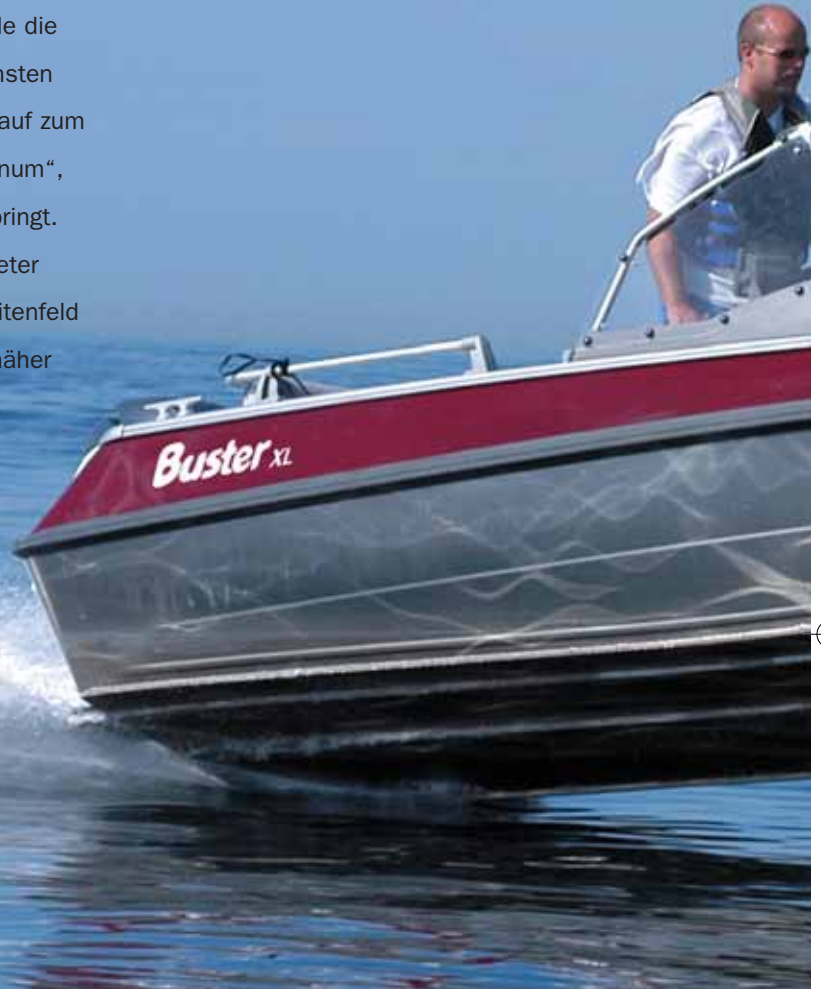


# Allrounder für Pro

Aus acht Basismodellen setzt sich mittlerweile die Busterflotte zusammen. Begonnen beim kleinsten Typ, dem „XS“ mit 4,15 Meter Länge, bis hinauf zum bärenstarken Paradeferd, dem Modell „Magnum“, das es auf stattliche 6,70 Meter über alles bringt. Aber auch das „XL“, gerade mal gut einen Meter kürzer, kann sich sehen lassen. Claus D. Breitenfeld hat sich das schier unverwüsthliche Alu-Boot näher angesehen.



Von **Claus Breitenfeld**

Bei Buster-Booten in Finnland tat sich in den zurückliegenden Jahren so einiges. Jüngstes, herausragendes Merkmal dürfte die neue Oberflächenbeschichtung sein, die die ohnehin unkomplizierten und somit recht anspruchslosen Boote noch attraktiver macht, was den Pflegeaufwand betrifft. In einer hochmodernen Beschichtungsanlage werden sämtliche Boote, begonnen beim Modell „M“ bis hin zum „Magnum“, oberflächenbehandelt.

## **Pflegeleichte Oberfläche**

Das neue, harte Finish verhindert eventuelles Oxidieren und macht die Boote noch resistenter, zum Beispiel gegen Meerwasser. Zwar kennt man bei Buster keine Korrosionsprobleme, doch so widerstandsfähig und unkompliziert Aluminium auch ist, wird ihm gar keine Pflege zuteil, dann verblasst auch sein Glanz irgendwann einmal, ähnlich dem „Auskreiden“ bei GFK-Rümpfen. Die neue Beschichtung jedoch garantiert gutes Outfit für lange Zeit. Annähernd 4000 Boote ver-

lassen die finnische Werft Jahr für Jahr, über 600 davon entfallen auf unseren Testprobanden, einen sportlichen Allrounder, der nicht nur im Freizeitbereich viele begeisterte Anhänger gefunden hat. Auch Profis schätzen diesen wendigen und robusten Vertreter seiner Zunft. So werden die Boote bei der WaPo und beim DLRG eingesetzt.

## **Fahreigenschaften**

Eines vorweg: Buster-Boote sind nicht unbedingt jedermanns Sache. Bis zur Wasserlinie wird es kaum diffe-

renzierte Meinungen geben, denn wer die Fahreigenschaften eines Buster anzweifelt, der ist entweder ein notorischer Meckerer oder hat keine Ahnung von Booten und deren Verhalten im Wasser.

