

Natante no limits

Il cantiere messinese propone un cabinato
sotto i sette metri di lunghezza, ma comodo
e spazioso come una barca più grande

Testo e foto di Luciano Pau

Prova: Saver 690 FB Cabin Sport



Saver 690 FB Cabin Sport

I cantieri è considerato uno dei cantieri italiani più produttivi e apprezzati dalla clientela per una serie di scafi a prezzi interessanti che coprono misure dal 4,50 ai 9 metri, cabinati e non, indirizzati al diporto tradizionale, alla pesca o a un impiego misto. Dato che molti diportisti desiderano rimanere nella fascia di natante e che la Saver ha già in catalogo una imbarcazione cabinata che rappresenta il limite di questa fascia di omologazione, il Riviera 24, Giuseppe Sorbera, titolare del cantiere, ha pensato di arricchire la gamma dei cabinati con una imbarcazione che offra tutti gli agi della precitata sorella maggiore, ma che, come misura, rimanga addirittura al disotto dei sette metri. Nasce così la 690 FB Cabin Sport, che ha provato in anteprima nelle splendide acque di Gioliosa Mare. Per l'occasione la barca disponeva della massima potenza fuoribordo applicabile, un generoso e a volte perfino esuberante 225 cavalli EFI Mercury. Ho detto che questa nuova versione si ispira alla Riviera 24 ed è vero: infatti la linea esteriore e gli interni ripropongono per



sommi capi le stesse disposizioni. Le principali differenze si registrano a poppa dove, adottando due tipi di motori diversi (f.b. la 690 FB Cabin Sport e e.f.b. la Riviera 24), si hanno obbligatoriamente due diverse disposizioni. La Riviera 24 infatti è costretta ad avere un divano mobile in modo da consentire di sollevare il coperchio del cofano motore, mentre la 690 FB C.S. ha il cofano ricavato direttamente nello stampo. La lun-



In alto e sotto, il volume interno di prora, nelle condizioni di letto matrimoniale e di dinette. A destra, il blocco cucina con il fornello, il lavello e il frigorifero.



Banca dati

COSTRUTTORE

SAVER
Località Zappardino
98060 - Piraino (ME)
Tel. 0941/302147
fax 0941/38467
www.saverimbarcazioni.com
e-mail: saverimbarcazioni@tiscali.net

PROGETTO

Del cantiere

LO SCAFO

Lunghezza f.t. mt 6,98 • Larghezza f.t. mt 2,60 •
Portata persone 8 • Peso kg 1700 • Potenza
massima applicabile Cv 225 (165,50 kW) • in
soluzione fuoribordo monomotore • materiale
costruzione VTR.



ghezza gioca un ruolo determinante sempre a poppa per lo sfruttamento degli interni. Infatti la Riviera 24 propone, oltre al letto matrimoniale principale, una seconda cabina ospiti ricavata sotto il pagliolo tra la zona di pilotaggio e il vano motore (a cui si accede sempre dalla cabina principale), mentre la 690 FB C.S. presenta una unica zona notte composta

di un solo letto matrimoniale. La carena è una tradizionale tipo Hunt, con angolo diedro intorno ai 21°. A prora è profonda e affilata in modo da impattare morbidamente sull'onda. Tre sono le liste di sostentamento idrodinamico per ogni piano e il ginocchio è a spigolo. La linea generale è slanciata, senza fronzoli, con solo il bottaccio di gomma bianca e

l'adesivo con un piccolo disegno e il nome dell'imbarcazione. A poppa la carena forma una sorta di piattaforma calpestabile con un rialzo su cui vengono fissati il motore e la scaletta. Nella zona è la doccia montata a incasso ed estraibile. Da questa piattaforma, attraversando un portello, si entra nel pozzetto dove si trova un divano a U (interrotto solo

MOTORE

Mercury • Modello 225 EFI • 6 cilindri a V 60° • alesaggio x corsa mm 92 x 76 • cilindrata 3032 cc • potenza 225 cv (165,50 kW) • regime di rotazione 5000/5800 • peso kg 224.

I DATI DELLA PROVA

tempo di planata 3 secondi • velocità minima in planata 15 nodi • velocità di crociera 30/32 nodi • velocità massima raggiunta 44 nodi • Elica 21" - equipaggio 3 persone durante i rilevamenti.

