourgs de Lucerne, il ne réalise sur commande que des unités de rêve. « *Ce bateau, ajoute-t-il, est un pur voilier de propriétaire. Au début, notre client pensait se faire construire un Lacustre, mais cela s'est révélé trop petit pour la balade en famille. Les architectes Bolinger et Stadelmann, tous deux sortis de l'école d'architecture navale de Southampton, ont alors proposé un plan un peu plus grand,*

Fenêtre ouverte sur l'impressionnante voilure de Grand Cru.

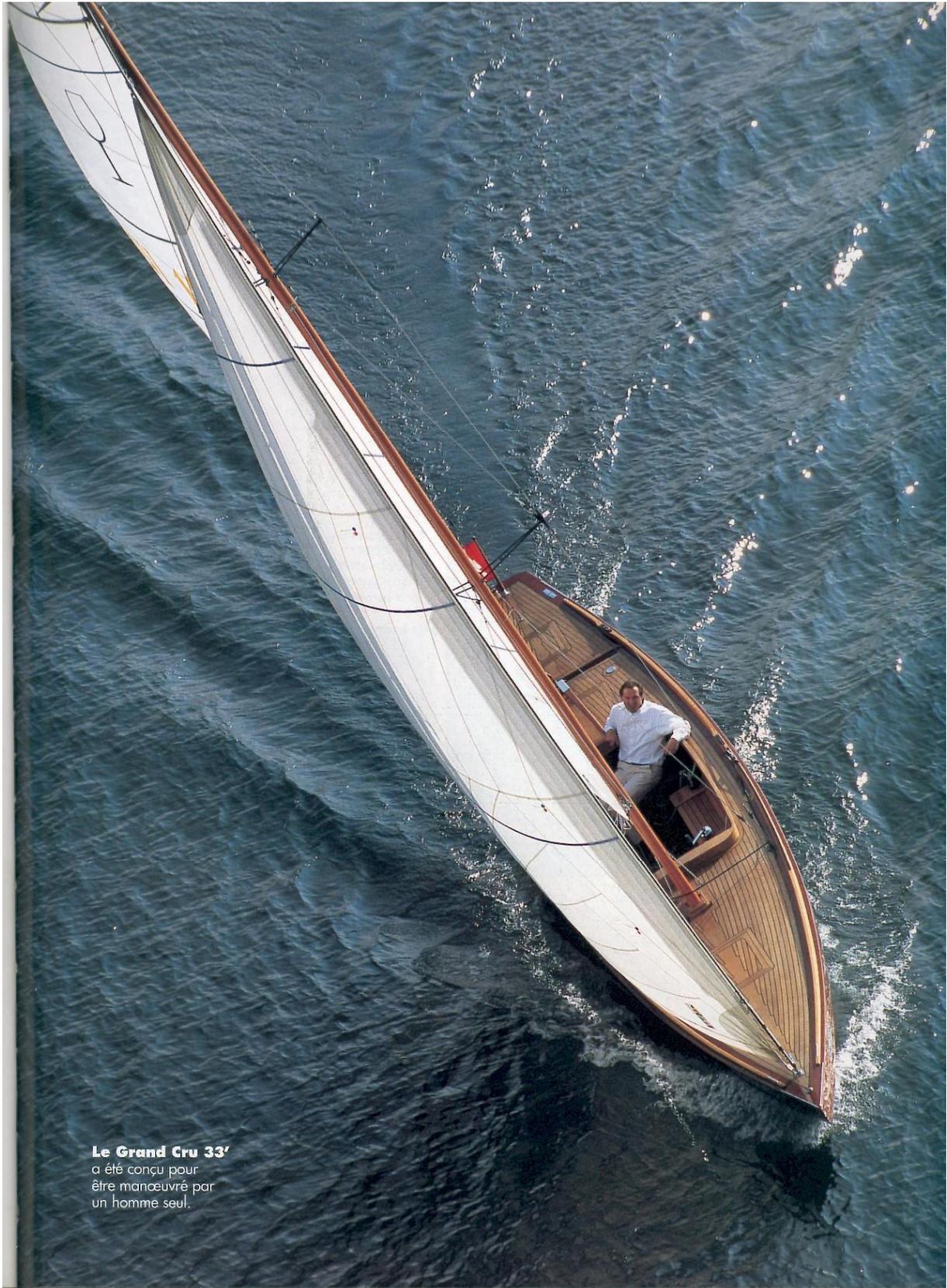


*avec une petite cabine. Puis, comme notre homme s'est vu allouer une place de port un peu plus spacieuse que prévu, le bateau s'est allongé de cinquante centimètres et, après maintes discussions, la cabine a disparu au profit d'un pur day-boat.* »

