



Der keilförmige V-Rumpf ist mit vier Stringern pro Seite bestückt



Unter der Bugtrittfläche: Großer Staukasten mit Feuerlöscher

Verbesserter Bestseller

Buster L

Die aus Finnland stammenden Buster-Boote genießen unter privaten wie kommerziellen Skippern einen sehr guten Ruf. Jüngste Kreation der in Ähtäri beheimateten Werft, die zum angesehenen Fiskars-Konzern gehört, ist die brandneue Buster L. Wir testeten den offenen Flitzer mit Yamahas 36,8 kW starkem F50.

Text und Fotos: Peter Marienfeld

Als die erste Buster L im Jahre 1994 präsentiert wurde, war eigentlich schon abzusehen, dass sie sich wegen der idealen Allrounderigenschaften zu einem Verkaufshit entwickeln würde. Sportangler, die dieses wenig pflegeintensive Trailerboot als mobile Plattform zur Ausübung ihres Hobbys nutzen, wissen die besonderen Qualitäten ebenso zu schätzen wie wassersportbegeisterte Familien. Obendrein zählt die Buster L zu den erklärten Favoriten diverser Rettungsorganisationen, denn kaum ein anderes Boot des Fünf-Meter-Klassensments verfügt über eine derart üppig bemessene Cockpitfläche. Die im vergangenen Herbst vollzogene Ablösung des keilförmigen Bestsellers hat dennoch ihre Berechtigung, denn die komplett neue Buster L kann vieles noch besser als der populäre Vorgänger. Eine günstige Gelegenheit, unsere Testkandidatin „live“ kennenzulernen, bietet die in wenigen Tagen beginnende Boot Düsseldorf. Dort ist der 5,04 m lange und 1,98 m breite Newcomer, ausgestellt von Buster-Fachhändler Boot & Camping M. Mathias aus dem rheinland-pfälzischen Münstermaifeld, auf dem Yamaha-Stand in Halle 10 zu bewundern.

Robustes Marinealuminium

Momentan umfasst die ausschließlich für Außenbordmotorisierung konzipierte Buster-Palette neun Modelle in Längen von 4,15 bis 6,70 m. Eine im Aluminium-Bootsbau revolutionäre



Die Laufeigenschaften des finnischen Aluminium-Flitzers können voll überzeugen: Mit maximal zulässigen, aber relativ bescheidenen 36,8 kW (50 PS) Antriebsleistung sind 27,6 Knoten möglich. Kurvenfahrt absolviert die 5,04 m lange und 1,98 m breite Buster buchstäblich wie auf Schienen



Die aufpreispflichtige Tür, die im Paket mit einem Heckcabrio erhältlich ist, schließt die Lücke zwischen den beiden Konsolen



Mit geöffneter oder nicht vorhandener Tür sind Vorder- und Achtercockpit verbunden



Praktisch: Die demontierbaren Sitzwürfel bestehen aus rotationsgegossenem Polyethylen

näre Produktionstechnologie, die eine rundliche Ausformung des metallischen Bootskörpers erlaubt, hat sich im Hause Fiskars Inha Works inzwischen bewährt. Die von Buster-Chefkonstrukteur Kasper von Schrowe entworfene L zeigt sich demnach sehr gefällig design, scharfe Ecken und Kanten sucht man vergebens. Das nicht rostende, frost- und hitzeresistente Leichtmetall gilt als extrem haltbares Material. Der mattsilber schimmernde Werkstoff ist schlag- und bruchfest, seewasserbeständig und kann umweltgerecht recycelt werden. Auf Wunsch wird die mit einem farbigen Zierstreifen dekorierte Außenhaut der Buster L speziell beschichtet, so dass sich die Reinigung mit Frischwasser denkbar einfach gestaltet. Einen echten Vorteil - nämlich den der garantierten Unsinkbarkeit - bringt die geschlossporige Ausschäumung der doppelten Bordwände. Das teils von hochmodernen Industrierobotern, teils manuell verschweißte Unterwasserschiff widersteht me-

chanischen Belastungen wie Kollisionen mit Treibholz. Sogar der für GFK-Boote eminent gefährliche Kontakt mit spitzem Ufergestein kann der durch Längs- und Querspanten versteiften Buster-Rumpfkonstruktion im Regelfall nichts anhaben.

