

Leicht wie eine Feder, mit ästhetischem Flair, tänzelt die Formula 360 Cruiser vor den Gestaden Miamis über die Wellen.  
Fotos: Breitenfeld



# Inkognito: Wolf im „Familien-Sc Formula 360

„Fastech“, „Bowrider“, „Sun Sport“, „Super Sport“, „Yacht“ und „Cruiser“ – dahinter verbirgt sich die geballte Power der Formula-Baureihen. In der Summe eine stolze Range von 21 Basismodellen, begonnen bei 7,32 m bis hin zu 14,68 m Länge ü. A. Aufgesplittet in die jeweiligen Ausstattungsvarianten, potenziert sich diese Modelltypisierung um ein Vielfaches. Trotz Serienherstellung ist die Thunderbird Products-Werft damit in der Lage, jedem Eigner „sein Boot“ quasi auf den Leib zu schneiden. Claus D. Breitenfeld hat vor den Gestaden Miamis, im Sonnenstaat Florida, der „Formula 360 Cruiser“ auf den Kiel gefühlt.

**D**ie Bilanz von rund 55 Jahren Bootsbautradition kann sich sehen lassen. Als 1956 Woodie Woodson in Florida die Thunderbird-Werft gründete, hätte er es sich im Traum nicht vorstellen können, was einmal aus bescheidenen Anfängen werden würde. Der eigentliche Paukenschlag passierte allerdings erst Jahre später, 1962, als der berühmt-berühmte amerikanische Konstrukteur Don Aronow in

Miami mit dem Modell „233“ den Grundstein zur heutigen Formula-Baureihe legte. Der erste „Deep V-Rumpf“ revolutionierte den Glasfaser-Bootsbau aufsehenerregend, fuhr so ziemlich bei allen wichtigen Rennen die Konkurrenz in Grund und Boden.

**S**pätestens an dieser Stelle wird sich so mancher Leser die Frage stellen, wie es um alles in der Welt dazu kam, dass heute eine der modernsten Werften der USA in der Provinz des Bundesstaates Indiana, in dem

für amerikanische Verhältnisse „verschlafenen Nest“ Decatur (deren Residenzler mögen diese flapsige Apostrophierung verzeihen), Boote von weltweit legendärem Ruf produziert.

**D**es Rätsels Lösung ist denkbar einfach: Victor B. Porter, Senior der heutigen Thunderbird-Werft, wurde dort geboren und gründete bereits 1958 in Decatur seine eigene Firma. Als schließlich 1976 die Thunderbird-Werft samt dem Produkt Formula zum



# hafspezl“ Cruiser

Verkauf stand, zögerte Porter nicht lange und schlug zu. Mit ein Grund dürfte auch gewesen sein, dass er in einem Aufwasch gleich den exklusiven Designer John Adams übernehmen konnte, der bis zum heutigen Tag als – wenn man so will – „Mr. Formula“ für das außergewöhnliche Erscheinungsbild und die Topqualität dieser Boote verantwortlich zeichnet.

**B**is 1981 wurden Formulas in Florida und Kalifornien gebaut. Nach Aufgabe der Produktion in Miami 1988, siedelte die Werft komplett nach Decatur um, in einen sich auf inzwischen 45.000 m<sup>2</sup> erstreckenden, supermodernen Hallenkomplex. Man muss schon gut zu Fuß sein, um diese unglaublichen 4,5 Hektar überdachte, teilweise vollklimatisierte Fläche, per pedes mit diversen Testbecken, Laminierarealen, Tischler- und Polsterei, Montage und Endfertigung, nicht zu vergessen Ad-

ministration, Design und Konstruktion, in Augenschein nehmen zu wollen. Bereits 2002 wurde die 10.000. Formula auf Kiel gelegt. Bis dto. hat es die Werft auf etwa 15.000 ausgelieferte Exponate gebracht.

