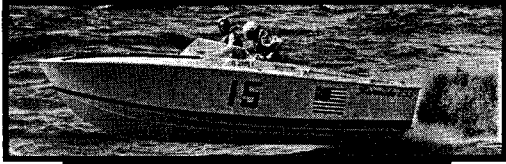


Formula 233

Sport i toppklass

Formula 233 har helt utomordentliga giregenskaper med gott grepp utan släpp eller kavitering på någon punkt.



SPORT I TOPPKLASS

Formula 233 har helt utomordentliga giregenskaper med gott grepp utan släpp eller kavitering på någon punkt.



Formula 233 är något av en sjöns Ferrari. En båt för den som vill ha fart kombinerat med goda sjöegenskaper. Inredningen är spartansk men bygget i högsta klass.

Av Bengt-O. Allskog

Den amerikanske tävlingsföraren Jim Wynne har en hel del strängar på sin båge. Förutom marinmotortekniskt snille (en av männen bakom Aquamaticdrevet) ritade han även båtar. Vad är naturligare än att han koncentrerar sig på båtar som klarar ordentlig sjö även i hög fart.

Hans senaste bidrag till den amerikanska båtfloran är Formula 233. Det är en båttyp som under året visat goda takter i olika lopp, bl. a. Miami-Nassau i våras där typen deltog med olika motorutrustningar. Själv körde Jim tillsammans med båtjournalisten Bill McKeown en Formula 233 med två Penta 110 hk Aquamatic och placerade sig bra bland båtar med mycket högre motorstyrka.

Det visade sig att båten lätt kunde hålla både takt och ledning så länge vädret var hårt. I lugnare vatten kom dock de andras högre motorstyrkor och fartresurser helt till sin rätt och de passerade.

Båttypen har i många amerikanska tidningar beskrivits som något av ett vattnets sportbil och därmed har man pekat på goda »vägegenskaper», fin manöverförmåga och ett sportigt utseende. Båtnytt har haft tillfälle att provköra Formula 233 i Göteborgs skärgård och närmare studera bygget. Det skall med en gång fastslås att 233:an är en glasfiberbåt med mycket hög finish och väl genomtänkt uppbyggnad med utmärkt passning på alla detaljer. Det märks vidare hur havsloppen satt sina spår i inredningen. Stolar, kojor och luckor är väl inpassade och robust gjorda. Reglagen och instrumenten är placerade på rätt sätt och det hela ger ett riktigt om än något spartanskt intryck.

Formgivningens på båten följer utseendemässigt den italienska stilen som introducerades av Renato Levi på det engelska havsloppet för två år sedan med ruffen gömd under ett välvt däck och en kraftigt bakåtlutande vindruta med plana ytor. Detta gör att båten ser mindre ut än den i verkligheten är. Längden är hela 23 fot (6,70 m) och bredden 8 fot (2,43 m). Det är således ingen liten båt.

Ruffen är väl tilltagen med god sitt höjd och två breda kojor med drygt 2 m längd. I förändan av kojerna vattentoalett, åtkomlig under en lucka.

Ruffen har inga fönster utan dagsljus får tas genom en däckslucka och i viss mån genom spjäldörrarna till sittbrunnen. Ruffen är ett övernattningsställe men inte mer.

Sittbrunnen har teakgarnerade sidor och däckets klätt med Nautolex i teakmönster. Allt träarbete är utfört i teak och mycket välgjort och till utrustningen hör även små trappstegar i teak och krom för lätt bordning. Motorhuven är gjord i glasfiber med sittdyna på toppen och på insidan isolerad.

I durken finns luckor som ger tillträde till tank och stuvningsutrymmen.

En intressant detalj är förresten tanken som är centrifugaljutten i glasfiberarmad plast med skvalpskott. Tanken är inbäddad i styrofoamplast med stringers i båtbottnen. Beslagen på tanken är utförda i mässing. Detta system med glasfiber-tankar är något som man i USA funnit fungera mycket bra. Här i Sverige har man ju varit litet misstänksam mot systemet. Det kanske också skall nämnas att tanken är cylinderformig som brukligt är på havsloppsåtar.

Skrovet har dubbelkonstruktion och är

byggt enligt handuppläggningsmetoden och har tre skott och fyra längsgående förstärkningar. Bottenkonstruktionen utmärks av den djupa V-formen med steglistor, två på vardera sidan kölén med de yttersta löpande från till akter plus en ganska väl uppsvängd slaglinje.

Båten är inte särskilt lätt driven men planar upp ganska snällt och sätter sig inte mycket under planingen. I full fart hade provbåten aningen högt stävläge. Dessvärre var inte propellrarna de rätta så vi fick inte ut den rätta toppfarten som ligger någonstans vid 33—35 knop. 233 visade dock sina goda sjö- och manövreringsegenskaper genom absolut kursstabil gång hur än sjöarna skars och mjuk sättnig efter skutt.

Giregenskaperna var smått fenomenala med skarp bankning inåt i girarna och absolut frånvaro av kast och kavitation hur dumt man än girade i sjö från olika fall. Utan tvivel är båten i grov sjö både behaglig och säker att manövrera.

Genom den låga silhuetten har båten också den fördelen att inte vara så vindkänslig som konventionella kabinbåtar. Det hela är mera sjöriktigt utformat.

