

Yacht Magazin
2005. július-augusztus

RIVA EGO 68



● RIVA EGO 68

Korszak alkotása

Csóregh Zoltán

A Riva idén májusban a Ligur tengerpart egyik gyöngyszemében, Santa Margheritában megmutatta a nyugati világnak, mit tud összesűríteni kevesebb, mint 21 méterbe. A világ pedig elismerően biccentett: nocsak!

Azt hiszem, újra kell formálnom a márkáról alkotott véleményemet! Régi, már-már megszálott rajongója vagyok a legendának, a hatvanas években kultusszá lett, azóta klasszikussá érett mahagóni motorcsónak, azaz a Riva múltjának. Leborulok az előtt a minőség, stílus és kézműves tudás előtt, ami Carlo Riva vezetése alatt ebben az olasz műhelyben született, az Aquarama nevű modellben csúcsonodott ki, és azóta is ízlésformáló tényező maradt a hajósok szemében. Jó pár évtizede, Carlo

Riva visszavonulásával megszűnt a Riva névvel fémjelzett innováció és a klasszikus design, el kellett viselnünk, hogy az ezt követő időszakban minden karaktert nélkülöző hajókat gyártottak. 2000-ben a Ferretti Csoport révén újra olasz tulajdonosa lett a patinás gyárnak. Az új felállásban az Aquariva modellel mutatkoztak be, ami nemcsak a nevében, de igényességében, stílusában, sőt még formavilágában is az Aquarama-t idézte, ötvözve a XXI. század technológiával. A dicső múltat idéző új modellből azóta csaknem száz darabot értékesítettek, ami ebben a kategóriában komoly fejevertény. A derék olaszok nem sokat ültek a babérjaikon, egymás után hozták ki az új modelleket. Mindegyikről megállapítottam, hogy hűek és méltóak a régi névhez, eleganciájukkal és teljesítményükkel a hajóépítés élvonalát képviselik. Ezekben az új jachtokban is felleltem a legendás stílusra való utalásokat, je-



leket, hiába voltak kategóriákkal nagyobbak az egykori motorcsónakoknál. Már a tavaly bemutatott új zászlóshajó, a Riva Opera 85' (Yacht Magazin, 2004. szeptember-október) esetében is örömmel fedeztem fel az ismerős stílusjegyeket, annak ellenére, hogy egy minden ízében letisztult koncepcióban tervezett, modern luxushajó épült.

A nagy felismerés azonban most, az Ego 68' bemutatásakor történt: a Riva ugyan szédületes hagyományokkal rendelkezik, mégis egyértelműen a jövőbe néz, az új kihívásokra keresi a választ, és ebben a szellemben fejlődött. A múltból átvett legfontosabb tradíció tehát: az innováció. A gyártó bemutatja, hogyan ötvözhető terméké a haladó műszaki tartalom, a bátor formatervezés, és a luxusigények precíz ismerete.

Az Ego 68' luxusa talán leginkább abban rejlik, hogy egy klasszikus „open” motorcsónakot formáz, igencsak pazarlásba hajló terekkel és méretekkel. Ezt a hatást erősítik a legmarkánsabb stíluselemek is, amelyenek az egymástól függetlenül nyitható üvegtetők a cockpit fölött. Ezekből válik a kabrióból kupé. Szintén a kupé jelleget erősíti a kirobbanó, dinamikus menetteljesítmény, és az, hogy az elsődleges élettér maga a cockpit. A fényűző

térkihasználáson kívül természetesen a részletek kidolgozottsága és harmóniája is rendkívül elegáns, de a felhasznált anyagokra sem nyomta rá a bélyegét a sóherség és a jó ízlés hiánya.

Mint a „Ferretti-korszak” többi Riva modelljét, ezt is Mauro Micheli, illetve a vezetése alatt álló Officina Italiana Design tervezte. Miután az eddig bevezetett Riva hajók számos kategórián átívelve meglehetősen széles palettán mozognak (33-85 láb között), minden elismerésem a tervezőé, akinek sikerült egységes stílust és hangulatot adni az olyannyira eltérő funkciójú hajóknak. Az ünnepezt személyiségektől hemzsegő bemutatón Micheli úr elégedett arckifejezése láttán gyanítható volt, hogy maga is tisztában van az eredménnyel, sőt, tán még az én elismerésekre sincs igazán rászorulva. Úgy tűnik, a Riva vevőközönsége is bízik benne, hiszen 14 hajót adtak el „látatlanul” a most bemutatott Ego-ból, pedig sejtethetően nekik sem közömbös, mire költenek el egy szekérderék pénzt...

