

Wenn eine Retro-Segelyacht mit dem Modellnamen «Grand Cru II» auf dem Testprogramm steht, drängen sich Vergleiche mit einer Weindegustation auf. Die Rolle des Yacht-Winzers steht Pius Wäger ausgezeichnet, und so trafen wir uns an einem Spätsommertag zum kultivierten Segelvergnügen.

Text: Stefan Detjen
Fotos: Jürg Kaufmann



Treffpunkt Gemeindehafen Meggen, 10 Uhr. Am besten lässt man das Auto auf dem Parkplatz der Dorfkirche stehen und macht den Abstieg zum Hafen zu Fuss. Die kleine Marina ist dicht gepackt mit Segelbooten, doch eine sticht bereits von Weitem heraus. Die einzige Holzjacht im Meer der weissen Plastikboote ... sieht ungefähr so kontrastreich aus wie eine dunkelgrüne Bordeauxflasche in einem PET-Flaschenregal. Das muss sie sein, die Grand Cru II, zweiter Streich einer handgefertigten Edelyacht für den selben Eigner, der bereits Auftraggeber der ersten Grand Cru war. Der extrem nach achtern gebogene Mast unterstreicht den besonderen Anspruch der Grand Cru II. Weniger aus Rating-Gründen als zur besseren Aerodynamik, reckt sich der hohle Holzmast dynamisch nach achtern. Hier liegt sie nun, abgedeckt und in voller Schönheit. Beim Wein würde man zuerst die Etikette studieren, also auch hier: gutes Design, eine klare Linie, gute Proportionen, ein bisschen retro, aber völlig ohne Schnörkel oder falsche Stilelemente. Reine Geschmackssache ist vielleicht der breite Baum, von den sogenannten «Park Avenue»-Bäumen der grossen 12-Meter-Yachten wie Endeavour und Ranger inspiriert, bei dieser Schiffsgrosse eventuell etwas zu keck. Dafür ganz perfekt und faszinierend das Teakdeck. Vom Steven bis zum Heck ohne Stoss verlegt ... wie ist das möglich? Holzmagier Pius lächelt und zeigt auf die Position der Winschen, wo sich die Teakleisten unsichtbar treffen. Und dann der Rumpf: aufwändig lackiertes Mahagoniholz glänzt in der Morgensonne. Wie schon bei der Grand Cru 33 hing auch bei dieser Massanfertigung viel vom Rohstoff Holz ab. So wie gewisse Traubensorten nie und nimmer einen Spitzenwein

ergeben, so ist auch eine grosse Traube noch längst kein Garant für einen Qualitätstropfen. Segler und Bootsbauer Wäger fand nach einigem Suchen den geeigneten Mahagonistamm für den Rumpf. Auch das Teakholz für die Deckplanken stammt aus einem einzigen Stamm, den er bei einem Holzimporteur in Hamburg fand. Erst die persönliche Auslese vor Ort garantierte, dass das gute Stück auch keine unschönen Astlöcher aufwies.

Der Weg zum Seglerglück. Kommt Kunde zum Winzer: «Machen Sie mir einen Spitzenwein ganz nach meinem persönlichen Geschmack ... aber nur eine Flasche bitte.» So etwa müsste man sich (überspitzt) das Kundenbriefing mit dem Gründer der Holzbootfirma vorstellen. Wobei zu allererst die Chemie stimmen muss, meint Winzer-Woodworker Pius, «sonst wird es mit der Zusammenarbeit ziemlich schwierig». Und um viel gemeinsames Teamwork geht es, bis eine Massyacht aufs Wasser kommt. Erster Schritt: das Terrain abstecken. Wo soll gesegelt werden, wieviele Personen an Bord, Regatten ja oder nein, Einhandsegeln, Dimension Bootsplatz, Trailerbarkeit ... diese technischen Angaben werden mit den persönlichen Vorlieben des zukünftigen Eigners verwoben (diese Besprechungen verlaufen besonders ergiebig, wenn sie bei einem gepflegten Essen plus feinem Tropfen stattfinden). Mit diesem Anforderungsprofil versehen, geht Pius Wäger in Klausur und lässt erste Ideen reifen. Dann zieht er Yacht designer Christian Bolinger zu Rate, und gemeinsam brütet man über der einzig möglichen und seligmachenden Yacht. Auf das Budget wird erst mal keine Rücksicht genommen, das könnte ja den kreativen Ideenfindungsprozess hemmen. Dann wird der Kunde mit dem Vorschlag konfrontiert. Traumhafte Arbeitsbedingungen für Designer und Bootsbauer entstehen dann, wenn der zukünftige Eigner a) begeistert ist und b) dem Budgetrahmen mit den Worten «es muss seinen Preis Wert sein» nach oben eine gewisse Flexibilität verleiht.