Cockpitgestaltung

Das selbstlenzende Cockpit, dessen Bordwandhöhe 61 cm beträgt, lässt sich mit modularen Einrichtungskomponenten aus rotationsgegossenem Polyethylen aufwerten und so den individuellen Bedürfnissen der Besatzung anpassen. Beispielsweise entsteht durch das Entfernen des breiteren Heckbankelementes, das nebenbei als voluminöser Staukasten dient, der erforderliche Freiraum für Angler. Die praktische Tür zwischen den 125 cm hohen Fahrpulten ist vornehmlich als Windfang gedacht und aus unserer Sicht ein lohnendes Extra, das für



1680 € im Paket mit einem mehrteiligen Cabrioverdeck geliefert wird. Verzichten muss man leider auf einen Einbautank. Stattdessen werden zwei tragbare Spritkanister mit jeweils 25 l Fassungsvermögen mitgeführt. Die aus dauerhaft versiegeltem Bootsbausperrholz bestehende Bodensektion weist eine wirkungsvolle Antirutschstruktur auf. Weitere durchdachte Details sind der Haltebügel auf der Bugtrittfläche, die eingefräste und daher manipulationssichere Seriennummer, integrierte Fußstützen aus Riffelblech, der im Ankerschapp montierte Feuerlöscher und die soliden Handläufe auf der Bordkante.

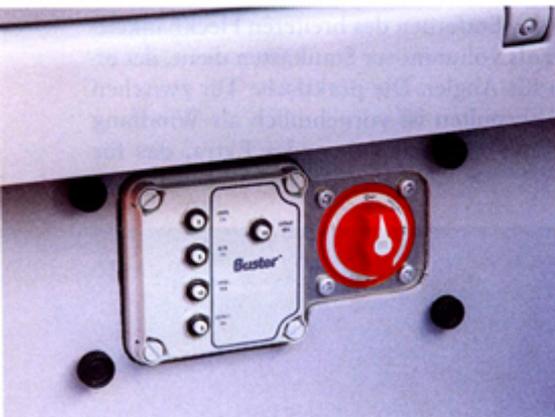


Der Steuerstand der Buster L zeigt sich sehr übersichtlich gestaltet. Das leichtgängige Dreispeichen-Ruder liegt optimal zur Hand

Exzellente Fahreigenschaften

Laut Empfehlung der Werft sollte man die unbelastet nur 362 kg schwere Buster mit Außenbordern bis 36,8 kW am Propeller kombinieren. Wir beurteilen dieses verhältnismäßig niedrige Limit in erster Linie als verkaufsstrategischen Schachzug, um eine leistungsbezogene Abgrenzung zum nächstgrößeren Buster-Modell, der 5,15 m langen X, zu schaffen. Beim Durchdrücken des Gashebels wird deutlich, dass der moderat aufgekimmte und mit vier Stringerpaaren bestückte V-Rumpf der Buster L wesentlich mehr Power verträgt als die umgerech-

net 50 Pferdestärken. Andererseits reicht die Durchzugskraft des am Testobjekt verbolzten Yamaha F50 FETL EFI ohne Wenn und Aber aus, um mit mehreren Personen an Bord eine flotte Fortbewegung zu realisieren. Der auf optimale Effizienz abgestimmte japanische Viertakter mit elektronischer Benzineinspritzung und einem Hubraum von 996 cm³ verfügt über die sogenannte PrimeStart-Kaltstartautomatik, die einen wunderbar kultivierten Lauf gleich nach dem Zündschlüsseldreh



