

LA DOLCE VITA

海とイタリアをこよなく愛し、ワイン、アート、マリン文化に深い造詣を持つ伊藤英一氏。氏がこれまで体験してきた地中海のマリタイムの煌めきを中心に、海と食とボートに関わる彼らのライフスタイルを語る。

text & photo: Eiichi Ito

#17 ヴィンテージ Rivaレストア記

思い出の Tropicana 43

1980年代、Rivaのオープンクルーザー Tropicana 43 が発表された。当時その情報を見るや否や、直ぐにでも試乗してみたい衝動に駆られ、早速リーバ本社のある北イタリアのイゼーオ湖に馳せ参じた。エメラルドグリーンに輝く湖面にトピカーナを加速させると、あっという間に43フィートの船体は35ノットに達した。シートライアルを終わる頃には、その走りの素晴らしさと優美なスタイリングに感激して購入を即決したのを今でも鮮明に覚えている。暫くの間地中海の海を体験しようと思

い立ち、サルデーニャ島のポルトチェルボに係留してクルージングを楽しんだ。その時、島で紹介された若いクルーを雇い艇と共に日本にやって来たのだが、島の海と東京湾との余りの海の違いに幻滅して、半年も経たない内に帰国してしまうというハプニングもい思い出である。

その後90年代にはイタリアン リビエラのマリーナで見た38フィートのRiva 2000に一目惚れした。2年以上探した末に日本にやって来た艇は、紺ハルに太い白のストライプが入ったロングノーズの船体が美しく、赤の本革の内装は飛び切りイタリアンだった。クルセーダー製350馬力3機掛けエンジ

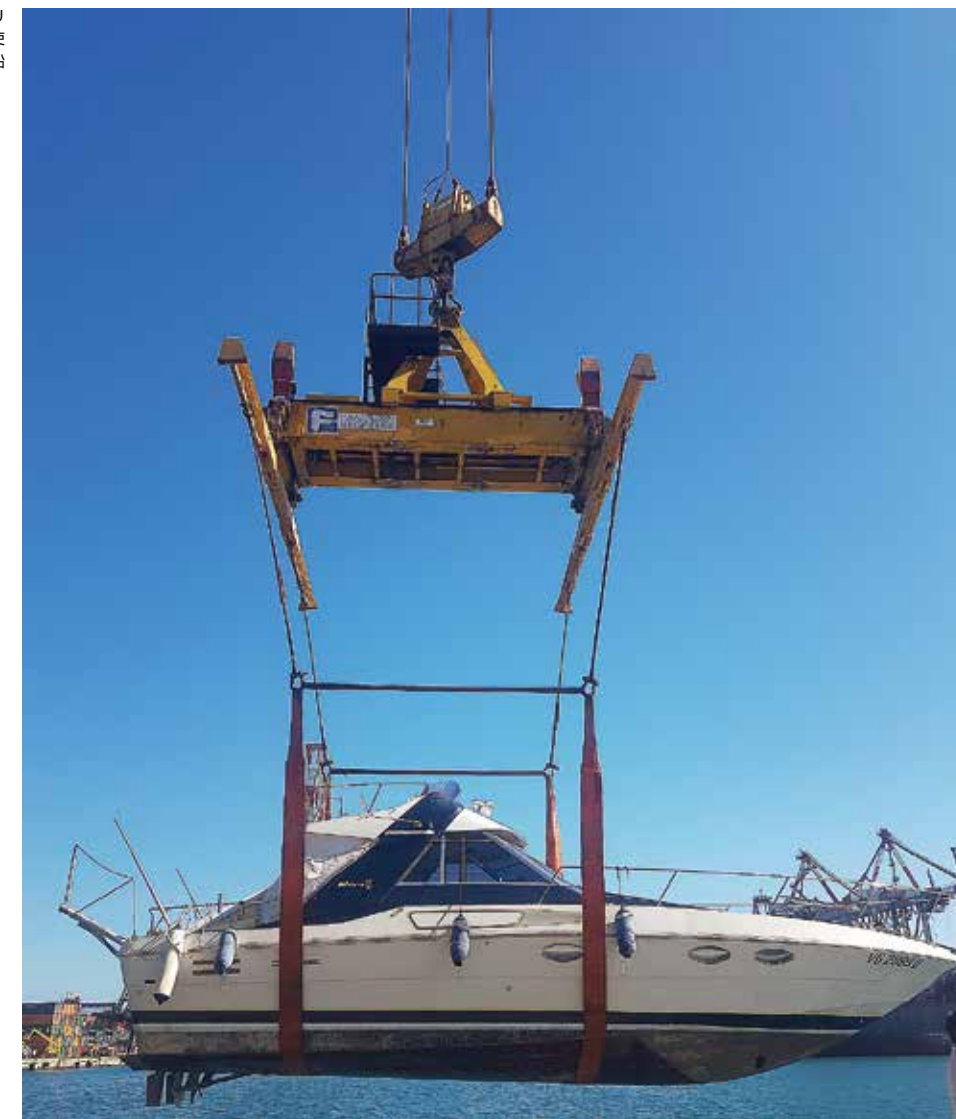
ンが唸りを上げ50ノットに達する時こそ、4連の排気管から出るエンジン音のハーモニーは音楽の領域だな…と感じたものだった。このRiva 2000は1975年から1982年まで54艇が生産された中のハルNo.21だった。

