

Harte Schale für den Profi

Buster **Magnum**

Die megarobusten Aluminiumgleiter des finnischen Herstellers Fiskars sind unter dem Produktnamen Buster bekannt und werden seit nunmehr 27 Jahren verkauft. Bisher lieferte die in der Kleinstadt Ähtäri ansässige Werft als unbestrittener Marktführer dieses Segmentes fast 70 000 Einheiten aus.

Das zur Saison 2002 lancierte Topmodell, die 6,70 m lange und 2,40 m breite Magnum, gilt als „Design-Vorreiter“ der neuen, betont gefällig gestylten Buster-Generation. Was dieses eminent praktische Sportboot mit maximal zulässigen 200 PS am Spiegel zu bieten hat, soll der nachfolgende Test klären.

Konstruktion

Als typischer Buster-Werkstoff findet hochwertiges, frost- und hitzebeständiges Marinealuminium Verwendung, einzelne Baukomponenten werden von

computergesteuerten Fertigungsmaschinen millimetergenau zugeschnitten. Qualifizierte Spezialisten nehmen die manuelle Verschweißung der Nahtstellen vor. Sichtbare Nieten sind mit Formleisten abgedeckt. Die witterungsresistente und recyclefähige Außenhaut zeichnet sich durch Stoß- und Bruchfestigkeit aus. Wie der Name schon andeutet, wurde die mattsilber schimmernde Metalllegierung für den dauerhaften Einsatz in Salzwasser ausgelegt. Ein weiterer entscheidender Vorteil dieses Materials ist sein niedriges Gewicht, sodass die trotz ihrer rindlichen Formgebung sehr wichtig

wirkende Magnum in unbelastetem Zustand lediglich 880 kg auf die Waage bringt – ein interessanter Aspekt für die Kaufentscheidung des Trailerkapitäns. Der in Quer- und Längsrichtung versteifte Rumpf wurde ungemein solide konstruiert. Folglich werden mechanische Belastungen durch Treibholz, gelegentliche Grundberührungen oder der Kontakt mit steinigem Ufern in der Regel schadlos verkraftet. Die doppelten Bordwände sind mit wasserabweisendem Urethanschaum ausgefüllt, der den Rumpfauftrieb enorm erhöht, damit die Unsinkbarkeit des Bootes sichergestellt und darüber hinaus auftre-



Blick ins achterliche Cockpit. Auf der 170 cm breiten Fondbank finden drei Personen bequem Platz

Das zweiteilige Fahrverdeck, Kostenpunkt 1400 €, wird hinter der Heckbank-Rückenlehne aufbewahrt



tende Motorvibrationen nachhaltig eindämmt. Traditionell sind Buster-Modelle bei Langfingern nicht sonderlich gefragt, da sie eine eingravierte Baunummer besitzen, die kaum manipuliert werden kann. Vielmehr stoßen die rustikal skandinavischen Alleskönner auch nach Jahren der Nutzung sehr schnell auf „legitimes“ Interesse, wenn eines Tages der Wiederverkauf ansteht.

Cockpitaufteilung

Der selbstlenzende Innenraum, flankiert von 73 cm hohen Bordwänden, bietet bis zu acht Personen mehr als ausreichend Platz. Für die angestrebte Rutschfestigkeit sorgt ein aufgerauter Boden aus wartungsfreiem Marine-sperholz. Copilot und Skipper lassen sich auf bequemen Einzelstühlen mit Längsverstellung und Stehsitzfunktion nieder. Die übrige Crew verteilt sich auf der 170 cm breiten Heckbank und im vorderen Cockpitbereich. Die relativ komfortabel gepolsterten und mittels Druckknöpfen fixierten Sitzbezüge bestehen aus abwaschbarem Polyäthylen. Eine pfiffige Lösung haben die finnischen Bootsbauer parat, wenn es ums sachgerechte Verstauen des zusammengefalteten Cabriover-

decks geht. Die 1400 € teure Stoffbedachung verschwindet bei Nichtgebrauch in einem eigens dafür vorgesehenen Behältnis hinter der Fondbank-Rückenlehne. Das Armaturenbrett ist sehr sachlich gestaltet, zum Standard gehören ein Kartenfach und die integrierte Fußstütze. Schließt man die aus zwei Sektionen bestehende Klapptür zwischen der Backbord- und Steuerbordkonsole, wird der Besatzung guter Windschutz zuteil. Ein weiteres Plus vergeben wir für die üppigen Staumöglichkeiten – sperrige Utensilien können nicht nur unterhalb der Sitzreihen, sondern in schwenkbaren Backskisten seitlich der Fahrkonsolen eingelagert werden.

