

Die 7,10 m lange und 2,53 m breite Saver 690 MidCabin zeichnet sich durch sichere Laufeigenschaften aus.

Während unserer Messfahrten ermitteln wir ein Spitzentempo von 35,7 Knoten



Platz ist Trumpf

Saver 690 MidCabin

Die italienischen Saver-Boote sind wieder in Deutschland erhältlich. Den Alleinimport übernahm das Berliner Familienunternehmen Schütze Bootshandel Köpenick. Im Skipper-Test fuhren wir die brandneue Saver 690 MidCabin, und zwar in Kombination mit einem vierzylindrigen Suzuki-Viertakter des Typs DF175 TX.

Text und Fotos: Peter Marienfeld

Saver S.r.l., beheimatet im sizilianischen 4000-Einwohner-Städtchen Piraino in der Provinz Messina, befasst sich bereits seit 1986 mit der Serienproduktion von GFK-Sportbooten. Der florierende Handwerksbetrieb mit 90 Mitarbeitern wird nach wie vor von Werftgründer Giuseppe „Pippo“ Sorbera geleitet, der obendrein für die Konstruktion der Saver-Modelle verantwortlich zeichnet. In den vergangenen 25 Jahren lieferte Saver S.r.l. rund 20 000 Bootseinheiten aus, von denen die meisten in mediterranen Revieren anzutreffen sind. Dass man auch nördlich der Alpen Flagge zeigt und offizielle

Handelspartner in den Niederlanden, Dänemark, Norwegen und Deutschland benennen kann, verdeutlicht die exportorientierte Vertriebsstrategie der Werft. Aktuell stehen 20 stimmig designte Bootstypen in Längen zwischen 4,96 und 10,20 m zur Wahl, wobei das Saver-Repertoire vom kompakten Side Consoler für Außenbordantrieb bis zur eleganten 33-Fuß-Sportyacht mit MerCruiser-Zwillingsmotorisierung reicht.

Konstruktion

Sämtliche Saver-Entwürfe, also auch die 7,10 x 2,53 m messende und somit ohne Sondergenehmigung trailerbare 690



torleistung von 165,4 kW (225 PS), doch schon mit 73,5 kW (100 PS) am Spiegel dürfte eine zügige Fortbewegung in moderater Gleitfahrt möglich sein. Die Kunststoff-Verarbeitung mit einem sauberen Außenhaut-Finish und einer sorgfältigen Topcoat-Versiegelung an den einsehbaren Bereichen der Rumpf-Innenseite entspricht dem üblichen Standard. Für die Qualität und Quantität der stählernen Beschläge verdient sich die Saver eine sehr gute Note, zumal - übrigens auf Anregung der Firma Schütze - sogar versenkbare Mittelklampen montiert sind. Die aus dezent getöntem Acrylglas bestehende Windschutzscheibe ruht in einem soliden Aluminium-Rahmen. Einen zentralen Scheibendurchstieg zum Vordeck gibt es zwar nicht, wohl aber seitliche Gangborde, die auf eine Breite von 13 cm kommen.

Aufteilung

Wirklich auftrumpfen kann die Saver 690 MidCabin mit ihrer ergonomischen Aufteilung, die zum einen viel Platz für die Besatzung und zum anderen jede Menge Stauvolumen bietet. Sperriges Zubehör lässt sich in verschiedenen Behältnissen unterbringen, deren Deckel generell mit Gasdruckdämpfern versehen sind. Der steuerbordseitige Bereich des achterlichen Cockpits wird von einer bequem gepolsterten Sitzgruppe eingenommen, die kurzerhand in eine Sonnenliege umgewandelt werden kann. Die in Längsrichtung angeordnete Backbord-Bank eignet sich ebenso zum ungestörten Relaxen unter freiem Himmel wie die optionale Vordeck-Liegewiese. Eine Tür im Achtersüll verbindet das hochbordige Cockpit mit den integrierten, genau 65 cm tiefen Heckstegen seitlich der Motorwanne. Den Kommandostand sollte die Werft nochmals kritisch unter die Lupe nehmen. Erstens lässt die für normalwüchsige Mitteleuropäer eindeutig zu flach positionierte Ruderbank jeglichen Seitenhalt vermissen, zweitens stört uns die Schrägstellung des gummiummantelten, trotz Lenkhydraulik ziemlich schwergängigen Ruders, das 5 1/4 Umdrehungen zwischen den Anschlagpunkten benötigt. Drittens scheint man im Hause

