

Hommage à une légende

Souvent décrit comme le «roi des bateaux à moteur», Carlo Riva aurait eu 100 ans cette année. À l'origine peut-être des plus beaux runabouts en bois jamais créés, le constructeur de bateaux et visionnaire italien a établi avec beaucoup de passion et d'intelligence l'une des marques de bateaux les plus célèbres au monde. Autant de raisons pour lui rendre hommage.

✍️ Gérald Gu tat/mch |   Henri Thibault/méd

  la fin de la Seconde Guerre mondiale, Carlo a été choisi pour représenter la quatrième génération à la tête de l'entreprise familiale Riva. Depuis le début des années 1920, son père Serafino s'était forgé une solide réputation grâce à ses vedettes et à la fiabilité de son artisanat. Situé   Sarnico au bord du lac

C'est ainsi qu'est n  le légendaire runabout Riva «Aquarama»

d'Iseo dans la province de Brescia, le petit chantier naval produisait bateau après bateau dans des locaux modestes et dans la pure tradition de construction navale conventionnelle. Mais Carlo,  g  de 27 ans, voulait aller plus loin. En 1952, il s'est donc rendu aux  tats-Unis   Algonac, dans le Michigan, afin de rencontrer les responsables de la plus grande marque de bateaux à moteur de l'époque, Chris-Craft. Alors qu'il avait d  emprunter l'argent nécessaire à ce voyage, Carlo ne cherchait ni plus ni moins qu'à obtenir l'importation exclusive des moteurs Chris-Craft pour l'Italie. Son objectif était

d'Iseo dans la province de Brescia, le petit chantier naval produisait bateau après bateau dans des locaux modestes et dans la pure tradition de construction navale conventionnelle. Mais Carlo,  g  de 27 ans, voulait aller plus loin. En 1952, il s'est donc rendu aux  tats-Unis   Algonac, dans le Michigan, afin de rencontrer les responsables de la plus grande marque de bateaux à moteur de l'époque, Chris-Craft. Alors qu'il avait d  emprunter l'argent nécessaire à ce voyage, Carlo ne cherchait ni plus ni moins qu'à obtenir l'importation exclusive des moteurs Chris-Craft pour l'Italie. Son objectif était



- 01 Encore débordant d'énergie: Carlo Riva à 90 ans sur son Aquarama devant «son» chantier naval   Sarnico.
- 02 L'ancien bâtiment du chantier naval fondé par l'arrière-grand-père, Pietro Riva.
- 03 Le jeune Carlo Riva (2  depuis la droite) lors de sa visite aux  tats-Unis chez Chris-Craft.
- 04 Une étape importante sur la voie du succès économique de Riva a été le passage à la construction de bateaux en série dans la nouvelle halle à Sarnico.



d'introduire la construction de bateaux en série chez Riva, et les moteurs fiables de la marque américaine devaient constituer la base de la future gamme de modèles.  tant donné qu'il ne pouvait se permettre d'en acheter qu'une poignée tout au plus, il a inventé de toutes pièces une histoire à dormir debout concernant d'éventuelles restrictions d'importation dans son pays. Qu'ils y aient cru ou non, les Américains ont joué le jeu et on signé le contrat, sans doute fascinés par la détermination du jeune italien.

L'acajou –   la perfection

La reconversion de la production de Riva a bel et bien eu lieu et, en 1953, un chantier naval moderne a été spécialement édifié à cet effet. Jusqu'au milieu des années 1960, la construction en bois massif dominait encore la production des bateaux à moteur haut de gamme. Année après année, Carlo a acheté à