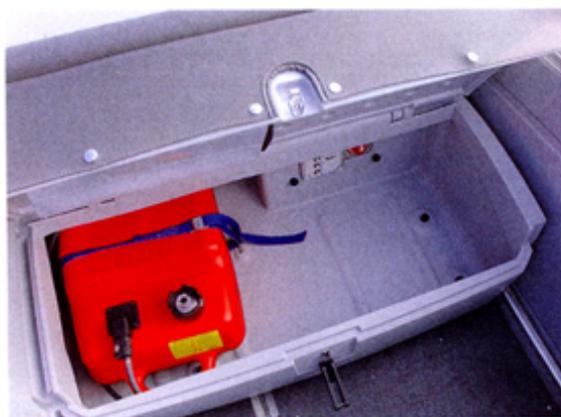
Hinter dem Hauptschalter und einem angegliederten Sicherungspaneel befindet sich die sachgerecht installierte Batterieanlage



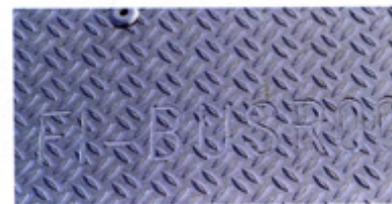
Gute Idee: In dieser zum Lieferumfang zählenden Folientasche lassen sich lose Kleinteile aufbewahren



Eine solche Fußstütze aus Riffelblech darf selbstverständlich nicht fehlen



Im voluminösen Inneren der Heckbank kann man einen tragbaren Benzintank festzurren oder diverse Zubehörteile unterbringen



Richtige Maßnahme: Die Seriennummer wurde wie bei allen Buster-Booten manipulationssicher eingefräst



Blick ins sehr geräumige Cockpit des nordischen Newcomers, der laut CE-Zertifizierung C für eine sechsköpfige Crew ausgelegt ist



Mit zunehmender Geschwindigkeit verlagert sich der Abriss mehr und mehr nach achtern. Der Yamaha F50 EFI läuft sehr kultiviert



Hier hätte jedes GFK-Boot ein Problem: Der robust konstruierte Aluminium-Rumpf widersteht dem Kontakt mit steinigem Ufer

Technische Daten

Länge ü.A.: 5,04 m
 Breite: 1,98 m
 Gewicht: 362 kg
 Max. Zuladung: 450 kg
 Max. Personenzahl: 6
 CE-Kategorie: C
 Brennstofftank: ab Werft nicht lieferb.
 Baumaterial: Marinealuminium
 Motorisierung: Außenborder (Langschaft, werftseitige Leistungsempfehlung 22 bis 36,8 kW (30-50 PS)
 Grundpreis: 11 250 € mit einer Konsole, 11 900 € mit zwei Konsolen

Motor am Testboot:

Yamaha F50 FETL EFI, Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor mit elektr. Benzineinspritzung, Leist. 36,8 kW (50 PS), Hubraum: 996 cm³, Gewicht: 111 kg, max. Drehzahlbereich 5000-6000 min⁻¹, Preis: 8105 €

Standard-Ausstattung (auszugsweise)

Selbstlenzendes Cockpit, Handfeuerlöscher, Badeleiter, internationale Navigationsbeleuchtung, Batteriebox, Batteriehaupschalter, seitliche Handläufe, Steuerkonsole mit Windschutzscheibe und umlaufendem Rahmen, Wasserabscheider, Box vor der Steuerkonsole, Haltebügel auf der Bugtrittfläche

Lieferbare Extras (auszugsweise)

Hafenpaket mit Persenning und Trailerbefestigungsset (430 €), Zierstreifen in Sonderfarbe (200 €), Heckcabrio inkl. Tür zwischen den Konsolen (1680 €), Komfortpaket mit Polsterset (540 €), Navi-Paket mit Kompass und Echolot/Fishfinder (1420 €), transparent lackierter Rumpf, Primer und Antifouling (800 €)

