



Dynamischer Auftritt mit perfektem Finish: Das optionale „Imron Black Onyx Metallic“ ist eine von 15 attraktiven Farbkombinationen

Freude am Fahren

Formula 290 Sun Sport

Vor knapp einem Jahr erlebte die Formula 290 Sun Sport, ein rassiger Weekender aus den USA, ihre offizielle Markteinführung. Befeuert von zwei Volvo-V8-Benzinern mit jeweils 235 kW (320 PS), testeten wir dieses dynamisch gestylte Hochleistungsboot vor dem schweizerischen Ufer des Lago Maggiore.

Text und Fotos: Peter Marienfeld

Das Fabrikat Formula gehört zur Crème de la Crème der amerikanischen Bootsbauindustrie - und dies seit einem halben Jahrhundert. Hauptsitz der weltbekanntesten Powerboat-Schmiede mit dem klangvollen Namen Thunderbird Products ist die Kleinstadt Decatur im US-Bundesstaat Indiana. Unter der Regie der vermögenden Besitzerfamilie Porter besiedelt das Traditionsunternehmen mit 300 Angestellten ein 32000 m² großes Betriebsgelände, auf dem sich modernste Produktionsanlagen befinden. In der vergangenen Saison wurden 620 Formula-Einheiten aus der Form gehoben. Für das Modelljahr 2010 besteht die in sechs Baureihen gegliederte

Range aus 24 Varianten zwischen 24 und 48 Fuß. Verantwortlich für das unverwechselbare Design der nach strengsten Qualitätsanforderungen hergestellten Boote und Yachten zeichnet Chefkonstrukteur John Adams, dessen Entwürfe unter bekenannten Formula-Fans längst mit Kultstatus behaftet sind.

Materialauswahl

Wie ihre Markengefährten wird die inklusive Badesteg genau 8,84 m lange und 2,74 m breite Formula 290 Sun Sport im aufwändigen Handauflegeverfahren gefertigt. Verwendung finden ausschließlich Kunststoffmaterialien erster Güte, darunter vor Osmose schützendes Epoxidharz. Typisch für eine

2 | TEST Formula 290 Sun Sport



Formula sind das einlamierte Spantensystem, die zur statischen Festigkeit beitragende Ausschäumung der Glasfaserstruktur und vor allem das bestechende Finish der kolorierten Außenhaut. Diese ist nicht eingefärbt, sondern mit extrem hochwertigem, UV-resistentem und daher alterungsbeständigem DuPont-Imron-Lack beschichtet. Abgerundet wird der auf der ganzen Linie überzeugende optische Eindruck durch perfekt dimensionierte und goldrichtig gesetzte Edelstahl-Beschläge sowie sorgfältig vernähte Polsterkomponenten, die obendrein mit einem angenehm straffen Härtegrad aufwarten.

Cockpit und Kabine

Gegen 5346 € Zuschlag wird das geschickt aufgeteilte Cockpit von einem GFK-Geräteträger überspannt. Dieser könnte vielleicht eine Nummer filigraner ausfallen, andererseits macht sich der gen Bug geneigte Radarbügel, kombiniert mit dem ebenfalls optionalen Bimini-Verdeck, als Schattenspender bezahlt. Hinter dem übersichtlich instrumentierten Kommandostand, dessen auffälligstes Feature die Livorsi-Vierhebelschaltung ist, befindet sich eine Ruderbank mit zwei Einzelsitzen. Die restliche Besatzung verteilt sich auf der backbords angeordneten Sonnenbank und in der achterlichen Cockpitsektion,



