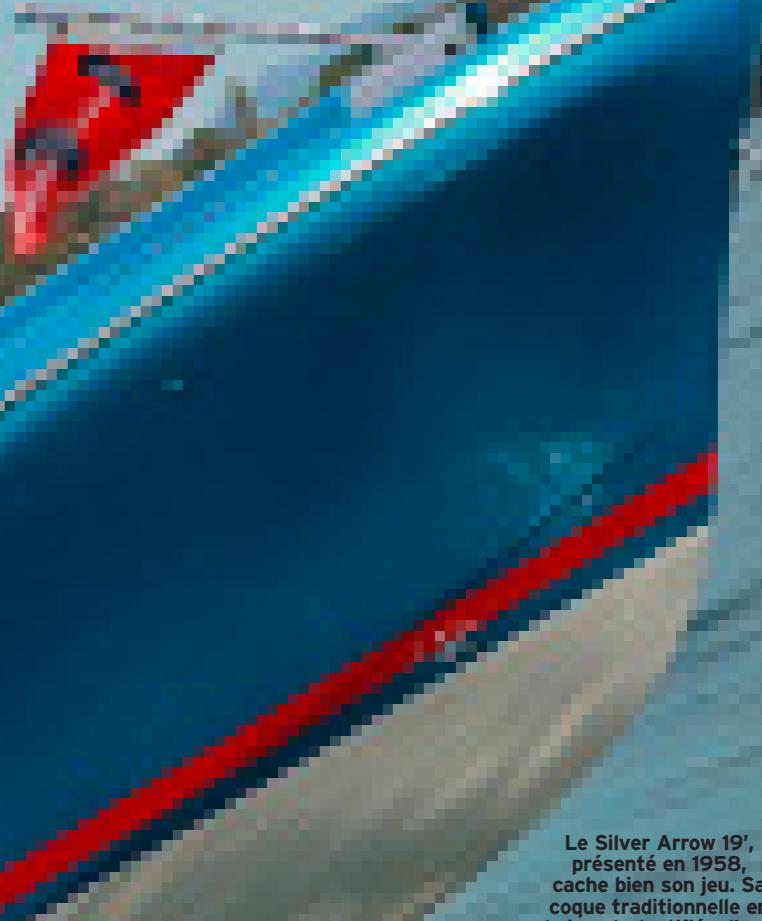


CHRIS-CRAFT 1959 SILVER ARROW

Un design de légende

Leader mondial dans l'après-guerre, Chris-Craft s'offre le luxe d'oser des concepts en rupture avec ses traditions esthétiques et techniques. La petite série des Silver Arrow préfigure l'ère du plastique à l'âge spatial. Texte Gérald Guéitat - Photos Henri Thibault



Le Silver Arrow 19', présenté en 1958, cache bien son jeu. Sa coque traditionnelle en bois est stratifiée d'une peau de fibre de verre.

Lorsqu'une marque comme Chris-Craft est en position dominante dans l'euphorie économique des années 1950, avec ses usines à 80 km de Détroit, les géants de l'automobile ne peuvent qu'exercer une certaine influence sur ses choix esthétiques, mais pas seulement. À l'époque, les constructeurs américains restent très conservateurs sur le plan technique, pour se concentrer sur le marketing et le design. Le chantier d'Algonac, lui, ne peut ignorer que se profile à l'horizon une révolution des matériaux, alors que sa

production courante est entièrement basée sur le bois. C'est dans ce contexte que le Silver Arrow, lancé en 1958, surgit comme un mutant, avec sa base classique en acajou recouverte d'une peau de fibre de verre, une sorte de «concept-boat» démontrant que l'avenir se prépare très en amont.