Modell

Milyen hát a hajó? Mint említettem, a hajótest formája, arányai, sőt színvilága is sportos, dinamikus, amolyan motorcsónakos. Egyébként, ha egy jacht 38-39 csomóval képes tépni, arról nehéz is lenne mást állítani. A cockpitet borító „búra” olyan, mint egyetlen nagy szélvédő, ami, alaposabban megnézve inkább „hardtop”-ként nevezhető, az automobiloktól kölcsönözve a kifejezést. Hajókon, főleg luxusjachtokon szokatlan a színválasztás is: sötétkék és ezüstszürke, kiegészítve a csillogó krómmal és sápadt teakfával. A hajó nagy oldalfelületei tökéletesen simára polírozottak, metálcsillogásúak. Merész, de nagyon szép!

A cockpit szintjén található – pár lépcső közbeiktatásával – az egész fedélzet. Az orr felé sétálva egyetlen kényelmi eszközt fedezhetünk fel, a hatalmas napozóágyat, melyet krómozott korlát vesz körül. Jelzem, 35 csomó felett cirkálva ezt a korlátot bizony görcsösen markolhatják az eltökélten napozó hölgyek rémült kis ujjacskái, hiszen a menetszél és a hullámokon verődő hajó valószínűleg egy úrhajós kiképzőközpont legnehezebb megpróbáltatásait fogja a képzeletbeli hölgyekre rátestálni. Valószínű, hogy a széltől és

BEMUTATÓ



félelemtől könnyes szemmel megpróbálnak jelezni (hiszen a korlátot nyilván nem merik kezükkel elengedni) a vezetőnek, hogy lassítson le, az isten szerelmére! Ne legyünk ilyen kegyetlenek, és bízunk abban, hogy a száguldó hajón csak a reklámfotó kedvéért küldenek valakit előre a napozóágyra, a valós használat során kizárólag valamely mediterrán tengeröböl azúrkék vizén lágyan ringatózó hajón fogják használni a napozóágyat az egzotikus koktéloktól kissé bódult kliensek, miközben a hajó egészét körüllengik a hifiből áradó latin dallamok! A feltételezés igenis valószínű, hiszen, mint a többi Rivát, az Ego-t is a Földközi-tengerre álmodták tervezői, esetleg a Karib tengerre, csak azért, hogy bizonyítást nyerjen a kompromisszumkészség.

Fedélzet

A korlátok és veretek krómozott anyagán kívül a fedélzetre szintén jellemző a teljes járófelület teak-borítása. A fedélzet hátsó részén, ami ak-

kor is a cockpit szerves része, ha esetleg el is van választva, a csúsztatható, hatalmas üvegfallal, szintén találunk egy jókora napozót. Vállalhatóbb verzió. Itt, hátul kevés a nagy, sima felület, spoilererek, szárnyakkal megtört ívek cizellálják a teret, ami távolabbról nézve mégis egyetlen egységes ívként mutatkozik. Ezek a spoilererek önmagukban is kiváló példát szolgáltatnak arra, hogy egészen futurisztikus elemekből is lehet decens formavilágot létrehozni. A farban található a felnyitható garázs, ahol a kis gumi-motorcsónak és egyéb vízi játékszerek találnak maguknak helyet, valamint az a mikroszkopikus méretű kabin, amit a hajó egyetlen főből álló személyzetének terveztek. Az illető személynél szemben támasztott két fő elvárás a kabin méretét is figyelembe véve: legyen jó hajós, és ne szenvedjen klausztrofóbiában.

Belső terek

Szerencsére a hajó egyetlen más pontján sem jellemző a helyszűke! A cockpitet már többször méltattam. Elképesztően világos és tágas. Az ülőgarnitúra egy formatervezett, jól variálható asztalt vesz körül. A kárpitok világosak, a formák visszafogottak, az elegancia megkérdőjelezhetetlen. Nyilván itt van a vezetőállás is,

hiszen egy ilyen jellegű hajót feltehetően a tulajdonosa maga vezeti, így neki is részt kell kapnia a társasági életből. A műszerfal és a navigációs műszerek megfelelnek a mai elvárásoknak, – az illet még nem látott érdeklődő – nyugodtan az Alfa Holdbázison érezhetné magát.