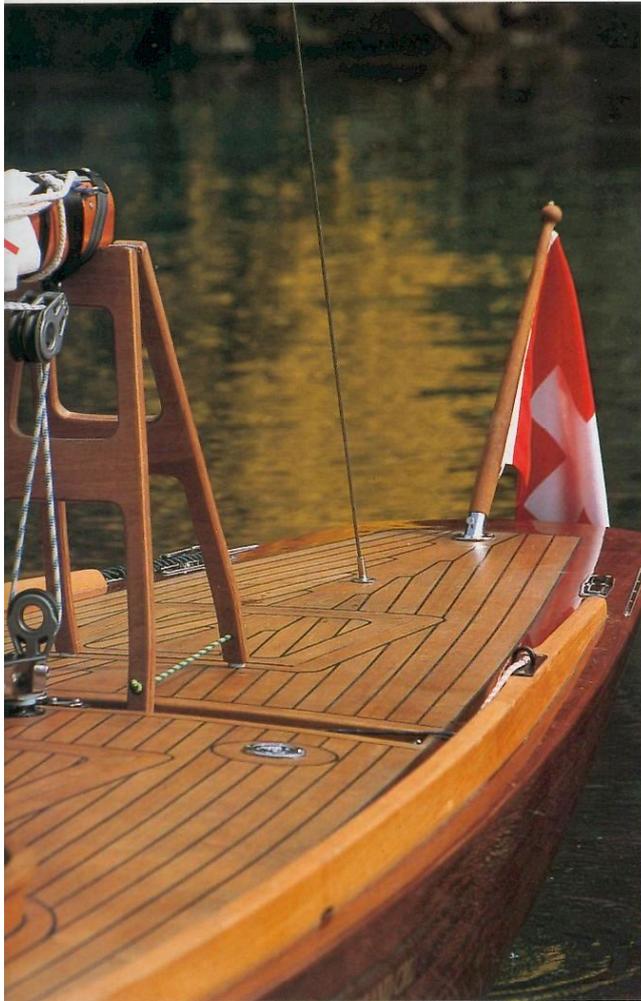
### Toutes les manœuvres passent sous le pont

Ainsi naquit sur le papier ce Grand Cru 33'. Sous un visage résolument classique se dissimule une redoutable machine à vent. Le mât en spruce courbé, renforcé de carbone aux points névralgiques, a été construit en Angleterre. Il permet de porter une grand-voile elliptique très puissante et de supprimer les bastaques. Par ailleurs, afin de réduire au minimum la surface mouillée, la carène aux sections évasées se trouve flanquée, en guise de quille, d'un voile en inox terminé par un bulbe en plomb. Enfin, pour une grande manœuvrabilité, le safran se situe le plus à l'arrière possible, loin derrière la mèche de barre franche. Les deux sont reliés par une transmission mécanique.

Le pont, quant à lui, a été voulu dénué de toute aspérité et autre



**Le Grand Cru 33'**  
a été conçu pour  
être manœuvré par  
un homme seul.



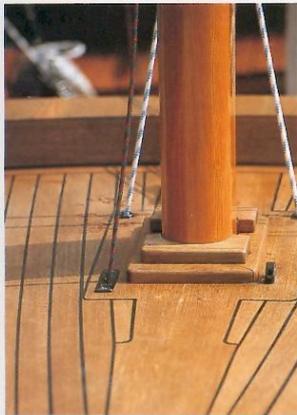
**Ci-contre :**  
Sereine harmonie du bois et des eaux calmes d'un lac.

passage disgracieux ou gênant. Toutes les manœuvres, absolument toutes, passent dessous. Jusqu'aux écoutes de génois qui, par le biais de deux ou trois poulies sur roulements, sont renvoyées de l'arrière du cockpit jusqu'aux winchs situés sur des consoles à portée de l'équipier. Même les taquets sont escamotables et le capot avant, celui de la soute à voile, se glisse sous le pont par action d'un bout ramené près des winchs d'écoute. Dans le cockpit même, point de désordre, toutes les manœuvres atterrissent directement dans les placards qui supportent les winchs.

