

Formula 350

Dass die Formula-Werft in den USA zu den feinsten und angesagtesten Pleasure-Boot-Adressen weltweit zählt, das hat sich in über fünf Jahrzehnten Bootsbaum mehr als nur herumgesprochen. Formula ist schlechthin ein Synonym für sportlich-rasantes aber auch komfortables Cruisen in Größenordnungen zwischen 24 und 48 Fuß. Claus D. Breitenfeld hat sich, während der Interboot in Friedrichshafen, einen Ritt mit dem Modell Formula 350 Sun Sport auf dem Bodensee gegönnt.



Sonne, Komfort und jede Menge

Wenn einer sein Hobby zum Beruf macht, dann kommt dabei in der Regel etwas Vernünftiges heraus. Und wenn er dann noch als Generalimporteur für Österreich und Österreich zusammenarbeitet, die wiederum einst einen der legendärsten Bootskonstruktoren unter Vertrag hatte den es je gab, nämlich keinen Geringeren als „Don Aronow“ – er hob die Edelmarke „Formula“ 1962 aus der Taufe – dann will das schon was heißen.

Importeur Alfred Zurhausen hat ganz genau hingeguckt, bevor er sich dazu entschied mit dieser Werft im Herzen der USA, in Decatur, Bundesstaat Indiana, dem heutigen Sitz des Familienunternehmens Porter, auf Tuchfühlung zu gehen. Überzeugt

hatte ihn letztendlich auch die kompromisslose Qualität, die Formula liefert, denn nicht ohne Grund kann es sich die Werft leisten, zehn Jahre Garantie auf ihre Rümpfe zu geben. Auf die übrigen Einbauten gewährt Zurhausen zwei Jahre Garantie, jedoch mit der Option einer Anschlussgewährleistung. Hinzu kommt ein europaweiter Service, egal, wo die von ihm ausgelieferte Formula auch liegt. Wer bei „Formula Boote Deutschland“ sein Schiff kauft, der muss sich um den Service keine Sorgen mehr machen. Der Importeur kommt zum Boot und nicht umgekehrt.

Formula war es auch, die nicht nur unzählige Siege, Rekorde, Preise und Auszeichnungen im wahrsten Sinne des Wortes eingefahren haben, diese Werft setzte Maßstäbe in vielerlei Hinsicht. Die erste in einem Boot verbaute runde Windschutzscheibe,

Sun Sport

Power, die Laune macht



zum Beispiel, zierte eine Formula. Das war im Jahre 1984. Damals eine Revolution, heute Normalität. Viele andere folgten.

Fahreigenschaften

Eine „350Sun Sport“ zu fahren, das ist schon etwas Besonderes. Das beginnt bereits beim Verlassen oder Ansteuern der Box bzw. des Liegeplatzes. Man muss es einfach einmal erlebt haben, was das „Axis-System“ von MerCruiser drauf hat. Getrost kann auf Bug- und Heckschraube verzichtet werden. Mit gefühlvollem Einsatz des Steuersticks wird das Schiff problemlos auf dem Teller gedreht, zur Seite, vor und zurück wie von Geisterhand manövriert, egal, von welcher Seite der Wind auch bläst.

Doch richtig Laune kommt auf, lassen die beiden V8-MerCruiser vom Typ 496 HO MPI, mit jeweils 312 kW (425 PS) am Typ Propeller, „die Sau raus“. Die Drehzahlmesser pendelten sich bei 4.750 U/min ein und mit 87 km/h (47,5 kn) pfeiferten sechseinhalb Tonnen Testgewicht über das Schwäbische Meer, den Bodensee. Wie uns Importeur Zurhausen jedoch glaubhaft versicherte, hatten wir es hier mit der abgespeckten Variante zu tun, denn das Testschiff hat seinen Liegeplatz in der Schweiz. Und weil die Eidgenossen noch pingeliger sind in Sachen Geräuschemission als die grünen Konsumbremsen in Old Germany, mussten die Auspuffrohre – vereinfacht dargestellt – zugestopft werden. Bei gleicher Motorisierung und ohne Geräuschknebelung in den USA, lief diese Sun Sport

Herstellerland: USA

Verft: Formula, Decatur (IN)

