



Symbol von Schönheit und Eleganz: Brigitte Bardot auf ihrer Riva Junior in Saint-Tropez im Sommer 1968.

# Riva, la Diva.

Sie sind schön. Sie sind begehrt. Sie sind wertvoll. Die alten Riva-Motorboote aus Mahagoni und Chrom sind exklusive Objekte für Liebhaber, Sammler – und Kapitalanleger. Denn der Preis einer Riva – so die Erfahrung – verdoppelt sich alle zehn Jahre. Mindestens.

## **Frühling 1957.**

Zum muslimischen Neujahrsfest macht sich Resa Pahlewi, Schah von Persien, ein besonderes Geschenk. Er kauft für 105 000 Dollar ein kleines Motorboot: 645 Zentimeter lang, 216 breit. Eine Nussschale. Weitere 120 000 Dollar lässt er sich dessen Transport per Flugzeug kosten. Peanuts. Schließlich muss das Boot pünktlich eintreffen. Denn der Schah hat, um sein neues Spielzeug in aller Ruhe ausprobieren zu können, den Suezkanal für die Schifffahrt schließen lassen. Die Marke des Bootes? Eine Riva, Modell Ariston, Baunummer 114.

## **Herbst 1971.**

Von der Spree steigt Nebel auf. Auf den Straßen Berlins sind um diese Uhrzeit kaum noch Passanten. Manchmal ein Motorengeräusch. Zunächst das Stakkato tiefer Bässe. Dann ein Grollen, ein Dröhnen, ein Röhren. Das Licht eines Scheinwerfers. Nun taucht das Motorboot auf. Lackiertes Mahagoni, braun schimmernd, acht Meter lang, offenes

Verdeck. Hinter dem Steuer steht aufrecht Axel Cäsar Springer. Nächtens. Allein. In Gedanken versunken fährt er die Spree-Kanäle an der Grenze zu Ostberlin entlang. Er besitzt dafür eine Sondergenehmigung, zugelassen auf ein Boot Marke Riva, Modell Tritone, Baujahr 1966, Baunummer 258.

## **Sommer 2004.**

Eddie Irvine schiebt den Gashebel bis zum Anschlag. Die Motoren heulen auf. Brüllen. 800 PS entfalten ihre ungezähmte Kraft. Im Tank entsteht ein Benzinstrudel. Den ehemaligen Rennfahrer kümmert es nicht. In einer wahnwitzigen Fahrt fliegt er dahin. Reißt das Steuer herum. Legt eine perfekte Schleife hin. Und noch eine. Weiter. Seinem Beifahrer stehen vor Angst und Schreck die Haare zu Berge. Als Irvine wenig später am Bootssteg in Sarnico am oberitalienischen Lago d'Iseo anlegt, grinst er über das ganze Gesicht. „I buy it“, sagt er. Und meint damit das Motorboot Modell Aquarama, gebaut in den sechziger Jahren in der Riva-Werft in Sarnico, das er eben in einer Formel-1-verdächtigen Probefahrt getestet hat. >

Riva. Um keine andere Bootsmarke ranken sich so viele Mythen und Erzählungen. Kein anderes Fahrzeug besitzt so viel Sexappeal. Keine andere Marke strahlt derart offensichtlich luxuraffine Lebenslust aus.

Wer Riva sagt, denkt Eleganz. Kraft. Schönheit. Sieht türkisblaue Mittelmeerbuchten, braungebrannte Playboys, langes seidiges Frauenhaar, das im Fahrtwind weht. Fühlt Freiheit. Lebensfreude. Sommer.

## 8 Zylinder, 800 PS: Carlo Riva baute bärenstarke Motoren in seine Boote ein.

Dabei muss unterschieden werden: Es gibt die Rivas davor. Es gibt die Rivas danach. Und es gibt die Rivas.

Die Rivas vor 1950 sind einfache Fischerboote. Unbedeutend. Die Rivas nach 1969 sind moderne Motoryachten. Teuer, luxuriös, aber leider aus Kevlar und Fiberglas. Kunststoff eben. Dazwischen wurden *die* Rivas gebaut: Meisterwerke aus Mahagoni und Chrom. Spektakulär. Unnachahmlich. Perfekt. Zäsur ist das Jahr 1969. Denn in diesem Jahr verkauft Carlo

Riva, Konstrukteur der legendären Boote, Patron eines einzigartigen Unternehmens, seine Werft.

