

Die Finnmaster Husky R8 ist das attraktive Flaggschiff einer neuen Bowrider-Serie mit Alu-Rumpf und GFK-Innenschale. Bei unserem von Oy Finn-Marin gefertigten Testboot handelt es sich um ein »Männerspielzeug«, mit dem man bei Geschwindigkeiten bis zu 50 Knoten viel Spaß haben kann ...



Im Rahmen der Finnboat Floating Show, die im vergangenen Juni stattfand, konnte SKIPPER Bootshandel die neue Finnmaster Husky R8 ausgiebig testen. Ort des Geschehens war der Schärengarten vor dem südwestfinnischen Nauvo. Mit einem Yamaha F300 am Heck erreicht der qualitativ hochwertige Alu-Renner 45 Knoten

»» DIE MITBEWERBER

XO 250 Open



Die ebenfalls in Finnland entwickelte XO 250 Open verfügt über einen aus Marinealuminium gefertigten Rauwasserrumpf, die Innenschale besteht aus GFK. Der sportiv designte Renner eignet sich für Außenbordmotoren mit einer Leistung zwischen 150 und 300 PS. Infos: www.xoboats.de

Technische Daten

Länge über Alles: 7,52 m, Breite: 2,28 m, Tiefgang: 0,50 m, Gewicht (o. Motor): 1.250 kg, CE-Kategorie: C, max. Personenzahl: 8, Brennstofftank: 230 l, Baumaterial: Marinealuminium/GFK, Motorisierung: Außenborder, werftseitige Leistungsempfehlung 110,3 bis 220,6 kW (150-300 PS), Grundpreis (o. Motor): 49.800 €.

Yamarin Cross 75 BR



Das 7,53 m lange Rauwasserboot aus finnischer Produktion bietet laut der CE-Zertifizierung C genügend Platz für neun Personen. Die Yamarin Cross 75 BR geht mit maximalen 300 PS rund 50 kn. Auch hier gibt es einen Materialmix aus Aluminium und GFK. Infos: www.yamarin.com

Technische Daten

Länge ü. Alles: 7,53 m, Breite: 2,47 m, Tiefgang: ca. 0,50 m, Gewicht (o. Motor): 1.350 kg, CE-Kategorie: C, max. Personenzahl: 9, Brennstofftank: 245 l, Baumaterial: Marinealuminium/GFK, Motorisierung: Außenborder, werftseitige Leistungsempfehlung 110,3 bis 220,6 kW (150-300 PS), Grundpreis (o. Motor): 45.995 €.

Männer Spielzeug

Im Jahre 1990 gegründet, hat sich Oy Finn-Marin Ltd. zu einer der Topwerten des nordischen Landes entwickelt. Derzeit bieten die Finnen vierzehn Bootstypen aus zwei unterschiedlichen Werkstoffen an – Marine-Aluminium und glasfaserverstärkter Kunststoff (GFK). Das Finnmaster-Pro-

gramm reicht vom Bowrider über sportive Center Consoler bis zum geräumigen Daycruiser mit Kabine. Aktuelles Topmodell ist die Finnmaster Pilot 8 mit einer Länge von knapp 28 Fuß. Bevor die in den Ortschaften Kokkola und Kalajoki hergestellten Boote in Serie gehen, werden sie unter rauen

Bedingungen ausgiebig getestet. Die 7,55 x 2,46 m messende Finnmaster Husky R8 ist das größte Exemplar der Husky-R-Serie, zu der mit der 5,86 m langen R6 und der 6,45 m langen R7 zwei weitere Varianten gehören. Wie alle Finnmaster-Boote stehen auch die Huskys für frisches

Design, maximale Sicherheit und Lifestyle. Als Hightech-Produkte müssen sie keinen Vergleich mit Aluminium-Booten der finnischen Konkurrenz anbieten scheuen. Wir hatten die Gelegenheit, die Husky R8 anlässlich der Finnboat Floating Show 2016 im südfinnischen Schärengarten zu erproben.

