

# Małe z dużą klasą

Tekst Arkadiusz Rejs



Kiedy rozmawiamy o jachtach, nikomu nawet nie przychodzi do głowy, by wspomnieć o małych, pętających się między kotwicami tych wielkich, łodziach motorowych. A przecież bez tych maluczkich, ogromne Megajachty nie miałyby prawa istnienia



fb. www.fraserboats.com

niestety nie dysponuje wieloma dobrze wyposażonymi portami, w których mogłyby gościć tak ekskluzywne jachty, jak np. Pelorus. Dlatego moja propozycja na „póki co“ to niewielkie, ale luksusowe motorówki. Nie lubię tego określenia, ale nazywanie jachtem czegoś, co ledwo przekracza 10 m długości i wystaje ponad wodę niewiele ponad 50 cm, jest chyba trochę na wyrost. Nie mam niestety innego wyjścia, bo nikt nie wymyślił w naszym języku mądrzejszego określenia dla tych perełek, niech zatem zostaną motorówki. Do niedawna jedyne motorówki, jakie można było spotkać na naszych jeziorach, to małe wędkarskie samoróbki, dziwne laminatowe konstrukcje z doczepionym silnikiem zewnętrznym lub – już chyba całkowicie wymarłe – policyjne łodzie patrolowe z wewnętrznymi, wbudowanymi silnikami od Poloneza czy Fiata 125p. Nie ma więc co się dziwić, że brakuje nam językowych określeń dla tych pojazdów. Czasem jeszcze widuje się nieproporcjonalnie wyglądające niewielkie łódki z ogromnymi silnikami. Częściej natomiast trafia się na wysokie, szybkie kabinowe cruisery lub wolno sunące, niemalże mieszkalne łodzie wypornościowe. Nasi motorowodniacy chyba zupełnie zapomnieli, że na świecie produkuje się piękne otwarte motorówki wykończone drewnem i skórą, i ulegli wątpliwemu urokowi laminatowych kadłubów, różniących się od siebie jedynie kolorem grafiki na burtach. Wspominaliśmy już, że jachty, podobnie

jak samochody, podzielone są na różne typy i rodzaje. Tak jak wśród czterokołowych pojazdów, także wśród tych pływających istnieją marki-legendy, coś takiego jak Mercedes czy Porsche. Wbrew pozorom Porsche ma bardzo dużo wspólnego z jachtami motorowymi, ale o tym może przy innej okazji. Wróćmy do Mercedesa, czy może raczej Rolls Royce'a, wśród łodzi. Niezaprzeczalnie wodnym odpowiednikiem tych marek są łodzie Riva, produkowane we Włoszech od ponad 160 lat. Zmieniały się czasy, style, materiały, ale mimo upływu lat Riva ciągle utrzymuje swój niepowtarzalny styl i jakość. Jest wzorem i wyznacznikiem luksusu. Założyciel stoczni Pietro Riva zaczynał od budowy niewielkich drewnianych łodzi. Jego kolejni potomkowie eksperymentowali a to z łodziami handlowymi, a to rybackimi czy jeszcze później wyścigowymi. Każde kolejne pokolenie dokładało do całości swoją cegiełkę, ciągle jednak dbając o charakterystyczny styl. W latach 50. i 60. łodzie Rivy zdobyły wiele międzynarodowych trofeów podczas wyścigów i stały się wyznacznikiem pozycji finansowej i społecznej. Rivami pływały gwiazdy: Brigitte Bardot, Richard Burton, Sophia Loren, Aristoteles Onassis, Peter Seller, i głowy państw: Rainier książę Monako, szach Persji, król Jordanii Hussain. Pod jej urokiem są także dzisiejsi celebryci i producenci filmowi. Model Aquarama wykorzystany został w filmie „Ocean 12“. Gdziekolwiek będziemy, a w pobliżu zobaczymy

**W**szystkie technologie wykorzystywane w ogromnych, wartych miliardy Superjachtach przeszły przez próby na ich mniejszych siostrach. Nikt nie ryzykowałby instalowania na takiej jednostce nietestowanych w prawdziwym życiu elementów. Małe łodzie mają jedną bardzo ważną – zwłaszcza w naszych warunkach – zaletę, a mianowicie niewielkie zanurzenie. Nasz kraj



jacht tej stoczni, nie umknie on naszej uwadze. Obecnie, w związku z przystąpieniem stoczni do Ferretti Group, wymagania wobec tego producenta znacznie wzrosły i Riva zaczęła wprowadzać do swojej oferty coraz większe jednostki. W sierpniu odbyła się premiera dwunastego w kolekcji, 28-metrowego jachtu 92 Duchessa. Mimo rozbudowy segmentu dużych łodzi, stocznia nie zaprzestaje konstrukcji swoich najbardziej charakterystycznych jednostek, które stworzyły jej legendę – niewielkich Aquariva i Sunriva. W 2006 roku świętowano wyprodukowanie setnej sztuki najpopularniejszego modelu Aquariva. 100 sztuk może nie brzmi imponująco, ale trzeba brać

