

Komfortable, flotte Sizilianerin
mit formidablen Fahreigenschaften

Saver 19 Open



- 1 Bequeme Sitzpositionen für Fahrer, Copilot und Crew.
- 2 Bestens ablesbare, analoge Armaturen.
- 3 Für Sonnenhungrige das ideale Plätzchen auf der geräumigen Vorschiffs-Liegewiese.
- 4 Optimal auf das Saver 19 Open abgestimmt, der sauber verbolzte Suzuki DF100 A Lean Burn.
- 5 Klar gegliederter, der Arbeitsplatz des Rudergängers.



Sieht nicht nur flott aus, ist es auch. Immerhin 68,2 km/h (36,8 kn) bei 4 – 5 Beaufort Wind auf dem Bodensee mit dem „Suzuki DF100 A Lean Burn“. Fotos: Breitenfeld

Sie liegt mit einer Länge über Alles von 5,75 m genau in der Mitte der vom „Bootscenter Menken“ aus dem bayerisch-schwäbischen Gersthofen angebotenen Saver-Open-Range, unser Testproband „Saver 19“, flankiert von den Modellen „520“ und „600“. Motorisiert mit adäquaten 74-Suzuki- kW (100 PS), ist die zulässige Maximal-Power von 115 Pferdestärken fast ausgereizt. Damit wird diese Saver zu einer sportlich schnellen Italienerin, mit der man Fahrspaß pur haben kann. Claus D. Breitenfeld ließ sich auf ein Tänzchen mit sizilianischem Temperament auf dem Bodensee ein.

Seit annähernd drei Jahrzehnten werden auf der größten Insel des Mittelmeeres, in der sizilianischen Region Messina, GfK-Schiffe auf Kiel gelegt. „Saver“, ein waschechtes Familienunternehmen, produziert an zwei Standorten auf zusammengerechnet rund 10.000 m² Betriebsfläche und verfügt über eine ansehnliche Modell-Palette, die sich Bootslängen von fünf bis zehn Metern konzentriert. Aus der Taufe gehoben wurde die Werft in Gioiosa Marea im Jahre 1986 von Joseph Sorbera, einem begeisterten Schiffsbauer, gemeinsam mit einer Handvoll motivierten Spezialisten. Die Endfertigung hingegen erfolgt unweit von dort, in Piraino.

Derzeit splittet sich das Modellspektrum in vier Hauptgruppen: Die „Openline“, fünf Vertreter einer Zunft, wie schon der Name vermuten lässt, echte Sportler „ohne Dach über dem Kopf“, worunter auch unser Testobjekt einzusortieren ist. Mit der Schiene „Walkaround“, ebenfalls fünf Modelle, gefolgt von der „Line Fisher“, wiederum fünf Typen und schließlich die neun „Cabins“, allen voran das Paradeferd, die „330 Sport“, ein ausgewachsenes Fahrtenschiff der Zehnmeter-Klasse, das durchaus das Prädikat „Yacht“ für sich reklamieren darf, summiert sich das Saver-Bauprogramm auf immerhin stolze 24 Exponate. Letztere samt und sonders mit der Möglichkeit des bewohnbaren Aufenthaltes an Bord, logischerweise größenabhängig mit mehr oder weniger Komfort.

Egal, für welches Schiff aus dem reichhaltigen Angebot sich auch künftige Eigner entscheiden, alle Exponate werden vom ersten Einbringen des Gelcoats in die Form, bis hin zur Montage des letzten Festmacherbeschlages nach drei Hauptkriterien gefertigt: Qualität, Sicherheit und Langlebigkeit. Eine in dreißig Jahren hart erarbeitete, international anerkannte Reputation, die konsequent verfolgt und ständig dem technisch neuesten Stand angepasst wird.

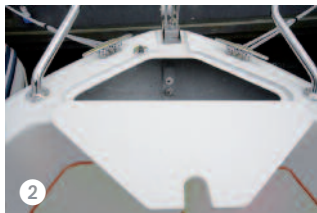
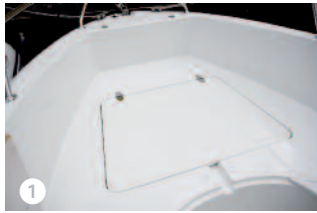
Design, Konzept, Verarbeitung

Unaufgeregtes, zeitloses Design, klare Linien, Verzicht auf überflüssigen Schnickschnack, halt eine echte, elegante Italienerin, die es versteht, auch ohne übermäßigen Aufwand etwas aus sich zu machen – so wie im wirklichen Leben . . . Die Konzeption dieses Bootes bedarf kaum einer Erklärung. Geschaffen für Sonnenhungrige, unter anderem dank der Möglichkeit eine riesige Sonnenliege mit wenigen Handgriffen im Vorschiff zu realisieren. Darüber hinaus, wie unsere Messwerte es widerspiegeln, zur Befriedigung sportlicher Ambitionen, sei es Wasserski, Wakeboard oder Tuben. Ansonsten einfach „easygoing“ in jeglicher Form.

