



Die inklusive Heckstegverlängerung genau 8,00 x 2,64 m messende Saver Riviera 24 erreicht im Skipper-Test einen Topspeed von 38,9 kn

Schicke Sizilianerin

Saver Riviera 24

Die Riviera 24, die im Rahmen der Boot und Fun Berlin einem breiten Publikum präsentiert wird, zählt zu den besonders ansehnlichen Entwürfen der italienischen Saver-Werft. Der deutsche Generalimporteur Schütze Bootshandel Köpenick stellte uns den kompakten Sports cruiser für einen Test zur Verfügung.

Text und Fotos: Peter Marienfeld

Saver-Boote stammen aus dem sizilianischen Städtchen Pitraino in der Provinz Messina. Unter der Regie von Werftinhaber und Chefkonstrukteur Giuseppe „Pippo“ Sorbera, der den florierenden Handwerksbetrieb Saver S.r.l. mit heute 90 Mitarbeitern vor 25 Jahren gründete, entstanden bisher etwa 20 000 Bootseinheiten. Die aktuelle Produktpalette gliedert sich in die Baureihen Open, Cabin und Walkaround, wobei mittlerweile 21 Modelle in Längen von 4,96 bis 10,20 m angeboten werden. Zu den Bestsellern gehört die bereits seit

2001 erhältliche Saver Riviera 24. Im Herbst 2009 debütierte die rundum verbesserte Neuauflage dieses Bootes, das regulär mit bewährter MerCruiser-Technik an den Start geht. Auf speziellen Wunsch werden auch andere Motorfabrikate installiert.

Konstruktion

Die 7,50 x 2,64 m messende Testkandidatin, deren Trockengewicht 2800 kg beträgt, wird wie ihre Markengefährten im aufwendigen Handauflegeverfahren gefertigt. Für die statische Stabilität des moderat aufgekimmten V-Rumpfes sorgt ein



Aufteilung

Eine Überlegung wert ist sicherlich, die als 2980 € teure Extra gelistete verlängerte Badeplattform mit exakt 100 cm Tiefe und feinem Teakholz-Belag zu ordern. Der Einstieg übers Heck gestaltet sich dann wesentlich bequemer, und auch unter optischem Aspekt macht diese Zutat durchaus Sinn. Die gesamte Backbordseite im selbstlenzenden Cockpit, das von 13 cm breiten Gangborden flankiert und von einem GFK-Geräteträger mit integrierten Spots überspannt wird, nimmt eine angenehm straff gepolsterte Sitzbank ein. Diese lässt sich wunderbar als Sonnenliege nutzen, zumal die 72 cm hohe Bordwand vor neugierigen Blicken abschirmt. An Steuerbord gibt es einen 60 cm breiten Back-to-Back-Sitz, dessen Unterbau reichlich Stauvolumen bietet. Zwar vermisst der Skipper jeglichen Seitenhalt, die Sitzposition ist jedoch gut und ermöglicht eine tadellose Rundumsicht. Weitere Pluspunkte vergeben wir für den ideal zugänglichen Batterie Hauptschalter und die direkt reagierende Hydrauliklenkung, die nur 2 1/3 Ruderdrehungen zwischen den Anschlägen benötigt. In die Kabinensektion gelangt man nach dem Öffnen einer verbesserungswürdigen Acrylglas-Faltpforte und über eine von blauen LED-Lämpchen beleuchtete Treppe. Der bis zu 175 cm hohe, schlicht und zweckmäßig eingerichtete Wohnbereich des mediterranen 24-Footers fällt erstaunlich großzügig aus. Er beherbergt insgesamt vier Erwachsenen gerechte Kojen sowie einen Pantryblock mit Zweiflamm-Kocher, Kompressor-Kühlschrank und Druckwasserspüle. Die auf dem Testboot vorhandene Mikrowelle wird ebenso gesondert berechnet wie der Warmwasserboiler, das 220-Volt-Landstrom-Paket und die TV-Vorbereitung. Außerdem nicht im Standard enthalten sind das maßgeschneiderte Cabriovertdeck und der 50 Liter fassende Septiktank, womit wir an dieser Stelle auf die Sanitärabteilung zu sprechen kommen. Das stille Örtchen wurde lobenswerter Weise als Naßzelle mit elektrischem Marine-WC und einer Duschvorrichtung realisiert, die Bewegungsfreiheit lässt aber infolge der konzeptionsbedingten Enge und nur 149 cm Deckenhöhe zu wünschen übrig. Übertriebenen Sparmaßnahmen zum Opfer fiel offenbar eine vernünftige Toilettentür-Verriegelung. Die vorgefundene Billig-Lösung mit einem störanfälligen Plastik-Schnappschloss ist natürlich alles andere als das Gelbe vom Ei.