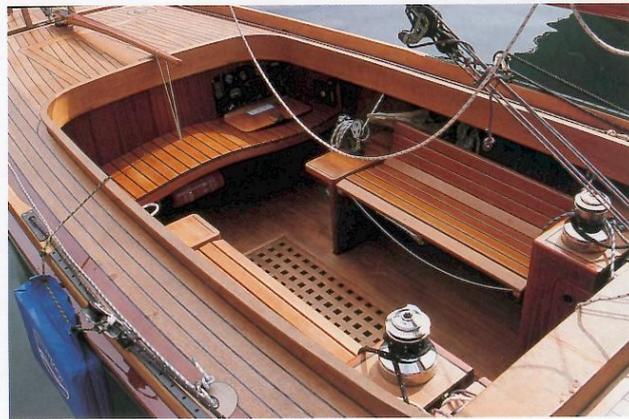
Honneur donc à l'intelligence, à la pureté des lignes et à la beauté du bois à bord de ce voilier résolument moderne et bougrement efficace. « *Il faut savoir, précise Pius Wäger, que ce bateau, de la conception à la construction, a été réalisé sans limite de budget. Les architectes comme moi-même avions carte blanche.* » Un rêve, en somme...

**Ci-dessous :**  
Bon accès au moteur mais à n'utiliser qu'à l'arrêt.

Tant de liberté a-t-il permis d'approcher la perfection ? A priori, il semble que oui. Surtout pour l'heureux propriétaire qui a fait faire le cockpit — principale et seule pièce à vivre du bord — à sa taille. La grand-voile lat-



**A gauche :**  
Un passage de mât bien renforcé.



**A droite :**  
Les bancs de cockpit s'escamotent sous les passavants.



**A gauche :**  
Pas de chaumard  
mais des  
protections de  
fargue en inox.

**Ci-dessous :**  
La voilure très  
élançée capte  
les moindres  
risées.

### PIUS WÄGER ET SES STRADIVARIUS

**D**evant l'admiration des connaisseurs, Pius sourit humblement. « Les bateaux et le bois, c'est ma passion », murmure-t-il, avant de confier qu'il ne voulait pas suivre les traces de son père policier. « A seize ans, j'ai commencé mon apprentissage à l'école des charpentiers de Zurich. » Il rit de bon cœur à ce souvenir : « Ils m'ont fait construire 35 Star en plastique ! Puis j'ai poursuivi mon apprentissage dans différents chantiers, dont Pedrazzini, avant de créer ma propre affaire à Lucerne. Là, après avoir produit un grand nombre de 23 pieds en stratifié, je me suis mis sérieusement à la technique du bois-époxy sous vide. »

A raison de deux bateaux par an, Pius n'a cessé de confirmer son talent et d'accroître sa passion. Grand Cru est un chef-d'œuvre, certes. Mais il ne fait aucun doute que la réplique du speed boat vainqueur de la Gold Cup en 1922, *Baby*



*Bootlegger*, qui aujourd'hui prend forme dans son atelier, sera, dans son registre, un autre stradivarius...

Pius Wäger  
et son *Baby*  
*Bootlegger*  
dans l'atelier  
de Lucerne.