Durch seine moderne und vielleicht sogar etwas futuristisch anmutende Form zieht der unbelastet 1.365 kg wiegende Leichtmetall-Renner sofort alle Blicke auf sich. Yamahas kolossaler 300-PS-Außenborder an der Spiegelplatte lässt Sportlichkeit erahnen. Äußerlich betrachtet, besticht die Husky R8 durch

ein fast schon minimalistisches Styling mit auffallender Kompaktheit ohne überflüssigen Zierrat. Der bis zu acht Millimeter starke V-Rumpf aus seewasser- und korrosionsbeständigem 5083er Marine-Aluminium umhüllt eine selbstlenzende GFK-Innenschale, die wiederum in sämtlichen Trittbereichen mit

TEST FINNMASTER HUSKY R8

geriffelten Alu-Blechen beschlagen ist. Der Rumpf selbst ist gegen Oxidation zusätzlich mit einer TFC-Beschichtung versehen. Eine modifizierte Polymer-Kombination aus Siliziumdioxid oder Silizium sorgt für eine schmutzabweisende, feste und haltbare Oberfläche – resistent gegen Wettereinflüsse, UV-Strahlung, Abrieb, Korrosion und chemische Einflüsse.

Gehen wir an Bord. Das kann über die Bugleiter, über Stufen an den Konsolen, über das Heck oder schnurstracks über die Bordwand geschehen. Stabile Handläufe garantieren dabei Sicherheit. Der gesamte Entwurf zeigt sich dank praktischer Detaillösungen funktionell und übersichtlich. Im Cockpit dominiert eine U-Sitzgruppe mit großer Hecksitzbank. Unter den Sofas befinden sich Stauräume für Fender und andere sperrige Utensilien. Die Sitze sind mit einem strapazierfähigen und wasserabweisenden Silvertex-Stoff bezogen. Der Abstand zwischen den beiden Längssitzbänken beträgt 185 cm. Die dazwischen aufzubauende Dinette lässt sich mit wenigen Handgriffen in ein Sonnendeck

anthrazitgraue Farbgebung des praktisch-funktionellen Steuerstandes verhindert Sonnenreflexionen und ist den technischen Erfordernissen angepasst. Sichtbares Hirn der Steuerzentrale ist ein optionaler und netzwerkfähiger Garmin-GPSMAP7407xsv-Kartenplotter mit 7-Zoll-Monitor, integriertem Dualecholot und W-LAN. Daneben befindet sich das Display der Yamaha-Kontrolleinheit, auf dem alle relevanten Betriebsdaten des Motors im Blick sind. Neben dem Joystick für ein Bugstrahlruder gibt es eine automatische Trimmeinheit der finnischen Firma Mente-Marine und natürlich die Schaltung für den Außenborder. Skipper und Co-Pilot sitzen in ergonomisch geformten und verstellbaren Offshore-Sesseln, die Fußstützen sind abgewinkelt. In der Konsole des Steuerstandes ist zudem ein optionaler 50-Liter-Waeco-Kühlschrank untergebracht. In der gegenüberliegenden Konsole auf der Backbordseite gibt es ein großes Schapp und darüber das abschließbare »Handschuhfach«. Darin befindet sich das Radio beziehungsweise ein Entertainment-System mit zwei USB-Buchsen für externe Geräte wie ein