einlaminiertes Spantengerüst. Laut werftseitigem Datenblatt wurde die Riviera 24 für acht Personen oder eine maximale Zuladung von 680 kg ausgelegt. Dass die flotte Italienerin die Vorgaben der CE-Kategorie B erfüllt und damit für Fahrten „außerhalb von Küstengewässern, Windstärken bis einschließlich 8 Beaufort und Wellenhöhen bis zu 4 m“ geeignet ist, beurteilen wir ganz objektiv als ziemlich mutige Feststellung. Einen überzeugenden Eindruck hinterlässt das Boot bezüglich der Kunststoff-Qualität. Das Außenhaut-Finish ist ohne Mängel, und alle einsehbaren Flächen der Rumpf-Innenseite sind mit hellem Topcoat versiegelt. Die stählernen Decksbeschläge, unter denen sich versenkbare Mittelklampen befinden, wurden passend dimensioniert und an richtiger Stelle verschraubt.

Zwischen den Lenkanschlägen liegen lediglich 2 1/3 Ruderdrehungen, die Überwachungsinstrumente sind übersichtlich angeordnet



11/2011 Skipper

Der schlicht gestaltete Kabinentrakt mit bis zu 175 cm Stehhöhe bietet für ein Boot der 24-Fuß-Kategorie viel Bewegungsfreiheit



Fahreigenschaften

Was das Leistungsvermögen der angebotenen MerCruiser-Motorisierungen betrifft, steht die Saver Riviera 24 sehr gut im Futter. Der Kunde kann sich zwischen einem 199 kW starken Sechszylinder-Diesel und dem als robust und zuverlässig geltenden V8-Benziner vom Typ 5.0 L MPI entscheiden. Der gering am Gas hängende Achtender, der aus fünf Liter Hubraum 191 kW (260 PS) mobilisiert, wird wahlweise mit einem Alpha-One- oder Bravo-Three-Z-Drive ausgeliefert. Letzterer orientiert sich an Volvo Pentas Duoprop-Prinzip, so dass zwei gegenläufige Stahlprops das Wasser zum Kochen bringen. Bis es jedoch soweit ist, wollen die Messungen im unteren Drehzahlbereich erledigt sein. Unser Testparcours ist Berlin-Köpenicks Langer See, den wir bei minimalen 600 min⁻¹ mit 2,7 Knoten befahren. Ab 2500 min⁻¹ und 9,3 kn nähert sich die mit drei Personen besetzte Saver zügig der Gleitgrenze. Diese ist mit 3000 min⁻¹ und gestoppten 19 Knoten locker überwunden, während sich das sonor klingende MerCruiser-Kraftpaket gemäß SmartCraft-Anzeige knappe 31 Liter Sprit pro Stunde einverleibt. Oben herum zeigt der mit einem elektronischen Multipoint-Einspritzsystem aufwartende V8-Motor seine Muskeln, so dass bei 4000 min⁻¹ genau 30,9 Knoten anliegen. Dazu ist von einem Verbrauch um die 45 l/h auszugehen. Unter Voll-



Auf Wunsch verfügbar ist die blaue Unterwasserbeleuchtung, die farblich auf die LED-Lämpchen am Hecksteg abgestimmt wurde

last tourt der schwarz lackierte 5.0 L MPI auf 4900 min⁻¹ hoch, als Spitzengeschwindigkeit stehen nun rasante 38,9 Knoten (72 km/h) auf dem Tacho. Die Laufeigenschaften unserer weich und trocken einsetzenden Probandin sind als ausgesprochen sportlich zu beschreiben. In schnellen Kurven mit engen Radien sollte man tunlichst auf eine korrekte Trimmung achten, um Kavitation zu vermeiden und der ausgeprägten Krängungsneigung entgegen zu wirken. Eine gute Note vergeben wir für das einwandfreie Rangierverhalten der Saver, die sich auch im Rückwärtsgang mühelos kontrollieren lässt. Zusätzlichen Komfort verspricht ein Bugstrahler, der für 4530 € zum Equipment gehört. Flinke Einparkmanöver in der Marina geraten so auch für Ungeübte am Ruder zur leichten Übung.

