

TEXTE: RUEDI HILBER/LORI SCHÜPBACH
PHOTOS: RUEDI HILBER

Les bateaux signés Pedrazzini sont des embarcations classiques. Lorsqu'Augusto Pedrazzini a quitté la région du lac de Côme, au nord de l'Italie, pour s'installer sur les bords du lac de Zurich il y a plus d'un siècle, il n'aurait jamais osé imaginer que son nom serait assimilé plus tard à des runabouts en acajou. Il construisit de nombreuses barques et bateaux de pêche de divers types avant de passer la main à son fils Ferruccio, qui a étudié le design et le nautisme à Livorno. Dans les années 50, Ferruccio Pedrazzini dessina le «Capri Super Deluxe», posant ainsi les bases de ce qui deviendra le domaine-phare du chantier naval. Malgré les nombreuses modifications subies, les modèles actuels «Capri», «Vivale» et «Special» ont toujours une forme classique, caractéristique des premiers runabouts signés Pedrazzini. Claudio Pedrazzini (troisième du nom) gère le chantier naval de Bäch (SZ) depuis bientôt 15 ans et son fils Alessandro a déjà commencé son apprentissage de constructeur naval.

Des merveilles indémodables

Ces modèles classiques sont d'une incroyable élégance, de leur poupe harmonieusement arrondie à leur proue convexe effilée, à qui l'on doit notamment la formation typique des vagues provoquées par un bateau Pedrazzini. Aujourd'hui encore, les constructions sont toutes réalisées selon un procédé manuel et dans un acajou de grande qualité. Claudio Pedrazzini compte entre 1500 et 4000 heures de travail pour construire un seul runabout, soit six à neuf mois. On ne s'étonnera donc pas d'apprendre que moins de dix modèles quittent chaque année le chantier.

Le procédé de construction utilisé aujourd'hui est presque le même que sur les premiers modèles: il s'agit tout d'abord de monter au haut de la quille une structure de couples auquel on aura proprement donné la bonne forme au moyen d'un rabot. Les couples en acajou massif sont ensuite collés au corps du bateau. Grâce à ce bordé conçu selon un procédé de triple franc-bord à double diagonale, on obtient une coque autoporteuse très solide supportant des charges très élevées.



Quand tradition et high-tech se rencontrent...

C'est la première fois qu'un moteur Yanmar de la nouvelle série BY a été monté sur un bateau en Suisse («marina.ch», juin 2007). Le résultat est pour le moins intéressant: équipé du turbodiesel Yanmar 6BY260, le Pedrazzini Capri nous a en effet dévoilé des propriétés de navigation exceptionnelles.



L'élégance au niveau des coupes déjà. Une fois terminé, un Capri en jette du point de vue esthétique.



La partie sous-marine du bateau comme son pont ont été conçus en contreplaqué collé. Le pont a été collé à la coque au millimètre près. Pour obtenir leur finition typique et leur brillance intense et douce à la fois, les bateaux Pedrazzini sont finalement recouverts et vitrifiés avec un vernis clair époxy/polyuréthane.

Que du bonheur

Le Capri est le plus compact et le plus petit des trois runabouts signés Pedrazzini. Avec ses 7,5 mètres de long à peine et ses moins de 2,5 mètres de large, il est tout aussi élégant que ses deux grands frères.

L'aménagement de ce modèle est aussi classique et simple que son apparence (même si le mot «simple» ne conviendra pas vraiment pour qualifier l'équipement du bateau). La ligne ronde de la proue n'est entrecoupée que par deux chaumards. Au milieu, un peu en retrait, se trouve le taquet correspondant dans lequel sont intégrés un feu de proue et le mât de pavillon avant.

Le pare-brise a été très harmonieusement intégré à la silhouette du Capri: son cadre est massif et très solide. Juste derrière le vitrage, le cockpit peut accueillir quatre à cinq personnes (le pilote et le copilote à l'avant et une confortable banquette en U à l'arrière). Petite finesse: grâce à leur dossier amovible, les deux sièges peuvent être dirigés vers la proue ou vers la poupe. Il est également possible de replier le siège du pilote pour que ce dernier puisse se tenir debout et avoir ainsi une bonne visibilité.

Et à propos de visibilité, le Capri est bien équipé en matière d'instruments (VDO). Parmi ceux-ci, l'indicateur de position du safran sera particulièrement intéressant et utile sur un bateau à arbre fixe et safran.

Le nombre d'espaces de rangement à disposition est étonnant: sous le pont avant, une petite cabine offre une place relativement importante; entre les sièges du pilote et du copilote, sous le plancher à côté d'une glacière, on trouvera un espace destiné à accueillir des objets d'une certaine taille tels que l'ancre et les défenses; la banquette de poupe peut elle aussi contenir toute une série d'instruments en tous genres. Enfin, il sera possible de ranger de petits documents derrière une porte coulissante située à côté des sièges du pilote et du copilote.



Le pilote a le tout bien en main, qu'il navigue assis ou debout.



Utilisable manuellement, le toit ouvrant pourra être rangé entre le cockpit et la surface de couchage et il y restera sûrement la plupart du temps. Mais en cas de besoin, on pourra l'installer très rapidement.

Par beau temps, la surface de couchage est sans aucun doute la meilleure place du bord. Elle est suffisamment spacieuse pour accueillir deux adultes adeptes du farniente.