Besondere Würdigung verdient in diesem Kapitel auch die saubere, perfekte Verarbeitung, die vielfältigen Möglichkeiten des Stauens im Vorschiff, in der Steuerstandkonsole, der Rudergänger-Bank, unter der achterlichen Sitzbank und in den Tritten neben der Motorwanne, wobei die Stb.-Seite von der Teleskopbadeleiter belegt ist.



- 1 Stauraum satt unter den Frontpolstern.
- 2 Bestens zugänglich, der große Ankerkasten.
- 3 Stauraum unter dem Ruder in der Mittelkonsole.
- 4 Steuerbords angeflanschte Suzuki-Aufbauschialtung.
- 5 Stabiler Handlauf um die Konsolen-Windschutzscheibe.
- 6 Fußfreundlich abgedeckt, die Teleskopbadeleiter achtern steuerbords neben der Motorwanne.
- 7 Festmacherbeschläge, die ihrem Namen alle Ehre machen.
- 8 Riesiger Stauraum vor dem Spiegel unter der achterlichen Querbank.



Festen Halt bietet der die Windschutzscheibe einrahmende Handlauf, ergonomisch Ruder, Sitzposition und Armaturen aufeinander abgestimmt. Etwas gewöhnungsbedürftig hingegen das Handling der Aufbauschialtung mit der zur Bordwand hin zeigenden Motor-Trimmtaste, die nicht wie üblich mit dem Daumen von der Innenseite bedient werden kann.

Belüftungsschlitze in der Steuerstandkonsole, Kippshalterpaneel, Drehzahl- und Geschwindigkeitsanzeige, Trimmposition, Gläserhalter, Kompass, und bequeme Polster runden das positive Erscheinungsbild ab. Darüber hinaus auf der Optionsliste unter anderem zu finden Wunscharbe des Rumpfes, diverse Abdeck-Persenninge, Wassertank und Dusche, Navigationslichter, Bilgenpumpe, Radio, Kraftstoffeinbautank, Tisch und Bimini-Top.

Fahreigenschaften

Wer sich die Mühe macht und einen Blick auf die offizielle Webseite der Saver-Werft wirft, der wird schnell feststellen, dass dieses „19er Open“ selbst mit der niedrigsten, empfohlenen Motorisierung, einem 40er Suzuki, 29 kW, keine schlechte Figur abgibt. Lockere Gleitfahrt wird dort eindrucksvoll unter Beweis gestellt, wenn auch nur bei „Einhand-Besatzung“. Okay, dass es unter diesen Vorzeichen dann beim Ausreizen der zulässigen Gesamt-Crewstärke von sieben Personen sicherlich vorbei ist mit dem so genannten flotten Fahrspaß, leuchtet ebenfalls ein, denn irgendwo sind auch Motorisierungen Performance-Grenzen gesetzt.

Sei's drum, mit solchen Überlegungen hatten wir uns während des Probeschlages auf dem Bodensee nicht auseinanderzusetzen, die hundert Pferdchen am Saver-Spiegel hielten das, was wir erwarteten und sie versprochen. Nämlich die pure Lust am Cruisen – und das vom Feinsten.

Die Testcrew rekrutierte sich aus zwei Personen und nach lediglich vier Sekunden „Hebel auf den Tisch“ aus ruhender Position, bei eng an den Spiegel getrimmter Maschine, war die Saver über dem imaginären Berg im Gleiten, ohne dabei sonderlich die Nase in die Höhe zu strecken. Sicht voraus stets ungehindert. Der 14 x 21-er Dreiblatt-Alu-Prop hielt unseren Flitzer bei lediglich 2.800 U/min und 17,4 km/h (9,4 kn) immer noch in Gleitlaune.

Da diese Fahrstufe jedoch auf Dauer nicht unbedingt der Weisheit letzter Schluss ist und gerade auf dem Bodensee beim Abreiten von Heckwellen auslaufender Fahrgastsschiffe mitunter ganz schön nervig sein kann, legen wir einen Zahn zu – Marschfahrt. 4.300 U/min erscheint uns als angemessen und wie sich unter dem Strich schlussendlich herausstellt, mit gerade 'mal 0,27 Liter pro gefahrenen Kilometer auch am ökonomischsten. Geschwindigkeit immerhin 47,2 km/h (25,5 kn), Reichweite pro Tankfüllung, minus zehn Prozent Reserve, absolut ausreichende 300 Kilometer.

Doch wenn schon Test, dann auch richtig. Daher, vergessen wir die Ökonomie, lassen die Saver fliegen. Von Null bis Vmax bei 5.800 U/min verrinnen 16,2 sec., Trimmposition des 100er Suzuki in etwa 50%, das Hand-GPS signalisiert 68,2 km/h (36,9 kn). Nicht schlecht, Herr Specht, gilt es doch ein Testgewicht von rund 1.150 kg bei Laune zu halten. Und auch der Kraftstoffverbrauch reißt nicht das große Loch ins Portmonnee, 0,43 l pro Kilometer, das sollte einem ab und an schon mal der Spaß wert sein.

