

1. Das Sonnenpolster auf dem Vorschiff birgt dank der bündigen Einlassung keine Stolperfalle
2. Durch die hohe Positionierung des Ruders könnten kleinere Skipper Probleme bekommen
3. Die mit Rückenpolstern versehene Beifahrerbank erweist sich als bequem
4. Die 7,10 m lange Saver 690 Cabin während der Testfahrt auf dem Bodensee



1



2



3



## SAVER 690 CABIN

## Sizilianisch, praktisch, gut

Die süditalienische Saver-Werft fertigt derzeit neun Kabinenboot-Modelle in Längen von 5,95 bis 10,20 m. Unlängst ergab sich die Möglichkeit, die runderneuerte Saver 690 Cabin auf dem Bodensee vor Friedrichshafen auf ihre Alltagstauglichkeit zu testen.

Der Bootsbau in Italien hat eine lange Tradition. Unzählige Werften sind über das ganze Land verteilt. Der in der Provinz Messina beheimatete Handwerksbetrieb Saver S.r.l. begann 1986 mit der Serienproduktion von Sportbooten. Im Örtchen Piraino auf Sizilien verlassen gegenwärtig 26 verschiedene Ausführungen die Werkshallen. Zum Repertoire gehören neben den Cabin-Versionen auch Fishing-, Open und Walkaround-Modelle. Anno 2001 wurde die erste Saver 690 – damals noch unter dem Namen MidCabin – ausgeliefert. Ein Facelift erfolgte im Jahre 2010. Kurz darauf feierte die überarbeitete

690 Cabin ihr boot-Düsseldorf-Debüt. Den Deutschland-Vertrieb übernehmen zwei autorisierte Saver-Importeure – die Schütze Bootshandel Köpenick GmbH aus Berlin und unser Testboot-Lieferant, die im bayerischen Gersthofen bei Augsburg angesiedelte Firma Bootcenter Menken. Das Team um Inhaber Michael Menken kombiniert die italienischen Sportboote generell mit Suzuki-Aggregaten. Während der letzten Interboot führen wir die aktuelle Saver 690 Cabin mit einem 128,7 kW (175 PS) starken Suzuki DF 175 TGX.

Über die an Backbord neben dem Motor montierte, rutschhemmend strukturierte

Heckplattform gelangt man durch den 42 cm breiten Durchgang sicher ins Bootsinnere. Auf diesem kleinen Steg ist auch die vierstufige Badeleiter unter einer Klappe versteckt. Unterstützt durch einen perfekt platzierten Edelstahl-Handlauf, ist das An-Bord-kommen auch aus dem Wasser keine große Herausforderung. Ein ausreichend hohes Törchen mit einer relativ labilen Verriegelung und einem Scharnier schützt vor unfreiwilligem Überbordgehen. Der gesamte selbstlenzende Cockpitbereich ist ebenfalls mit rutschhemmender Struktur versehen. Der Geräteträger und das vom Sattler gefertigte Sonnenbeziehungsweise Camperverdeck haben

Stehhöhe. Sehr lobenswert ist auf jeden Fall das Bimini-Top inklusive des massiven Edelstahlgestänges, das im Praxisbetrieb keinerlei Klappergeräusche absonderte. Die 1,32 m breite Heckbank hat eine angenehme Sitztiefe von 43 cm. Durch ein Zusatzpolster entsteht zusammen mit der Rückseite der Fahrerbank – hier ist die Gasflasche für den Herd untergebracht – eine kleine U-Sitzgruppe, die man mit einem großen Tisch »veredeln« kann. Mit wenigen Handgriffen entsteht eine Liegefläche von 150 x 95 cm. Unter der Rückbank, die durch Gasdruckdämpfer offen gehalten wird, befindet sich der gut zugängliche Batteriehaupschalter.

Der Skipper lässt sich auf einem großen Back-to-Back-Sitz nieder. Wird die Flip-up-Funktion benutzt, erhöht sich die Sitzposition auf 85 cm. Prinzipiell ist dies für kleinere Seeleute sehr zu empfehlen, da das Ruder ungewöhnlich hoch montiert ist. Ferner hat der Steuermann die im Armaturenbrett eingebauten Multifunktionsanzeigen des Motors und die Navigationsinstrumente bestens im Blick. Suzukis digitale »Drive-by-Wire«-Schaltbox liegt gut in der Hand und ist ergonomisch platziert. Die durchgängige, dezente getönte Scheibe schützt den Skipper vor Fahrtwind. Eine 118 x 50 cm große Beifahrerbank fungiert als Sitz- oder Liegegelegenheit. Bei rauem