Enfin, la plateforme et l'échelle de bain situées à la poupe nous prouvent une fois de plus qu'un bon design peut tout changer: échelons sûrs et main-courantes solides tout en gardant

une apparence des plus séduisantes. Certains designers pourraient en prendre de la graine!

Tout en douceur

La situation est on ne peut plus claire: le Capri est un runabout classique à arbre fixe dirigé à l'aide d'un safran et rien d'autre... Manoeuvrer n'est donc pas toujours chose aisée, surtout dans les petits espaces qu'offre la plupart des ports. Le propulseur d'étrave monté en option sur le bateau-test facilitera considérablement la tâche du pilote.

Ce dernier commande le Yanmar 6BY260 à l'aide d'un boîtier à un levier facile à manier. La direction hydraulique de l'installation se révèle très fine et précise. A la sortie du port,

la coque quitte légèrement la surface de l'eau alors que nous commençons à accélérer sans faire trop de vagues: les skieurs nautiques disent merci! Départ au surf en douceur: le bateau accélère pour atteindre une pointe de presque 65 km/h sans passer par la moindre phase de transition et nous ne lui avons constaté aucune tendance à aspirer de l'air, même dans les virages les plus serrés.

Le nouveau diesel de Yanmar est agréablement calme et son accélération parfaite. Sans parler de la faible consommation diesel...

En bref: Le Capri de Pedrazzini est un peu la Rolls Royce des bateaux. Naviguer à son bord est un véritable plaisir et si son prix est relativement élevé, ce n'est pas pour rien! ■

PEDRAZZINI CAPRI

Chantier	Pedrazzini/Bäch (SZ)
Longueur totale	7,47 m
Longueur de coque	7,16 m
Largeur	2,45 m
Tirant d'eau	0,65 m
Poids	dés 2050 kg
Moteur	turbodiesel Yanmar 6BY260
Carburant	250 l
Prix standard	CHF 302 000.–
TVA incl. au chantier de Bäch	
Équipement standard (entre autres): instruments VDO, 2 batteries, glacière, pompe de cale électrique, prise de courant 12 volts	
C. Pedrazzini Yacht- und Bootswerft 8806 Bäch, Tél. 044 786 90 90 www.pedrazziniboat.com	

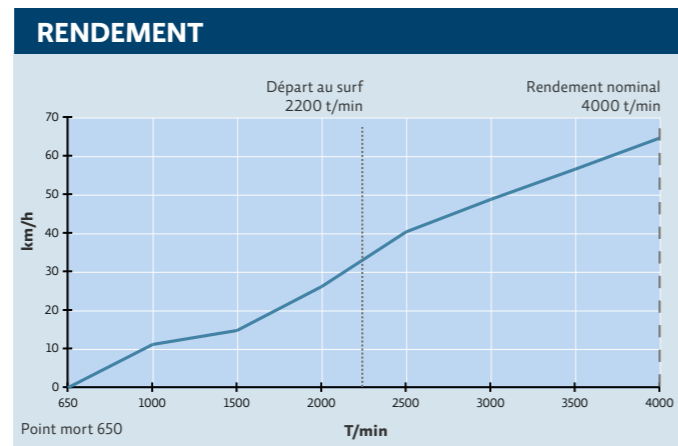
UNE NOUVELLE GÉNÉRATION DE MOTEURS HIGH-TECH

Suite à son étroite collaboration avec le constructeur automobile BMW, Yanmar a développé une nouvelle génération de moteurs établissant de nouveaux standards dans le secteur des moteurs nautiques au niveau du confort, des performances, des dimensions et de la protection de l'environnement.

Cette série comprend des moteurs 4 et des 6 cylindres en série à gestion électronique complète et chargeur turbo avec intercooler et technologie d'injection common rail. Les 4 et les 6 cylindres sont tous deux disponibles en version de cale (in-board) avec arbre ou Z-drive. Le système de gestion électronique du fonctionnement des moteurs contrôle l'injection de carburant. Le nouveau CANbus System (Control Area Network) est basé sur les normes internationales NMEA 2000.

Les nouveaux moteurs de la série BY (BMW-Yanmar) ne sont pas uniquement disponibles en deux variantes, mais aussi en deux classes de puissance différentes. Le modèle le plus puissant, le Yanmar 6BY260 (Z), fournit au vilebrequin une puissance maximale de 260 chevaux (191 kW) à 4000 t/min. La version moins puissante, le Yanmar 6BY220 (Z), offre elle une puissance de 220 chevaux (162 kW) à 4000 t/min. Les deux modèles 4 cylindres, le Yanmar 4BY180 (Z) et le Yanmar 4BY150 (Z) donnent 180 chevaux (132 kW) et 150 chevaux (110 kW) à 4000 t/min. Ces moteurs Powerpack de la dernière génération Yanmar sont plus légers, plus compacts et plus écologiques que leurs prédécesseurs. Au niveau écologique, tous les moteurs Yanmar de la série BY respectent les sévères limites EPA niveau 2 en Amérique et, bien évidemment, les limites des directives 2003/44/CE concernant les bateaux de sport valable dans tout l'espace européen depuis le 1er janvier 2006. Ils seront donc facilement acceptés sur nos lacs.

Une première: le Capri testé était équipé pour la première fois d'un diesel Yanmar BY.



Vitesses et rendement: mesurés avec un GPS, deux personnes à bord et presque pas de vent et de vagues