Schon eher darf über die Optik diskutiert werden. Nicht bezogen auf die Linienführung, die präsentiert sich inzwischen durchaus einigermassen elegant, wenn auch zuweilen an manchen Stellen etwas eckig. Wohl eher werden die Ansichten auseinander gehen, fällt der Blick aufs Interieur. Doch

# Profis und Freizeit



## **Buster XL**

### **Maße:**

Lüa 5,60 m, Breite 2,17 m  
Gewicht ca. 770 kg  
Motorisierung 45 bis 85 kW

### **Preis**

ab 15 000,- €, Preis ohne Motor

dazu mehr im Kapitel Ausstattung und Verarbeitung.

Alles in allem kam an Testgewicht so um die 1150 kg zusammen. Diese Masse unter nicht gerade „Ententeich-Bedingungen“ bei Laune zu halten, oblag dem 115er-4-Takt-Yamaha, der diese Aufgabe mit Bravour erledigte und sich dabei mit knapp 70 km/h in der Spitze bei 6100 U/min nicht lumpen ließ. Der 115er ist auch die maximale Motorisierung, die Buster für dieses Modell zulässt.

Aber auch mit den am Bodensee erlaubten 100 PS / 74 kW wird man seine Freude

mit dem Boot haben, denn der Leistungsunterschied wird sich nur wenig bemerkbar machen.

Aus den Erfahrungen mit anderen, größeren Busters, war von vornherein eine gewisse Vertrautheit mit diesem Boot vorhanden. So kamen schon gar keine Bedenken auf, dass etwa Boot und Motor nicht zusammenpassen könnten, was die Eingewöhnungsphase deutlich verkürzte. Der Hebel wurde früher auf den Tisch gelegt, als dies bei „unbekanntem Wesen“ zuweilen der Fall ist. Und wie nicht anders zu er-

warten, das „XL“ zeigte sich von seiner besten Seite. Wellen hin, Schaumkronen her, ohne Bandscheiben ruinierendes Schlagen ging's dahin, souverän, weich und spurtreu.

Was manchen Alubooten mitunter negativ anhängt, dass sie zwar stabil und sicher laufen, jedoch aufgrund ihrer Konstruktion im rauen Wasser zum Dröhnen neigen, bleibt beim XL völlig aus. Ganz im Gegenteil. Sattes Einsetzen nach dem Sprung über die Welle vermittels auch akustisch Vertrauen.

### **Gleitfähigkeit**

Das Ruder hart gelegt, egal, ob über Bb. oder Stb., wie auf Schienen krallt sich der Rumpf mit seinen ausgeprägten Längstringern ins Wasser und zieht spurtreu den vom Rudergänger vorgegebenen Kurs. Dabei zahlen sich die straffen Schalensitze mit hohem Seitenhalt bestens aus und wirken den Kurven-Zentrifugalkräften voll entgegen.

Um die Gleitgrenze nicht zu unterschreiten, sollten mindestens 2850 U/min anliegen. Mit 21,2 km/h ist man dann dabei. Allerdings



Beeindruckende Fahreigenschaften, egal, ob bei glattem oder rauem Wasser, das Buster XL macht fast alles mit. Über die Optik darf gestritten werden.



1

1. Schalenitze, die ihren Namen auch verdienen und hohen Seitenhalt bieten, der bei scharf gefahrenen Kurven auch erforderlich ist.



2

2. Sachlich, klar gegliederter Steuerstand mit bester, ergonomischer Abstimmung von Sitzposition, Ruder und Schaltung.

3. Breiter Durchgang zwischen den beiden Mittelkonsolen in den Open-Bow-Bereich. Das Material ist überall „pflegeleicht“.

4. Sicher verzurrt neben weiterem Stauraum, die Batterie unter der achterlichen Sitzbank. Auch Ablagen gibt es reichlich.

5. Praktischer Stauraum in der Bugspitze.



3



4



5

muss darauf hingewiesen werden, dass außer der Zweiköpfigen Crew, Sicherheits- und Testausrüstung, nichts anderes gebunkert war. Wer zu ökonomischer Fahrweise tendiert – und wer tut das bei den heutigen Spritpreisen nicht?! – dem sei der Drehzahlbereich um die 3600 U/min angeraten. 37,1 km/h kommen dabei heraus, mit denen man prima leben kann und flott unterwegs ist.

Aus dem Stand in die engst mögliche Kurve hineingezogen und den Gasvorschub bis zum Anschlag gesteigert, ließ sich dem Propeller kein Quäntchen Kavitation entlocken, ganz gleich über welche Seite.

Auch die Drehkreisversuche gaben keinen Anlass zur Beanstandung. Bei niedrigster Gasstufe in jede Richtung voraus und nach achtern kamen ca. 1,5 Bootslängen zusammen, nach achtern über Bb. drehte sich der Rumpf sogar fast auf dem Teller. Manövrieren in enge Liegeplätze, kein Thema.