Bauch einziehen ist nötig: Die Kabinentür öffnet auf 40 cm



Bequem gepolsterte Ruderbank mit zwei Einzelsitzen



Blick ins Cockpit, das durch eine geschickte Aufteilung überzeugt



Fahrstand mit Livorsi-Schaltung, daneben die Treppe zum Vordeck



Rot lackierte „Achtender“: Die Volvo-Benziner leisten je 235 kW

deren Highlight der mit einem ausgeklügelten Faltmechanismus versehene Varioliegesitz ist. Um das Bordleben in vollen Zügen zu genießen, darf die obligatorische Wetbar natürlich nicht fehlen. Doch anders als die 15 Getränkehalter wird der 62 l fassende Schubladenkühlschrank separat berechnet. Zu den ganz wenigen Unstimmigkeiten des gangbordlosen Sportscruisers gehört der nur 40 cm schmale Kabineneingang, der beliebte Crewmitglieder zum Baucheinziehen nötigt. Der recht gediegen möblierte, aber nur 1,54 m hohe Wohntrakt spielt im Gesamtkonzept des schwarz-weißen Testschiffes offenbar eine Nebenrolle. Dennoch gibt es einen kleinen Toilettenraum, und die rundlich zulaufenden Sitzbänke lassen sich unter Einbeziehung des absenkbaren Tisches in eine Zweierkoje verwandeln.

Formula in Fahrt

Was die Laufeigenschaften des 4060 kg schweren Bootes betrifft, erwartet uns während der ausgiebigen Erprobung auf dem tintenblau schimmernden Lago Maggiore keine Überraschung. In jeder Fahrstufe glänzt die nach CE-Kategorie B eingruppierte 290 Sun Sport mit mustergültigen Lauf- und Handlingeigenschaften. Selbst in forciertem Tempo lässt sich der schnittige Weekender beherzt in die engste Kurve reißen - der mit scharf konturierten Stringern ausgestattete Deep-V-Rumpf klebt in der Spur, als hätte man das Unterwasser-schiff großflächig mit Pattex bepinselt. Zuständig für fulminante Beschleunigungswerte und eine respektable Endgeschwindigkeit von 49 Knoten sind die 2 x 235 kW generierenden Volvo-5.7-GXi-Achtzylinder. Die knallrot lackierten Kraftpakete mit elektronischer Benzineinspritzung bieten ein überragendes Drehmoment und bringen ihre Power über Duo-prop-Antriebe mit serienmäßig montierten Edelstahlpropellern ins nasse Element. Schon sehr zügig und dabei relativ wirtschaftlich unterwegs ist man im Teillastbereich um die 3500



Backbords postiert: Cockpit-Wetbar mit Spüle und Kühlschrank



In der gediegen eingetichteten Bugkabine herrscht eingeschränkte Kopffreiheit

min^{-1} . Mit korrektem Trimmwinkel und weit nach achtern verlagertem Abriss geht die Formula souveräne 33 Knoten. Obwohl sich während der Messungen sechs Personen an Bord befinden, wird die Gleitgrenze verhältnismäßig früh überschritten, nämlich mit synchronen 2350 min^{-1} und 14,5 Seemeilen



Die Variobank im zentralen Heckbereich der Formula misst 114 x 187 cm



Cleverer Klappmechanismus: In wenigen Sekunden entsteht eine Liege



Dem Wohntrakt angegliedert ist ein separater WC-Raum



Ein unverzichtbarer Stopper an der Kabinentür



138 cm hoch: Eng geht es zu im Klo



Beige Ultraleather-Polster, kombiniert mit edlem Kirschholz-Mobiliar



TEST Formula 290 Sun Sport

Technische Daten

Länge ü.A.: 8,84 m
 Breite: 2,74 m
 Tiefgang (Antr. abgesenkt): 1,02 m
 Gewicht: 4060 kg
 CE-Kategorie: B
 Max. Personenzahl: 9
 Kojenzahl: 2
 Brennstofftank: 416 l
 Wassertank: 76 l
 Septiktank: 83 l
 Baumaterial: GFK/Epoxydharz
 Motorisierung: Innenborder (nur Doppelanlagen, wahlweise von Volvo, MerCruiser oder Volkswagen Marine) mit Z-Antrieben, Leistung bis 2 x 235 kW
 Grundpreis: 164 900 € mit Basismotorisierung 2 x MerCruiser 350 Magnum MPI Bravo Three, Leistung 2 x 221 kW
 Grundpreis mit Testmotorisierung: 179 900 €

Motoren im Testboot:

2 x Volvo Penta 5.7 GXi DP-S, V8-Benziner mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung und Duoprop-Z-Antrieben, Leistung jeweils 235 kW (320 PS), Bohrung x Hub: 101,6 x 88,4 mm, Hubraum: 5700 cm³, Nenn Drehzahl: 5200 min⁻¹