Importeur: FORMULA BOOTE Deutschland by Poker-Run-Boats-Ltd. & Co. KG, Polsumer Str. 91, D-458956 Gelsenkirchen, Tel.: 07000-3676852, www.formula-boote.de

Boot: CE-Zertifizierung, Kategorie „B“ (außerhalb von Küstengewässern)

Länge ü. A. (m): 10,67

Breite ü. A. (m): 3,28

Tiefgang ca. (m): 0,99

Aufkimmung: 21°

Höhe über WL (m): 2,87 – 2,08

Gewicht ca. (kg): 5.874

Testgewicht ca. (kg): 6.500

Baumaterial: GfK

Holzart Innenausbau: Kirschholz

Rumpfform und Konstruktion: V

Motorisierung ab kW (PS): 2 x 221 (2 x 301)

Test-Motorisierung kW (PS): 2 x 312

(2 x 425)

Max. Motorisierung kW (PS): 2 X 312

(2X 425) ab Werk

Max. Motorisierung kW (PS): 2 X 412

(2050) mit Leistungskit

Motorart: Leistung- und Diesel-

Innenborder

Antriebsart: Z

Kraftstofftank ca. (l): 662

Wassertank ca. (l): 113

Fäkalientank ca. (l): 140

Zuladung/Nutzlast (kg): 850

Max. Personen: 10

Schlafplätze: 4

Kabinen: 2

Testmotorisierung (2 x)

Hersteller/Typ: MerCruiser 496 HO MPI

Bauart/Zylinder: V 8

Leistung Propeller kW(PS): 312 (425)

Hubraum (cm³): 8.100

Bohrung/Hub (mm): 108 x 111

Ventile: 4 pro Zylinder

Arbeitsweise: 4-Takt

Max.-Drehzahlbereich (U/min):

4.600 – 5.000

Kraftstoffart: Benzin

Kraftstoffsystem: MPI

Verdichtung: 9,1:1

Kühlkreise: 1

Generator (A): 65

Elektrische Anlage (V): 12

Gewicht (kg): 556

Propeller: Duoprops, Edelstahl 28"

Steigung, Bravo 3-Antrieb

Standardausrüstung: Unter anderem komplette Ausschäumung, absolut dichte Deck/Rumpf-Verbindung, Echolot, sechs Lautsprecher im Cockpit, Badeplattform mit Unterwasserbeleuchtung, doppelstizige Steuermansbank, zur Sonnenliege umbaubare Heckbank, Cockpittisch, Wetbar mit Kühlschrank, Feuerlöcher, Bimini-Top, Kirschholzausbau, komplette Pantry, Entertainment-Center mit digitalem Satellitenempfänger, Vakuum-Toilette, Kohlenmonoxyd-Detektor, elektrischer Motordeckel, Rauchmelder, automatisches Feuerlöschsystem, Batterielader.



Messwerte: Geschwindigkeit / Geräusch

U/min	km/h*	(kn)	dB(A)	
			Steuerst.	Salon
2.600 ⁽¹⁾	36	(19,4)	72	63
3.000	47	(25,4)	74	65
3.300 ⁽²⁾	54	(29,2)	74	66
3.500	63	(34,0)	76	68
4.000	68	(36,7)	78	69
4.500	74	(40,0)	79	71
4.750 ⁽³⁾	87	(47,5)	79	72
4.850 ^(**3)	94	(50,8)	-	-



Fotos: Breitenfeld

(* mit gedrosselten Maschinen wegen schweizer Geräuschemissionsvorschriften

(** ohne Drosselung in den USA gemessen

Testparameter: (1 = Gleitgrenze mit abgesenkten Trimmklappen; 2 = ökonomische Marschfahrt; 3 = Vollast; Testcrew: 4 Personen; Kraftstofftank-Füllstand: 50%; Wind- und Wasserverhältnisse: 2 - 3; Beschleunigung aus dem Stand ins Gleiten: 8 - 9 Sekunden; Manövrieren: Das Axis-System macht es möglich, ohne Bugschraube auf der Stelle zu drehen oder das Boot auch seitlich einzuparken.

94 km/h (50,8 kn). Darüber kann wahrlich nicht gemeckert werden.