Ebben a térben van elrejtve a kis konyha is, de becsukott állapotban Sherlock Holmes legyen a talpán, aki segítség nélkül megtalálja. A hajót legtöbbször csak napi cirkálásokra fogják használni, így a társaság feltehetően a kikötő legjobb éttermébe tér be ahelyett, hogy feltennék a tűzhelyre a pörköltet egy nagy fazékban rotyogni, és felváltva kevergetnék. A konyha ilyenformán inkább a friss gyümölcsök felvágására, vagy a koktélok keverésére szolgál. Gondolom én. Szintén említettem már a külön mozgatható, egész tetőre kiterjedő üveglapokat, amiket billenteni és eltolni egyaránt lehet, és amik még becsukva is meghagyják a nyitottság érzetét. Kint is vagyok, bent is vagyok!

A hajó belsejére a gyártók három alternatívát kínálnak. Az alapfelállásban három kabin van, általában a tulajdonosé az orrban. Választható azonban a farban elhelyezett tulajdonosi kabin is, vagy a kevésbé igényes verzió, melyben négy kabint találunk. Mindegyik világos, amihez a hagyományos kajütblakok mellett a fedélzetre nyíló tetőablakok is hozzásegítenek. A belsőépítészet esztétikus és praktikus megoldásai megerősítik az osztályon felüli minőséget, és alkalmassá teszik a hajót

akár hosszabb tengeri utak megtételére is. Ehhez a tényhez sokban hozzájárul a tökéletes szigetelés, mely a legcsekélyebb vibrációt vagy zajt sem engedi ki a motortérből. A kabinba bezabadult légy mindkét tekintetben felülmúlja a motort. A hajó belsejének kialakításában ezen a szinten már természetes, hogy a megrendelő igényeit minden szempontból figyelembe veszik, és személyre szabják a belső berendezést és a fürdőszobákat az anyagok, színek és formák kiválasztásával.

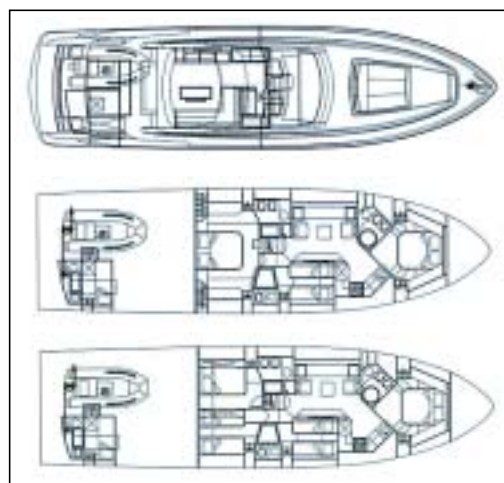
Motor

Végezetül essen szó arról a motorról, amit nem lehet hallani az utastérből. Két darab, egyenként 1,550 LE MAN motorról van szó, mely a szerénynek nem nevezhető 34 csomós utazósebesség mellett 270 tengeri mérföld hatósugarat biztosít ennek az üresen is 37,5 t. vízkiszorítású hajónak. Ez idő alatt 3600 l üzemanyagot éget el, szép komótosan.

YM

RIVA EGO 68

Teljes hossz	20,75 m
Szélesség	5,45 m
Vízkiszorítás	37,5 t
Merülés	1,85 m
Ivóvíztartály	750 l
Üzemanyagtartály	3600 l
Erőforrás	2x1550 LE CRM
Végsebesség	38 csomó





- panorámás lakások teraszal, beépített konyhával
- tiszteletdíj nélküli felvétel
- saját wellness központ
- szarutól, medencével
- parkolási lehetőségek
- lakások 30 m²-től 115 m²-ig
- brutó 295 000 Ft-tól
- átadás 2006 nyarán

Üdvözöljük a
Clubban

Létezik egy olyan hely, ahol a homokos tengerpart a kényeztető szolgáltatásokig minden együtt van.
Club 218. A lakópark Sökeken, az Aranyparton.

telefon: (06-1) 218 0 218 • www.club218.hu



CLUB 218
A lakópark