Sur la route de Détroit

Entre 1958 et 1959, Chris-Craft met donc sur le marché une petite série de 92 Silver Arrow 19', une bagatelle au regard de ses 8 000 bateaux produits pendant la même ►

Bateau de légende Chris-Craft Silver Arrow 1959



► période. C'est assez dire la rareté de l'objet, encore plus frappante lorsqu'on examine l'historique de l'exemplaire n°089 présenté ici. Importé en Suisse dès sa sortie par Amag Automobil & Motoren à Zurich en 1959, il n'a jamais plus quitté le pays, et est entré dans la famille de son propriétaire actuel dans les années 1990. On imagine ce que représente ce canot automobile hors norme sur un paisible lac helvétique à la fin des années 1950, comme une avant-garde de l'Amérique triomphante dans une Europe qui décolle lentement de ses années d'après-guerre. Dans les milieux économiques influents, il

Le lancement du Silver Arrow 19' en 1958 met l'accent sur le côté pratique de cet utility boat en bois, mais plus facile à entretenir.



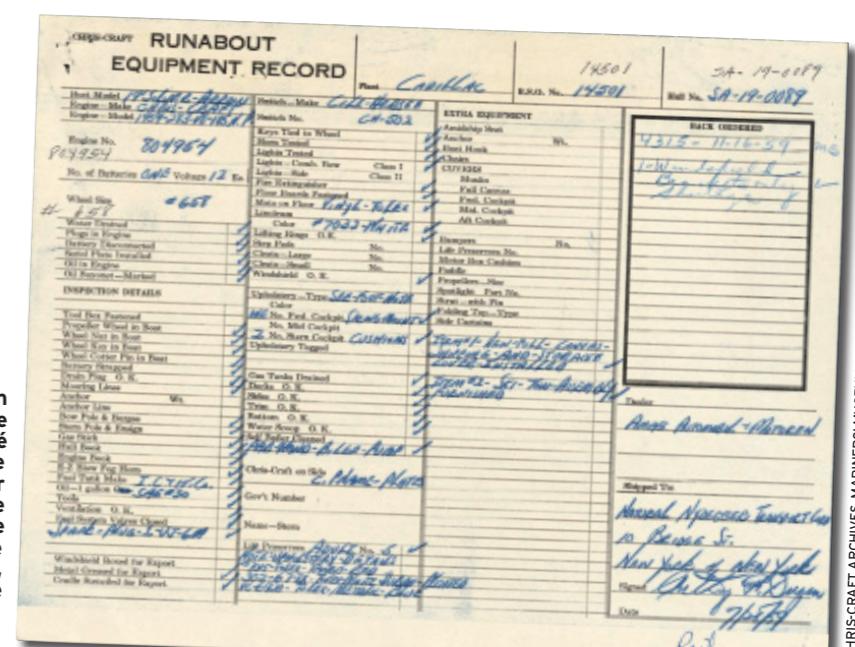
© CHRIS-CRAFT ARCHIVES, MARINERS' MUSEUM, NEWPORT NEWS

est encore de bon ton de rouler «en américaine», symbole de dynamisme et de modernité.

Le plastique fantastique

Certes, quelques graffitis «*US go home*» sur des murs interpellent ça et là, mais, dans l'air du temps – entre rock'n'roll et Hollywood –, le prestige des vainqueurs de 1945 est intact. La firme du Michigan n'en est d'ailleurs pas à son coup d'essai en matière d'exercice de style. Dès 1955, son modèle Cobra a déjà fait sensation, une autre création signée Don Mor-

Sur cette rare archive, le Silver Arrow révèle sa structure classique en acajou et bordage en red cedar, avant le stratifié de finition.



© CHRIS-CRAFT ARCHIVES, MARINERS' MUSEUM, NEWPORT NEWS

Bateau de légende Chris-Craft Silver Arrow 1959



►trude, un designer basé à Cleveland (Ohio), à trois heures de route de Détroit.