MidCabin, werden im aufwändigen Handauflegeverfahren gefertigt. Für die statische Stabilität des keilförmigen Bootskörpers sorgt ein einlaminierendes Spantengerüst. Unser unbelastet etwa 1700 kg schweres Testboot debütierte anlässlich der Genua Boat Show im vorigen Oktober. Wenige Wochen später konnte die nach CE-Kategorie B zertifizierte und damit offenkundig seefeste Saver-Novität auf der Boot und Fun Berlin in Augenschein genommen werden. Der laut Baumusterprüfung für acht Personen konzipierte Weekender verkraftet eine Mo-

Passgenau und aufwändig verarbeitet: Das mehrteilige Cabrioverdeck stammt von einem Köpenicker Zulieferer. Als Bimini-Top gefahren, leistet es guten Sonnenschutz

Schlichte Heckpartie mit integrierten Bade-
stegen zu beiden Seiten der Motorwanne



TEST Saver 690 MidCabin

Saver S.r.l. eine simple Fußstütze und die Kabinentürarretierung, die ein plötzliches Zuschlagen verhindern würde, als überflüssiges Beiwerk zu betrachten. Im einfach, aber zweckmäßig möblierten Kabinentrakt variiert die Deckenhöhe zwischen 167 cm am Eingang und 151 cm im Bereich der V-förmig zulaufenden Bänke. Selbige sind unter Einbeziehung eines Mittelpolsters als Erwachsenen gerechte Doppelkoje zu nutzen. Zwei weitere Bordgäste nächtigen unterflur, ihre gut zugängliche Schlafstatt mit einer straff gefederten Matratze misst 204 x 118 cm. Gegenüber des Pantryblocks zweigt das erstaunlich großzügig geratene, exakt 157 cm hohe stille Örtchen ab, das mit einer elektrischen Toilette nebst Waschbecken, Duschvorrichtung und Wandspiegel sowie einer Bulleye-Gardine im Jutesack-Look aufwartet. Ein 50 l fassender Septiktank wird leider separat berechnet und kostet 970 € Aufpreis. Unschön finden wir, dass der Schnappverschluss des Sanitärraum-Türgriffes nicht aus Metall, sondern aus billigem Hartplastik besteht.

Fahren

Berlin-Köpenicks Langer See ist unser Probefahrt-Parcours. Mit Suzukis drehfreudigem DF175 TX am Heck, dreiköpfiger Crew und minimalen 600 min⁻¹ liegen 2,3 Knoten an. Bei abgelesenen 1500 min⁻¹ stellt der 128,7 kW (175 PS) leistende Viertakter mit sequenziellem elektronischen Einspritzsystem genü-



Als aufpreispflichtige Option erhältlich: Die beige-braune Sonnenliege, die auf dem Vordeck befestigt wird, kostet 340 € extra

gend Schub für 5,4 nautische Meilen pro Stunde bereit. Das Boot läuft präzise geradeaus und wendet speziell über Steuerbordbug beinahe auf dem Teller. Beim Beschleunigen richtet sich die Saver ein wenig auf, um ab 3400 Touren in die Gleitphase einzutreten. Steigert man auf 4500 min⁻¹ und verändert den Trimmwinkel, verlagert sich der Abriss weit nach achtern. Daraus resultiert eine rasche Geschwindigkeitszunahme auf 25,9 Knoten. Rasante 33,5 Knoten werden mit konstanten 5500 Umdrehungen in der Minute realisiert. Die Fullspeed-Messung ergibt dann 35,7 Knoten (66 km/h), einhergehend mit einer grenzwertigen Geräusentwicklung von mehr als 90 dB(A) am Steuerpult. Was das Einlenkverhalten des italienischen 23-Footers in forciertem Tempo betrifft, gibt es nichts Gravierendes zu bemängeln. Angemerkt sei jedoch, dass der

Die 167 cm hohe Wohnabteilung der Saver zeigt sich einfach, aber zweckmäßig möbliert. Aus den Bänken entsteht eine Doppelkoje



Für ein 23-Fuß-Boot bietet der Sanitärraum enorm viel Platz



Pantryblock mit 51-l-Kühlschrank und Edelstahl-Spüle



Steuerstand mit gummiummanteltem Dreispeichen-Ruder, das 5 1/4 Umdrehungen zwischen den Anschlagpunkten benötigt



Gut zugänglich: Unterflurkabine mit einer 204 x 118 cm großen Zweierkoje. Die dünne Auflage erweist sich als angenehm straff