Segel- degustation vor dem **Weinberg**



GRAND CRU II



Entkorken und einglissen. Also dann, machen wir die Probe aufs Exempel. In vino veritas – der Schwindel liegt ja meist im Etikett. Jetzt kommt der Moment der Wahrheit, Motor an und Leinen los! Hatte die Grand Cru I noch einen Volvo-Dieselmotor, verrichtet auf der grösseren Cru II ein Elektromotor leise surrend seinen Dienst. Anstelle des Motorenblocks liegen 6 Gelbatterieblocks in der Bilge, der eigentliche Antrieb macht sich ganz klein und verschwindet im Heck. Raus aus der Marina und hoch mit den Tüchern. Das Gross steht perfekt, die Genua wird ausgerollt, die Lazyjacks vertäut. Ohne Elektromotor hört man nur noch das flüsterleise Glucksen des Fahrwassers. Pius zeigt auf das grosszügige und ausladende Heck und freut sich über dessen üppige Dimensionen. Rund vier Meter Ausstellungsfläche höchster Bootsmacherkunst, in der Mitte einzig das metallgefasste Austrittsloch für die Grossschot. Die Pinnensteuerung ist samtart und trotzdem präzise. Würde die erste Grand Cru oftmals mit einer Stradivarius gleichgesetzt, würde sich jetzt durch die neue Bootsgrosse wohl eher ein Vergleich mit einem wertvollen Cello anbieten.

Das laue Lüftchen auf dem See vermag den Morgendunst nicht richtig zu vertreiben. Der Grand Cru II sind aber die knapp 4,5 Knoten Hauch genug Antriebsenergie, um mit 3,5 Knoten über den Vierwaldstättersee zu gleiten. Die Stimmung ist relaxt und die Kulisse wie auf einem Aquarell von William Turner, wir plaudern über die vielen Detaillösungen und geniessen dann wieder minutenlang die Stille auf dem See, welcher durch den Dunst fast grenzenlos scheint. Wen interessieren noch Wende- und Anstellwinkel, Bootsspeed und Tiefgang. Wir segeln von Seeufer zu Seeufer und philosophieren über die Magie von Schiffen mit einer Seele. Die Entwicklung der Grand Cru II war relativ einfach, basierte sie doch auf den Erfahrungen des Vorläufermodells, und Kunde und Bootbauer kannten sich bereits. Wenn der Kunde segeln kann, erhöht das auch den Anreiz für den Bootbauer, das passende Schiff zu liefern. Als Vorgabe gab der Eigner seine Lieblingsposition am Ruder an: in der Cockpитеcke in Lee angelehnt, mit einer Hand aussenbords, sanft die Wasseroberfläche streifend. Solch eine Aussage ersetzt wälzerdicke Marktforschungsauswertungen!

2



Atmen lassen. Color – Odor – Sapor: schon die alten Römer legten so die Prüfkriterien für ihre Weine fest. Die Farbe der Hölzer (helles, geöltes Teak und dunkles, lackiertes Mahagonibraun) haben wir bereits abgehakt, jetzt ist also die Nase dran. Spätsommeraromen mit Holzduft – so schmeckt nicht irgendein Wein, nein so definiert sich unsere Erlebniswelt an Bord. «Kunststoffboote riecht man doch schon, bevor man sie sieht,» dieses nicht verbrieft Zitat von Klaus Boesch kann man jetzt getrost unterschreiben. Auch Pius ging durch die harte (Hobel-)Schule der Boesch-Brothers und machte sich 1991 nach Stationen bei Pedrazzini und Boesch mit der Übernahme der Firma von Ruedi Stadelmann selbstständig. Holz ja, aber warum die immer gleichen Formen und Boote bauen? Das Grand-Cru-Konzept spiegelt die Pius-Philosophie wieder: So klassisch wie die Grand Cru über Wasser daher kommt, so fortschrittlich ist auch ihr Unterwasserschiff. Schmales Ruder und tiefer T-Kiel sorgen für einen süffigen Abgang. Auch wenn man keine Regatta gewinnen will, ein bisschen Bootspeed steht auch einem Gentleman-Racer gut – und schliesslich war Segler Pius lange genug auf den Regattabahnen unterwegs. Im Cockpit ist genug Platz für die Ausfahrt mit der Familie oder mit Freunden. Schoten und Fallen verschwinden in den offenen Fächern im Cockpit. Der Segelplan und das laufende Gut sind so konzipiert, das der Master auch alleine in See stechen kann. Für den Fall der Fälle steht dann die Hilfe der elektrischen Zentralwinch auf Abruf bereit. Relaxtes, ja schon fast lazy-haftes Daysailing ergibt dann kostbare Momente auf dem Wasser, die man mit nichts aufwiegen kann. Wie eine kostbare Flasche Wein, die man für besondere Gelegenheiten aus dem Keller holt, ist hier das Segeln als täglicher Luxus ein besonderes Vergnügen.