Neun unterschiedliche Modelle, rund 3000 Boote, hat er in den Jahren 1950 bis 1969 gebaut. Keinem Bootsbauer gelang es seither, an deren Ästhetik, Präzision und Eleganz heranzukommen. Die unangefochtenen Stars seiner Flotte sind die einmotorige Ariston, die zweimotorige Tritone und die Aquarama – Synonym und Symbol des Dolce Vita der sechziger Jahre, des Jetset von Saint-Tropez, der Schönen, der Reichen und der Glücklichen. Diese Aquarama wurde das erfolgreichste aller Modelle. Sophia Loren kaufte sich die Baunummer drei. Noch viel wichtiger für den Erfolg war allerdings die Begeisterung von Fiat-Patriarch Gianni Agnelli, als er

das Boot in Rapallo an der ligurischen Küste ausprobierte. Damit war endlich das Gerücht besiegt, Riva-Boote würden nur für die ruhigen oberitalienischen Seen taugen und nicht für das Meer.

Wer konnte, besaß eine, besser mehrere Rivas. Gekrönte Häupter wie König Hussein von Jordanien, der Schah von Persien oder Prinz Rainier von Monaco. Industrielle wie Friedrich Flick, Max Grundig oder Alfred Heineken.

Magnaten wie Axel Cäsar Springer, Aga Khan oder Adnan Kashoggi. Schauspieler wie Sean Connery, Richard Burton oder Jean-Paul Belmondo.

Männerspielzeug? Nein. Auch Rita Hayworth, Sophia Loren, Brigitte Bardot, „Big Anita“ Ekberg, Liz Taylor oder Gina Lollobrigida nannten eine Riva ihr Eigen.

Bei Autos war es eine Frage des Geschmacks, ob ein Lamborghini, Maserati oder Ferrari in der Garage stand. Bei Booten gab es keine Diskussionen: Entweder man hatte eine Riva oder nicht. Punkt.

Dabei war – und ist – der Besitz einer Riva nicht nur eine Frage des Geldes. Die Stückzahlen, die in der Werft in Sarnico produziert wurden, reichten bei weitem nicht aus, um der Nachfrage nachzukommen. Eine Riva wird nicht verkauft, sie wird vergeben.

Kein Wunder, dass sich bald Bände mit Geschichten, Mythen, wahren und unwahren Erzählungen rund um die Rivas und ihre Eigner ansammelten. Vielleicht die Schönste: Milliardär Gunter Sachs kaufte sich eine Super-Ariston und brachte sie nach Saint-Tropez. Im Frack und mit einem Blumenstrauß in der Hand, auf einem Monoski hinter seiner Riva dahingleitend, lud er Brigitte Bardot zu einer Spritztour ein. Die beiden fuhren nachts hinaus, nahmen Kurs auf den Silberreif, den der

Widerschein des Mondes auf das Mittelmeer warf, klemmten das Steuer fest und liebten sich auf dem Heck.

Seit jener Nacht im Sommer 1966 erstrahlte der Mythos Riva in einem zusätzlichen Licht extravaganter Romantik.

Für die Besitzer der legendären Boote kann es nicht genug dieser Geschichten geben. Können sie nicht oft genug erzählt werden. Denn solange der Mythos Riva lebt, werden diese Schätze immer wertvoller.

Insgesamt wurden in den Jahren 1950 bis 1969 3000 Stück am Lago d'Iseo gebaut. Knapp 2000 Stück davon existieren heute noch. Und was knapp ist, steigt bekanntermaßen im Wert. So haben sich die Preise der historischen Rivas in den vergangenen sechs bis acht Jahren nahezu verdoppelt, schätzt Bernd Fritz, Riva-Besitzer aus Hamburg. Damit können diese Rivas problemlos mit Investments in Kunst, in Teppichen oder automobilen Oldtimern konkurrieren. Verdoppelt sich der Preis binnen sieben Jahren, so bedeutet das – über den Daumen gepeilt – zehn Prozent Rendite. Jährlich. Steuerfrei. Natürlich sind dies nur Durchschnittsbetrachtungen. Nicht mehr, aber auch nicht weniger. Für eine „normale“ Aquarama, die 1968 noch umgerechnet 43 000 Euro kostete, muss heute rund 200 000 Euro bezahlt werden. Axel Cäsar Springers Tritone, die 1998 für 100 000 Mark weiterverkauft >

(01.) „Big Anita“ Ekberg bestand auf einer zebra gestreiften Polsterung ihrer Riva Tritone (1956). (02.) Das Armaturenbrett der Riva wurde inspiriert von dem der großen amerikanischen Straßenkreuzer. (03.) Peter Sellers ohne rosaroten Panther, dafür aber mit Britt Eklund in seiner Riva Ariston (1966).



