



Angetrieben von zwei Volvo-D6-370-Maschinen, erreicht die Formula 37 PC beim Test auf dem Rhein genau 40 Knoten Maximalfahrt

Reife Leistung

Formula 37 PC

Thunderbird Products ist Hersteller der weltweit bekannten Formula-Boote. Diesen eilt der Ruf voraus, superbe Laufeigenschaften, eine sportlich-elegante Optik und sehr gute Verarbeitungsqualität auf sich zu vereinen. Mit der Formula 37 PC erprobten wir einen Verkaufshit der amerikanischen Renommierwerft.

Text und Fotos: Peter Marienfeld

Das Kürzel „PC“ in der Typenbezeichnung unserer Testkandidatin hat nichts mit Heimcomputern zu tun, sondern steht für „Performance Cruiser“. Performance bedeutet Leistung, und über diese verfügt eine jede Formula prinzipiell reichlich. Firmensitz der anno 1956 in Miami gegründeten Powerboat-Schmiede ist seit 1988 Decatur, eine Kleinstadt im US-Bundesstaat Indiana. Nach wie vor von der Familie Porter gemanagt, besiedelt das Traditionsunternehmen mit 300 Angestellten ein 32000 m² großes Betriebsgelände mit modernsten Produktionsanlagen. Unter eingefleischten Off-

shorer-Fans genießen die pfeilschnellen Formula-Boote der atemberaubend gestylten Fas³Tech-Serie Kultstatus, doch hinsichtlich der schieren Absatzzahlen ist man mit den „zivileren“ Versionen, die ebenfalls eine unverwechselbare Linienführung bieten, noch wesentlich erfolgreicher. Formulas aktuelles Portfolio gliedert sich in sechs Baureihen. Die neuerdings aus 22 Varianten bestehende Modellpalette reicht von 24 bis 48 Fuß.

Professionelle Konstruktion

Das einerseits sehr sportive, andererseits aber bestechend grazile Erscheinungsbild der Boote trägt die Handschrift von

John Adams, der innerhalb der Branche als regelrechte Designer-Koryphäe gilt und bereits 38 Jahre in führender Funktion für Thunderbird Products tätig ist. Die Formula 37 PC debütierte zum Saisonstart 2001, zwischenzeitlich folgten jedoch einige behutsame Retuschen. Wie ihre Markengefährten entsteht die 11,72 m lange und 3,60 m breite Kunststoffyacht als reines Handlaminat, wobei ausschließlich Glasfaser-Materialien von erster Güte Verwendung finden. Ein computerberechnetes Stringersystem bildet das Festigkeit verleihende Gerüst der ausgeschäumten GFK-Schale. Die nicht eingefärbte, sondern mit hochwertigem Imron-DuPont-Lack beschichtete und daher dauerhaft UV-resistente Außenhautstruktur verdient eine Bestnote. Gleiches gilt für die stählernen Beschläge, die den Dimensionen des 8255 kg schweren Bootes ideal angepasst sind.

Ergonomische Aufteilung

Optimal gelungen ist die Aufteilung der in etlichen Farbkombinationen lieferbaren 37er, von der bis heute etwa 600 Einheiten entstanden sind. Das auf zwei Ebenen inszenierte Cockpit mit einer achtern angeordneten Sitzgruppe und beque-

mem Zugang zum 84 cm tiefen, dezent beleuchteten Hecksteg bietet mehr als ausreichend Platz. Für den Skipper und eine zweite Person, die ein mit arg kitschigem Holzimitat dekoriertes Armaturenbrett vor sich haben, steht eine straff gefederte Doppelbank mit Klappsitzfunktion bereit. Leider fehlt eine Armauflage. Die hydraulische Lenkung lässt sich mühelos betätigen, zwischen Backbord- und Steuerbordanschlag liegen nur drei Ruderdrehungen. Auf's Vordeck gelangt man entweder über die recht schmal geratenen Gangborde oder über die eingeformte Treppe seitlich des Steuerstandes, die zum zentralen Scheibendurchstieg hinaufführt. Als nächstes werfen wir einen Blick in den angenehm luftigen Wohntrakt, dessen Einrichtung aus akkurat verarbeiteten Kirschholzmöbeln und einer Sofagarnitur mit hellem Kunstlederbezug besteht. Backbords befindet sich die großzügig angelegte Sanitärabteilung mit elektrischer Toilette und Duschseparee, weiter vorn wurde die Küchenzeile mit Safeflame-Ceranherd, 130-l-Kühlschrank, Mikrowelle, Spülbecken und riesiger Arbeitsplatte positioniert. Hinter einer Flügeltür, die auf 83 x 178 cm öffnet, verbirgt sich das Eignerzimmer mit 188 cm Stehhöhe. Die Kojenfläche ist sinnvoller Weise unterlüftet und misst stattliche 195 x 175 cm.



