

Dopo aver costruito migliaia di imbarcazioni, il Cantiere lancia una **GAMMA DI GOMMONI**. Quello oggetto del nostro test è il **PRIMO MODELLO** varato. Può montare motori fino a 115 hp, ma è ideale anche per un robusto depotenziato «senza patente». Il **BAGLIO CONSIDEREVOLE** determina un'abitabilità paragonabile a quella di battelli più lunghi. Ci sono **DUE** comode **AREE PRENDISOLE** e a prua si può installare un **TAVOLINO**. La **CONSOLLE** sfoggia uno stile contemporaneo ed **ERGONOMICO**. Il sedile di pilotaggio trasformabile in **APPOGGIARENI** è all'insegna della semplicità costruttiva. Le **STIVE** di prua e di poppa sono **GRANDI** e **COMODE**, mentre quella all'interno del cassetto non viene sfruttata in modo ottimale. Il pozzetto motore è sormontato dal prendisole e l'area bagno si sviluppa sulle **PLANCETTE** aggettanti. L'**ASSETTO** con due persone è **CORRETTO** e le prestazioni sono tra le migliori della categoria.

► Lunghezza f.t. m 5,80

► Larghezza f.t. m 2,55

► Velocità massima 30 nodi

► Prezzo 18.800 euro



Per navigare non c'è nulla di meglio di un gommone! Lo affermiamo da sempre e negli ultimi anni abbiamo fatto proseliti non solo tra i diportisti, ma anche tra i costruttori. Saver, come altri cantieri, dopo aver prodotto migliaia di imbarcazioni rigide, ha avviato anche la costruzione di battelli pneumatici. L'azienda siciliana, che produce da trent'anni *scafi open*, *walk-around*, *fisherman* e cabinati da 5 a 10 metri di lunghezza, al salone di Düsseldorf dello scorso gennaio ha presentato in anteprima mondiale i gommoni MG. Attualmente, la serie è composta da tre unità da 5,20, 5,80 a 7,10 metri, ma è già in corso un ulteriore ampliamento della gamma (a fine estate dovrebbe essere lanciato un 8,20 metri). La svolta compiuta da questo importante Cantiere è indice del crescente interesse per i mezzi pneumatici che, come sappiamo, rappresentano quanto di più sicuro, pratico e confortevole si possa avere sull'acqua, soprattutto nell'ambito di piccole o medie dimensioni.

La scelta di Saver è tutt'altro che improvvisata; i progetti hanno avuto una lunga gestazione e la ripresa del mercato ha fatto scattare il lancio dei nuovi prodotti. Il successo commerciale sembra scontato perché il marchio è molto conosciuto e l'azienda può contare su

SAVER

MG 580



una vasta rete di vendita internazionale. Nell'attesa del verdetto dei clienti, siamo saliti a bordo per esaminare e provare i primi esemplari, a cominciare dal modello MG 580.

L'attualità del progetto è espressa dalle forme moderne, dai colori di tendenza e soprattutto dalle proporzioni: il baglio, infatti, è *extra-large* e si spinge sino al limite dei 255 centimetri (con i tubolari gonfi), il massimo consentito per il trasporto su strada. Fino a poco tempo fa i gommoni di questa lunghezza erano assai meno ampi e, quindi, non avevano simili caratteristiche di abitabilità. Per contro, un battello pneumatico così largo ha una maggiore resistenza di avanzamento, eppure l'MG 580 raggiunge buone prestazioni anche con un fuoribordo «senza patente». Il risultato è ancor più sorprendente se si considera che Saver effettua una consistente stratificazione dello scafo, senza lesinare sui materiali, cosa che rende il mezzo più solido, ma anche più pesante.

Per i tubolari viene impiegato il tradizionale tessuto Orca della Pennel & Flipo di colore bianco; l'esemplare in prova sfoggiava, invece, un accattivante colore grigio scuro (*optional* 800 euro) e una speciale trama meno soggetta al riscaldamento solare. Alcune imprecisioni di taglio e incollaggio osservate sul

prototipo in prova, saranno probabilmente eliminate sui modelli in produzione. Invece, è importante sottolineare che la linea di galleggiamento taglia una considerevole sezione delle camere d'aria in modo da aumentare la stabilità del mezzo.

Il musetto di prua, con la sua vasta superficie calpestabile, facilita l'imbarco e lo sbarco, mentre le galloce - sistemate sia sul lato esterno sia su quello interno - permettono di dare volta alle cime di ormeggio e dell'ancora. Il pozzo catena ha un ampio portello di accesso, purtroppo privo di bloccaggio. Sotto il ponte di prua c'è una grande stiva, anch'essa facilmente agibile grazie all'apertura completa del suo portello. Il materassino prendisole è leggero e pieghevole, ma poco imbottito. La lunghezza del *solarium* di prua aumenta inserendo davanti alla consolle un elemento mobile che serve anche da tavolino, purtroppo - come sempre - privo di bordi. Sulla consolle, in una nicchia a proravia, è inserita una piccola seduta che risulterebbe più comoda se venisse ridotto lo spessore dello schienale, per esempio eliminando il cuscino su cui campeggia il logo del costruttore.

Il cassero è l'elemento di coperta più evidente e le forme squadrate, le linee geometriche, i profili decisi, sono piacevoli e attuali.

Nondimeno, il timone e la scatola comandi incassata, oltre alla pedana alla base conferiscono una buona ergonomia alla postazione di pilotaggio. I pannelli della plancia sfoggiano uno stile moderno e ricercato. Per quanto minimale, il parabrezza è piuttosto robusto sia per la sua forma sia per lo spessore del *plexiglas*.

Il sedile di pilotaggio può essere sollevato e regolato come appoggiareni: è un *optional* poco costoso (260 euro), ma anche poco raffinato e un po' traballante, realizzato all'insegna dell'economia costruttiva.

Il prendisole di poppa è molto ampio e permette di sdraiarsi per baglio, cioè tra un passavanti e l'altro; proprio per questa ragione sarebbe stato preferibile avere degli appoggiatesta laterali al posto del rullo imbottito nel coronamento. Ai lati del divano di poppa ci sono pratici portabottiglie opportunamente provvisti di drenaggio. I passeggeri che siedono accanto al pilota non hanno a disposizione alcuna maniglia perché quelle sul cassero sono troppo avanzate e quelle sulle mastre troppo arretrate. La cala poppiera è grandissima e risolve qualsiasi problema di stivaggio. Il portello è bloccato da ganci incassati, sostenuto da due attuatori; profonde gole attorno alla luce di accesso drenano le acque. All'interno del vano si notano le piattebande di rinforzo del-