

COOL RUNNING

Der kanadische Multikonzern Bombardier baut nicht nur Flugzeuge, sondern steht unter anderem auch hinter der Marke Sea-Doo, die Jet-Skies und Jet-Boote baut. Wie das Sea-Doo Sportster, das erste in seiner Art in der Schweiz zugelassene Sportboot mit Jet-Antrieb.

Schon alleine das Design des 4,67 Meter langen Einrumpfers ist einzigartig und lässt keinen Zweifel darüber offen, welches Einsatz-Konzept hinter dem Bau des Viersitzers steht. Nämlich jene grosse Freiheit auf dem Wasser zu erleben, die uns im täglichen Leben durch Verbote, Begrenzungen und Regelungen verwehrt bleibt.

Einfach ausgedrückt, das Sea-Doo Sportster ist ein ultimatives Fun-Boot, ein attraktives Sportgerät, das von begeisterten und aktiven Wassersportlern gefahren und ausgelotet werden will. Und auch all jenen Freude bereiten wird, die auf Speed und kernigen Motorsound stehen. Also kein Boot für die brave Kaffeefahrt am Sonntagnachmittag, sondern eine «heisse Hostalenschüssel» für den ultimativen Kick zu jeder Tages- und Nachtzeit. Soviel zur Philosophie, die nicht nur viel verspricht, sondern auch bereit ist noch mehr zu geben, als man im ersten Moment zu erkennen glaubt. Denn das knapp 660 Kilogramm leichte Sportgerät verbirgt einige interessante Features und jede Menge ausgereifte Motortechnik in und unter seinem Kunststoffkleid.

Fun 4 four

Das, was von den Kulissen nicht verdeckt wird, ist schnell beschrieben. Ein selbstlenzendes Cockpit, vier Schalensitze, drei in Reihe und einer gegenüber, eine poppige Steuerkonsole, zwei «fette» Lautsprecher zwischen den Sitzen sowie die dazugehörige Clarion-Soundbasis zählen zu den markantesten und auch wichtigsten Merkmalen. Denn wenn die Sitze geil, die Anlage laut genug und das Steuerrad gut in der Hand liegt, ist Partylaune vorprogrammiert. Hin-

zu kommen der Wakeboard-Tower und die integrierte Wasserski-Stange, die Vorfreude auf den ersten Jump über die Wellen garantieren. Getränkehalter – sehr wichtig – und ausreichend Haltegriffe – nicht so cool, aber praktisch – komplettieren das Erscheinungsbild. Red-Bull-Dosen, MP3-Player und Kondome werden in praktischen und tiefen Stauräumen vor der Steuerkonsole und im Anschluss an den Einzelsitz sicher und trocken aufbewahrt. Wasserski und Wakeboard werden unter dem Cockpitboden gelagert und wenn dann auch noch Handtücher und Trocken-Anzüge mit an Bord sollen, gibt es hierfür zwischen Motorraumdeckel und Motorraum eine herausnehmbare Staukiste. Alles zusammen praktisch, durchdacht und optimal gelöst.

Ankerkasten gibt es auf dem Sea-Doo natürlich keinen, denn das Boot liebt die Bewegung, nicht den Stillstand. Dennoch gibt es eine kleine Konzession für jene, die, aus welchen Gründen auch immer, den Sprung ins kalte Wasser wagen. Eine kleine Badeleiter, die in einer Gummi-Arretierung unter der Heckplattform ruht, hilft jenen Mutigen dann wieder an Bord. Zum Absitzen und Abtrocknen reicht die Grösse des Motorraumdeckels dann allemal wieder aus, zum Liegen klarerweise nicht, denn – wie gesagt – das Boot liebt die Bewegung und im Fahrbetrieb gibt es dort hinten kein Halten.