Resümee: Wer mit den Fahreigenschaften des Buster XL nicht klarkommt, der sollte das Bootfahren dreingeben.

#### Ohne Plüsch und Spielerei

Auf der Suche nach Plüsch, flauschigem Teppichboden oder gar Schickimicki-Ausstattung, wird man hier wohl nicht fündig werden. Eignern, denen der Sinn danach steht, sollten von diesen Booten die Finger lassen. Aber ihnen käme es ohnehin nicht in den Sinn, bei jedem Wetter die Leinen loszuwerfen.

Buster-Boote sind eben einfach anders gestrickt. Sie schwimmen zum Beispiel auch noch dann – vorausgesetzt den Vorgaben entsprechend beladen – sollten sie mal mit Wasser, trotz Selbstlenzung, voll gelaufen sein, weshalb auch immer. Dank eines speziellen Polyurethanschaumes, der keine Feuchtigkeit speichert, bleibt die Schwimmfähigkeit auch noch nach Jahren erhalten, wird der Schaum auch unter Kälteeinfluss nicht brüchig.

Ein weiterer Grund für viele Finnen, auf Buster-Boote zurückzugreifen, ist

ein Trend, der immer mehr dahin geht, Ferienhäuser auf den Inseln ganzjährig zu nutzen. Und unter den harten Bedingungen des finnischen Winters, sind Aluminium-Boote die idealen Wegbegleiter, ist das Baumaterial doch extrem reiß- und schlagfest, bei hoher Steifigkeit und geringem Gewicht.

#### Spartanische Ausstattung

Schnell abgehandelt sind die Ausstattungsmerkmale. Auf dem Vorschiff zwei hüfthohe Relingteile, bestens zum Festhalten geeignet, flankiert von deftigen Festmacherbeschlägen, die sich auch achtern wiederfinden. Darunter hinter einem Lug, gestützt durch Gasdruckdämpfer, die komplette Bugspitze als Stauraum nutzbar. Backbords schließt sich eine Backskiste an, die gleichzeitig Sitzbankfunktion erfüllt.

Beide Mittelkonsolen bieten in ihrem Innenleben reichlich Stauraum, die an Bb. zusätzlich die Einbaumöglichkeit eines Radios und darüber eine tiefe, mit Plexiglas abgedeckte Mulde für jede Menge Kleinkram hat.

An Stb. der Steuerstand. Auch hier vor dem griffigen, mit Kunststoff überzogenen Ruder, eine tiefe Ablage, gut einsehbare Instrumente, Flaschenhalter, 12-V-Steckdose und Steuerelemente für Navi-Licht und Trimmklappen.

Hinter beiden Scheibenelementen sitzen Fahrer und Co gut geschützt in Schalensitzen, umzubauen in Offshoreposition und bei aufgezogener Persenning trocken wie in „Abrahams Schoß“. Unter der achterlichen Querbank neben Staumöglichkeiten die Batterie. Der rückwärtige Teil der Persenning verschwindet hinter einer Abdeckung an der Rückenlehne.

Den achterlichen Bereich schließt die große Motorwanne mit Kraftstofffilter, Tankeinfüllstutzen an Stb., Badetritten und zwei Badeleitern ab. Gepolstert sind sämtliche Sitzflächen mit wetterfesten Auflagen, Handläufe finden sich dort, wo sie hingehören.

## Fahrbericht Buster XL



### Zahlen

5,60 m	Länge über alles
5,40 m	Rumpflänge
5,00 m	Länge
2,17 m	Breite
575 kg	Gewicht o. Motor
ca. 770 kg	Gewicht m. Motor
45 – 85 kW	Motorisierung
100 l	Tank
Aluminium	Baumaterial
7	Personen
525 kg	Zuladung
ab 15 000 €	Preis o. Motor
ca. 27 500 €	Preis Testboot

Werft: **Fiskars, Inha Works Ltd., Fin-63700 Ähtäri, 003 58-6-5 35 51 11, www.inha.fi**

Vertrieb: **Wassersport Walter Mengel, Weinsheimer Str. 57, D-67547 Worms, Tel. 0 62 41 / 3 57 55, www.buster-boote.de**

Standardausrüstung: **Neu Oberflächenbeschichtung, selbst lenzend, zwei Seitenkonsolen, verstellbare Schalensitze, Badeleiter, 100-L-Einbautank, Benzinfilter mit Wasserabscheider, abschließbare Staukästen, isolierende Sitzbezüge, Navigationslichter, elektrische Lenzpumpe, Feuerlöscher.**

#### Stärken und Schwächen

- + **Robust**
- + **Pflegeleicht**
- + **Fahreigenschaften**
- + **Fahrleistung**
- + **Unsinkbar**
- **Innendesign**
- **Detailverarbeitung**

## Fazit

Wer Buster fährt, der hat's mit der Praxis, der weiß warum. Nicht nur das XL, auch der Rest der Flotte steht für Belastbarkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit. Pflegeleichtes Equipment, spielerisches Handling, wenig Aufwand und dennoch stets ein einsatzfähiges Boot zu haben, deshalb entscheiden sich Eigner für Buster – und es werden immer mehr.