Zostały one sprzedane w ciągu 2 dni od chwili zaprezentowania ich na Genoa Boat Show. Łódź z numerem 100 została sprzedana na specjalnie zorganizowanej w Londynie aukcji. To pokazuje, jak popularne i jak bardzo pożądane są te jachty. Riva stała się inspiracją i wyznacznikiem trendów dla innych projektantów. Inspirowany okazał się zwłaszcza pomysł połączenia laminatu z ciemnym drewnem – jeden z eksperymentów stoczni, zakończony ogromnym sukcesem. W Austrii, Szwajcarii i Niemczech można spotkać wiele łodzi przypominających Aquarivę. Są to projekty rodzimych niewielkich stoczni i stanowią miłą odskocznicę od plastikowych kadłubów pozostałych łó-

## W Austrii, ale także na Lazurowym Wybrzeżu, dużą popularnością cieszą się łodzie produkowane przez miejscową stocznnię Frauscher

pod uwagę cenę tej 10-metrowej motorówki, kosztuje ona około 2 mln zł. Aby uczcić setny model, wyprodukowano 10 sztuk limitowanej edycji Aquariva Cento. Zostały one wykończone drewnem mahoniowym, dębowym i klonowym, mają skórzaną tapicerkę i dodatkowe wyposażenie w postaci specjalnie zaprojektowanych, wykonanych z włókna węglowego nart wodnych, tapicerowanej skórą piknikowej walizki z pełnym wyposażeniem firmy Alessi i zabudowanym drewnem wiaderkiem do chłodzenia szampana. Wszystkie te elementy zostały specjalnie zaprojektowane tylko dla tych 10 egzemplarzy. Tempo, w jakim te jednostki znalazły nabywców, zaskoczyło wszystkich.

dzi. Są też znacznie tańsze od łodzi włoskiej stoczni. W Austrii, ale także na Lazurowym Wybrzeżu, dużą popularnością cieszą się łodzie produkowane przez miejscową stocznnię Frauscher. Rodzina Frauscher to również 80 lat doświadczenia w budowie jachtów. Jak na kraj, który nigdy nie miał dostępu do morza i słynący raczej ze sportów zimowych, to ogromne osiągnięcie. Stocznia Frauscher jest bardziej znana ze swoich łodzi żaglowych H-Boat, ale ostatnio także pnie się po szczytach sławy wśród motorówek. Model St. Tropez do złudzenia przypomina Aquarivę, jest tylko krótszy o ok. 3 m, no i mniej odczuwalny dla portfela, a na wodzie prezentuje się równie

przystojnie. Wszystkie jachty Frauscher są w całości ręcznie wykonywane w niewielkiej rodzinnej fabryczce. Każda łódź produkowana jest na indywidualne zamówienie. Zanim rozpocznie się produkcja, klient decyduje o wszystkim, od rodzaju napędu po kolor tapicerki foteli. Frauscher nie boi się też eksperymentować, dzięki czemu jest pierwszą na świecie stocznją seryjnie montującą w swoich łodziach napęd hybrydowy. Możliwe jest też wybranie łodzi z napędem elektrycznym. Stocznia nawiązuje do klasyki, ale także nie pozostaje w tyle za najnowszymi trendami, jej ostatni model 909 Benaco to komfortowa weekendowa łódź z kadłubem o najmodniejszym ostatnio, opracowanym przez stocznję Wally kształcie. Pływanie tymi łodziami to prawdziwa przyjemność i doskonała zabawa. Zmierzając ku motorówkom z najkrótszym stażem, pozostaje nam „młodziutka“, 40-letnia stocznia z Niemiec, Graaf Bootsbau. Przez lata rodzina Graf zajmowała się jedynie renowacją klasycznych łodzi, dzięki czemu stała się specjalistą od tradycyjnych materiałów budowlanych. W końcu zachwycona Rivą rodzina stworzyła model Ipanema, krótszą o metr niemiecką Aquarivę. Efekt? Łatwy do przewidzenia – jachty podobne do Rivy muszą cieszyć się powodzeniem. U nas ciągle trudno zobaczyć łódź, która potrafi zachwycić każdego, niezależnie od tego, czy jest stary czy młody, czy jest żeglarzem, czy też woli szum silnika. Ciągłe mnie zastanawia, dlaczego u nas nie spotykamy takich łodzi i na wodzie rządzi wszędobylski plastik z muzyką próbującą zagłuszyć ryk silnika. Czyżbyśmy byli za młodzi, by pokochać piękno klasyki? ■

podyskutuj o tym w serwisie [luxclub.pl](http://luxclub.pl)