geschützt. Diese ist so konstruiert, dass auch die Mitfahrer auf den hinteren Plätzen kaum Wind abbekommen. In die Enden des Scheibenrahmens sind die Positionslichter integriert. Zwei Parallelarm-Wischer sorgen für den richtigen Durchblick. Durch eine zweigeteilte Tür zwischen den Konsolen gelangt man zur L-Sitzgruppe des Vordercockpits und hat so einen ordentlichen Bewegungsraum. Auch hier finden sich unter den Sitzbänken praktische Staufächer. Und da es in vielen nordischen Ländern nicht unüblich ist, mit dem Bug anzulanden, gibt es an der Spitze der Husky R8 auch eine ausklappbare Niro-Leiter. Der Anker befindet sich indes auf der Backbordseite des Hecks. Die eigentliche Badeleiter ist an der steuerbordseitigen Badeplattform angebracht. Zum Festmachen gibt es vier große Klampen plus eine weitere sinnvolle und raffinierte Detaillösung. Etwa mittschiffs auf der Steuerbordseite unterstützt ein absenkbarer Poller an der oberen Bordwand das Handling des Skippers bei Anlegemanövern – ein wirklich nützliches Zubehör.

Bei unserer Testfahrt sind drei Personen an Bord. Am Heck prangt, eingerahmt von einem dicken Geräteträger aus Edelstahl, der 260 kg schwere Yamaha F300 BETX, und zwar bestückt mit einem Salzwasser-II-SDS-Propeller, der das Rütteln bei Schaltvorgängen verringert und Lärm reduziert. Der V6-Viertaktmotor mit einem Hubraum von 4.169 ccm ist ein ultimatives Kraftpaket. Der Vollgasdrehzahlbereich liegt zwischen 5.000 und 6.000 Umdrehungen in der Minute. Der DOHC-Motor mit 24 Ventilen und elektronischer Kraftstoffeinspritzung (EFI) verbindet ein relativ geringes Gewicht mit großem Hubraum, verfügt über eine One-Touch-Start-Stopp-Steuerung und kann mit mehreren Motoren synchronisiert

Smartphone. Das Fach ist prinzipiell für seemännisches Kleinzubehör gedacht. Neben dem Beifahrersitz gibt es vier Halterungen für Getränkeflaschen und Becher. Das ganze Cockpit wird zum Vorderdeck hin von einer hohen, geteilten und sich bis weit hinter die Cockpit-Sitze ziehenden Windschutzscheibe



1



2

1. Den Mann am Ruder der Finnmaster Husky R8 erwartet eine bequeme Sitzposition
2. Der 50 Liter fassende Kühlschrank wird als kostenpflichtiges Zubehörteil geliefert
3. Mit wenigen Handgriffen lässt sich auf dem Cockpit eine Sonnenliege aufbauen
4. Blick in den geräumigen Cockpitbereich des in Finnland gefertigten Sportbootes
5. Aus der Vogelperspektive erkennt man, dass die Proportionen unseres Testbootes stimmen



3



4



5

»» Die Husky R8 ist das größte Modell einer neuartigen Sportboot-Serie, bei der die finnische Werft einen Alu-Rumpf mit einer GFK-Innen-schale kombiniert

für drei Personen verwandeln. Vor Nieselregen oder praller Sonne schützt ein im eingeklappten Zustand unsichtbares Bimini-Top, das ebenfalls mit wenigen Handgriffen ausgeklappt werden kann. Gestänge und Verdeck lassen sich infolge eines durchdachten Mechanismus hinter den Sitzbänken verbergen. Die

TEST FINNMASTER HUSKY R8



1. Bilderbuch-Bowrider mit viel Platz im offenen Vordercockpit
2. Typisch für die R8 sind die richtig dimensionierten Beschläge
3. Hauptschalter und Sicherungen sind vor Spritzwasser geschützt
4. Die eingearbeitete Stufe vereinfacht das Ein- und Aussteigen
5. Der 220,6 kW leistende Yamaha F300 ist ein Viertakter-Vollblut



werden. Eine SDS-Dämpfung sorgt für leichte Gangwechsel bei variablen Trolling-Drehzahlen. Obendrein gibt es eine elektronische Diebstahlsicherung von Yamaha (Y-COP) und natürlich die elektrohydraulische Trimm- und Kippanlage.