... und Rumor. Böllerschüsse aus dem Weingut am Seeufer (ganze Vogelschwärme sind an einer vorgezogenen Weinlese interessiert und werden deshalb mit Kanonendonner vertrieben) holen uns wieder auf die Erde zurück. Pius beschreibt die Lackierungsphasen des Rumpfes, die einen grossen Kostenanteil am Endpreis haben. Lackieren, abschleifen, wieder lackieren ... und das achtmal über die ganze Schiffslänge. Je mehr der zukünftige Holzbootbesitzer in der Werft vorbeikommt, desto mehr weiss er den Aufwand zu schätzen. Kein Wunder, wenn sich zur Freude am Tag der Jungfernfahrt auch ein Tropfen Melancholie einschleicht: hier endet der gemeinsame Entstehungsprozess und damit ein wichtiger Teil der gesamten Arbeit, die Pius Wäger nicht missen möchte. Wir segeln zurück und beginnen mit dem Bergen der Segel. Die Stopper sind innerhalb der Kajüte positioniert und stören so in keiner Weise die lupenreine Harmonie. Der zuvor etwas kritisch betrachtete Grossbaum zeigt sich nun von seiner praktischen Seite: dank Lazyjacks und grossem Innenvolumen birgt sich das Gross fast von selbst. Elektromotor an, leise in die Box einfahren und die Leinen belegen – ein schönes Segelerlebnis geht zu Ende.

Fazit. Der positive Eindruck war allumfassend. Aber vielleicht war auch die Stimmung zu gut und Pius ein zu netter Mitsegler. Vielleicht könnte man der Grand Cru noch mehr auf den Zahn



Y TECHNISCHE DATEN

Länge ü. a.	11,00 m
Breite ü. a.	2,20 m
LWL.....	7,22 m
BWL.....	1,94 m
Verdrängung	2,70 m ³
Tiefgang	1,90 m
Motor	Elektromotor 5 kW

Marke und Typ	Waeger, Grand Cru
Baujahr	2010
Auftriebskammern	3
Gewicht	2730 kg
Anzahl Personen.....	7
Vermessene Segelfläche.....	47,00 m ²

Die Yacht soll für die Kategorie C gemäss CE Richtlinie für Sportschiffe zugelassen werden.

Werft	Pius Wäger, Der Bootbauer GmbH 6015 Luzern, Tel. +41 (0)41 260 82 40 www.holzboote.ch
-------	---

fühlen und doch noch irgendwo ein Haar in der Suppe finden. Aber warum auch? Sie ist kein Serienschiff (und will es auch nicht sein), sondern wurde massgeschneidert gemäss den ganz persönlichen Vorlieben und Vorgaben des Besitzers (selbst die Cockpitproportionen orientieren sich an seiner Körpergrösse). Sie ist eher Luxus als Konsumware, also mehr Wein denn Mineralwasser. Und sie ist in erster Linie ein Bijou und Paradebeispiel handwerklicher Bootsbaukunst. Schön, dass es noch solche Eigner, Bootsbauer und Yachten gibt. Darauf sollten wir anstossen ... ■

- 1 Runder Abgang.
- 2 Bis ins Detail gepflegt.
- 3 Sonnendeck par excellence.
- 4 Grossbaum mit Innenleben.
- 5 Selbst der Fahnenmast ist gekrümmt.