## Sur l'eau Grand Cru



### Ci-contre :

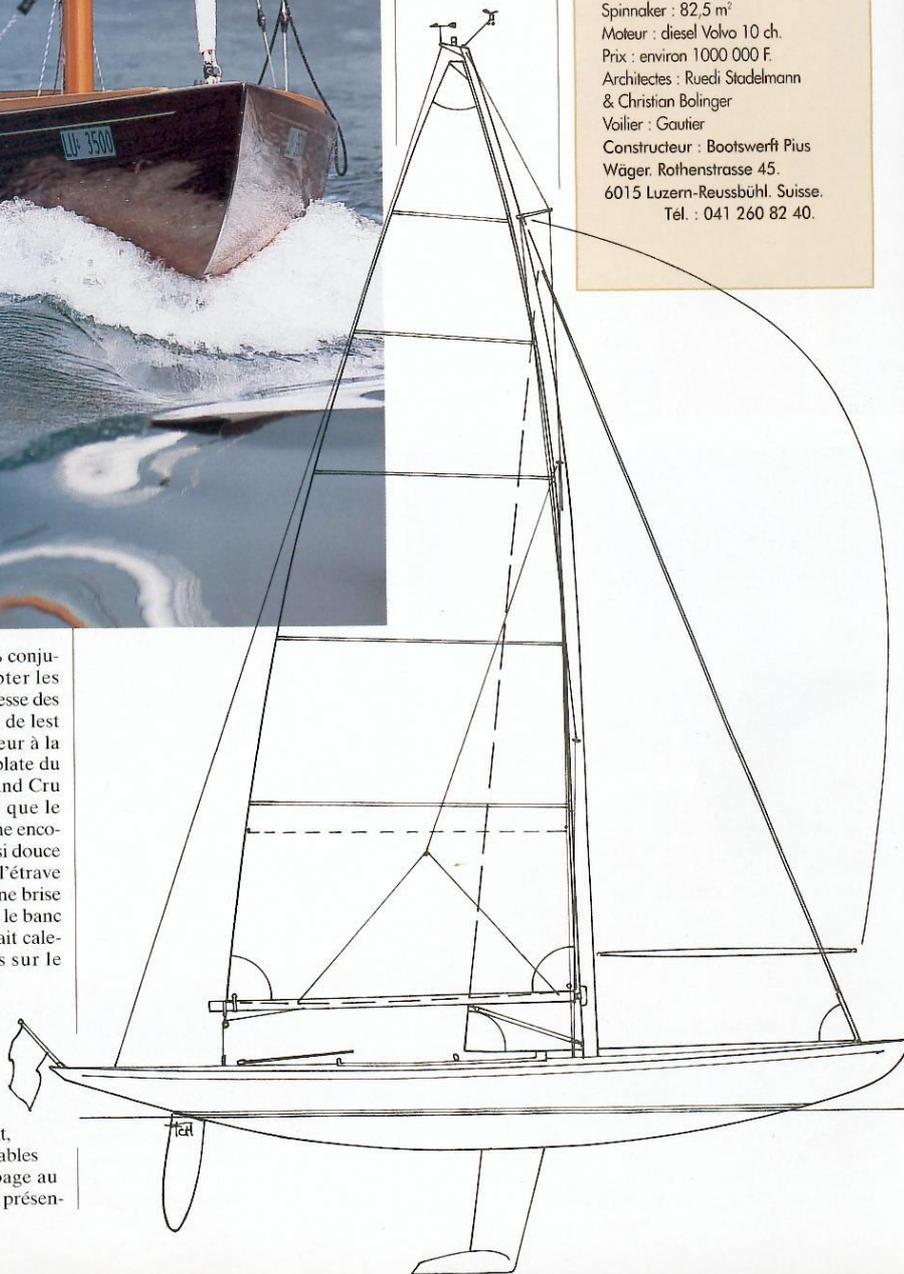
Au moteur, le Grand Cru s'extrait à six nœuds des calmes blancs.

### Grand Cru en chiffres

Longueur hors-tout : 10 m  
Longueur à la flottaison : 6 m 83  
Maitre bau : 1 m 96  
Tirant d'eau : 1 m 80  
Déplacement : 2,20 t.  
Génois : 21,70 m<sup>2</sup>  
Grand-voile : 30,50 m<sup>2</sup>  
Spinnaker : 82,5 m<sup>2</sup>  
Moteur : diesel Volvo 10 ch.  
Prix : environ 1000 000 F.  
Architectes : Ruedi Stadelmann  
& Christian Bolinger  
Voilier : Gautier  
Constructeur : Bootswerft Pius  
Wäger, Rothenstrasse 45,  
6015 Luzern-Reussbühl, Suisse.  
Tel. : 041 260 82 40.