Wir legen aus dem Leerlauf bei 600 min⁻¹ den Gang ein und starten bei einer angenehmen Geräuschkulisse von 60 dB(A). Es geht moderat voran, bis sich das Boot recht unspektakulär bei etwa 2300 min⁻¹ in Gleitfahrt begibt. Dabei ist bemerkenswert, dass sich die Husky-Nase in der Übergangsphase kaum

merklich in die Höhe reckt und immer beste Vorausschau ohne lästigen »Blindflug« gewährleistet ist. Bei 2500 min⁻¹ ist die Husky schon über 17 Knoten schnell, und jetzt geht es bis zur Volllast bei etwa 5600 min⁻¹ sehr sportlich und natürlich auch entsprechend lauter weiter. Die Umgebung fliegt förmlich vorbei und wir werden in die Offshore-Sitze gepresst. Bei gestoppten 45 Knoten, also 83 Kilometer pro Stunde, und vergleichsweise dezenten 82 dB(A) erreichen wir das am Testtag mögliche Highspeed-Level. Dabei ist der Geradeauslauf des Bootes hervorragend stabil.

Der silbrig glänzende Gleiter nimmt Kurven und Kursänderungen an, ohne dies mit einem Strömungsabriss am Heck zu quittieren. Zur Trimmung reicht bereits die Up & Down-Funktion des Motors, um den Bug in eine optimierte Lage zu bringen. Da eine Husky R8 jedoch für neun Besatzungsmitglieder zugelassen ist, dürfte wegen der eventuell ungleichen Lastverteilung je nach Personenzahl eine Trimmung mittels Trimmklappen durchaus nützlich sein. Selbstverständlich werden Geschwindigkeitsfreaks das Topspeed-Potenzial mit perfekter Trimmung optimal ausreizen können. Von

praktischer Erkenntnis ist auch, dass die Husky butterweich durch und über die Wellen sprintet. Nach bewusst herbeigeführten »Flugeinlagen« taucht der Bug bei der »Landing« weder tief ein, noch nimmt er Wasser. Das Vorschiff bleibt immer oben und die Besatzung trocken! Zudem ist das Boot buchstäblich wendig wie ein Hase und fühlt sich in jeder Situation enorm sicher an.

Unser Fazit: Die drei verfügbaren Husky-Versionen sind als Allround-Modelle konzipiert, wobei insbesondere die R8 mit einem üppigen Platzangebot und

erstklassigen Laufeigenschaften zu überzeugen weiß. Mit einer Rumpfaufkimmung von 19 Grad lässt sich der finnische Rauwassergleiter an einem Sandstrand problemlos »anlanden«. Unsere Testkandidatin ist ein komfortabler Bowrider für den Binnen- und Küstenbereich. Auf großen Flüssen und Seen, in den deutschen Boddengewässern um Rügen und an der Ostseeküste wäre das gemäß der CE-Norm C zertifizierte Sportboot bestens aufgehoben. Verarbeitung, Handling, Performance und Design sind absolut top und wecken Begehrlichkeiten. Motorisiert mit einem

Yamaha F250 DETX müssen 83.000 Euro berappt werden. In der getesteten Variante mit einem Yamaha F300 BETX schlägt der Spaß mit knapp 88.000 Euro zu Buche. Dafür bekommt der Kunde aber ein langlebiges und vermutlich recht wertstabiles Qualitätsboot, das in dieser Klasse kaum Wünsche offen lässt. Kurzum – in dieses schicke Männerspielzeug aus dem Land der 188.000 Seen könnte man sich glatt verlieben ...