Seegang wäre hier ein Haltegriff eine sinnvolle Zutat. Die 45 cm breite Tür zur 164 cm hohen, mit hellem Knöpft Teppich ausgelegten Kabine besteht aus dunkel getöntem Acrylglas, wobei wir eine Arretierung vermissen. Eine rau belegte Holztrittstufe erleichtert der Crew den Zugang zur 70 cm tiefer gelegenen Kajüte. Im Bugbereich gibt es dann eine 180 x 144 cm große V-Koje. Bei Bedarf entsteht im Handumdrehen eine Sitzgruppe mit Tisch. Vor der Steuerbordbank ist der kleine Küchenblock mit einem einflamigen Gasherd, Spüle und Kühlschrank installiert. Zusätzlich findet man hier die Lichtschalter und zwei 12-Volt-Steckdosen. Durch einen Vorhang getrennt



1. Suzukis digitale »Drive by Wire«-Schaltung liegt gut in der Hand
2. Einblick in die Bugkabine mit der 180 x 144 cm großen Schlafstatt
3. Die Nasszelle mit serienmäßigem See-WC hat eine adäquate Größe
4. Kühlschrank, Kocher und Spüle sorgen für das Wohlbefinden der Crew
5. Die vierstufige Teleskop-Heckleiter erleichtert das Anbordkommen nach einem erfrischenden Bad



ist die 80 cm hohe Unterflurkabine, die eine 198 x 121 cm große, recht dürtig gepolsterte Schlafstatt beherbergt. Für Frischluftzufuhr sorgt eine Luke, die, wie alle Fenster und Luken, mit einem Fliegengitter versehen ist. Der WC-Raum misst 160 cm in der Höhe, die Belüftung übernimmt ein ovales Bullauge. Die leider sehr klein geratene elektrische Toilette ist gut positioniert. Ein Spülbecken mit ausziehbarem Duschschlauch komplettiert die Nasszellenausstattung. Zusätzlich zu dem serienmäßig 70 Liter fassenden Frischwassertank kann optional ein Fäkalienbehältnis von gleichem Volumen geordert werden.

Auf das Vordeck gelangt man nur mit etwas Mühe und Vorsicht. Zun einen muss der Gerätebügel »umschiffet« werden, und auch die Gangborde sind auffallend schmal gehalten. Auf dem Vorschiff wartet eine 171 x 139 cm große Polsterfläche auf sonnenhungrige Passagiere. Die Matratze ist lobenswerterweise bündig eingelassen, so dass keine Stolperfalle entsteht. Die geteilte Reling hat ein hölzernes Trittbrett von 30 cm über der optionalen elektrischen Ankerwinde. Dies erleichtert den Ausstieg über den Bug. Nach den »Trockenübungen« möchten wir nun natürlich wissen, was der japanische High-Tech-Außenborder am Heck

der unbelastet 1.700 kg schweren Saver 690 Cabin zu leisten imstande ist. Nach dem Starten des metallicgrauen Viertakters vernimmt die Crew, außer dem Plätschern des Kühlwasserstrahls, bei minimalen 650 min<sup>-1</sup> keinerlei Motorgeschall. Butterweich eingekuppelt und bei gleicher Drehzahl bringen die 128,7 kW (175 PS) unsere Probandin auf 2,2 Knoten. Bei dieser Manövergeschwindigkeit sei erwähnt, dass der 23-Footer sprichwörtlich auf dem Teller gedreht werden kann. Im Vorwärtsgang spricht das Boot augenblicklich auf jegliche Ruderlagenveränderungen an. Nur rückwärts über Steuerbord braucht es etwas Geduld oder

ein bisschen mehr Schub auf den Propeller. Bei 1.000 min<sup>-1</sup> notieren wir 3,5 Knoten Fahrt. Die Kanalgeschwindigkeit von 6,5 kn oder 12 km/h ist bei 2.000 min<sup>-1</sup> erreicht. Abgelesene 9,2 Knoten bei 3.500 min<sup>-1</sup> bewirken den Übergang in die Gleitphase, die bei 3.800 min<sup>-1</sup> als unterste Grenze erreicht ist. Eine angenehme Cruising-Geschwindigkeit ist mit 21,4 kn und 4.500 min<sup>-1</sup> zu realisieren. Bei diesem Speed liegt das Boot sehr sicher im Wasser und lässt Kurvenfahrten ohne eine nennenswerte Krängung zu. Das Verhalten in der Welle zeigt, dass die Produkte von Saver ursprünglich fürs Mittelmeer und die Adria konzipiert wurden.

Unter Volllast erreicht die gemäß CE-Norm B (!) für acht Personen zertifizierte 690 Cabin mit ihrem bulligen 2,9-Liter-Big-Block im Vierzylinder-Reihen-Design am Heck spritzige 32,4 nautische Meilen pro Stunde. Ein absoluter Pluspunkt ist die Tatsache, dass der Suzuki DF 175 beim temperamentvollen Beschleunigen geradezu gierig am Gas hängt.