Aber nicht nur die Power in der Spitze ist bemerkenswert, das komplette Handling überzeugt in jeder Fahrstufe. Volle Kanne rein in die Kurve, die Trimmklappen neutralisiert, beschreibt der Rumpf einen Kreisdurchmesser von etwa drei Bootslängen ohne dabei auch nur ein Quäntchen achtern wegzuschmieren, einzuhaken oder gar Luft zu ziehen. Auch bei hart gelegtem Ruder und kontinuierlich gesteigerter Gaszufuhr bleibt die gefürchtete Kavitation aus, egal ob über Stb. oder Bb. Dass Wind- und Wasserverhältnisse der Kategorie 2 - 3 für diese Formula geradezu als ein Klacks daherkommen, leuchtet ein. Um dieses Schiff nur annähernd etwas zu fordern, mussten schon die auslaufenden Heckwellen der Fahrgastschiffe herhalten, damit demonstriert werden konnte, wie weich und souverän sich der steil aufgekimmte Rumpf beim Wiedereinsetzen ins Wasser benimmt. Kein Schlagen, kein Geraffel, kein Dröhnen, einfach satt.

Mit abgesenkten Trimmklappen sollte man den dicken Antriebsboliden schon 2.600 U/min gönnen und acht bis neun Sekunden Zeit lassen, denn darunter wird's eng mit dem Gleitfahrverhalten. Unser GPS signalisiert in dieser Fahrstufe 36 km/h (19,4 kn). Die Messungen decken sich übrigens ziemlich genau mit den Werten, die der Bordcomputer lieferte, wovon nicht immer bei Tests ausgegangen werden kann. Alles was drehzahlmäßig darüber liegt, braucht von Trimmklappen nicht beeinflusst zu werden, es sei denn, es gilt Schräglagen, bedingt durch starken Seitenwind, auszugleichen.

Als ideale Marschgeschwindigkeit einigte sich die vierköpfige Testcrew auf den Drehzahlbereich um 3.300 U/min. Das entspricht satten 54 km/h (29,2 kn). Bei dieser Fahrstufe kann das Boot

fast sich selbst überlassen werden. Ruderkorrekturen sind so gut wie nicht erforderlich, der eingeschlagene Kurs wird stabil gehalten, auch wenn die Hände mal nicht am Ruder liegen.

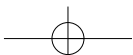
Um die beiden Maschinen nicht manuell auf diesen Wert getrennt einzustellen zu müssen, bedient sich der Rudergänger der Einfachheit halber des Synchronisations-Systems. Will sagen, die Zweihebelhaltung kann so konfiguriert werden, dass nur ein Powermacher bedient werden muss, der andere wird automatisch nachgezogen, beide Drehzahlen gleichen sich an. Resümee: Optimale Fahreigenschaften in jeder Hinsicht, wie man sie sich nur wünschen kann.

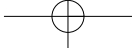
☛ Ausstattung & Verarbeitung

Perfektion hat einen Namen" – so der Werbeslogan, nicht nur phrasenhaft gebrannt auf eine DVD in deutscher Sprache, diese Aussage kann voll und ganz unterstrichen werden, bestätigt sich in jedem Detail bereits beim ersten Betreten des Schiffes. Eine Formula zu fahren, ist fraglos ein Eye-catcher – nicht nur für den Eigner. Und wenn sich dann noch ein amerikanischer Mode-Papst, wie der unumstrittene Ralph Lauren über das Design hermacht, dann ist die Vokabel „Vollkommenheit“ durchaus zulässig. Grund genug, dass wir Sie hier nicht mit banalen Qualitätsdetails langweilen wollen, sondern auf die Gesamtheit des Schiffes eingehen. Wäre so ein Produkt nicht bis in die letzte Haarspitze qualitativ akzeptabel, würde auch die eleganteste Umschreibung kaum etwas daran ändern.