**S**cott Porter, einer der Söhne von Victor B. Porter und heutiger Formula-Präsident, lenkt mit seinen vier Geschwistern die Geschicke des Familienunternehmens. Eine nicht immer leichte Aufgabe, zumal die weltweite, wirtschaftliche Krise auch der amerikanischen Bootsbaui ndustrie mächtig zugesetzt hat. Daher ist es umso bemerkenswerter, dass eine Werft wie Formula dennoch in der Lage ist, konsequent den Weg der hochgesteckten Qualitätsansprüche unbeirrt fortzusetzen. Im Umkehrschluss: Gerade diese selbst auferlegten, anspruchsvollen Maxime sind das Geheimnis des Erfolges und der Reputation dieser Werft und ihrer Schiffe.

## Fahreigenschaften

**E**in Blick in den Motorraum überrascht doch ein wenig. Was die Formula 360 Cruiser beim ersten Hinsehen an Erwartungen, friedlich am Steg vor sich hindümpelnd, in Sachen Power nicht unbedingt weckt, offenbart sich, wird die Motorhatch elektrohydraulisch gelupft: Power pur, denn mit den beiden MerCruiser Benzinern vom Typ „8.2 MAG Seacore“ ist nicht nur die maximale Befeu erung im Bauch dieses sportlichen Familien-Racers ausgereizt, auch das, was dabei an Fahrleistung herkommt, kann sich wahrlich sehen lassen. Ein „Wolf im Familien-Schafspelz“, wenn man so will.

Werfen wir einen Blick auf die Messwerte im technische Datenkasten, dann wird schnell klar, dass es sich bei der Motorisierung kaum um dieselnde Langsamläufer handeln kann, schließlich gilt es rund achteinhalb Tonnen Testgewicht nicht nur bei Laune zu halten, auch der Fahrspaß sollte nicht zu kurz kommen. Dass dem so war, ist leicht an der Vmax abzulesen: 78,4 km/h (42,3 kn) bei knapp elf Metern Schiff. Ein Wort zum Sonntag - oder?!

**D**iese Fahrstufe stellt sich nicht erst nach quälendem Herumgestochere mit den



beiden, sich selbst synchronisierenden Schalt-  
hebeln ein. Trimmklappen abgesenkt, die Z's  
ran an den Spiegel, Hebel auf den Tisch. Zwei-  
mal 279 kW (zusammen 760 PS) quirlen über  
die Bravo-3-Antriebe, bestückt mit VA-Props  
der Abmessung 14<sup>3/4</sup> x 24", ihre Power ins  
Wasser. Lediglich sechs bis sieben Sekunden  
Zeit verlangt diese Beschleunigungs-Ouvertü-  
re, dann ist, ohne nennenswert den Bug gen  
Himmel zu strecken, der Miniberg in die Gleit-  
phase überwunden. Erste Aktion des Ruder-  
gängers sollte es jetzt sein, die Trimmklappen  
zu neutralisieren und sich danach an die Fein-  
arbeit zu machen, die Dreier-Bravos entspre-  
chend den Wasserverhältnissen einzujustie-  
ren.

**D**as war's eigentlich schon, will man durch-  
gehend am Anschlag powern. Der Chro-



nist hört die Einwände – „nicht möglich“ –  
bereits klingeln. Okay, kaum jemand wird so  
unvernünftig sein und permanent – egal, ob  
Welle oder nicht – das Gas bedingungslos ste-  
hen zu lassen. Dennoch, es muss schon ganz  
schön ruppig werden, um sich selbst einzu-  
bremsen. Das Schiff kann's ab, der Rumpf so-  
wieso, die Crux ist in der Regel die Mann-  
schaft.

**S**ei's drum, gefühlvoll den Druck auf die  
Einspritzpumpen reduziert, pendelt sich  
die Gleitgrenze bei 2.800 U/min ein, das GPS  
signalisiert 32,2 km/h (17,4 kn). Eigentlich  
kein lahmes Schnecken tempo. Trotzdem, die  
Größe und das Gewicht unseres Testproban-  
den in Relation gesetzt, darf's dann doch etwas  
mehr sein. Stets an der Grenze zum Verdrän-  
gen herumzuorgeln, befriedigt auf Dauer auch  
nicht. Legen Sie 400 U/min drauf und geben  
dem Fahrspaß den Vortritt.