Abschließend kann man sagen, dass die mit kräftigen Zugfahrzeugen trailerbare Saver 690 Cabin ein sehr sicherer Weekender mit ausreichend Platz für zwei Erwachsene und zwei Kinder ist. Nicht zuletzt schützt die bis zu 88 cm hohe

Bordwand Groß und Klein vor unfreiwilligem Überbordgehen. Die Kombination mit dem blitzartig antretenden 175 Suzuki-Pferdchen ergibt ein stimmiges Gesamtpaket. Das für Einsätze außerhalb küstennaher Gewässer ausgelegte Sportboot gibt es in Serienausstattung bereits ab 34.463 Euro, für den Vollblut-Viertakter aus Fernost sind laut Liste 21.180 Euro anzulegen. Das mit diversen Extras aufgewertete Testboot hat das Bootscenter Menken für 68.750 Euro im Schauraum.

Text & Fotos: Stefan Steinkröger

## TECHNISCHE DATEN

**Länge über Alles:** 7,10 m  
**Breite:** 2,53 m  
**Durchfahrthöhe (min.):** 2,40 m  
**Tiefgang (Antrieb angehoben):** 0,45 m  
**Gewicht (ohne Motor):** 1.700 kg  
**CE-Kategorie:** B  
**Max. Personenzahl:** 8  
**Kojenzahl:** 2 + 2  
**Brennstofftank:** 200 l  
**Wassertank:** 70 l  
**Septiktank (opt.):** 70 l  
**Baumaterial:** GFK  
**Motorisierung:** Außenborder (X-Langschaft), werftseitig empfohlene Leistung bis 165,4 (225 PS)  
**Grundpreis (ab Werft und o. Motor):** 32.963 €, Preis des Testbootes inklusive Motor und Sonderausstattung 68.750 €

### MOTOR AM TESTBOOT

Suzuki DF 175 TGX, Ultralangschaft-Viertakt-Außenborder, Leistung 128,7 kW (175 PS), Zylinderzahl: 4 in Reihe, Bohrung x Hub: 97 x 97 mm, Hubraum: 2.867 ccm, Nenndrehzahl: 5.500-6.100 min<sup>-1</sup>, Preis: 21.180 €

### STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Selbstlenzendes Cockpit, Teleskopbadeleiter, Edelstahl-Reling, komplette Polsterung, 200-l-Kraftstofftank mit Absperrventil und Füllstandsanzeige, 70-l-Wassertank mit Drucksystem, Cockpit-Tisch, Geräteträger, vier Belegklampen, elektrische Marine-Toilette

### LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Hydraulische Lenkung (1.200 €), Suchscheinwerfer (620 €), 220-Volt-Landanschluss (1.800 €), Liegepolster fürs Vordeck (450 €), Cabrioverdeck mit Seitenteilen und Bimini-Funktion vom deutschen Sattler (4.500 €), elektrische Ankerwinde (1.400 €), klappbarer Gerätebügel (990 €), 70-l-Septiktank (1.550 €)

### SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	650 min <sup>-1</sup>	57 dB(A)	0 kn
	650 min <sup>-1</sup>	57 dB(A)	2,2 kn
	1000 min <sup>-1</sup>	58 dB(A)	3,5 kn
	1500 min <sup>-1</sup>	62 dB(A)	5,1 kn
	2000 min <sup>-1</sup>	65 dB(A)	6,6 kn
	2500 min <sup>-1</sup>	69 dB(A)	7,3 kn
	3000 min <sup>-1</sup>	74 dB(A)	8,3 kn
	3500 min <sup>-1</sup>	77 dB(A)	9,2 kn
	4000 min <sup>-1</sup>	80 dB(A)	13,2 kn
	4500 min <sup>-1</sup>	83 dB(A)	21,4 kn
	5000 min <sup>-1</sup>	85 dB(A)	25,3 kn
	5500 min <sup>-1</sup>	87 dB(A)	29,1 kn
(Volllast)	5950 min <sup>-1</sup>	89 dB(A)	32,4 kn

**Revier:** Bodensee, querab von Friedrichshafen

**Crew:** 2 Personen

**Messung:** GPS, Wasser: 16° C, Luft: 21° C, Wind: 0-1 Bft.

**Tanks:** Benzin 100 l (50 %), Wasser leer

- ➕ Enorme Sicherheit durch hohe Bordwand
- ➕ Gutmütiges Fahr- und Manövrierverhalten
- ➕ Alle Luken sind mit Fliegengittern versehen
- ➕ Verdeck vom Sattler passgenau und gut verarbeitet
- ➕ Stimmige Boot-Motor-Kombination

- ➖ Sehr schmal konzipierte Gangborde
- ➖ Der Kabinentür fehlt eine Arretierung
- ➖ Labile Verriegelung der Hecktür

### INFORMATIONEN UND WERT

**Bootscenter Menken**, (offizieller Saver-Händler und Lieferant des Testbootes), Wernher-von-Braun-Str. 10, 86368 Gersthofen, Tel. 0821-2990310, [www.bootscenter-menken.de](http://www.bootscenter-menken.de)

**Saver S.r.l.**, Viale Regione, Siciliana, 32 Loc. Zappardino, I-98060 Piraino (ME), [www.saverimbarcazioni.com](http://www.saverimbarcazioni.com)