un importateur renommé de Gênes de l'acajou provenant du Honduras, puis d'Afrique, pour constituer au final d'importants stocks. Une réserve dans laquelle ses constructeurs navals à Sarnico puisaient comme des sommeliers dans une cave remplie de grands vins. Le bois utilisé pour les coques était traité avec dix-neuf (!) couches de vernis – partout où un Riva accostait, il était sûr d'attirer l'attention et l'admiration des passants. Cette recherche constante de perfection a été l'une des clés du succès de Riva. Inlassablement en quête du meilleur pour chaque détail, Carlo, ingénieur au regard d'artiste, poussait la modernisation toujours plus loin. Afin de s'affranchir du double bordé traditionnel et d'augmenter la résistance et l'efficacité de la production, Riva a conclu au milieu des années 1950 un partenariat avec une entreprise spécialisée dans le contreplaqué de très haute qualité. En collaboration avec Pirelli, Carlo a par la suite développé à Sarnico au début des années 1960 une presse pneumatique unique en son genre qui permettait de presser les parois de la coque du modèle Aquarama en une seule pièce et dans la forme souhaitée – une technique qui s'approchait beaucoup de celle des matériaux composites utilisée ultérieurement.

Dans sa recherche du style parfait, Carlo Riva a toujours accordé une grande importance à la sensibilité féminine. Il se remémorait avec plaisir les promenades avec sa femme Licia sur les Champs-Élysées durant le salon nautique de Paris. Des moments de flânerie devant les vitrines des magasins lors desquelles il suivait les recommandations de Licia concernant les couleurs et les motifs. C'est ainsi qu'est née, par exemple, la teinte «Aragosta (orange-coral)», qui a été utilisée pour les coussins de plusieurs modèles.

Motivé par la production parfaite de ses bateaux de série, Carlo Riva exigeait également de ses collaborateurs du chantier naval une attention absolue aux détails, et les inspections nocturnes qu'il effectuait sur les bateaux en construction étaient tristement célèbres. S'il découvrait le moindre défaut, il ne laissait pas un mot pour indiquer ce dernier, mais le frappait avec un marteau afin d'obliger le responsable à tout recommencer depuis le début. De la même manière, lors d'un contrôle en fin de journée, il a déchiré tous les plans de l'architecte Giorgio Barilani et les a jetés à la poubelle parce qu'un détail ne lui plaisait pas. Un souvenir qui, plus de trente ans plus tard, restait encore au travers de la gorge de Barilani.

Style et glamour

En 1962, Riva a ajouté au bimoteur «Tritone» la spacieuse plateforme arrière du modèle «Florida». Le large siège avant a en outre été remplacé par deux beaux sièges individuels afin d'obtenir une plus grande liberté de mouvement dans le cockpit: c'est ainsi qu'est né le



01



02



03

- 01 Carlo Riva en 1951 avec sa femme et sa fille Lia sur l'un des tout premiers Riva conçus et construits par ses soins.
- 02 La perfection du design et de la construction navale. Le Riva Ariston avec sa poupe arrondie classique.
- 03 En 1995, sept Aquarama exclusifs ont été construits à Sarnico sur la base des anciens plans originaux.

marina.ch

Le magazine nautique suisse

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31
marina@marina.ch
www.marina.ch

Service des abonnements:
Tél. 031 300 62 56

légendaire «Aquarama», qui laisse défilier la mer derrière son pare-brise panoramique comme dans un cinéma «Cinerama» à trois écrans. Pour beaucoup, il s'agit aujourd'hui encore du plus beau bateau à moteur jamais construit.

Né au bord d'un paisible lac alpin, Carlo Riva a longtemps eu une sorte de complexe vis-à-vis des constructeurs navals situés en bord de mer, réputés pour leurs bateaux qui résistaient mieux aux vagues. Au final, il a toutefois décidé d'amener quelques modèles Riva à Santa Margherita, une station balnéaire ligurienne très appréciée de la noblesse milanaise. Et là encore, l'innovateur est parvenu à séduire sa future clientèle en mettant l'accent sur la mode sportive américaine et le ski nautique.