(04.) König Hussein von Jordanien amüsierte sich königlich auf seiner Riva Ariston (1965). (05.) Kein Sommer ohne Riva: Jean-Paul Belmondo auf seinem Boot in Saint-Tropez (1965).



wurde, kostet heute etwa viermal so viel. Und Bernd Fritz bekam für seine Aquarama namens „Lipicar“ sogar eine Million Dollar geboten. Er hat selbstredend nicht einmal darüber nachgedacht, zu verkaufen. Denn die „Lipicar“ ist ein ganz besonderes Boot.

Im Jahr 1962 hatte der dreifache Familienvater Carlo Riva aus aktuellem Anlass beschlossen, sein damaliges Topmodell Tritone leicht zu modifizieren: Er legte die Liegefläche auf dem Achterdeck etwas tiefer, damit seine drei kleinen Töchter Lia, Pia und Carla sicher mitfahren konnten. Aus der Tritone Nummer 214 entstand so die Aquarama Nummer 1. Und weil seine Töchter ihn zum Bau des neuen Modells inspiriert hatten, taufte Carlo Riva seine Aquarama nach den Mädchen: „Lipicar“.

Angefangen hatte alles 1949. Carlo Riva, „l'ingegnere“, wie ihn seine Freunde nennen, wuchs am Lago d'Isèo zwischen

Booten auf. Sein Urgroßvater Pietro Riva besaß dort eine kleine Werft, in der er zuerst Fischerboote reparierte, später selbst welche baute. Dasselbe tat Carlos Großvater. Und sein Vater. Carlo Riva selbst träumte von etwas anderem. Er wollte schnelle, elegante Motorboote herstellen, im Stile der Runabouts der US-amerikanischen Chris-Craft. Vater Serafino hielt wenig von dieser Idee. Doch Carlo ließ sich nicht abbringen. Er besorgte sich Startkapital und machte sich 27-jährig mit einigen Handwerkern ans Werk.

Von Anfang an waren ihm Kompromisse verhasst. Was er wollte, war Perfektion. „Wer nachlässig ist im Kleinen oder gar Zugeständnisse macht bei der Auswahl der Materialien, wird niemals Großes schaffen“, sagt der heute 83-Jährige. Neben den Mythen rund um die Marke dürfte dieser Perfektionismus dafür sorgen, dass die Riva auch in Zukunft ein lohnendes Investment bleibt. Jedes Teil wurde exklusiv gebaut. Carlo Riva duldet keine Standardelemente. Alle Details – von der Form des Steuerrads über die verchromten Beschläge bis hin zum Scheibenwischer – entwickelte der Italiener selbst.

Mahagoni von der Elfenbeinküste und aus Gabun, 18fach lackiert, für Rumpf und Deck. Mahagoni aus Honduras für

die Innenverkleidung. Armaturen wie bei den großen, eleganten US-amerikanischen Straßenkreuzern mit verchromtem Speichenlenkrad, mit elfenbeinfarbenen Schaltern für Positionslichter und Suchscheinwerfer, mit Extras wie Zigarettanzünder und Eisbox. Die Buglinie ein scharfes V, perfekt gekrümmt, um die Wellen schnittig kreuzen zu können und dabei ein Wasserspiel zu erzeugen, das an das kunstvolle Muster eines Springbrunnens erinnert. Das war keine Detailliebe, das war Detailbesessenheit.

Die einzige Ausnahme machte Carlo Riva bei den Instrumenten und Motoren. Was die Instrumente betraf, so schätzte er deutsche Präzision und wandte sich an den Produzenten

## Riva-Boote genossen von Anfang an wahren Kult-Status.

VDO. Die Deutschen fühlten sich geschmeichelt. Allerdings nur am Anfang. Schon bald stellte sich heraus, dass in Wirklichkeit der Italiener den Deutschen Präzision beibrachte. Präsentierten sie ihm einen neu konstruierten Drehzahlmesser, einen neuen Tachometer oder einen neuen Tankanzeiger, so zückte Riva sein Hämmerchen und zerschlug das Instrument, sich höflich bedankend. Nichts sei beim ersten Mal perfekt. Perfektion entwickle sich erst nach vielen Versuchen.

