

YACHT

MAGAZIN

IX. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM

2004. SZEPTEMBER – OKTÓBER

BEMUTATÓK

Jeanneau 805 Leader
Comet 51 DH
Cranchi Endurance 41
Riva Opera 85
Oyster 82
Yaretti 2210
Azimut 39
Maxi 1050

HAJÓTÖRTÉNET

Coronet
DESIGN
Viva la Riva!



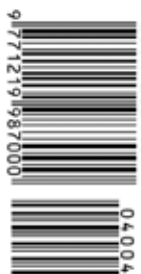
CHARTER

Fény az éjszakában

KLASSZIKUSOK

ISSN 12199877

04004





Viva la Riva!

Monaco, Cannes, Lago di Como, Saint Tropez, Lago di Garda, Portofino. Mediterrán klíma, szikrázó napsütés, pálmákkal szegélyezett promenádok, pazar villák, pezsgő élet és kifinomult elegancia. Itt őshonos a Riva, itt született, innen indult, hogy legendává válva meghódítsa a fejlett világot.

Kép és szöveg: Csőregh Zoltán

Szülőfaluja Sarnico, az egyik kisebb, ám szubtrópusi mikroklímával jótékonyan megáldott, megkapó szépségű északolasz tó, a Lago d'Iseo partján található. Már több mint másfél évszázaddal ezelőtt is itt élt a Riva család, és építette hajóit generációkon át. Sarnicóban ma sem sok turistát találni, nem az ő kedvükért mutatósak a házak, buják a kertek, ápoltak a fasorok, csinosak az emberek. A szépség szeretete ízléssel és jóléttel párosulva áthatja az élet minden területét. Miért pont a hajóépítés lenne kivétel? Hát, nem is az! Carlo Riva volt az a családtag, aki a hajóépítő hagyomány, a szépérzék és az üzleti szellem kombinációjával feltalálta a spanyolviaszt. Manapság ezt talán paradigmának hívják...egy biztos, megalkotott egy sor olyan műremeket, motorcsónakot, mely a legnemesebb anyagokból, kecses és mégis erőt sugárzó formában, mesteri kézműves munkával épült, majd a kor ünnevelt csillagaival, krózsuaival és népvézereivel elhitette, hogy nagyságukhoz csak a „Riva” motorcsónak méltó. Az illető bálványok ezt könnyen el is hitték, és tömött sorokban várták, hogy megépüljön számukra egy-egy Tritone, Ariston vagy Aquarama, olyan típusok, melyek láttán szentimentális milliomosoknak még ma is könnybe lábad a szeme. Sikk lett a Francia Riviéra (a világban Cote d'Azur néven tartják számon) és a leggazdagabb tavak kikötőibe Rivával behajózni. Brigitte Bardot, Dino de Laurentis, Richard Burton, Sean Connery, Leonid Brezsnyev, Peter Sellers, Rainier monacoi herceg, Reza Pahlavi perzsa sah, Husszein jordán királyfi (a sorban elrejtettem egy kakuktktojást)



egyformán büszkén feszített a mahagónitól és krómtól csillogó hajók kormányánál. A divatból az évtizedek során kultusz, majd legenda lett. A robbanáshoz a Riva hajók már említett alapértékein túl persze hozzájárult az is, hogy akkoriban, az 50-es, 60-as években az olasz és francia filmművészet aranykorát élte, filmsztárok is azon a környéken születtek és lófráltak. A világ fényűzése arrafelé tetőzött. Carlo Riva később ugyan visszavonult, sőt, hajógyára csak az utóbbi években került újból olasz kezekbe és épít újból karizmatikus hajókat, de azoknak a „bizonyos” Riváknak kultusza töretlenül élt mindvégig, él ma is. A Riva név a luxussal, az álommal és a mítosszal asszociál. Tulajdonosai könnyed lezserséggel viselik ezt a pózt, sejteni engedve, hogy vagyonukat nem bolti lopással, műszakhalmozással, lottériával, vagy éppen „itt a piros, hol a piros” nyereményekkel alapozták meg. Az a nagy kazal pénz, amibe



