

HAPPY WEEKENDER

TEST SAVER 830 CABIN IB

Mit der Saver 830 Cabin erweitert die italienische Werft das 750er-Modell ab sofort um eine Innenborder-Variante. Vor dem in wenigen Wochen stattfindenden Messedebüt anlässlich der Friedrichshafener Interboot konnten wir die Baunummer 1 auf dem Bodensee testen.

Saver neue 830 Cabin
IB während des Tests
auf dem Bodensee



1. Die neue Saver 830 Cabin IB glänzt mit einem reichlichen Platzangebot
2. Die Kabine kann optional mit Wandschränken über dem Doppelbett ausgestattet werden
3. Blick zur Pantry und Unterflurkabine
4. Das offene Raumkonzept lädt ein zur Freiluftsaison
5. Die Nasszelle bietet trotz geringer Stehhöhe alle Annehmlichkeiten – plus Dusche

einstufiger Niedergang führt in den unteren Wohnbereich mit Nasszelle, Unterflurkabine, Küchenzeile mit Kühlschrank und einer Doppelkoje. Für die Pantry kann in Verbindung mit dem optionalen Landanschluss, Kostenpunkt 1.800 Euro, ein ebenfalls optionales elektrisches Ceran-Kochfeld geordert werden. Dafür entstehen 590 Euro Zusatzkosten. Die Kabinenhöhe beträgt bis zu 184 cm, die lichte Höhe der Nasszelle mit elektrischem Marine-WC ist mit 150 cm zu niedrig geraten. Ob der geringe Bewegungsraum jedoch den Vorteil einer Dusche mit Bodenabfluss wettmachen kann, ist Ansichtssache. Deshalb sei auf die Heckdusche hingewiesen. Im Gegensatz zur Saver 750 Cabin sind über der durch

einen Vorhang vom »Salon« getrennten V-Koje nun sechs sauber gearbeitete und daher gut schließende Holz-Staufächer vorhanden. Allerdings müssen diese als Extra geordert werden. Eine quadratische Dachluke über der 190 cm langen und 185 cm breiten Liegefläche sorgt für Licht und frische Luft. Es sei erwähnt, dass sich die Kabine natürlich auch als Dinette nutzen lässt und die 200 x 120 cm große Unterflurkabine bei einer Einstieghöhe von 110 cm Platz für zwei Personen bietet. Für einen Wochenendausflug mit der Familie ist also ausreichender Komfort vorhanden. Wer nur zu zweit unterwegs ist, der darf sich über das gute Platzangebot freuen.

Die Kabinenkreuzer von Saver erfreuen sich vor allem in südlichen Gefilden zunehmender Beliebtheit. Seit 1986 fertigt das Unternehmen aus dem sizilianischen Örtchen Piraino gefällige GFK-Boote in den vier Modellreihen Open, Walkaround, Fisher und Cabin. Besonders die Letztere ist für Wochenendtröns, Tages- oder Badeausflüge interessant. Verkaufspreise nahe oder unter 100.000 Euro machen die Boote zudem einer relativ breiten Käuferschicht zugänglich. Dass dabei die Qualität nicht auf der Strecke bleiben muss, beweisen die Italiener mit der neuen 830 Cabin, einer Innenborder-Variante und Nachfolgerin der beliebten, in SKIPPER Bootshandel 11.2016 in einem Testbericht vorgestellten 750 Cabin.

»Konnte die 750 Cabin nur mit Außenbordern motorisiert werden, so verlangten unsere Kunden auch ein Modell mit Einbaumaschine«, weiß Michael Menken vom Bootscenter Menken aus dem bayerischen Gersthofen. So entstand die neue Saver 830 Cabin, die, wie eingangs erwähnt, auf der diesjährigen Interboot ihre Premiere erlebt. Wir erlebten die »Vorpremiere« bereits Mitte Juli auf dem Bo-

densee. Ort des Geschehens ist die Ultramarin-Marina in Kressbronn, wo uns Michael Menken bei strahlendem Sonnenschein die tauforsche Baunummer 1 der Saver 830 Cabin präsentiert.

Auf den ersten Blick scheint die 830 Cabin ein Mix aus der 750er und der Saver 300 Sport zu sein, über die wir detailliert in Heft 7.2017 berichteten. Die Installation von Einbaumaschinen verlängert das Boot um 50 cm, bringt einen deutlichen Raumgewinn im Cockpit und schafft einen großen Bade- und Sonnen-Erlebnisbereich am Heck. An Bord gelangen wir bequem über die 240 x 70 cm große Badeplattform durch einen 40 cm breiten Durchgang auf der Steuerbordseite.