Motortechnik ganz anders

Wer sich für einen Bootstest eine etwas sachlichere Berichterstattung wünscht, wird hier zum Thema Technik voll auf seine Kosten kom-

men. Denn im Motorraum hört der Spass tatsächlich auf. Glücklicherweise im positiven Sinne, denn die Triebwerks- und Antriebstechnik des Sportster haben es in sich. Herzstück der gesamten Anlage ist ein Dreizylinder-Benzinmotor der Marke Rotax. Das edle High-Tech-

Stück wird bekanntlich in Österreich gebaut und bringt bei einer Hubraumleistung von 1,5 Litern satte 155 Pferdestärken auf den Prüfstand. Die Besonderheiten dieses Viertaktmotors mit elektronischer Kraftstoff-Einspritzung liegen nicht nur in der extrem hohen Motordrehzahl von 7200 Touren, dem gewaltigen Drehmoment und dem knackigen Sound, sondern in der Art der Motorkühlung. Der Rotax ist mit einem geschlossenen Motor-Kühlkreislauf ausgestattet. Vergleichbar mit dem Kühler eines Autos, fungiert eine Aluminium-Bodenplatte im Unterwasserbereich des Jet-Bootes als Wärmetauscher und hält sowohl Motor als auch Kühlmittel auf optimaler Betriebstemperatur. Damit der Motor in der Schweiz seine SAV I-Zulassung erhielt, wurden der kompakten Maschine nachträglich noch ein Drei-Wege-Kat mit Steuergerät und Lambdasonde eingebaut.



Wer im Hafen mit dem neuen Sea-Doo gekonnt manövrieren will, muss vorab etwas üben – der Wasserstrahl-Antrieb ist nicht frei von Tücken.



Wer im Motorraum nach einem Getriebe sucht, wird nicht fündig werden, wer allerdings einen Blick in die Waterjet-Röhre riskiert, wird dort eine Turbine vorfinden. Diese wird direkt vom Motor angetrieben, beschleunigt das unter dem Rumpf einströmende Wasser je nach Drehzahl mehr oder weniger und speit es dann durch das Antriebsrohr mit Hochdruck wieder hinaus. Dadurch entsteht Vortrieb. Soll das Boot achteraus fahren, wird eine Klappe vor die Wasserjet-Röhre geschoben, die das ausströmende Wasser Richtung Bug umlenkt und das Boot rückwärts fahren lässt.

Ein weiteres Highlight im Rahmen der Motorenteknik stellt der Startmechanismus dar. Der Schlüssel sieht aus wie eine kleine Kappe und wird am Armaturenbrett über einen Pin gestülpt. In dieser Kappe befindet sich ein Mikrochip, der im Mo-

ment des Kontakts mit dem Pin unterschiedliche Informationen freigibt. Zum Beispiel, ob Schlüssel und Boot zusammenpassen und sich der Motor per Knopfdruck starten lassen darf oder nicht. Zusätzlich zu dieser Diebstahlsicherung kann der von Sea-Doo als «Learning Key» bezeichnete auch eine zuvor einprogrammierte Motordrehzahl-Begrenzung aktivieren, die den Fahranfänger vor einem unkontrollierbaren Geschwindigkeitsrausch bewahren soll.

Well done

Erfreulich ist, dass die gesamte Verarbeitung des Bootes dem hochwertigen Grad der Motortechnik entspricht. Alles, woran sich rütteln lässt, ist robust montiert und dimensioniert. Die Sitze gewähren guten Seitenhalt und die Gelcoat-Schicht zeigt sich sauber und professionell

verarbeitet. Besonders gefallen hat uns das bugwärtige Konsolen-Staufach. Denn erstens hält es auf Wunsch dank Gasdruckstößel seine «Klappe offen» und zweitens enthält es neben einem tiefen Stauraum auch einen kleinen Mülleimer. Dieser lässt sich herausnehmen und gibt damit den Weg frei zur Konsolenverkabelung. Daher müssen bei Reparaturen oder zusätzlichen Einbauten keine Kunststoff-Teile abgeschraubt und die Steuerkonsole nicht demontiert werden. Alles in allem ein Gesamteindruck, der sehr positiv auffällt, weil das Sea-Doo Sportster definitiv robust und vor allem durchdacht gebaut ist.