ezek az idős hajók kerülnek, amúgy is csak a megszerzésre elég. Egy Rivát azonban nem lehet pusztán csak birtokolni, mert mint egy idős grófnő, igényli a figyelmet, gondoskodást és szeretet. Építőanyaga fa, gondosan válogatott, leginkább Indonéziából szállított mahagóni, mely nem egyszerűen úszik a vízben, hanem együtt is él vele, hozzá duzzad, hajlik, simul, ám rossz kezekben gombásodik és korhad is. A Riva-tulajdonosok meztláb, óvatosan lépnek hajójukra, szarvasbőrrel törölgetik, műgonddal kötik ki. Közülük a leggazdagabbak is udvariasan engedélyt kérnek, ha más hajón keresztül tudnak csak partra szállni. Ha beindítják a motort, öblös, mély hangja hallatán átfut egy gyermeki, büszke mosoly az arcukon. Jelzem, nyolc henger duruzsolása a nagy, fából épült motortérben, a kipufogók bugyborékolása a vízben már csaknem muzsika számba megy, és valóban elemi ösztönöket hoz felszínre mindenkiből, akit nem vert meg a sors süketséggel, vagy teljes érzéketlenség-gel. És még mindig csak a kikötőben vagyunk! A kikötőből kiérve, sok más hajóval ellentétben, Rivákon nem látni kint felejtett, hullámokon csapkodó puffereket, vízbe lógó köteleket. Látni viszont sok nagy mosolyt! A számos lóerő és a tökéletes siklótest jócskán nyújt élményt a hajóvezetéshez értő hajóvezetőnek. A nagy, tengeri hullámokat ütemesen véve, kis kormányozdulatokkal jókat lehet „szörfözni”. Vad kanyarokkal is úgy lehet fordulni, mint egy megdöntött sín pályán, a hajó úgy vág utat a vízben, mint egy vízisízó teszi azt, nem csúszik meg, nem kavitál, nem veszít sebességet. Csodás élmény 35-40 csomóval repeszteni, felcsapó vízfüggönytől és egyenletesen zúgó motorzajtól övezve. Még az utasoknak is kellemes az út, hiszen a hajó tömegénél fogva nem pattog a vízben, a nagy, ké-

nyelmes fotelekből nem akar minduntalan kipottyanni az ember. Ahhoz azonban, hogy egy kiváló hajóból legenda váljon, nemcsak kint a vízben, de a kikötőben is domborítani kell. Carlo Riva itt nyerte meg a meccset hasonlóan jó, és szintén szép hajókat építő versenytársaival szemben.

Elvégre esetünkben nem vízi járműről vagy sporteszközzel van szó, hanem sokkal többről. A tulajdonosáról! Társasági életben betöltött szerepről, életstílusról, hagyománytiszteletről, és a hétköznapi elegancia kifinomultságáról, méltóságról de a tengerrel szembeni alázatról is. A Riva tulajdonos művészeti mecénásnak és hőbortos lovagnak egyszerre érezheti magát, az viszont biztos, hogy büszkén ejti ki a száján a bűvös márkanévet. A zsák tehát megtalálja a maga foltját, a Riva pedig értő kezekbe kerül.

A tipikus Riva tulajdonosok egyetlen tulajdonságáról nem esett még szó, nevesül az egészséges mértékű exhibicionizmusról. Jó is megmutatni a világnak, milyen szép a hajó és milyen gyönyörű állapotban van! A világnak, és egymásnak...mint ahogyan azt is mondják, a nők sem a férfiaknak öltöznek divatosan, hanem a többi nőnek, akiket le akarnak pipálni. A „rivások” nemzetközi tábora tehát megtalálja, illetve megteremti magának azokat a fórumokat, fesztiválokat, ahol néhány napra összegyűlhet. Miután volt szerencsém egynémely ilyen találkozón részt venni, és mindről élményekkel feltöltődve tértem haza, ezekről is adok itt egy kis képet.

Szervező lehet egy-egy helyi Riva-klub (adott GDP fölött minden jóléti országnak illik felmutatnia legalább egy ilyen egyesületet), de vannak márka-független veterán hajós szervezetek, sőt, elkötelezett magánszemélyek is, akik szervezésre adják a fejüket. Nyugat Európában és Észak Amerikában együttvéve (ahol a Riva-láz a legtöbb áldozatát szedi) legalább 20 találkozó zajlik egy évben, pontosabban egy szezonban. Tekintve, hogy ezer fölött lehet a még használatban lévő hajók száma, a találkozók száma nem is irreálisan magas.

A helyszín minden alkalommal festői. A mediterrán országok a maguk, jelen cikk bevezetőjében is vázolt adottságaival előnyben vannak, de a többiek is fel tudnak mutatni festői halászfalvakat, tóparti kastélyokat, és vízre nyíló városokat, ha nem is rögtön Velencét...A helyszín kiválasztásakor nem csupán a szépség fontos, de az eddig leírtakból természetes módon következően a környezetnek a szemérmetlen jólétre is illik emlékeztetnie.

A résztvevők halmaza többé-kevésbé megegyezik a Riva-tulajdonosok halmazával. Persze nem minden tulajdonos megy el az összes szoba jöhető találkozóra, de nehezen tudnék elképzelni olyan tulajdonost, aki ne venne részt egy-egy rendezvényen, és szeretgetné hajóját a többiek pillantásától kísérvé. A résztvevők tehát kimért, jó kedélyű, lezser milliomosok, elvéte sem beszélgetnek rendes éves szabadságuk szűkös voltáról.

Szponzorok jelenléte is sejthető a kiváló célcsoport miatt. A szponzorok a prémium termékek gyártói közül kerülnek ki, és mint ilyenek, jelenlétük nem hivalkodó, ám valójában jóformán összetörik magukat, hogy a résztvevőknek valahogyan megédesítsék az életét.