3.200 U/min, ein Drehzahlbereich, der als  
ökonomische Marschfahrt fast dauerhaft ste-  
hen bleiben kann, bringt gut zehn Stundenki-  
lometer mehr Speed und reitet mit 42,8 km/h  
(23,1 kn) so ziemlich jede moderate Welle pro-  
blemlos ab. Weiches Einsetzen, kein Schlagen



oder Stampfen, kein Einhaken oder achterli-  
ches Wegschmieren, auch nicht bei engen,  
hart gefahrenen Lenkeinschlägen, deren nicht  
mehr als fünf von Seite zu Seite erforderlich  
sind, spielend leicht mit einem Finger zu be-  
wältigen, dafür bürgt die elektrische Ruder-  
einheit.

**W**em's dann doch zu sehr in den Fingern  
kribbelt, bitteschön, auch volle Kanne  
macht Laune. Für das Ausreizen der restlichen  
1.600 U/min bis 4.800, um die daraus resul-  
tierenden knapp 80 km/h herauszukitzeln,  
kann keine Pauschalempfehlung gegeben  
werden. Es liegt im wahrsten Sinne des Wor-  
tes in der Hand eines jeden Rudergängers, wie  
und wann er diese Fahrstufe erreicht. Es wird  
immer eine Symbiose von Trimmfeeling und

Wasserverhältnissen bleiben. Der eine kann's  
besser, der andere lernt's nie. Dort angekom-  
men, keine Bange, auch dabei nimmt es die  
360 Cruiser nicht krumm, mal so richtig in die  
Kurve reinzudonnern. Formulas können das  
ab – nur die Crew sollte vorgewarnt werden.

**S**ie vermissen in diesem Kapitel ein Wort  
zu den Manöviereigenschaften? Kann in  
diesem Fall vernachlässigt werden. Bekannt  
sollte sein, wie zwei gegenläufigen Maschinen  
ein Schiff auf dem Teller drehen. Weit weni-  
ger ist die praktische Erfahrung im Umgang mit  
dem „Axis-Joystick-System“ verbreitet. Wer  
Länge und Breite seines Bootes abschätzen  
kann, weiß, dass „der Knubbel“ vor der Schal-  
tung stufenlos in alle Richtungen zu schieben  
und zu drehen ist, der hat's begriffen und wird



in der Lage sein, den Schiffsnamen damit ins  
Heckwasser zu schreiben. Unterm Strich – alles  
gut.

## **Ausstattung & Verarbeitung**

**E**in Bild sagt mehr als tausend Worte. Okay,  
so viele wollten wir eh' nicht machen. Dar-  
über hinaus festigt sich immer mehr die An-  
sicht, dass bei der Beschreibung von Ausstat-  
tungsvarianten oftmals zu minutiös Details ge-  
würdigt werden, die von Schiff zu Schiff völ-  
lig unterschiedlich in Erscheinung treten.  
Daher eines der wichtigsten Resümeees gleich  
an den Anfang dieses Kapitels gestellt: Formu-  
la eilt nicht nur der Ruf voraus, dass sie zu den



am besten verarbeiteten Pleasureboats weltweit zählen, sie sind es auch. Nur hochwertigste Materialien kommen zum Einsatz. Sei es beim Laminat mit speziellen Epoxidharzen, dem CAD-Zuschnitt der Glas- und Coremate-Matten, im Designer-Möbelbau, der Polstererei, jeglicher technischer Installation, Stauraum wo immer nur möglich und schlussendlich der umfangreiche Auslieferungsscheck im Testbecken mit Motoren- und Dichtigkeitsprüfungen. Jede Formula, die die Wefthallen verlässt, wurde – wenn man so will – bereits „auf dem Trockenen gefahren“.

**D**ominierend unter Deck in der riesigen Kabine das französische Doppelbett. Nach achtern sich anschließend steuerbords ein Halbrundsofa mit feinstem Lederbezug,

gegenüber die Pantry, hochglänzend in Schleiflack auf Kirschholz gearbeitet. Spüle, Mikrowelle, Kühlschrank, zweiflammliges Cerankochfeld, ausreichend Stauraum, alles paletti. Sich daran anschließend an Bb., die Kombination aus Dusche und Toilette, der Schiffsgröße praxisgerecht angemessen.