Der Preis ist heiss

Bevor wir wieder in den Fun-Bereich zurückschwenken, bleibt ein weiteres sachliches und oft nicht



Kein Zufalls-Produkt, sondern eine ausgereifte Konstruktion mit durchdachten Lösungen, pfiffigem Design und erprobter Motorisierung.



Schalensitze mit Wasserablauf und ausreichend Haltegriffen erinnern an diverse Adrenalin-Bahnen im Europapark.



Zwischen Motorraum und Motorraum-Abdeckung befindet sich eine herausnehmbare GFK-Schale, in der Handtücher und andere Utensilien Platz finden.



minder ernstes Thema aufzuarbeiten: Der Preis. Das Sportster, so wie wir es getestet haben, mit 155-PS-Motor, Katalysator-Technik, Wakeboard-Tower, automatischer Bilgepumpe und Lagertrailer kostet satte 46'890 Franken. Für ein knapp 4,70 Meter langes Sportboot viel Geld, für eine ultimative Funmaschine mit Hochleistungsmotor und Jet-Antrieb wieder nicht. Aber dem Kauf eines Sea-Doos liegt ohnehin keine rationale, sondern vielmehr eine emotionale Entscheidung zu Grunde. Daher wird der Preis vermutlich in der Entscheidungsfindung nur die zweite Geige spielen.

Cool running

Der Motor des Jet-Bootes wird über eine Zweihebel-Schaltung angesteuert. Diese Art der Schaltung sieht nicht nur dynamisch aus, sondern muss auch sein. Denn die Turbine dreht ja nur in eine Richtung. Daher gibt es einen Hebel für das Gas, mit dem anderen wird die Klappe angesteuert. Wer sich dieser Technik bewusst ist, wird auch kaum mehr erstaunt reagieren, wenn sich das Boot durch die Wasserströmung in Rückwärtsfahrt nur seitenverkehrt lenken lässt. Ein gewöhnungsbedürftiges Manövrier-

Verhalten, das beim ersten Mal nicht unbedingt in einem engen Hafenbecken geübt werden sollte. Ausserdem ist das Boot auch im Leerlauf nicht ohne Antrieb. Da kein Getriebe vorhanden ist und der Motor auch ohne Gas mit immerhin noch 1750 Touren dreht, ist die Turbine, wenn auch nur ganz leicht, am arbeiten. Wer ein wenig trainiert, wird dieses Umdenken schnell verinnerlicht haben, oder das machen, was die meisten Jet-Boot-Fahrer machen: Kurz vor der Anlegestelle den Motor abstellen. Das Boot ist leicht und kann problemlos mit Muskelkraft in die richtige Position verholt werden. Aber der Hafen ist für dieses Boot ohnehin nicht die richtige Umgebung und um perfekte Vorzeigemannöver dürfen sich andere bemühen, während wir ohne Umwege der Seemitte entgegenfahren. Keine Schraube, kein Radeffekt. So einfach ist das. Entsprechend kurstreu fährt das Boot durchs Wasser. Bis 4000 Touren passiert nicht viel, weil die Turbine in diesem Drehzahlbereich noch kaum Druck aufbaut. Die Geschwindigkeit liegt hier bei gut sechs Knoten. Ein ideales Tempo, um sich mit der schicken Instrumentierung auseinander zu setzen und um sich richtig gemütlich in den Schalensitz einzuformen.