Porté sur les ailes du désir

Peu connu, il a pourtant derrière lui une solide carrière de créateur dans l'automobile et l'industrie, au point d'être présent dans les collections du célèbre MoMA de New York. Privilégiant sa liberté d'action, cet indépendant dans l'âme est alors recruté par Chris-Craft pour transposer au motonautisme les visions futuristes qui agitent les studios de la General Motors. Son amitié avec Bob Cadaret, artiste de premier

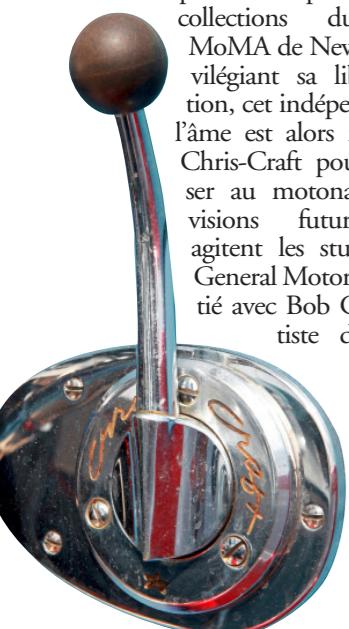
L'on pourrait penser à une rutilante Chevrolet décapotable des années 1950, rendue amphibie par les magiciens de Chris-Craft.

Le designer Don Mortrude a fait merveille en exploitant la plasticité de la fibre de verre, pour donner des ailes au Silver Arrow.



plan chez Chevrolet à partir de 1953, a certainement joué un rôle moteur dans les deux cas. Combien d'esquisses ont ainsi pu être fiévreusement crayonnées sur les nappes en papier des diners de la région du lac Érié? Avec son Silver Arrow, Mortrude déploie toutes les qualités pratiques d'un véritable utility boat dans la lignée des Chris-Craft, pionnier du genre. Il en conserve tout le côté épuré, mais harmonieusement orienté vers l'ère spatiale, avec ses ailerons, son enveloppe éclatante presque irréelle, et quelques touches de douceur qu'autorisent les nouveaux matériaux. Séduisant comme une décapotable de la GM, il a toutes les apparences d'un produit de luxe sans en être un. Soixante-cinq ans après son ►

Peu de chromes ostentatoires sur le Silver Arrow, qui garde son caractère d'utility boat, doté de quelques commandes bien dessinées.



WOOD & BOAT/GENÈVE

Le choix de l'excellence

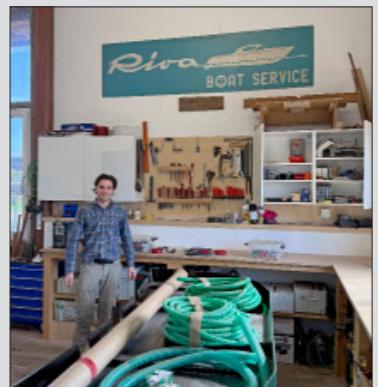
Avec son bagage technique de haute volée, Augustin Lépine a fait de son chantier un lieu où le respect des traditions se conjugue avec le goût de la modernité.

Coupançon du devoir, charpentier formé au plus haut niveau dans l'héritage des bâtisseurs de cathédrales, il est passé par les monuments historiques et les Ateliers de l'Enfer de Douarnenez. Il a travaillé sur des voiliers de course prestigieux, mais leur préfère maintenant le petit monde du moteur, où « les gens vous font le plus souvent confiance sans penser en savoir plus que vous sur les travaux qu'ils vous confient ». Installé près de Genève depuis 2016, le chantier Wood & Boat s'est taillé une enviable réputation de sérieux auprès d'une clientèle disposant généralement de solides moyens. Développer une petite entreprise demandant de l'espace peut sembler une gageure dans une zone où la pression foncière est intense. Augustin Lépine y est parvenu avec succès, quitte à devoir répartir son activité sur plusieurs sites où il emploie, selon les saisons, entre huit et onze personnes très qualifiées, et forme des apprentis. L'hiver, il veille sur une centaine de bateaux. Un pied dans les canots en acajou verni (Riva, Boesch, Pedrazzini...) et l'autre dans l'ultracontemporain, il est également importateur exclusif pour la Suisse des chantiers De Antonio Yachts et Black Pepper Yachts.