Program tekintetében is sok a hasonlóság a rendezvények között. A borsos részvételi díjakon felül éppen az imént említett szponzorok garantálják, hogy mottó lehessen: mi sem-szajnak ingere. Általában laza túrákról van szó melyen egy csoportban hajóznak végig a résztvevők. A lazaságot az útvonal rövidsége és a megállók sűrűsége szabja, az útvonalat pedig a fellelhető legszebb villák, paloták, legkiválóbb vízparti éttermek és kávéházak jelölik ki. Ezek tulajdonosai egymást tapossák, hogy vendégül láthassák a rivásokat, még akkor is, ha egyébként nem nyitják meg kapuikat a széles nyilvánosság előtt. A fogadások,



piknikek és partik egymást érik, de tudnak azért időt szakítani néhány jótékony fürdőzésre, vagy játékos vízi-csatára is valamely eldugott öbölben. Végezetül, a programot jellemzi a szálloda is, ahol a résztvevők nyugovóra hajtják fejüket, mert hívhatják Grand Hotelnek, Bella Vista-nak, vagy bárminek, egy biztos, ötnél kevesebb csillag nem árválkodik a szálló neve mellett.

A Riva találkozók tehát általában megfelelnek annak a képnek, amit a „dolce vita” kifejezésben tömöríthetünk, de abban különböznek a gazdagok és szépek egyéb társasági érintkezéseitől, hogy hozzájárulnak egy lassan fél évszázados kultusz fenntartásához. Egy kultuszéhoz, melyet Carlo Riva néhány gyönyörű motorcsónak megtervezésével hozott létre.

RIVA AQUARAMA

Gyártás alatt: 1962-1996,
készült összesen 769 db.

Carlo Riva leghíresebb alkotása, az Aquarama tette hajózási legendává a Riva nevet. Kétségtelenül a gyár zászlóshajója, a kézművésesség, a szépség és a teljesítmény magasfoka.

Eredetileg a Tritone egyenes leszármazottja, melynek teste szolgáltatta hozzá az alapot. A hosszú termelési ciklus során számos módosítást



eszközöltek rajta, melyekre a Super Aquarama, Aquarama Lungo, Aquarama Special elnevezések is utalnak. A Tritone-hoz hasonlóan szintén két motorral építették, ezek egyenként 185 és 350 LE közötti skálán váltakoztak a különböző verziókban. (V8-as Chrysler, Crusader és Chris Chraft erőforrások) A kívülről látható eltérések közül a leglátványosabb a hátsó fedélzet kialakítása, hiszen az évek során igyekeztek megkönnyíteni a víz megközelítését.

Összesen 769 Aquarama épült 1996-ig, ezért jelenleg ez a modell viszonylag könnyen hozzáférhető a használt hajók piacán.

RIVA TRITONE

Gyártás alatt: 1950-1966,
készült összesen 257 db

Az Aquarama színrelépéséig a Tritone volt a Riva istálló legfontosabb modellje, a legnagyobb és ledrágább hajó, az egyetlen, melybe dupla motort építettek. Méreteinél, erejénél és nagy tankjának köszönhető hatóságánál fogva ideális tengeri hajó is volt, és nagyban hozzájárult ahhoz, hogy



a Riva meghódítsa a Földközi tenger fényűző kikötőit.

Mindössze 257 darab készült belőle, az alapmodellen kívül három különböző típusban: Super Tritone, Tritone Cadillac, Tritone Aperto. Az, utóbbi, melynek hátsó fedélzetén már kiépített napozó fedélzet is volt, szolgált az Aquarama mintájául.

Mivel igen régen megszüntették a gyártását, és eleve kis számban épült, jelenleg ritka mint a fehér holló, Tritone alig-alig cserél gazdát, és az ilyen tranzakciók tipikusan nem nyilvános hirdetés útján jönnek létre.

RIVA ARISTON

Gyártás alatt: 1950-1974, készült
összesen több mint ezer darab

Az Aquarama mellett valószínűleg az Ariston a Riva legismertebb modellje. Mire 1974-ben megszüntették a gyártását, már több mint ezer darab épült belőle. A 24 év sok módosítást látott, nem utolsósorban a hajó hosszán, ami 6,2 és majdnem 7 méter között váltakozott.



Az Ariston egymotoros hajó volt, a motorokat Carlo Riva felismerése nyomán (míg az olaszok a design nagymesterei, motorgyártásban az amerikaiak verhetetlenek voltak) az USA-ból importálták különböző gyártóktól (19 db. Cadillac volt közülük), teljesítményük 105 és 350 LE közötti skálán mozgott. 350 lóerejével a Super Ariston 80 km/h feletti sebességet tudott elérni.

A szépsége és legkevesebb 30 éves kora miatt a gyűjtők által kedvelt és keresett típus, ezért piaci hozzáférhetősége viszonylag korlátozott. Árát és státusz-értékét jelzi, hogy láttam már Aristont egy megajacht fedélzetén is, egy helikopter társaságában.