Wenn sich Saver explizit Qualität, Sicherheit und Langlebigkeit auf seine Fahnen geschrieben hat, dann wollen wir es vom Testprobanden auch einfordern. Ergo, mit voller Kanne das Ruder hart gelegt, sparsame 3/4 Umdrehungen von Seite zu Seite, bestens. Zunächst etwas verhalten – man weiß ja nie – doch mit zunehmendem Vertrauen spontaner und abrupter. Spurtreu, ohne achterliches Wegschmieren oder Einhaken, folgt der Rumpf dem ihm vorgegebenen Kurs. Dass dabei im „Endstadium“ eines 360°-Richtungswechsels etwas Geschwindigkeit auf der Strecke bleibt, völlig normal. Auch aus ruhender Position bei vollem Rudereinschlag, egal, ob über Stb. oder Bb., die Drehzahl sukzessiv bis zum Anschlag gesteigert, keine Kavitationserscheinungen am Propeller, obwohl sich die Saver bei diesem Manöver ordentlich auf die Backe legt. Für Außenstehende sicherlich ein spektakulärer Anblick, an Bord jedoch niemals das Gefühl von Unsicherheit aufkommend.

Doch wie sieht es mit den „Flugeigenschaften“ aus? Ideales Spielfeld dafür, die Bodenseeschiffahrt und deren auslaufende Hecksee. Mit etwas Fahrgefühl und Blick für die Welle, null Problem. Selbst wenn's denn 'mal übersehen wird, das Loch zwischen den Schaumkronen, auch das steckt diese Saver souverän weg. Und – wie fast permanent bei unserem Probeschlag – Kappelwasser zwischen 40 und 60 Zentimeter in der Amplitude, einfach drüber weg. That's all.

Fazit

Wer sportliches, unkompliziertes Booting in seiner reinsten Form zum fairen Preis sucht, der tut mit dem „Saver 19 Open“ sicherlich keinen Fehlgriff, egal, in welche Richtung die Ambitionen auch tendieren. Darüber hinaus problemlos trailerbar mit jedem Mittelklasse-Fahrzeug, steht zudem spontanen Orts- bzw. Revierwechseln auch über Land nichts im Wege. Und der kaum der Erwähnung wertere Pflegeaufwand, lässt das „Putzteufel-Syndrom“ auf ein Minimum schrumpfen.

Claus D. Breitenfeld



Händlerkontakt / Importeur:

Bootscenter Walter Menken
Wernher von Braunstraße 10
D-86368 Gersthofen
Tel.: 0821 / 2990310, Fax: 0821 / 2993718
Mail: info@saverboote.de
www.saverboote.de

Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)

0-Gleitfahrt	4,0
0-Marschfahrt	11,5
0-Vmax minus 1 kn.	16,2
Drehkreis in Bootslängen	0,75 - 1
Umdrehungen Ruder Stb/Bb	3,75

Testbedingungen

Revier	Bodensee
Wind (Beaufort)	4 - 5
Strom (Knoten)	stehendes Gewässer
Wellenhöhe (Meter)	0,4 - 0,6
Personen an Bord	2
Tankinhalt Brennstoff (Liter)	60

Technische Daten

Herstellerland	Italien
Werft/Modellbezeichnung	SAVER 19
Konstruktion/Design	SAVER
Länge ü. A. (m)	5,75
Rumpflänge (m)	5,75
Länge Wasserlinie(m)	5,00
Breite ü. A. (m)	2,26
Tiefgang max. ca. (m)	0,40
Durchfahrtschöpfung max/min ca. (m)	1,50
Gewicht leer/max. load (kg)	650 / 812 / 1.150
Baumaterial	GfK
Rumpf/ Bauart	deep-V
Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS))	Suzuki /DF 100 ATL / 74 (100)
Brennstoff	Benzin
Propellergröße Test	14 x 21
Motorisierung von – bis kW (PS)	29 - 85 (40 - 115)
Antriebsart	Außenborder
Kraftstofftank (l)	90
CE-Kat./Personen	C / 7
Preis Standard/Testschiff (€)	13.720,- ohne Motor / 27.990,-

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Reichweite*		Schallpegel** dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	sm	km	
Standgas eingekuppelt 1 Motor	750	2,9	5,3	1,20	0,41	0,22	195,75	362,53	50
Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)	1100	6,4	11,9	3,50	0,55	0,30	148,11	274,31	64
untere Gleitfahrt	2800	9,4	17,4	8,90	0,95	0,51	85,55	158,44	73
ökonomische Marschfahrt	4300	25,5	47,2	12,7	0,50	0,27	162,64	301,21	79
schnelle Marschf.	5000	30,6	56,7	22,90	0,75	0,40	108,24	200,45	82
V-max.	5800	36,8	68,2	29,60	0,80	0,43	100,70	186,50	86

* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 81

** Gemessen am (Innen) Fahrstand