1990年代になるとRivaも紆余曲折あったのだが、フェレッティグループに入る事で復活する。現在ではスーパーヨットを生産するカンティエリへと変貌し、次々と新型艇を世に送り出している。かつての優美だったRivaも時代の変化と共に現代のイタリアンモダンなシャープな船体へと変化して行ったが、個人的には70～90年代の



イタリア最大のマリーナには多くのショップ、ディーラーのオフィス、カフェ、レストランが軒を連ねている。42 Caribe のロングノーズの船体はRiva独特のフォルムである。フライブリッジのヘルムは取り外され、マリーナ内の修理ヤードに運ばれたが、ローデッキのヘルムは全くレストアを必要としなかった。全てオリジナルだが、スロットルのみ電子式に交換されている。多くの職人の中でも中心となってレストアを担ってくれたマリオとファブリツィオ。何でも修理してしまうのには驚いた。

マリーナのあるラヴァーニャから1時間半程リグーリア海を走り、ラ・スベツィア港に到着。ダイバーを使ってクレーンのスリングを艇体の下に入れ込み、本船に積み込む為に吊られるRiva 42 Caribe。



Riva がやはり好きだ。その年代のRivaは既にヴィンテージの領域となったが、イタリアで程度の良いヴィンテージRivaを探す事はさ程難しい事ではない。Rivaを所有するイタリア人は我が子のように艇をケアしていて、30～50年経た艇でも実に状態が良いのだ。

Riva 42 Caribe をレストアする

1981年から4年間で23艇生産された42フィートのCaribeを、一年半ほどイタリアで探した末、限りなくオリジナルに近いCaribeを今年の夏探した。カミズ エンジンは既にオーバーホールされ、発電機は1年前に交換、船体もピカピカである。Caribeを選んだ理由は、以前所有していたTropicanaと同じ艇体とエンジンで、その走りの素晴らしさを痛感していた事と、オープンクルーザーばかりを乗り継いで来た僕として、初のスポーティング フライイング ブリッジ艇である事に興味を持った事だった。

何をどうレストアするかは、既に日本からサーヴェイヤーに艇の評価をして貰っていた。日本での中古艇はA、B、Cで評価されるが、イタリアでは赤、青、緑で評価が示される。点検項目はほぼ日本と変わらないが、三段階の評価は違っている。日本でのAは問題なく、B、Cが修理と交換との評価だが、イタリアでは赤は緊急に交換が必要、青は修理が必要、緑はまずチェックし、状況により修理が必要と言う評価である。それによるとCaribeは赤は3カ所、青が17ヶ所、緑が16ヶ所の合計36カ所だったが、結局60カ所ものレストアを行った。

Caribeをイタリア中部のリグーリア海のマリーナに2ヶ月間の契約をした。僕はマリーナに係留された艇に2週間ほど寝泊まりしながら毎日修理に来る職人達を待ち受けた。船に寝泊まりしているの

で細かいところにも気が付いてしまい、毎日の様に修理項目が増えていった。土日の職人達の休みには、気分転換にと、車で近くのポルトフィーノやセストリ・レヴァンテのリゾートへと出かけて魚介料理やワインを楽しませて貰った。

マリーナにはレストランが3軒、カフェが2軒あるので毎日を覚ますと先ずは1ユーロのエスプレッソで身体をシャキッとさせる。朝8時には職人達が入り替わり立ち代り来るので、それまでに朝食を済ませなければならぬ。それにしてもイタリアの職人は朝は早く、時間も正確、仕事は完璧。日本びいきな彼等には日々感心させられた。

色褪せ見ても無惨なフライングブリッジのヘルムステーションとステアリングホイールは見事に蘇り、ボロボロだったキャビンのチーク製大テーブルもピカピカになった。赤評価だった給排水バル

ブを交換した事は言うまでもない。出来る限りオリジナルを残そうと、修理不可能と思われた電熱器や冷蔵庫も奇跡的に元気に動き出した。イタリアでは全てを直すだけの技術と部品があって、しかも修理費は驚くほど安価である。

このマリーナはRivaを傘下に持つフェレッティ社の創業の地であり、修理部門もこの地にあるから全てがスムーズに行われた。

すっかり化粧直した42 Caribeは、ラ・スベツィアから本船デッキに積み、太平洋を横浜に向けて航行中である。P.B.

Profile

伊藤英一

事業家。ボート歴は10代から既に半世紀以上。欧米の多くのリゾート地を訪れ、その土地の食やワイン、アート、音楽等に触れることを至上の喜びとしている。RIVAとRIBの熱烈な愛好家。