Am meisten Kopfzerbrechen bereiteten ihm die Motoren. Chris-Craft, damals die uneingeschränkte Nummer eins für Bootsantriebe, hatte die Mindestbestellmenge beim Verkauf seiner Motoren auf 50 Stück festgelegt. Der 27-jährige Riva besaß jedoch nur Geld für maximal sechs Motoren.

Was tun? Einen anderen Lieferanten suchen? Aufgeben? Carlo Riva erfand ein neues Gesetz: In Italien verbiete das Importgesetz die Einfuhr von mehr als sechs Motoren. Ob die Amerikaner die Notlüge glaubten oder ob solcher Einfalls- >



*Bescheidene Anfänge: Die Werft in Sarnico am oberitalienischen Lago d'Isèo, in der Carlo Riva seine Kult-Boote herstellte, war anfangs nicht mehr als ein einfaches Fischerhaus mit Restaurant.*



Für Rumpf und Heck wurde Mahagoni von der Elfenbeinküste und aus Gabun verwendet – 18fach lackiert.

Jedes Detail – Schiffsglocke, verchromter Schriftzug, Speichenlenkrad – wurde exklusiv von Carlo Riva entwickelt.

reichtum sie nachgiebig stimmte, ist nicht überliefert. Tatsache ist, sie verkauften Riva die Motoren.

Später baute Carlo Riva in seine Boote mächtige Motoren von Cadillac und Chrysler ein, acht Zylinder, 800 PS. Eine Aquarama, die mit 40 Stundenkilometern dahingleitet, schluckt 110 Liter auf 100 Kilometer. Wen stört's? Riva-Besitzer sprechen nicht darüber. Zu vulgär.

## Kein anderes Fahrzeug besitzt derart viel Sexappeal.

Dann 1969, auf dem Höhepunkt des Erfolgs, der Bruch. Während sich die Schickeria in Saint-Tropez amüsierte, protestierte in Italien die Arbeiterbewegung. Als Carlo Riva während eines von der Gewerkschaft organisierten Streiks nicht in seine Werft gelassen wurde, als einer seiner Angestellten im Arbeitskampf das Leben verlor, geriet die Welt des Bootbauers aus den Fugen. Das war nicht mehr seine Welt. Streichelholz? Sich die nackten Füße vom Deck wärmen lassen? Verchromte Perfektion? Rivas jüngste Tochter Carla starb an den Folgen von Drogenkonsum. Über Nacht verkaufte „l'ingegnere“ seine Werft an den in Los Angeles ansässigen Mischkonzern Whittaker. Der lässt in Sarnico postwendend alle Werkzeuge für die Holzverarbeitung zerstören. Ein neues Zeitalter hat begonnen: jenes der Kunststoff-Boote. Auf Whittaker folgt der britische Rüstungskonzern und Flugzeughersteller Vickers, der auf der Suche nach Luxus-

marken neben Rolls-Royce auch Riva aufkauft. Doch auf glasfaserverstärkten Kunststoff-Hecks verkauft sich der Name Riva eben lang nicht so gut wie auf lackiertem Mahagoni. 1998 verkauft Vickers dann an Stephen Julius, Eigner der Investment-Firma Stellican Limited mit Sitz in London und Mailand, spezialisiert auf bankrotte Firmen. Erst 2000 gelangt Riva endlich wieder in die Hände eines Bootbauers, eines

italienischen und eines besessenen obendrein. Norberto Ferretti. Der Sohn eines Bologneser Autohändlers hatte sich schon 1968 einen zwölf Meter langen Motor-Segler gebaut und ihn aus Jux auf dem

internationalen Boot-Salon in Genua ausgestellt. Er gewann den ersten Preis für das schönste Neuprodukt und wurde Bootsbauer.

Heute macht die Ferretti-Group einen Jahresumsatz von 557 Millionen Euro und einen Gewinn von 83 Millionen Euro. Ist Weltmarktführer in der Herstellung von Motoryachten, besitzt neun verschiedene Marken und hat 2500 Angestellte.