LE PRESTAZIONI

GSE	VELOCITÀ IN NODI	NOTE
2700	15	in dislocaimento
3000	18	resta in planata
3500	27	
4000	30	

4500 34

5000 38

5700 44

CONDIZIONI DELLA PROVA

Mare calmo, assenza di vento, persone a bordo 3 durante i rilevamenti velocistici, carico liquido 150 litri di benzina, 50 litri di acqua più dotazioni di sicurezza.

CERTIFICAZIONE CE

Categoria "B".

DOTAZIONI STANDARD

Parabrezza di plexiglass • roll-bar con luci regolamentari • scaletta bagno • pannello serigrafato per la console di guida con interruttori • volante in PVC con timoneria monocavo • musone di

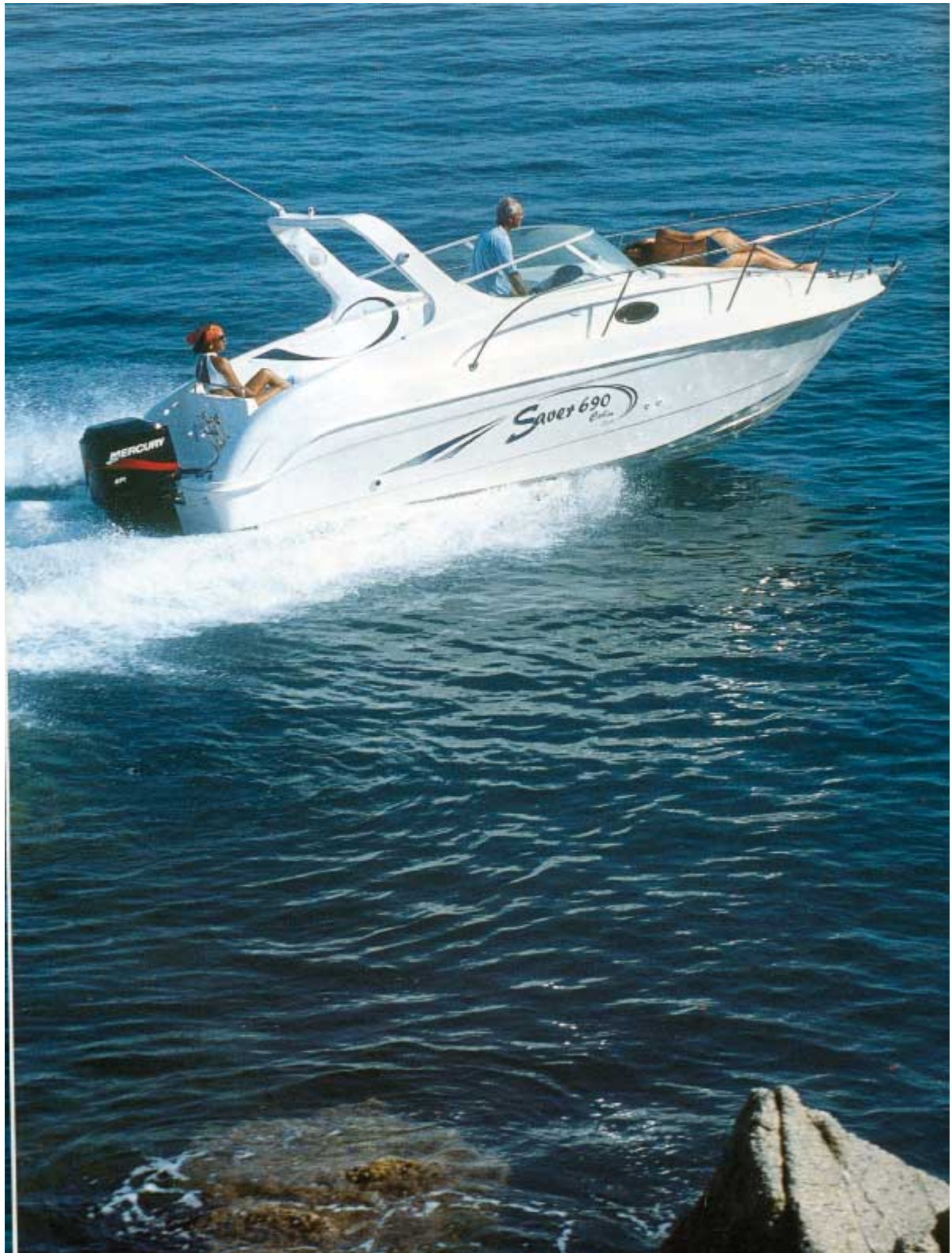
prua • cuscineria interna cabina ed esterna • porta ingresso cabina in plexiglass • wc elettrico • lavello con rubinetto estraibile • mobile cucina con lavello completo di rubinetteria e vano portaoggetti • pompa di sentina • tromba • bussola • riserva carburante di lt 210 • riserva acqua di lt 70 • staccabatteria • autoclave con impianto doccia a poppa.