tée et l'immense génois 150 % conjuguent leurs efforts pour capter les souffles les plus infimes. La finesse des entrées d'eau et les 900 kilos de lest (indispensables pour la raideur à la toile) font le reste. Sur l'eau plate du lac des Quatre-Cantons, Grand Cru atteint quatre nœuds, alors que le pavillon à la croix blanche peine encore à se soulever. La barre, aussi douce qu'efficace, permet de placer l'étrave au demi degré près. Lorsqu'une brise plus soutenue vient à rentrer, le banc de cockpit s'escamote et se fait calepieds pour le barreur assis sur le passavant. Un coussin a été spécialement conçu pour cette place. La gîte ne dépasse guère dix degrés et le sillage demeure ténu, tandis que la vitesse oscille entre six et sept nœuds.

On imagine que par bon vent, ce voilier doit procurer d'aimables sensations pour tout l'équipage au rappel. Mais qu'une vague se présen-





## Élégance et performance sur l'eau calme d'un lac

te, comme c'est le cas au passage de la navette de Lucerne, et les choses se corsent. Par tout petit temps, c'est la gabegie. Le bateau s'arrête, l'étrave frappe durement la surface, les voiles battent. Par brise soutenue, il fait fi de l'obstacle, traverse la vague et arrose son monde sans perte de vitesse. Toutes les manœuvres reviennent au cockpit, parce que le propriétaire voulait aussi naviguer seul. On reprochera donc, maigre remarque, que les winchs d'écoutes de génois ne se trouvent pas à portée de sa main, près des retours des brins de palan de grand-voile.

Que donnerait en mer cette merveille taillée pour les lacs ? Il procurerait bien des plaisirs aux amateurs de voile sportive. Mais gare à l'humidité ! Par ailleurs, on notera que les vernis n'apprécient guère le sel. Cela dit, le fait que les efforts des cadènes et du mât se trouvent concentrés sur un robuste châssis en inox confère à l'ensemble une intégrité et une rigidité propres à affronter les plus mauvais traitements. Somme toute, moyennant

**Ci-dessus :**  
Dès la moindre brise, il fait preuve d'un près remarquable.

un léger surcroît d'entretien, on peut aisément imaginer un tel voilier sur nos plans d'eaux abrités comme le bassin d'Arcachon ou la rade de Cannes...

### Pour le prix d'un bijou

Cette alliance parfaite entre la science de la voile et le travail moderne des bois les plus précieux alimente assurément un grand rêve. Un rêve de véritable yacht, bateau artisanal, riche de savoir-faire et de talent. Car, outre une multitude d'astuces (enrouleur et manœuvres sous le pont, instruments escamotés derrière des volets en bois, rail d'écoute encastré dans le pont, trois cloisons étanches pour assurer l'insubmersibilité, etc.), la construction de la coque témoigne de l'extraordinaire habileté de Pius Wäger. « *Tout a commencé, raconte-t-il, par l'achat d'un tronc d'acajou de treize mètres venu d'Afrique via la Hollande. Cette belle pièce a été débitée en lames pour un assemblage à la résine époxy sous vide. On a disposé quatre*

*plis croisés d'acajou et de cèdre, le dernier placé dans le sens longitudinal, afin que le fil du bois se trouve parallèle à la surface de l'eau. Point de lisses ni de membrures : la rigidité longitudinale est assurée par les bauquières et la quille, tandis que les trois cloisons étanches garantissent la rigidité transversale.* » Le pont en lattes de teck enduites, assemblé dans les règles de l'art, se trouve enfin couronné d'un plat-bord en acajou verni, sur lequel repose une fargue en teck brut faite d'une seule pièce de 7 m 40.

La qualité des bois, comme les ajustages et la finition, révèlent une maîtrise que bien des chantiers pourraient envier. Tout cela, allié au plus coûteux des accastillages (Lewmar, Harken et Frederiksen), a bien sûr un prix. Élevé, on s'en doute, surtout lorsque l'on sait que le seul mât a coûté la bagatelle de 200 000 francs. Pius s'en excuse presque mais selon lui, on pourrait considérablement diminuer la facture tout en conservant le charme, l'élégance, la classe et les performances du bateau. Alors, si le cœur vous en dit... ■