In der Mitte des Hecks dominiert nun eine 160 cm lange und 110 cm breite Sonnenliege, unter der sich der Maschinenraum befindet. Die Freibordhöhe des 150 x 100 cm großen Achtercockpits beträgt bis zu 105 cm, so dass man sich stets sicher aufgehoben fühlt. Backbords befindet sich eine genau 100 cm lange große Sitzbank, an die sich dann, wie bei den Saver-Cabin-Modellen üblich, die 160 cm lange Chaiselongue anschließt.

Das Decks- und Kabinenlayout der 830er ist mit dem der 750er identisch. Vor dem funktionell gestalteten Steuerstand sitzt der Skipper in 80 cm Höhe auf einem »Funktionsblock« mit Back-to-Back-Seat und Flip-up-Funktion.

Der Block beherbergt ein großes Schapp sowie eine kleine Pantry, die optional mit einem Gaskocher ausgestattet werden kann. Die Lauffläche des mittleren Cockpits beträgt 150 x 70 cm, der restliche Aufenthaltsbereich unter freiem Himmel wird von den Sitz- und Liegeflächen eingenommen. Die 60 cm hohe, getönte und in Aluminium gefasste Frontscheibe bietet eine gute Windabdeckung und ist an den Seiten etwa 150 cm nach hinten gezogen, wo sie mit dem Geräteträger abschließt. Dieser dient zur schnellen Montage des passgenauen Sattler-Cabrio-Verdecks, für das 4.900 Euro aufgerufen werden.

Zum Vordeck mit doppelter Sonnenliege und den Fußschaltern für die standardmäßige elektrische Ankerwinde führen 15 cm schmale Gangborde, die eine 45 cm hohe Reling umgibt. Obwohl Handläufe für Sicherheit sorgen, darf dieser Weg als »sportlich« bezeichnet werden. Ein



TEST SAVER 830 CABIN IB

Kann die Saver 750 Cabin mit bis zu 2 x 128,7 kW (2 x 175 PS) am Heckspiegel motorisiert werden, so ist bei der 830 Cabin eine Einzelmotorisierung bis 191 kW (260 PS) möglich. Vorzugsweise mit bewährten Mercury-Innenbordern ausgerüstet, ist auch unser Testboot mit einem 183,8 kW (250 PS) generierenden MerCruiser 4,5-Liter-V6-Benziner mit Katalysator-Technologie der neuesten Generation sowie einem Bravo-Three-Z-Antrieb bestückt. Im Leerlaufbetrieb zeigt sich der

Motor bei 700 min⁻¹ mit 55 dB(A) angenehm leise. Den Gang eingekuppelt, geht es mit 2,2 Knoten gemächlich voran. Das Wetter am »Schwäbischen Meer« zeigt sich sommerlich heiß, der Wind weht schwach. Mit vier Personen an Bord verlassen wir die Marina. An dieser Stelle sei nochmals angemerkt, dass wir es mit dem ersten Boot der Baureihe zu tun haben und sozusagen den Prototypen testen. Das passende Kanalfahrttempo von 6,5 Knoten wird bei 1800 min⁻¹ erreicht.

Bei abgelesenen 3000 min⁻¹ geht das Boot mit 13,6 Knoten in Gleitfahrt über, die niedrigste Marschfahrt legen wir bei 3200 min⁻¹ und etwa 16 Knoten fest. Dabei geht die Geräuschemission mit 76 dB(A) in Ordnung. Die Endgeschwindigkeit erreichen wir bei 4600 min⁻¹ und 29,4 Knoten. Hier zeigt sich, dass das Propeller-Setup noch Abstimmungsbedarf hat und der maximale Drehzahlbereich der Maschine nicht optimal ausgeschöpft wird. »Das Feintuning werden wir bis zur

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 8,30
Breite: 2,55 m
Tiefgang: 0,60 m
Gewicht: 2.000 kg
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 8
Kojenzahl: 2 +2
Brennstofftank: 250 l
Wassertank: 70 l
Septiktank: 50 l
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Innenborder mit Z-Antrieb, wahlweise Diesel oder Benzin, maximale Motorleistung 191 kW (260 PS)
Grundpreis mit Testmotorisierung: 80.040 €, Preis des Testbootes inklusive umfangreicher Sonderausstattung 97.230 €

MOTOR IM TESTBOOT

MerCruiser 4,5 l V6 MPI DTS Bravo Three, Viertakt-Benziner mit elektron. Multi-Port-Kraftstoffeinspritzung und Katalysator, Leistung 183,8 kW (250 PS), Zylinderzahl: V6, Hubraum 4.500 ccm, Bohrung x Hub: 102 x 92 cm, maximaler Drehzahlbereich 4.800-5.200 min⁻¹