Standard-Ausstattung (auszugsweise)

Elektrohydraulische Trimmklappen, 220-Volt-Landanschluss, automat. Feuerlöschsystem, Livorsi-Instrumentierung, Varioliege im Achtercockpit, Echolot, Kompass, 15 Getränkehalter, zwei Batterien mit Hauptschalter, Radio/CD-Player, integrierter Badesteg, Marine-WC mit Septiktank, Edelstahlpropeller

Lieferbare Extras (auszugsweise)

Elektr. Ankerwinde plus Edelstahl-Anker (3735 €), Targabügel (5346 €), Joystick-Lenkung (19 300 €), elektr. WC (Aufpreis 536 €), Kühlschrank im Cockpit (1597 €), Bimini-Verdeck (1387 €), Metallic-Lackierung (3025 €), Flexiteek auf Badesteg (2485 €)

Schall- und Fahrtmessung

(Leerlauf) 580 min ⁻¹	60 dB(A)	0 kn	Revier: Lago Maggiore vor Locarno (CH), Crew: 6 Pers., Messung: GPS, Wasser: 16°C, Luft: 27°C, Wind: 0-1 Bft., Tanks: Benzin 145 l (35 %), Wasser leer
580 min ⁻¹	61 dB(A)	3,9 kn	
1000 min ⁻¹	67 dB(A)	6,1 kn	
1500 min ⁻¹	70 dB(A)	7,9 kn	
2000 min ⁻¹	73 dB(A)	11,1 kn	
2500 min ⁻¹	78 dB(A)	18,2 kn	
3000 min ⁻¹	79 dB(A)	29,0 kn	
3500 min ⁻¹	83 dB(A)	33,0 kn	
4000 min ⁻¹	84 dB(A)	36,5 kn	
4500 min ⁻¹	85 dB(A)	42,0 kn	
5000 min ⁻¹	87 dB(A)	46,9 kn	
(Volllast) 5150 min ⁻¹	89 dB(A)	49,0 kn	

Informationen und Werft

(Formula-Exklusivimport und Lieferant des Testbootes), Krablerstr. 127, 45327 Essen, Tel.: 02 09-63 96 04,

2200 West Monroe Street, Decatur, IN 46733, USA,



Stimmig designte Heckpartie mit integrierter Badeplattform, backbordseitigem Durchstieg und steuerbords montierter Leiter

pro Stunde. Verdrängerfahrt ist sicherlich nicht gerade die Paradedisziplin für ein Boot dieses Kalibers, doch auch mit gemächlichen 7,9 kn, für die eine Drehzahl von 1500 Touren erforderlich ist, bleibt der doppelmotorige US-Renner sauber auf Kurs. Als Minimalfahrt werden 3,9 Knoten protokolliert, mit denen sich die 290 Sun Sport im Hafenbecken gut unter Kontrolle halten lässt. Beim Einparkmanöver muss man aber zwangsläufig auf die Dienste eines Bugstrahlruders verzichten.

Fazit

Die professionell verarbeitete 290 Sun Sport bietet in bester Formula-Manier nicht nur eine äußerst attraktive Optik - entscheidend für den Kauf ist womöglich, dass dieses Boot Fahrspaß auf höchstem Niveau garantiert. Zugunsten des ansprechenden Raumangebotes im Cockpit muss man sich mit einer engen Kabinenabteilung arrangieren. Andererseits können hier zwei Personen durchaus komfortabel übernachten. Bestückt mit den jeweils 221 kW starken MerCruiser-350-Magnum-Basistriebwerken, wechselt der sportlich-elegante 29-Footer gegen eine Zahlung von 164 900 € den Besitzer. Die bissigen Volvo-Benziner verteuern unsere Testkandidatin um weitere 15 000 €. Wer von vornherein für Dieseltechnik plädiert und mit den fünfzylindrigen D3-190-Maschinen liebäugelt, muss sein Konto um 189 000 € erleichtern. Als besonders reizvoll könnte sich die künftig lieferbare Kombination mit VW Marines TDI-265-6-Aggregaten erweisen - wie es diesbezüglich um die Preissituation bestellt ist, verrät Powerboat-Experte und Formula-Generalimporteur Alfred Zurhausen auf Anfrage.