Die optionale Heckstegverlängerung mit Teakholz-Belag



Knapp bemessene Nasszelle mit elektrischem Marine-WC



Gut zugängliche Unterflurkabine mit einer Doppelkoje



Pantryblock mit Kocher, Spüle, Kühlschrank und Mikrowelle



Blick ins zweckmäßig eingerichtete Cockpit, dessen gesamte Backbordseite von einer bequemen Sitzbank eingenommen wird



Klarer Pluspunkt: Die technischen Installationen im Maschinenraum wurden akkurat ausgeführt. Der MerCruiser leistet 191 kW





Mit korrekter Austrimmung lässt sich die Saver Riviera 24 auch in forciertem Kurventempo einwandfrei unter Kontrolle halten

Praktisch: Ein großes Staufach unmittelbar vor dem Badesteg

Breite Trittstufen am Kabineneingang des Italo-Bootes

Technische Daten

Länge ü.A.: 7,50 m

Breite: 2,64 m

Gewicht: 2800 kg

CE-Kategorie: B

Max. Personenzahl: 8

Kojenzahl: 2 (+2)

Brennstofftank: 230 l

Wassertank: 70 l

Septiktank (opt.): 50 l

Baumaterial: GFK

Motorisierung: MerCruiser-Innenborder, wahlweise Diesel oder Benzin, mit Z-Antrieb, Leistung bis 199 kW (270 PS)

Grundpreis: 65 700 € mit MerCruiser 5.0 L MPI Alpha One, Leistung 191 kW

Grundpreis mit Testmotorisierung: 67 990 €

Motor im Testboot:

MerCruiser 5.0 L MPI Bravo Three, Benzinmotor mit elektronisch geregeltem Einspritzsystem, Leistung 191 kW (260 PS), Zylinderzahl: V8, Bohrung x Hub: 95 x 88 mm, Hubraum: 5,0 Liter, maximaler Drehzahlbereich: 4600-5000 min⁻¹

Standard-Ausstattung (auszugsweise)

Selbstlenzendes Cockpit, GFK-Geräteträger mit integrierten Spotlights, Nasszelle mit elektr. Marine-WC, Waschbecken und Duschvorrichtung, elektr. Ankerwinde, Stereo-Radio/CD mit vier Lautsprechern, Pantry mit Kühlschrank, Spüle und Zweiflammkocher, Signalhorn, Kompass, stählerne Mittelklampen

Lieferbare Extras (auszugsweise)

Bugstrahler (4530 €), Bug-Sonnenliege (340 €), Cockpit-Plane (920 €), 220-Volt-Landanschluss (1790 €), Warmwasserversorgung (1220 €), verlängerter Hecksteg mit Teakbelag (2980 €), 50-l-Septiktank mit Füllstandsanzeige (970 €), maßgefertigtes Cabriovertdeck mit Niro-Gestänge (2985 €), Cockpit-Teppich (570 €), TV-Vorbereitung inklusive Glomex-Antenne (347 €)

Schall- und Fahrtmessung

(Leerlauf) 600 min ⁻¹	59 dB(A)	0 kn
600 min ⁻¹	61 dB(A)	2,7 kn
1000 min ⁻¹	65 dB(A)	4,4 kn
1500 min ⁻¹	67 dB(A)	6,3 kn
2000 min ⁻¹	72 dB(A)	7,5 kn
2500 min ⁻¹	77 dB(A)	9,3 kn
3000 min ⁻¹	78 dB(A)	19,0 kn
3500 min ⁻¹	80 dB(A)	25,2 kn
4000 min ⁻¹	81 dB(A)	30,9 kn
4500 min ⁻¹	83 dB(A)	35,3 kn
(Vollast) 4900 min ⁻¹	87 dB(A)	38,9 kn

Revier: Langer See bei Berlin-Köpenick, Crew: 3 Pers., Messung: GPS, Wasser: 7°C, Luft: 12°C, Wind: 1-2 Bft., Tanks: Benzin 115 l (50 %), Wasser leer

Informationen und Werft

Schütze Bootshandel Köpenick GmbH (offizieller Saver-Importeur und Lieferant des Testbootes), Wendenschloßstr. 338 a, 12557 Berlin, Tel.: 030-65 19 717, www.schuetze-boote.de

Saver S.r.l., Viale Regione Siciliana, 32, Loc. Zappardino, I-98060 Piraino (ME), www.saverimbarcazioni.com

Fazit

Die sorgfältig verarbeitete und bereits ab Werft recht gut ausgestattete Saver Riviera 24 erweist sich im Skipper-Test als unkompliziert zu handhabender Weekender mit gefälligem Styling. Über die kleinen Detailschwächen der schicken Sizilianerin muss man in Anbetracht der fairen Preiskalkulation wohl hinwegsehen. Die Basisversion mit dem MerCruiser 5.0 L MPI und Alpha-One-Antrieb kostet 65 700 €. Wer die von uns erprobte und empfehlenswerte Ausführung mit dem Bravo-Three-Z-Drive favorisiert, der wird mit 67 990 € zur Kasse gebeten. Das nahezu komplett konfigurierte Vorführboot wechselte für 80 652 € den Besitzer.

Zum Standard des kompakten Sports cruisers gehört eine elektrische Ankerwinde, die Bug-Sonnenliege wird als Extra berechnet