Der einfachste Weg an Bord führt über die riesige Badeplattform. Mittig die Badeleiter unter einem Luk, fußfreundlich versteckt. In die-

»» Mit satter Power von zweimal 425 PS werden rund 6,5 Tonnen Formula-Testgewicht auf knapp 90 km/h beschleunigt und souverän vom Rumpf in komfortables Fahrverhalten umgesetzt. ««





sem achterlichen Bereich unter anderem installiert Druckwasser- und Stromanschluss, Fäkalienabsaugstutzen, Wasserschlauchhaken, Warm/kalt-Dusche im Durchgang zum Cockpit an Bb., indirekte Beleuchtung, Fernsteuerung für die Stereo/CD-Anlage, Lautsprecher, versenkbare Festmacherbeschläge und der Zugang zu Stauräumen.

Rücksitzbank und achterliche Sonnenliege sind im Handumdrehen in eine großflächige „Lümmelwiese“ umgewandelt, auf der locker zwei Personen dem Lorenz ihre Hautpigmente opfern können. Elektrohydraulisch wird der darunter liegende, sauberst bestückte Motorraum samt automatischer Feuerlöschanlage, Batteriebänken, Filtern etc. freigelegt. Vor dem geräumigen, nach Stb. ausgerichteten Sitz-U, mit jeder Menge Stauvolumen, dominiert ein mobiler Tisch. Gegenüber die Wetbar, bestückt mit Spüle, Kühlschrank, Warm/kalt-Wasser und Abfallcontainer. In Fahrtrichtung schließt sich ein kleines Sofa an, darunter das Lüftungsluk für die Unterflurkabine.

Der Steuerstand an Stb. besticht durch eine sehr bequeme Doppelsitzbank, deren Sitzflächen sich einzeln in Offshoreposition kippen lassen. Nicht nur eine Augenweide im Wurzelholzstil, kombiniert mit modernen Facilities, auch durchdachte Ergonomie und perfektes Design überzeugt hier. Gut im Griff liegt das verstellbare Ruder, eine Kombination aus Holz und Metall. Blendfrei installiert die Armaturen und Multifunktionsanzeigen, gut erreichbar sämtliche Kippschalter, Sicherungen, Radio/CD-Player, natürlich auch eine der spektakulärsten Funktionen des nachts, die indirekte Bord- und Unterwasserbeleuchtung. Dreifach einlamierte, handlaufgesicherte Stufen führen aufs Vorschiff durch die aufklappbare Windschutzscheibe. Dort treffen wir auf einen Suchscheinwer-

fer, Lüftungsluken in den Salon und großen Ankerkasten mit verdeckter, elektrischer Winde. Optisch gelungen auch der in Fahrtrichtung geneigte Geräteträger über der Wohnlandschaft des Cockpits.

Sicher verschlossen wird der Unterdecksbereich durch eine GfK-Schiebetür, die in geöffneter Position hinter dem Steuerstand verschwindet. Backbords, direkt neben dem Niedergang bzw. Eingang zur Unterflurkabine für zwei Personen, die Pantry mit elektrischem Kocher, Spüle, Mikrowelle und Stauräumen. Wohlige Wärme vermittelt der gepflegte Kirschholz-Innenausbau in Verbindung mit den hellen Lederpolstern. Das Sitz-V im Vorschiff ist mit wenigen Handgriffen und zwei Mittelpolstern zum Doppelbett umgewandelt.

Steuerbords schließt sich ein Möbelblock mit Kühlschrank und die Nasszelle an, eine Kombination aus elektrischer Toilette, Dusche und Spiegel. Hinter einer Tür zum Salon hin im Nasszellenblock, die elektrische Schaltzentrale. Selbstredend, dass bei so einem Boot auch Details wie die Aircondition nicht fehlen.

☛ Zusammenfassung

Auf den Punkt gebracht: „The difference between man and boys, is the price of their toys“. In diesem Fall darf jedoch die Familie gern mit einbezogen werden, denn dieses Schiff eignet sich durchaus, um damit autark auf Törn zu gehen. Damit sind auch längere Reisen drin, die sich relativ flott und sportlich abspulen lassen. Ein Schiff, bei dem man kaum auf Komfort zu verzichten braucht und das sich bereits in der Standardversion fahrfertig präsentiert. Dennoch kann aus einer üppigen Optionsliste gewählt werden.

Claus D. Breitenfeld



»» Ein Schiff, bei dem man kaum auf Komfort zu verzichten braucht. ««