Ab 4500 Touren kommt richtig Freude auf. Einerseits zeigt uns der Motor, dass Lebensfreude auch entsprechend Gehör finden sollte, andererseits lässt sich die Turbine nicht lumpen und beweist, was sie mit mächtig Dampf im Rohr alles bewegen kann. Innerhalb von 500 Touren und wenigen Sekunden beschleunigen wir von 8,1 auf 21,7 Knoten Geschwindigkeit. Irgendwo dazwischen passieren wir die Gleitgrenze ohne auch nur die geringsten Anzeichen des Übergangs wahrzunehmen. Beim Jet gibt es keinen Trimm und in dieser Art befreit von zusätzlicher Arbeit legen wir den Hebel auf den Tisch und geniessen die Beschleunigung, die erst bei 7200 Umdrehungen und 38,3 Knoten Geschwindigkeit endet. Wer zwischen 4500 und der maximalen Drehzahl von 7200 Touren

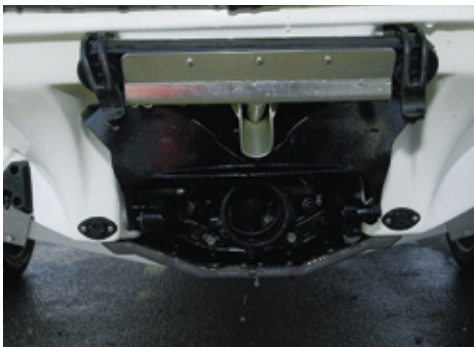
das Lenkrad nur gerade hält, ist selbst schuld. Denn innerhalb dieser Drehzahlen liegt jener unglaubliche Fun-Bereich, den herkömmliche Antriebssysteme nicht bieten können. Das Speedster lässt sich wie ein Jet-Ski fahren, ist wendig, lässt sich mit Schwung auf dem Teller drehen, springt voller Freude über Wellen und begeistert uns durch dynamische Lastwechsel. Die direkten und kurzen Lenkwege des Steuerades erinnern ein wenig an Rallye-Autos und wäre das Grundelement nicht Wasser, würde der Vergleich gar nicht so sehr hinken. Derweil sich der Pilot so richtig austoben kann, können die Beifahrer entspannt in ihren Schalsensitzen darauf warten, bis der nächste an die Schaltzentrale darf. Unsicherheit kommt bei all den «Pirouetten» niemals auf und wenn es der Fahrer nicht wirklich darauf anlegt, bleiben

die Mitreisenden an Bord auch trocken. Und wäre es an unserem sonnigen Testtag Anfang April nicht so kalt gewesen, hätte uns wohl erst eine warnende Tankanzeige vom See geholt.

Fazit

Mit dem Sea-Doo Speedster dürfen wir uns jetzt auch in der Schweiz an einem exzellenten Jet-Boot erfreuen. Die gelungene Optik, die saubere Verarbeitung und die ausgereifte Motortechnik sprechen für das Produkt. Natürlich auch das Fahrverhalten, das uns in allen Belangen begeistert hat. Einen kleinen Wermutstropfen stellt der doch relativ hohe Preis dar. Aber für «Cool running» darf man schon mal etwas investieren.

Text und Fotos: Max Wagner

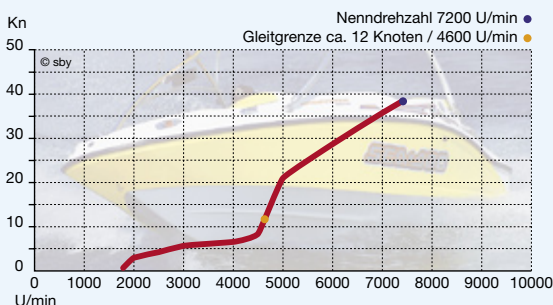


Eine kleine, integrierte Badeleiter dient als Aufstiegshilfe aus dem Wasser. Ist die Klappe vor dem Jet-Turbinenrohr positioniert (rechts), wird der Wasserstrahl nach vorne abgelenkt und das Boot fährt rückwärts. Allerdings mit seitenverkehrttem Lenkverhalten.

Eine kleine ins GFK eingelassene Polsterfläche dient auf der Motorraum-Abdeckung als Sitzgelegenheit.

SEA-DOO SPORTSTER 4-TEC

Länge: 4,67 m
 Breite: 2,16 m
 Gewicht: 659 kg
 Treibstofftank: 80 l
 Preis: CHF 46'890.–



Cuda Marine Power, 8105 Regensdorf
 Tel: 01 840 33 33, www.cuda-keller.ch