In schneller Kurvenfahrt bleibt der italienische Weekender sauber in der Spur. Der markante Geräteträger zählt zum Lieferumfang

Die einsehbaren Flächen der GFK-Innenschale sind mit Topcoat versiegelt. Der abgebildete Batterieschalter ist ein Standardteil

Technische Daten

Länge ü.A.: 7,10 m
Breite: 2,53 m
Tiefgang (Antr. angehoben): 0,45 m
Gewicht (o. Motor): 1700 kg
CE-Kategorie: B
Max. Personenzahl: 8
Kojenzahl: 2 (+2)
Brennstofftank: 230 l
Wassertank: 70 l
Septiktank (opt.): 50 l
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Außenborder (X-Lang-schaft), Leistung bis 165,4 kW (225 PS)
Grundpreis: 32 490 €

Motor am Testboot:

Suzuki DF175 TX, Viertakt-AB mit elektronischem Einspritzsystem, Leistung 128,7 kW (175 PS), Zylinderzahl: 4 in Reihe, Bohrung x Hub: 97 x 97 mm, Hubraum: 2867 cm³, Gewicht: 220 kg, max. Drehzahl: 5500-6100 min⁻¹, Preis: 19 680 €

Standard-Ausstattung (auszugsweise)

Selbstlenzendes Cockpit, GFK-Geräteträger mit integrierten Spots, intern. Navigationsbeleuchtung, WC-Raum mit Handwaschbecken und elektr. Toilette, Bugreling, Kompass, Pantry mit Druckwasserspüle, Signalhorn, versenkbare Mittelklampen, eingeformte Heckstege, Edelstahl-Badeleiter, Heckdusche

Lieferbare Extras (auszugsweise)

Hydraulische Lenkung (1020 €), BSH-attestierter LED-Navigationsbeleuchtung (598 €), Septiktank (970 €), Suchscheinwerfer (570 €), Radio/CD-Player (840 €), 220-Volt-Landanschluss (1790 €), Teppichsatz für Cockpit und Kabine (420 €), Klappmechanismus für Geräteträger (840 €), Sonnenliege auf dem Vordeck (340 €), Gaskocher (290 €), Kühlschrank (1020 €), Cabrioverdeck mit Edelstahl-Gestänge (deutsche Maßanfertigung, ab 2490 €)

Schall- und Fahrtmessung

(Leerlauf) 600 min ⁻¹	52 dB(A)	0 kn
600 min ⁻¹	54 dB(A)	2,3 kn
1000 min ⁻¹	61 dB(A)	3,9 kn
1500 min ⁻¹	65 dB(A)	5,4 kn
2000 min ⁻¹	70 dB(A)	6,5 kn
2500 min ⁻¹	74 dB(A)	7,6 kn
3000 min ⁻¹	76 dB(A)	9,6 kn
3500 min ⁻¹	79 dB(A)	15,0 kn
4000 min ⁻¹	81 dB(A)	21,9 kn
4500 min ⁻¹	85 dB(A)	25,9 kn
5000 min ⁻¹	87 dB(A)	29,5 kn
5500 min ⁻¹	89 dB(A)	33,5 kn
(Vollast) 5900 min ⁻¹	91 dB(A)	35,7 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 (Saver-Exklusivimporteur für Deutschland), Wendenschloßstr. 338 a, 12557 Berlin-Köpenick, Tel.: 0 30-65 19 71 7, www.schuetze-boote.de

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

gefühlvolle Einsatz des Powertrimms die Aufrechterhaltung einer krängungsstabilen Wasserlage in jedem Fall begünstigt.

Unterm Strich

Die mit kräftigen Zugfahrzeugen problemlos trailerbare Saver 690 MidCabin, die als ansehnlich ausgestattetes Basismodell für fair kalkulierte 32 490 € im Showroom steht, hinterlässt in der Praxis trotz einiger Ungereimtheiten im Detail einen gefälligen Eindruck. Als besonders vorteilhaft möchten wir die komfortablen Platzverhältnisse an Bord des schnittigen Cabin Cruisers aus Bella Italia hervorheben. Ebenfalls zu loben sind die Laufeigenschaften, die dank des fulminant antretenden Suzuki DF175 TX ein recht sportliches Niveau erreichen.

Wichtiges Detail: Zwischenstufe vor den Gangborden



Die strukturierten Seitendecks kommen auf exakt 13 cm Breite



Ein schönes Plätzchen zum Sonnenbaden: Aus der Sitzgruppe im Achtercockpit entsteht eine bequem gepolsterte Liegewiese