Magnum in Fahrt

Laut Hersteller-Empfehlung benötigt die nach CE-Kategorie C zertifizierte Magnum 100 bis 200 Außenborder-PS, um die im Prospekt angepriesenen, exzellenten Laufeigenschaften unter Beweis stellen zu können. Das vorgegebene Power-Limit schöpft Yamaha HPDI 200, ein V6-Zweitakter mit innovativer Hochdruck-Direkteinspritzung, konsequent aus. Seine umgerechnet 147 kW holt das japanische Kraftpaket



Sicherheit wird groß geschrieben: Zum Standardequipment der Buster zählen eine elektrische und die abgebildete, manuell zu betätigende Lenzpumpe

Die Lenzdurchführung wird von einem stählerne Sieb abgedeckt

Schlechte Karten für „Langfinger“: Die Baunummer der Buster ist manipulations-sicher am Bug eingraviert



Fotos: Skipper-Marekfeld

Die Buster Magnum beweist auch in Verdrängerfahrt gute Laufeigenschaften, wobei die geringe Stirnfläche eher Günstiges ausstrahlt ist. Zu loben ist die kräftige Scheuerleiste vor allem im Bugbereich – ein zusätzlicher Schutz bei unruhigen Anliegermanövern

aus einem Hubraum von 2596 cm³. Wie leichtfüßig und kultiviert der mit gehörigem Biss aufwartende High-Tech-Motor bereits aus dem Drehzahlkeller zur Sache geht, ist schlicht und einfach beeindruckend. Er katapultiert die mit zweiköpfiger Crew und halb vollem 170-l-Tank beschwerte Buster in dreieinhalb Sekunden auf wasserskitaugliche 20 Knoten. Während der Beschleunigungsphase steigt das Vorschiff nur unwesentlich an, die Sicht über den Bug wird somit nicht behindert. Saubere Gleitfahrt ist bereits ab 2300 min⁻¹ möglich. Mit zunehmendem Tempo verlagert sich der Abriss weit nach achtern, die Heckwelle wird jenseits von 3000 Touren immer flacher. Akustisch untermalt von einem grim-

mig-sonoren Outboardersound, geht die Buster buchstäblich los wie die Feuerwehr. Bei 4500 min⁻¹ liegen glatte 40 Knoten an, ehe wir unter der Vollastdrehzahl von 5250 Touren rasante 47 Seemeilen pro Stunde protokollieren können. Die souveräne Wasserlä-

rina: Dank der hydraulisch unterstützten Lenkung lässt sich die Buster sowohl voraus als auch rückwärts kinderleicht dirigieren, sodass der „Einparkversuch“ in die Box zumeist auf Anhieb glückt. Der Wendekreis beträgt in beide Richtungen übliche eindreiviertel Längen.

Fazit

Keine Frage – das universell einsetzbare und aus gutem Grund von etlichen internationalen Rettungsorganisationen favorisierte Buster-Flaggschiff zählt in vielerlei Hinsicht zur Eliteklasse der problemlos trailerbaren, für Außenborderbestückung konzipierten offenen Sportboote. Dem deftigen Anschaffungspreis von momentan 25900 € stehen eine ausgezeichnete Verarbeitungsqualität, der hohe Nutzwert, ein nachahmenswerter Sicherheitsstandard und die in jeder Beziehung voll überzeugenden Fahreigenschaften gegenüber. Mit maximal möglichen 147 kW am Heck ist der optisch eigenständige Aluminiumgleiter speziell für den leistungsorientierten Skipper optimal motorisiert, überdies verkörpert der am Testschiff montierte Yamaha HPDI 200, Kostenpunkt 16950 €, Zweitakttechnik auf allerhöchstem Niveau.