Afin de pouvoir commercialiser un bateau parfait à l'échelle internationale, Carlo Riva a très vite eu recours à une publicité émotionnelle ciblée. Souvent, il ne s'agissait donc pas tant du bateau et de ses caractéristiques de conduite qui étaient mis en scène, mais plutôt du style de vie qui allait avec. Afin d'atteindre le plus grand rayonnement international possible, Carlo Riva a investi dans une publicité centrée sur l'image et une communication sophistiquée. C'est ainsi que, dans la seconde moitié des années 1950, il a demandé à Federico Patellani, le «Cartier-Bresson italien», de réaliser des photos censées marquer leur époque. À la fois photographe et artiste, Federico Patellani a eu l'idée d'aller à l'encontre du regard habituel porté sur les bateaux de plaisance. Il a donc loué un ferry en mer, sur lequel il a fait installer une tour en métal, afin d'avoir un point de vue surélevé sur les bateaux et les modèles. Le résultat était spectaculaire. À compter de là, plus jamais un Riva n'a été perçu comme un bateau ordinaire.

Le marketing le plus efficace a toutefois été celui offert par les célébrités – ce que l'on appelle aujourd'hui le placement de produit, Carlo Riva l'utilisait déjà avec talent à l'époque. Les stars de cinéma telles que Brigitte Bardot, Sophia Loren ou Jean-Paul Belmondo n'étaient pas les seules à profiter de la dolce vita à bord de leur Riva sous les yeux du public. Des



Carlo Riva

Carlo Riva (1922–2017) a étudié à l'école technique supérieure de Crémone et a repris en 1949 le chantier naval fondé par son arrière-grand-père, Pietro Riva. C'est dans les années 1960 que Riva a connu ses plus grands succès sur le plan économique. En 1969, il a vendu le chantier naval Riva à un groupe d'investisseurs américains, qui appartient depuis 2000 au groupe Ferretti. Le chantier naval de Sarnico est encore en activité aujourd'hui et constitue un complexe industriel et historique unique en son genre. Carlo Riva est resté actif dans la branche nautique même après la vente du chantier naval. Il a d'abord construit à Rapallo la première marina privée d'Italie, le Porto Carlo Riva, puis divers grands yachts en acier via son entreprise Carlo Riva Yachting Corporation. Sa fille, Lia Riva, est aujourd'hui à la tête de l'entreprise Monaco Boat Service en tant qu'importateur exclusif de Riva pour Monaco et la France.

- 01 Élégant et pourtant racé:
Carlo Riva a toujours voulu prendre lui-même du plaisir avec ses bateaux.
- 02, 03 Un style de vie plutôt que des moteurs puissants: Riva a misé très tôt sur un marketing émotionnel.
- 04 Lia Riva et son père Carlo en compagnie du Prince Albert II de Monaco. Les liens avec la haute société ont également été un outil de marketing pour Riva.



membres de la haute noblesse, dont la famille princière Grimaldi ou le Shah d'Iran, possédaient également un Riva, et de préférence un Aquarama. Carlo Riva savait tirer parti de la position sociale de ses clients, tout en étant fier de n'avoir jamais accordé le moindre rabais ou faveur particulière à qui que ce soit, ni à un roi ni à un président d'un pays en exercice. Le constructeur italien était également très rigoureux en ce qui concerne le recouvrement de factures et a reçu à plusieurs

reprises des appels du ministère italien des Affaires étrangères. Des appels lors desquels une voix embarrassée lui demandait d'éviter un incident diplomatique en raison d'une facture impayée parce que Carlo avait bloqué la livraison d'un Riva que tel ou tel ou tel potentat n'avait pas encore payé pour ses vacances. Mais la réponse de Carlo Riva était toujours la même: «Si c'est si urgent et important, la République italienne devrait payer le montant restant en espèces.» 🇮🇹



marina.ch
Le magazine nautique suisse

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31
marina@marina.ch
www.marina.ch

Service des abonnements:
Tél. 031 300 62 56