Über dem Eingang zur Achterkabine der große Flachbild-TV, dessen Pendant sich in kleinerer Ausführung dort an Bb. in der „Kuschelecke“ wiederfindet. Programmdifferenzen ausgeschlossen. Dieser Bereich lässt sich mit wenigen Handgriffen zur Doppelkoje umfunktionieren, könnte jedoch auch als gemütliches Rückzugsrefugium jeglichen Zwecks dienen. Das Entertainmentcenter, passend beschallt, versteht sich von selbst.

**D**reistufig der Niedergang ins Cockpit. Steuerbords der aufwändig gestaltete Steuerstand mit Doppelsitzbank, einzeln umzustellen in Offshoreposition. Ergonomisch aufeinander abgestimmt das höhenverstellbare Ruder, Schaltung, Axis-Joystick und die blendfreie Installation sämtlicher Instrumente. Gegenüber an Bb. ein kleines Sofa, daran sich anschließend die Wetbar und schließlich an Stb. ein riesiges Sitz-U, das einer Wohnlandschaft gleich kommt. Elektrohydraulisch zu öffnen der Motordeckel, gleichzeitig ein Teil

der querliegenden Rückbank. Backbords der Durchgang auf die Badeplattform mit fußfreundlich verdeckter Badeleiter und den Anschlüssen für Landstrom, Kabel-TV und Druckwasser.

**I**ns GfK eingeformte Stufen zwischen Niedergang und Steuerstand erleichtern den Weg aufs Vorschiff mit den beiden Sonnenliegen. Davor ein riesiger Ankerkasten, bestückt mit verdeckter, elektrischer Ankerwinde, eingerahmt von der kniehohen VA-Reling. Insgesamt jeweils fünf Festmacherbeschläge auf jeder Seite des Rumpfes lassen Springleinenvarianten nach Herzenslust zu.

## 🔗 Zusammenfassung

**U**nterm Strich vereint die „Formula 360 Cruiser“ zwei Bootstypen. Einerseits das perfekte Familienschiff, andererseits den „gemäßigten Racer“ mit Wohnkomfort. Inkognito – „der Wolf im Schafspelz“. Vorzügliche Fahreigenschaften, die sprichwörtliche Formula-Fertigungsqualität, eine bereits standardmäßig, überdurchschnittlich fahrfertig bestückte Grundausstattung, machen dieses Schiff zu einem Preis/Leistungs-Paket, das seinegleichen sucht.

Claus D. Breitenfeld

## Technische Daten

### Herstellerland: USA

Werft: Thunderbird Products, Decatur (IN)  
**Importeur / Händler:** Poker-Run-Boats GmbH Co. KG, Polsumer Straße 91, D-45896 Gelsenkirchen, Tel.: 0049-(0)-209-639604, www.formulaboats.de

**Boot:** CE-Zertifizierungs-Kategorie „B“ (außerhalb von Küstengewässern)

Länge ü. A. (m): 10,85  
 Rumpflänge (m): 10,44  
 Breite (m): 3,51  
 Tiefgang (m): 0,91  
 Höhe ü. WL (m): 3,45 – 4,27  
 Kabinenhöhe (m): 2,03  
 Gewicht leer (kg): 7.307 – 7.670  
 Testgewicht (kg): 8.500  
 Baumaterial: GfK  
 Rumpfform/Aufkimmung: V/18°  
 Motorisierung Test kW (PS): 2 x 279 (380)  
 Motorisierung von – bis kW (PS): 2 X 279 (380) Benzin oder 2 X 221 kW (300PS) Diesel  
 Motorenart: Innenborder Diesel/Benzin  
 Antriebsart: Z-Sterntrieb  
 Kraftstofftank (l): 780  
 Frischwassertank (l): 208  
 Fäkalientank (l): 151  
 Zuladung/Nutzlast (kg): 850  
 Personen, zul. max: 10

Schlafplätze: 4+2  
 Kabinen: 2  
 Preis Testboot €: 418.365,-  
 Preis ab €: 339.900,-