● Infos woodandboats.ch



Cette forêt de serre-joints marque une étape de la restauration de la coque du Silver Arrow pour retrouver toute sa rigidité d'origine.



Wood & Boat offre de belles opportunités de formation et de travail à des jeunes passionnés par les exigences du métier.



Pour Augustin Lépine, qui aime les runabouts en bois et le son du V8, rien n'est jamais trop beau pour parfaire une restauration.



Le propriétaire du Silver Arrow a décidé de le faire restaurer sans restriction, afin de le transmettre durablement aux générations futures.



Riva est souvent cité comme référence, mais d'autres, comme Boesch, font aussi de très belles choses. Le chantier ne le perd pas de vue.



Bateau de légende Chris-Craft Silver Arrow 1959

► importation en Suisse, ce Silver Arrow n°89 – l'un des derniers produits – n'a rien perdu de son attrait d'origine, au point de décider son propriétaire d'entreprendre sa restauration totale après un hivernage de plusieurs décennies à l'abri. Le chantier Wood & Boat de Meiniier, près de Genève, est alors choisi pour cette tâche qui n'a rien d'anodin, avec une coque «composite» expérimentale de 1959, sur laquelle plusieurs transformations plus ou moins heureuses ont été tentées au fil du temps.

Ce genre de mission est un défi comme ceux qu'aime relever Augustin Lépine, un Français, installé en Suisse depuis sa jeunesse et fondateur de son entreprise (*lire encadré*). Au total, quatre-mille heures de travail seront nécessaires ►

La planche de bord en aluminium de style très automobile du Silver Arrow 19' s'accorde harmonieusement avec l'ensemble peint.



Le tableau du Silver Arrow est orné d'un nom qui résume toute la philosophie de cette restauration. Les flaps sont un ajout récent.

Le V8 Chris-Craft 283 d'origine, qui a été entièrement révisé, fait de ce Silver Arrow 19' n°89 un bel exemple de «matching number».



Le designer a exploité le nouveau matériau pour faire du capot moteur un objet à lui seul, aux formes douces pour les passagers arrière.

Bateau de légende | Chris-Craft Silver Arrow 1959

Le Silver Arrow surgit sur le marché comme un concept-boat démontrant que l'avenir se prépare très en amont.



Accouplé au V8 Chris-Craft d'origine, l'inverseur mécanique monté d'usine a été remplacé par un modèle hydraulique plus doux à l'usage.

▶ pour redonner tout son lustre à ce Chris-Craft, pour lequel le client a donné carte blanche. Entre respect de la tradition et choix de la modernité, ce sont à la fois plus de soixante pour cent du bordage d'origine qui sont remontés et de discrètes améliorations qui sont aussi apportées au bateau. Soigné jusqu'à dans le plus infime détail, il démontre toute la philosophie du chantier: préserver le passé avec l'esprit d'aujourd'hui.

Une transmission manuelle

Tout en suivant pas à pas les traces du constructeur, l'on n'hésitera pas à intervenir sur des points qu'il aurait lui-même perfectionnés avec le temps, comme le circuit électrique, un inverseur hydraulique ou des flaps en poupe. De même, si la sellerie est conforme au «Tango Red» du catalogue de l'époque, c'est un bleu Chevrolet qui parachève l'œuvre de Don Mortrude, et non le «Silver Blue», choix qu'il aurait certainement approuvé par amitié pour ses amis de la GM. Ce Silver Arrow fraîchement baptisé *Générations* porte un précieux témoignage de l'optimisme d'une époque, à transmettre désormais de père en fils. ■



Avec sa banquette trois places, le cockpit du Silver Arrow 19' est spacieux comme l'habitacle d'une «belle américaine» des années 1950.

REMERCIEMENTS
à Rachel du Mariners' Museum pour ses recherches et le prêt des documents d'archives, ainsi qu'à Augustin Lépine pour sa généreuse disponibilité.