OPTIONAL

Frigorifero da lt 42 • fommello ad alcool • capottina anteriore • capottina chiusura totale posteriore • cuscino prendisole anteriore • salpaancora elettrico • impianto stereo con n. 4 altoparlanti.

PREZZO

€ 20.341,82 • IVA (solo scafo).



Saver 690 FB Cabin Sport

dal portello), che racchiude nella parte sottostante alcuni vani per le batterie e gli accessori. Al centro del divano è il tavolo con supporto telescopico per avere un'area pranzo in alternativa a quella prendisole. Il pilota ha a disposizione un sedile posto su un gavone al cui si accede ribaltando il sedile in avanti. Nel vano trovano collocazione l'ancora, i giubbotti salvagente e altri ingombranti accessori. Nella console, dotata di pannello serigrafato, sono inseriti gli interruttori e gli strumenti motore, il volante in PVC e in posizione elevata la bussola. Il serbatoio del carburante di 210 litri e quello dell'acqua di 70 litri, entrambi di serie, sono sistemati a pagliolo in un vano a scomparsa. Uscendo dal pozzetto e camminando sul passavanti, protetti dalla battagliola di acciaio, si incontra prima il roll-bar di resina dotato di luci e quindi la tuga, sulla quale è montata una cuscineria prendisole per due persone. Oltre al passo d'uomo centrale, la zona di prora presenta il gavone per l'ancora, il verricello elettrico, due bitte e il musone. Nella cabina si entra dal pozzetto attraverso una porta apribile a soffietto. All'interno, sulla sinistra, c'è l'angolo cucina, con un mobiletto completo di fuochi, lavello con rubinetto, frigorifero a incasso, stipetti e tasconi portastoviglie. A destra invece c'è il locale toilette separato, corredato di lavello con rubinetto

estraibile per la doccia, di wc marino, di oblò, di tasche e stipetti. Incominciato da una serie di tasche portaoggetti, al centro dei quartieri prodieri, c'è il letto matrimoniale che a sua volta appoggia su tre gavoni chiusi da portelli di legno. Quest'area, togliendo i piani di completamento del letto e montando il piano tavolo, diventa una seconda area pranzo. La cabina è illuminata artificialmente da farette, e naturalmente dagli oblò e dal passo d'uomo, che provvede anche all'aerazione.

La prova

La giornata era giusta per la prova dal punto di vista climatico e marino. La Saver 690 C.S., come detto in apertura, era motorizzata con un Mercury 225 EFI, dotato di elica standard di passo 21", brillante, generoso e a volte fin troppo scattante. Partiamo dal porticciolo a lento moto e dirigiamo la prua verso una zona litoranea piuttosto suggestiva. Dopo un breve riscaldamento del motore diamo gas, ottenendo subito una pronta risposta in termini di tempi di ingresso in planata (3 secondi) e di velocità di punta (44 nodi). Toccato il top della velocità, con carico di tre persone, circa 120 litri di carbu-



Tre vedute del pozzetto con l'area prendisole e il posto di pilotaggio.



rante e una cinquantina di acqua, oltre agli accessori e alle dotazioni di bordo, riduciamo leggermente la velocità, fino a stabilizzarci su quella che consideriamo "da crociera", ossia 30/32 nodi, con il motore a 4000 giri/m. Scendiamo ancora gradatamente di regime, prima a 3500 e poi a 3000 giri/m. Sotto i 2700 giri/m si passa al dislocamento. Con questo assetto però la 690 C.S. mantiene una velocità pari a 15 nodi. Purtroppo non ci sono onde naturali e quelle da noi create fanno testo fino a un certo punto. Tuttavia si ha l'impressione che la carena sia ben sospesa sull'acqua e che tale comportamento si mantenga anche con onda formata o al traverso. In virata, a velocità sostenuta, non si verificano scarroccio, perdita di giri del motore e cavitazione dell'elica. Pulito anche il crash stop, senza che l'acqua di riflusso vada oltre il pozzetto del motore.

Buona la stabilità laterale e quasi impeccabile quella direzionale.