### Testmotorisierung:

Hersteller/Modell/Motorenart: 2 x MerCruiser, 8,2 MAG Seacore  
 Bauart/Zylinder: V8  
 Leistung Propeller kW (PS): je 279 (380)  
 Hubraum (cm<sup>3</sup>): 8.219  
 Bohrung/Hub (mm): 113,5 x 101,6  
 Arbeitsweise: 4-Takt  
 Drehzahl, max. (U/min): 4.400 – 4.800  
 Kraftstoffart: Benzin  
 Kraftstoffsystem: EFI  
 Verdichtung: 8,75 : 1  
 Kühlkreise: 2  
 Generator (A): 65  
 Elektrik (V): 12  
 Gewicht (kg): 490  
 Propellergröße: Bravo 3, 14 1/2 x 24"

**Motordetails:** Speziell für den Salzwassereinsatz konzipierte Motoren mit Vier-Jahresgarantie, unter der Voraussetzung, dass sie von speziell geschultem Personal eingebaut und gewartet werden.

**Standardausstattung (Auszug aus Liste):** 10 Jahre Struktur Garantie; Imron®

Standard-Grafik; komplett ausgeschäumte Fiberglas Struktur für optimale Festigkeit; chemischer und durchgehend verschraubter Rumpf zur Deckverbindung; PVC Scheuerleiste mit Edelstahl Einsatz; Sonnenliege auf Bug; elek. Ankerwinde, 60m Kette, VA-Anker; Suchscheinwerfer; Deckluken mit Lüfter und Sonnenrollo; Edelstahl-Bulleyes; Radarbügel; Heckdusche warm/kalt; Motorraumdeckel mit Luftdruckdämpfern; Anschlüsse Kabel TV, Telefon Druckwasser; Wurzelholz-Armaturenblende; Livorsi®-Instrumentierung; Kompass; Raymarine™; Garmin GPS Kartenplotter; digitales Echolot; Livorsi- Vierhebelschaltung; hydraulische Trimmklappen; Lautsprecher/920W Verstärker; iPod/ MP3 Anschluss; Badeplattform mit Unterwasserbeleuchtung; zwei höhenverstellbare Tische & Sonnenliegenpolster; Wetbar im Cockpit; Bimini-Top; geschlossene Bugkabine; Ultraleather™ Sofas; Kirschholz-Innenausbau; komplette Pantry mit Mikrowelle/Backofen und Dunstabzug; 5-kW Klimaanlage mit Heizung; Telefon; TV/DVD; Kenwood AM/FM/CD Radio; digitaler Satellitenempfänger; Zentralstaubsauger; Vakuum Toilette; elektrische Motorhaube; Rauchmelder; automatisches Feuerlöschsystem; drei Marine Batterien; Batteriehaupschalter; 60A Batterielader – 230 V; Hochwasseralarm Bilge.

**Mögliche Extras:** Mögliche Extras werftseitig: Axis Premium Joystick Steuerung; MerCruiser-Seacore-Motorisierung; Imron Metallic Lackierung; Generator 7,3 kW; zweiter Kühlschrank im Cockpit; Hardtop; Teak auf der Badeplattform.

### Messwerte: Geschwindigkeit / Lautstärke

U/min	km/h	(kn)	(mile)	dB(A) <sup>6</sup>
650 <sup>1</sup>	7,6	(4,1)	(4,7)	56
1.000	10,6	(5,7)	(6,6)	61
1.500	14,2	(7,7)	(8,8)	69
2.000	17,1	(9,2)	(10,6)	71
2.500	21,2	(11,4)	(13,2)	72
2.800 <sup>2</sup>	32,3	(17,4)	(20,1)	73
3.000	35,9	(19,4)	(22,3)	75
3.200 <sup>3</sup>	42,8	(23,1)	(26,6)	76
3.500	53,7	(29,0)	(33,4)	78
4.000	61,9	(33,4)	(38,5)	81
4.500	72,7	(39,3)	(45,2)	84
4.800 <sup>4</sup>	78,4	(42,3)	(48,7)	86

**Testparameter:** (1 = niedrigste Drehzahl; (2 = Gleitgrenze; (3 = ökonomische Marschfahrt; (4 = Vollast; (5 = gemessen am Steuerstand inkl. Wind- und Wassergeräusche; nach ca. 6 - 7 sec. aus ruhender Position in Gleitfahrt; Wind- und Wasser: 1 – 2; Drehkreise: auf dem Teller mit Axis-System und gegenläufigen Maschinen.