Text & Fotos: **Rex Schober**

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 7,55 m
Breite: 2,46 m
Tiefgang (Antr. abgesenkt): 1,05 m
Gewicht (o. Motor): 1.365 kg
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 9
Brennstofftank: 214 l
Baumaterial: Marinealuminium/GFK
Motorisierung: Außenborder (X-Langschäft), werftseitig empfohlene Leistung 165,4 bis 220,6 kW (225 bis 300 PS)
Grundpreis (o. Motor): 49.150 €, Preis des fahrfertigen Testbootes mit Testmotorisierung Yamaha F300 BETX und diversen Extras 88.000 €

MOTOR AM TESTBOOT

Yamaha F300 BETX EFI, Viertakt-Außenborder mit elektronischer Benzineinspritzung und 16-Ventil-Technik, Leistung 220,6 kW (300 PS), Zylinderzahl: V6, Bohrung x Hub: 96 x 96 mm, Hubraum: 4.169 ccm, Gewicht: 260 kg, max. Drehzahlbereich: 5.000-6.000 min⁻¹, Einzelpreis: 29.395 €

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Selbstlenzendes Cockpit, hydraulische Lenkung, horizontal verstellbares Ruder, 214-Liter-Benzintank mit Füllstandsanzeige, internationale Navigationsbeleuchtung, elektrische Trimmklappen, Silvertex-Sitzbezüge, Edelstahl-Bugreling, Handfeuerlöscher, abschließbares Handschuhfach, verstellbare Offshore-Sitze, Hafenplane, drei Ankerkästen, Heckstege mit Badeleiter

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

50-Liter-Kühlschrank, Bimini-Verdeck, Bugleiter, Entertainmant-System, demontierbarer Cockpit-Tisch, Rumpf-Beschichtung, Antifoulinganstrich, elektrische Heckankerwinde, Doppel-Batterie-System, Kartenplotter mit Fishfinder, spezielle Halterung für Wasserski und Wakeboards, Heizung, Umrüstung auf BSH-attesterte Navigationsbeleuchtung (weiteres Zubehör und Preise auf Anfrage)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	600 min ⁻¹	60 dB(A)	0 kn
	600 min ⁻¹	61 dB(A)	2,3 kn
	1000 min ⁻¹	62 dB(A)	4,7 kn
	1500 min ⁻¹	64 dB(A)	9,1 kn
	2000 min ⁻¹	66 dB(A)	10,8 kn
	2500 min ⁻¹	67 dB(A)	17,1 kn
	3000 min ⁻¹	73 dB(A)	21,8 kn
	3500 min ⁻¹	75 dB(A)	29,4 kn
	4000 min ⁻¹	76 dB(A)	35,2 kn
	4500 min ⁻¹	77 dB(A)	37,8 kn
	5000 min ⁻¹	79 dB(A)	41,2 kn
	5500 min ⁻¹	80 dB(A)	43,7 kn
(Volllast)	5600 min ⁻¹	82 dB(A)	45,0 kn

Revier: Schärengarten vor Nauvo, Südwestfinnland
Crew: 3 Pers., **Messung:** GPS, **Wasser:** 11° C, **Luft:** 23° C,
Wind: 3 Bft., **Tank:** Benzin 160 l (75 %)

- + Sehr gute Lauf- und Manöviereigenschaften
 - + Leistungsmäßig ideal abgestimmter Testmotor
 - + Mit kräftigem Zugfahrzeug problemlos trailerbar
 - + Saubere Verarbeitung, erstklassige Materialanmutung
 - + Modernes Design, pflegeleichter und robuster Werkstoff
 - + Hervorragendes Platzangebot im selbstlenzenden Cockpit
-
- Fixierung der Cockpitpolster erfolgt mittels Druckknöpfen
 - Verhältnismäßig knapp bemessene Bunkerkapazität
 - Selbstbewusste Preiskalkulation des Basismodells

INFORMATIONEN UND WERFT

Marine Olbermann GmbH (offizieller deutscher Finnmaster-Importeur), Bayenstr. 67-69, 50678 Köln, Tel. 0221-9318180, www.olbermann.de

Oy Finn-Marin Ltd. (Werft und Lieferant des Testbootes), Lahdenperäntie 10, FI-67100 Kookola, www.finnmaster.fi