„Carlo Riva ist für mich nicht ein Bootsbauer“, sagt Norberto Ferretti. „Carlo Riva ist für mich Gott. Keiner ist wie er. Eine so unglaubliche Qualität wie Riva gibt es kein zweites Mal.“ Als Ferretti erfährt, dass die Marke zum Verkauf steht, benötigt er nur wenige Minuten, um eine Entscheidung zu treffen. „Schauen Sie“, sagt er „es gibt ja insgesamt nur vier Marken: Rolls-Royce, Ferrari, Harley-Davidson – und Riva.“

Zwar baut auch Ferretti Boote aus Kevlar und Fiberglas, doch zumindest optisch ähneln sie wieder den „alten“ Rivas.

Klassischer Retrolook, atemberaubend elegant, technologisch perfekt, liebevoll bis ins kleinste Detail.

Mittlerweile steuert Riva 12 Prozent zum Firmenumsatz bei. Und weil die Werft in Sarnico ihre Kapazitätsgrenze längst überschritten hat, baute Ferretti eine zusätzliche Werft in La Spezia an der ligurischen Küste. „Hier bauen wir Riva-Boote, die einen neuen Maßstab setzen. Nicht in der Bootsindustrie, nein, sondern in der gesamten Luxusgüterindustrie“, sagt Ferretti.

Im Juli stellte er in La Spezia die größte jemals gebaute Riva-Yacht vor, die Athena 115. Basispreis: 10,8 Millionen Euro. Der Preis der Aquarama 1962 betrug ebenfalls 10,8 Millionen. Lire allerdings. Zufall?

Riva-Fans mag Ferrettis Begeisterung gefallen. Er sorgt dafür, dass der Name Riva Inbegriff von Luxus und Exklusivität im Bootsbau bleibt – und hält so das Interesse an den Booten hoch, die für Investoren wirklich zählen. Boote, die der „ingegnere“ während jener legendären 20 Jahre am Lago d'Iseo gefertigt hatte. Während die Zahl der noch existierenden Boote von Jahr zu Jahr auf natürliche Weise abnimmt, wächst die Zahl der Riva-Liebhaber. Manch einer von ihnen träumt davon, irgendwo, in einer entlegenen Lagerhalle, eine alte Riva zu finden und sie zu neuem Leben zu erwecken.

Wie der Hamburger Kunstschler Halvor Gutschow, der vor 25 Jahren eine gewaltige Entdeckung machte. An Deck des legendären Viermasters Sea Cloud, den er gerade restaurierte, fand er ein völlig heruntergekommenes Beiboot. Er sah sich das Boot näher an und erschrak, als er erkannte, mit welcher

Sorgfalt und Präzision das Boot gebaut worden war. Er beschloss, es zu renovieren. Es war eine Riva. Die Begeisterung für die Boote aus Sarnico hat ihn seitdem nicht mehr losgelassen.

Sein Sohn Jan Gutschow ist heute der wahrscheinlich beste Riva-Restaurator weltweit. Dessen Frau ist Präsidentin des Riva Club Deutschland. „Es ist nicht einfach, eine alte Riva zu kaufen“, sagt sie, „und man muss auch sehr vorsichtig sein. Denn nicht jedes schöne alte Mahagoniboot ist eine Riva.“ Genaue Recherche tut Not. „Schließlich kostet eine Ariston heute zwischen 75 000 und 100 000 Euro, eine Tritone 150 000 bis 275 000 und eine Aquarama 200 000 bis 300 000“, nennt Jan Gutschow die aktuellen Taxen.

Was also tun? Die Werft in Sarnico hat hin und wieder ein historisches Stück, das sie weiterverkauft. Ein guter Anlaufpunkt ist auch einer der mittlerweile zehn Riva-Clubs in Europa. Die meiste Expertise in Sachen historische Rivas besitzt die Riva Historical Society in Mailand, deren Ehrenmitglied Carlo Riva höchstpersönlich ist.

Nachdem diese drei Adressen kontaktiert sind, hilft allerdings nur Geduld. Abwarten.

Es dürfte sich lohnen. Denn mittlerweile hat der Riva-Hype auch schon die jüngeren Boote erreicht. „Die Aquarama, die wegen der riesigen Nachfrage bis 1996 nachgebaut wurde, kostet heute dreimal so viel wie der Listenpreis. Das ist einfach incredible“, sagt Norberto Ferretti. Die Legende lebt. □

Fotos: Riva // Text: Sabine Holzknacht