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Internationale Navigationsbeleuchtung, Badeplattform. LED-Innenbeleuchtung, Bug-Sonnenliege, 12-Volt-Anschluss, Kabinenpolsterung inklusive vier Kojen, Essecke-Sitzkonfiguration, Spüle mit Druckwasseranlage, Dusche, Marine-Toilette, Cockpit-Tisch aus Teak, Cockpit-Dusche, umlegbare Rückenlehne für Heck-Sitzbank, duales Batteriesystem, Hydrauliklenkung

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Paket SMART-Edition, bestehend aus Cockpit-Komfort-Paket, Kabinen-Komfort-Paket, Bordküchen-Paket (4.860 €), Dual GPS 9-Zoll Simrad evo3 (4.690 €), elektrischer Grill (1.540 €), 220-Volt-Landanschluss (1.420 €), Klimaanlage (3.520 €), Diesel-Heizung (3.630 €), elektrische Bugankerwinde (2.040 €), Bugstrahlruder (2.320 €), Sonnensegel vorn (730 €), Bimini-Top (1.830 €), Camperverdeck (2.970 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	700 min ⁻¹	55 dB(A)	0 kn
	700 min ⁻¹	57 dB(A)	2,2 kn
	1000 min ⁻¹	60 dB(A)	5,1 kn
	1500 min ⁻¹	65 dB(A)	5,7 kn
	2000 min ⁻¹	68 dB(A)	6,8 kn
	2500 min ⁻¹	72 dB(A)	9,0 kn
	3000 min ⁻¹	76 dB(A)	13,6 kn
	3500 min ⁻¹	78 dB(A)	19,0 kn
	4000 min ⁻¹	80 dB(A)	24,7 kn
	4500 min ⁻¹	82 dB(A)	29,0 kn
(Vollast)	4600 min ⁻¹	83 dB(A)	29,6 kn

Revier: Bodensee vor Kressbronn, **Crew:** 4 Personen,
Messung: GPS, **Wasser:** 25° C, **Luft:** 31° C, **Wind:** 1-2 Bft.,
Tanks: Benzin 250 l (100 %), Wasser 70 l (100 %)

- Sportliche und sichere Laufeigenschaften
- Reichhaltige Grundausstattung
- Stabiler Geradeauslauf und gutmütiges Manövrierverhalten
- Gutes Sicherheitsgefühl und viel Platz im Cockpit
- Mit kräftigen Zugfahrzeugen noch trailerbar
- Zahlreiche große Staufächer an Bord
- Sorgfältige GFK-Verarbeitung

- ➖ Der Kraftstofftank könnte größer ausfallen
- ➖ Etwas zu schmal konzipiertes Gangbord

INFORMATIONEN UND WERFT

Bootscenter Menken (offizieller Saver-Händler und Lieferant des Testbootes), Röntgenstraße 32, 86368 Gersthofen, Tel. 0821-49815020, www.bootscenter-menken.de

Schütze Bootshandel Köpenick GmbH, (Saver-Importeur für Deutschland-Nord), Wendenschloßstraße 338a, 12557 Berlin, Tel. 030-6519717, www.schuetze-boote.de

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



1

Premiere auf der Interboot erledigen«, verspricht Michael Menken. Geradeauslauf und Lenkverhalten der hydraulischen Lenkung sind ohne Fehl und Tadel. Harte Wellenkämme steckt der 8,30 x 2,55 m messende Italo-Cruiser sanft weg. Allein in scharfer Kurvenfahrt scheint der Rumpf einen Tick aus der Spur zu driften. Bei normalem Gebrauch dürfte dieser unerwünschte Effekt jedoch kaum zu Tage treten.

In der Summe ihrer Eigenschaften zeigt sich die Saver 830 Cabin als veritabler und gut verarbeiteter Tageskreuzer mit

recht ordentlichem Standard-Equipment und einem großzügigen Platzangebot. Per Trailer lassen sich mit der Neuheit aus Sizilien auch entfernte Urlaubsdestinationen ansteuern. Der Einstiegspreis von 78.540 Euro inklusive des MerCruiser 4,5 MPI DTS Bravo Three mit 250 PS macht unsere Probandin auch für junge Familien interessant. Für die mit optionaler Ausstattung aufgewertete Testkandidatin werden laut Liste 97.230 Euro fällig.

Text & Fotos: **Rex Schober**



2

1. Die Pantry im Cockpit kann mit einem Kocher ausgerüstet werden
2. Arbeitet zuverlässig: MerCruisers 4,5-Liter-V6 mit Katalysator ...
3. ... befindet sich unter der Sonnenliege im achterlichen Cockpit
4. Saver-Steuerstand und backbords die typische Chaiselongue
5. Ein breiter Durchgang führt zur Badeplattform am Heck



3



4



5