Nicht sonderlich gelungen ist die Armaturenbrettgestaltung. Das unschöne Holzimitat am Instrumententräger stört die Optik



Straff gefederte Doppelrunderbank mit Klappfunktion



Die sehr gut bestückte Küchenzeile im backbordseitigen Salon



Im Heck der Formula steht üppiger Stauraum zur Verfügung, so dass auch sperrige Ausrüstungsteile problemlos einzulagern sind



Der einladende Salontrakt wartet mit 195 cm Stehhöhe auf. Die Sitzgarnitur kann zur zusätzlichen Zweierkoje umgebaut werden

Jetzt orientieren wir uns nach achtern, um die frei begehbare Mittelkabine mit zwei vollwertigen Schlafstätten zu inspizieren. Als adäquates Bettenmaß werden 200 x 110 cm notiert.

Formula in Fahrt

Was die Maschinenbestückung betrifft, hat der Kunde einmal mehr die Qual der Wahl. Zur Disposition stehen, und zwar generell im Zweierpack, großvolumige V8-Benziner von Mer-Cruiser oder Volvo Penta, überdies steuert die schwedische Motorenfabrik verschiedene IPS-Triebwerke und die ins Testschiff implantierten D6-370-Aggregate mit zigtausendfach bewährter Duoprop-Technik bei. An den gegenläufig drehenden Propellerpaaren kommen 2 x 272 kW an, die der Formula zu bissemem Antritt und jederzeit abrufbaren Reserven verhelfen. Mit minimalen 600 min⁻¹ und 4,9 Knoten verlassen wir den Duisburger Hafen, um auf dem Verbindungskanal zum Rhein

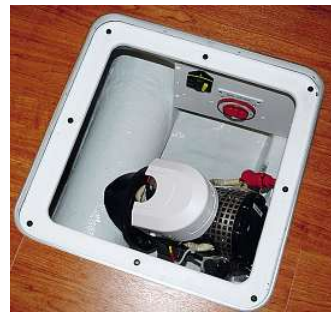
7,2 kn als Ergebnis der 1000-Touren-Messung zu Protokoll zu nehmen. Bereits 1900 min⁻¹ läuten den Übergang in die Gleitphase ein, und mit synchronen 2500 Umdrehungen pro Minute beschleunigt die 37 PC auf flotte 26,5 Knoten. Bis zum nächsten Messpunkt bei 3000 min⁻¹ registriert die dreiköpfige Besatzung einen deutlichen Geschwindigkeitszuwachs auf exakt 34,9 Knoten, ehe unter Volllast und mit einigem Anlauf stolze 40 Knoten zu vermelden sind. Selbst in diesem Tempo ist die amerikanische Yacht in der Lage, quer kommende Wellen ganz gelassen glatt zu bügeln. Der weich und trocken laufende Rauwasserrumpf mit 18 Grad Aufkimmung leistet sich eigentlich nur eine einzige nennenswerte Schwäche - forcierte Kurvenfahrt hat eine ausgeprägte Krängung zur Folge, die, wenn man es auf die Spitze treibt, bei schreckhaften Naturen ein mulmiges Gefühl auslösen könnte. Keinerlei Beanstandungen gibt es am Manörierverhalten des nach CE-Kategorie B zertifizierten Bootes, das - bezeichnend für ein Wasserfahrzeug mit



Auch das Achterschiff der 37 PC bietet stimmige Proportionen



Praktisches Detail: Die Wet-bay im geräumigen Cockpit



Der Bugstrahlermotor ist mit einem Extraschalter gekoppelt



Frontansicht mit formschöner Edelstahl-Bugreling



Aus der Vogelperspektive wird die ergonomische Aufteilung des auf zwei Ebenen inszenierten Cockpits deutlich. Der Durchstieg zur 84 cm tiefen Badeplattform befindet sich an Backbord, gleich daneben platzierte Formula-Chefdesigner John Adams die achterliche Sitzgruppe



Blick ins schlicht gehaltene Eignerzimmer, dessen dominierendes Einrichtungselement das 195 x 175 cm große Doppelbett ist



Die luftige Mittelkabine mit zwei Kojen ist frei begehbar



Reichlich Platz bietet die bestens ausgestattete Sanitärabteilung

Technische Daten

Länge ü.A.: 11,72 m

Breite: 3,60 m

Tiefgang: 0,86 m

Gewicht: 8255 kg

CE-Kategorie: B

Max. Personenzahl: 10

Kojenzahl: 4 (+2)