Schall- und Fahrtmessung

(Leerlauf) 700 min ⁻¹	52 dB(A)	0 kn	Revier: Bodensee vor Friedrichshafen, Crew: 2 Personen, Messung: GPS, Wasser: 15°C, Luft: 20°C, Wind: 1-2 Bft., tragbare AB-Tanks: Benzin 25 l (50 %)
700 min ⁻¹	53 dB(A)	2,1 kn	
1000 min ⁻¹	58 dB(A)	3,0 kn	
1500 min ⁻¹	65 dB(A)	4,1 kn	
2000 min ⁻¹	67 dB(A)	5,2 kn	
2500 min ⁻¹	70 dB(A)	6,0 kn	
3000 min ⁻¹	72 dB(A)	7,7 kn	
3500 min ⁻¹	75 dB(A)	13,7 kn	
4000 min ⁻¹	80 dB(A)	20,0 kn	
4500 min ⁻¹	83 dB(A)	23,1 kn	
5000 min ⁻¹	84 dB(A)	25,4 kn	
(Volllast) 5400 min ⁻¹	85 dB(A)	27,6 kn	

Informationen und Werft

Wassersport H.Bonnke GmbH
 Bremland 21
 24857 Fohrdorf / Schlei
 Tel: 04621 - 36 04 05

Fiskars Inha Works Ltd., Saarikyläntie 21, FIN-63700 Ähtäri, Händlernachweis unter www.buster.fi

sicherstellt. Darüber hinaus sorgt das Mikrocomputer-Motorsteuergerät für maximale Zuverlässigkeit. Mit eingekuppeltem Gang und 700 Touren werden 2,1 Knoten gestoppt. Der reine Verdrängerbereich endet bei 3000 min⁻¹ und 7,7 Knoten, dann legt sich das kurzzeitig ansteigende Vorschiff rasch in die Horizontale. Sauber gleitend erreicht die Buster mit konstant gehaltenen 4000 min⁻¹ einen Cruising Speed von exakt 20 nautischen Meilen pro Stunde, bei abgelesenen 5000 Umdrehungen geht es mit 25,4 kn über den Bodensee. Unter Vollast dreht der sehr geschmeidig klingende Yamaha-Reihenvierzylinder auf 5400 min⁻¹ hoch, was eine Spitzengeschwindigkeit von immerhin 27,6 Knoten ergibt. Durch die sich auftürmende Heckwelle einer Autofähre marschiert die nach CE-Norm C eingestufte L mit absoluter Gelassenheit. Der bewusst eingeleiteten Flug-einlage folgt eine butterweiche Bilderbuchlandung. Wer meint, die Buster durch übermütige Rudermanöver doch noch in Verlegenheit bringen zu können, sieht sich mit einem mustergültigen Einlenkverhalten konfrontiert. Enge Kurvenradien werden auch in forciertem Tempo wie auf Schienen genommen, und mit feinfühligem Trimm bleibt der Kraftschluss beim beherrzten Herausbeschleunigen jederzeit erhalten. Für die langsam gefahrene 360-Grad-Wende sind jeweils 1 1/4 Bootslängen zu veranschlagen. Rangierversuche im Hafenbecken bereiten der unkompliziert zu handhabenden Buster keinerlei Schwierigkeiten - das rückwärtige Einparken in die Box gelingt auf Anhieb.

Fazit

Wer ein problemlos zu trailern des offenes Sportboot mit beispielhaft guten Laufeigenschaften sucht, der sollte sich die neue Buster L einmal aus der Nähe anschauen. Hervorstechende Merkmale des kompakten Aluminium-Gleiters aus dem Land der 188 000 Seen sind die vorbildliche Funktionalität, ein cleveres Raumkonzept und die Buster-typische Pflegeleichtigkeit. Als Basisversion mit steuerbordseitigem Fahrpult kostet die robust verarbeitete Finnis 11 250 €, die von uns erprobte Ausführung mit Doppelkonsole ist ab 11 900 € zu haben. Nicht außer Acht lassen darf der potenzielle Käufer die sinnvoll zusammengestellten originalen Ausstattungspakete, deren Bestellung mit überschaubaren Aufpreisen verbunden ist. Keine großen Worte verlieren muss man über den bekanntlich sehr zuverlässigen, exzellent laufruhigen und zeitgemäß verbrauchsgünstigen Yamaha F50 FETL EFI - der mit 8105 € gelistete Testmotor ist ganz bestimmt eine ausgezeichnete Wahl.