Peter Marienfeld



ge des Bootes, das mit extrem angetrimmter Maschine eine ansehnliche Gischtfontäne hinter sich herzieht, verdient ein Sonderlob: Ohne jegliche Sicherheitsbedenken gelingen plötzliche Kurswechsel auch in forcierter Geschwindigkeit. Nach sporadischen, bewusst herbeigeführten Flugeinlagen setzt der markant aufgekimmte V-Rumpf weich und trocken ein. Abschließend noch ein kurzer Kommentar zum Manövrierverhalten in der Ma-



Passendes Gespann, auch wenn die Badeleiter irrtümlich heruntergeklappt ist: Der 147 kW starke Yamaha HPDI 200 bietet nicht nur eine optimal auf das Boot zugeschnittene Leistung, auch die optischen Proportionen stimmen überein



An Bord der Buster Magnum gibt es zahlreiche Staufächer, die mit Schnappverschlüssen verriegelt werden



Unter jeder Steuerkonsole findet sich reichlich gut zugänglicher Stauraum



Die Seekarten sind unter der Doppelhaube der Steuerkonsole gut geschützt



Das Bugstaufach dient zur Aufnahme von Leinen oder kleineren Ausrüstungsteilen. Außerdem ist hier der serienmäßige Feuerlöscher befestigt

TECHNISCHE DATEN

Länge Ü.A.:	6,70 m
Breite:	2,40 m
Tiefgang:	0,36 m
Gewicht:	880 kg
Baumaterial:	Marinealuminium
CE-Kategorie:	C
Sitzplätze:	8
Brennstofftank:	170 l
Motorsierung:	Außenborder (Langschaft bis 147 kW)
Preis:	ab 25 900 €
Motor am Testboot:	Yamaha HPDI Z 200 NETOL, Zweitaktmotor mit Hochdruck-Direkteinspritzung
Zylinderzahl:	6 in V-Form
Bohrung x Hub:	90 mm x 68 mm
Hubraum:	2596 cm ³
Gewicht:	216 kg
Max. Drehzahlber.:	4500-5500 min ⁻¹
Preis:	16 950 €

AUSSTATTUNG STANDARD (auszugsweise)

Einbautank mit Wasserabscheider und Kraftstoffabsperrhahn, hydraulische Lenkung, internationale Navigationsbeleuchtung, Sitzpolstersatz, Batterie Hauptschalter, Handfeuerlöscher, elektr. und manuelle Lenzpumpe, selbstlenzendes Cockpit

LIEFERBARE EXTRAS (auszugsweise)

Zweitelliges Fahrverdeck (1400 €), elektrischer Scheibenwischer (290 €), Alu-Wasserskizuvorrichtung (600 €, exklusiv angeboten von Importeur Boot & Camping), Alu-Geräteträger (1200 €, exklusiv angeboten von Importeur Boot & Camping)

MESSUNG SCHALL + FAHRT

(Leerlauf) 600 min ⁻¹	56 dB(A)	0 kn	Revier: Bodensee vor Friedrichshafen
1000 min ⁻¹	63 dB(A)	4,9 kn	Messung: GPS, Crew
1500 min ⁻¹	67 dB(A)	6,7 kn	2 Personen, Luft: 20° C
2000 min ⁻¹	73 dB(A)	8,9 kn	Wasser: 14° C
2500 min ⁻¹	78 dB(A)	17,3 kn	Wind: 0-1 Bft.
3000 min ⁻¹	80 dB(A)	23,4 kn	Tank: 65 l (50 %)
3500 min ⁻¹	81 dB(A)	29,4 kn	
4000 min ⁻¹	84 dB(A)	34,9 kn	
4500 min ⁻¹	87 dB(A)	40,0 kn	
5000 min ⁻¹	90 dB(A)	44,5 kn	
(Vollast) 5250 min ⁻¹	92 dB(A)	47,0 kn	

WERFT & INFO

Fiskars Inha Works Ltd., Buster Boats,
FIN-63700 Ahtari,
Wassersport Herbert Bonke,
Bremland 21, 24857 Fahrdorf/
Schlei, Tel.: 0 46 21-36 04 05, Fax
0 46 21-36 80 0



Die vorderen Einzelstühle sind mit einer Stehsitzfunktion ausgestattet, sodass der Skipper bestens in aufrechter Position manövrieren kann



Das Armaturenbrett mit Kartenfach bietet ein rustikales, aber sehr übersichtliches Styling. Gut: Zur Grundausstattung des Bootes gehören drei 12-Volt-Steckdosen, eine Fußstütze und die sehr leichtgängige Hydrauliklenkung, die etwas indirekte fünfeinhalb Ruderdrehungen zwischen den Anschlagpunkten benötigt



Für guten Windschutz im hinteren Cockpit zuständig: Eine aus zwei Sektionen bestehende Glastür trennt den vorderen vom hinteren Innenbereich ab



Kernige Zweitakt-Power aus Japan: Der bissig antretende Yamaha HPDI 200, ein V6-Motor mit 2596 cm³, mobilisiert 147 kW, die gleichzeitig die maximal zulässige Antriebsleistung für die Buster Magnum darstellen