Det är nog inte ett slag i tomma luften om man gissar att båtar av den här typen även kommer att dyka upp på den svenska marknaden så småningom. Det har faktiskt länge saknats en snabb högsjöbåt i modern form både vad det gäller skrov utseende och sjöriktigt utformande. Det här är utan tvivel den båttyp som skall fylla tomrummet. Men märk väl att vi säger snabb högsjöbåt. Det här är ingen båt för långsamma färder, den fordrar även relativt stor motorstyrka för att komma till sin rätt och därmed är vi även uppe i prisklasser som ligger en bra bit över vad gemene man har råd till. Formulan kostar i USA c:a 8.000 dollar. För att få fram marknadspriset här i Sverige får man multiplicera med 7 och därmed är man uppe i 56.000 kronor och i närheten av vad en Ferrari sportvagn kostar. Men som sagt, det är ju ingen dålig »sportvagn» det här heller.

DATA

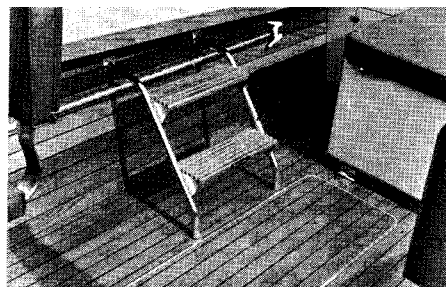
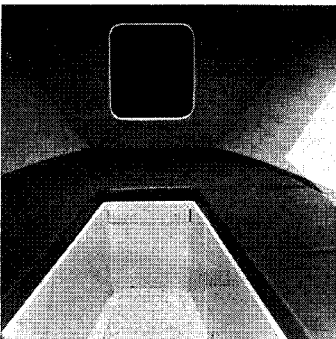
Tillverkare: Formula Marine Corp.
Miami Florida, USA.

Konstruktör: Jim Wynne.

Mått: 7,10×2,44., största höjd (köl till vindrutans överkant) 1,95 m., sitt-höjd i ruffen 91cm., cockpit 3,0×1,90 m. Bränsletanken rymmer 223 liter.

Uppbyggnad: Skrov, överbyggnad, tank och delvis inredning av fiberglas. Träarbeten i teak. Skrovtjocklek (botten) 2,2 cm, (i sida) 1,9 cm, (däck) 1,9 cm. Vikt (utrustad men otankad) cirka 1 200 kg.

Motorutrustning: 2 st. 110 hk Volvo-Penta Aquamatic. Toppfart med dessa motorer c:a 36 knop. Kan även utrustas med Mer Cruiser. Fart med 2 st. 310 hk MerCruiser v-8-motorer med en person — 43 knop. I båda fallen monteras drevens kavitationsplattor i jämnhöjd med kölén.

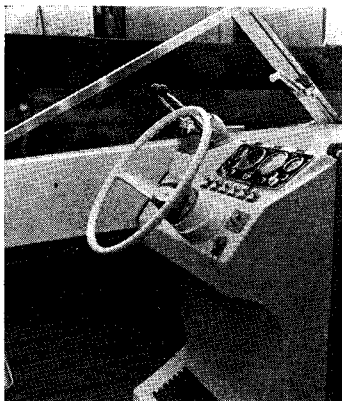
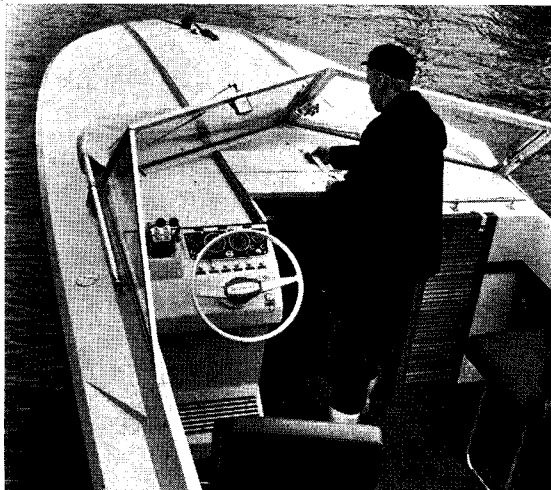


Sittbrunnens sidor är garnerade med teakribbor. Stegen i teak och krom tillhör utrustningen.

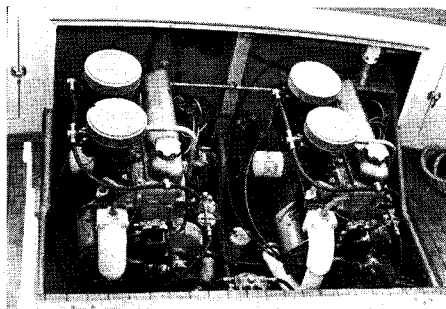
Kojerna i ruffen har väl tilltagen bredd och längd. Under förliga dynan finns WC som standard.

Sittbrunnen är rymlig med halkfri durk och stolar i robust konstruktion och kraftiga infästningar.

Instrumentbrädan är välplanerad. Rattlutningen är avpassad både för sittande och stående körstil.



Provbåten hade två 110 hk Penta under huven. På bilden skymtar även styrningen med utväxling.



Den låga silhuetten gör att båten verkar mindre än den i själva verket är. Observera de kraftiga vindruteramarna i förhållande till rorsmannens storlek. Rutorna i S-glas.