Brennstofftank: 893 l

Wassertank: 208 l

Septiktank: 216 l

Baumaterial: GFK

Motorisierung: Innenborder, nur Doppelmotorisierung (wahlweise Diesel/Benzin) mit Z-Antrieb oder Volvo Penta IPS, Leistung bis 2 x 317 kW (2 x 431 PS)

Grundpreis: 446 900 € mit 2 x Volvo Penta 8,1 Gi DP (V8-Benziner mit Duo-prop-Z-Antrieb, Leistung 2 x 276 kW)

Grundpreis mit Testmotorisierung: 533 900 €

Motoren im Testboot:

2 x Volvo Penta D6-370 DP EVC, elektronisch gesteuertur Turbodiesel mit Kompressor-zuschaltung, zwei oberliegenden Nockenwellen, Vier-ventiltechnik und Common-Rail-Direkteinspritzung, Schwungradleistung je 272 kW (370 PS), Zylinderzahl: 6 in Reihe, Bohrung x Hub: 103 x 110 mm, Hubraum: 5500 cm³, Nenndrehzahl: 3500 min⁻¹

Standard-Ausstattung (auszugsweise)

Elektrische Ankerwinde mit 60 m Kette und Edelstahlanker, Radar, Windschutzscheibe mit Edelstahlrahmen, Signhorn, elektrohydr. Trimmklappen, Sonnenliege auf dem Vorschiff, integrierter Hecksteg mit Badeleiter, elektrohydr. Motorraumöffnung, Radio-CD-System, Bugreling, Warmwasserversorgung, Generator, Heckdusche, autom. Feuerlöschsystem, Bimini-Top, Kompass, Echolot, zwei LCD-Fernseher, Klimaanlage

Lieferbare Extras (auszugsweise)

Flagship-Metallic-Lackierung, Bugstrahlruder, 220-Volt-Paket, Kühlschrank im Cockpitbereich, Anker-Waschanlage, UKW-Funkanlage, Cockpittisch in Teakholz, Cockpitboden und Hecksteg in Teak-Vinyl, Antifoulinganstrich (Preise auf Anfrage!)

Schall- und Fahrtmessung

(Leerlauf) 600 min ⁻¹	57 dB(A)	0 kn
600 min ⁻¹	61 dB(A)	4,9 kn
1000 min ⁻¹	66 dB(A)	7,2 kn
1500 min ⁻¹	73 dB(A)	9,5 kn
2000 min ⁻¹	78 dB(A)	16,5 kn
2500 min ⁻¹	79 dB(A)	26,5 kn
3000 min ⁻¹	83 dB(A)	34,9 kn
(Volllast) 3450 min ⁻¹	87 dB(A)	40,0 kn

Revier: Rhein bei Duisburg, Crew: 3 Pers., Messung: GPS (mehrfach), Wasser: 11°C, Luft: 13°C, Wind: 1-2 Bft., Tanks: Diesel 625 l (70 %), Wasser leer

Informationen und Werft

Poker-Run-Boats Ltd. & Co. KG, Alfred Zurhausen (Formula-Exklusivimporteur und Lieferant des Testbootes), Krablerstr. 127, 45326 Essen, Tel.: 0 70 00-36 76 852, www.formulaboote.de

Thunderbird Products, 2200 West Monroe Street, P.O.B. 1003, Decatur, IN 46733-5003, USA, www.formulaboats.com



Schweden-Power: Hier werden zweimal 272 kW generiert



Zwillingsantrieb - jeglichen Ruderbefehl mit großer Präzision ausführt. Obendrein kann man auf einen Bugstrahler zurückgreifen, der als kostenpflichtiges Extra angeboten wird.

Unterm Strich

Wie nicht anders zu erwarten, erweist sich die tadellos verarbeitete Formula 37 PC als äußerst agile und einfach zu handhabende Sportyacht mit überzeugenden Fahreigenschaften. Besonders gefallen hat uns die ergonomische Raumaufteilung, die der anspruchsvollen Crew einen angenehmen Bordaufenthalt mit der nötigen Privatsphäre in Aussicht stellt. Dem hervorragenden Ausstattungsniveau steht ein angemessener Preis gegenüber, der den amerikanischen Performance Cruiser zu recht zu den populärsten Schiffen in seinem Segment macht. Die Basisnotierung mit Volvos achtzylindrigen 8,1-Liter-Benzinern beläuft sich auf 446 900 €, unser mit allen Schikanen ausgerüstetes Testboot ging für 559 500 € über den Ladentisch.