

5

2/2014

 boote polch
TRABEN - TRARBACH

 boote polch
SWITZERLAND

Spéra

LUST AUF FREIZEIT




NIMBUS

PARAGON
YACHTS

AXOPAR

 YACHT
CONTROLLER
LIVE YOUR BOAT



VORWORT

LIEBE BOOTSFREUNDE IN DEUTSCHLAND UND DER SCHWEIZ

Boote Polch und die Schweizer Seenpartner möchten Ihnen mit unserem neuen „Apéro“ wieder einmal zeigen, welche schönen Momente unsere Kunden auf dem Wasser erlebt haben. Natürlich gehört hierzu auch ein Blick hinter die Kulissen, was es von Werftseite Neues zu berichten gibt. So möchten wir zum Ersten die komplette Neuentwicklung der Nimbus 305 Coupé präsentieren und Sie gleichzeitig zur Premierenfeier am ersten Samstag auf der „Boot 2015“ in Düsseldorf einladen. Seien Sie gespannt auf ein Schiff im bewährten Nimbus Coupé Konzept in modernem frischen Design.

In unserem neuen Firmenvideo können Sie die Firma Boote Polch Traben-Trarbach noch besser kennen lernen: www.bootepolch.de/firmenvideo.htm.

Die Nimbus 365 Coupé stellen wir noch einmal aus Sicht der Presse vor. Hierzu finden Sie den Testbericht der IBN (Internationale Bodensee News) ab Seite 12.

Nach einem Jahr Nimbus 405 Coupé gibt es viel zu berichten. Wir haben hier nochmals das Jahr Revue passieren lassen, wir durften einen 405-Eigner von der Kaufentscheidung bis zur Einwinterung begleiten. Dieser Kunde steht exemplarisch für den Erfolg der 405 innerhalb des ersten Jahres.

Um das Portfolio der Nimbus Werft zu vervollständigen, wurde eine Kooperation mit der finnischen Werft „Axopar“ eingegangen: ein sehr sportliches und funktionelles Bootskonzept, welches alle Arten von Freizeitskippern anspricht. Konzipiert für junge Familien, Wasserskifahrer oder auch für den ambitionierten Sportangler. Die verschiedenen Modelle basieren auf dem gleichen Rumpf mit Außenborder. Das Portfolio wird bereits um größere Modelle erweitert. Wir sind davon überzeugt, dass wir mit dieser Erweiterung unserer Produktpalette noch besser auf die individuellen Bedürfnisse unserer Kunden eingehen können. Eine absolute Ergänzung zu Nimbus und Paragon!

Besonderes Highlight ist der Yachtcontroller EN-JOY. Eine Funkfernsteuerung für Ihre Yacht, die das Manövrieren zum Kinderspiel werden läßt.

Ein herzliches Dankeschön gilt natürlich unseren lieben Kunden. Wunderschöne Bilder und Geschichten rund um ihr Hobby haben uns erreicht. Sie sind der Antrieb für uns. Wir wollen, dass Sie die Zeit auf dem Wasser rundum genießen können. Wir alle geben unser Bestes!

Kommen Sie mit an Bord von Boote Polch und den Seenpartnern.



**PREMIERE DER NIMBUS 305 COUPÉ
AUF DER BOOT, 17.1.2015 - 11 UHR, HALLE 5**



Nimbus 405 Coupé



Nimbus 365 Coupé



Paragon 25

EINLADUNG ZUR WELTPREMIERE

HIGHLIGHT AUF DER BOOT 2015

Wir möchten zusammen mit Ihnen die Weltpremiere der Nimbus 305 Coupé auf der Internationalen Bootmesse „Boot“ in Düsseldorf feiern.

Hierzu findet am **ersten Messetag, Samstag den 17.01.2015 – 11.00 Uhr**, die große Premierenfeier statt. Erleben Sie das neue Nimbus Design als ausgewählter Gast von Boote Polch.

Willkommen an Bord!

Gerne schicken wir Ihnen Eintrittskarten zu; bitte kontaktieren Sie uns.





MADE FOR YOUR LIFESTYLE

NIMBUS 305 COUPÉ

Ein frisches und modernes, aber schiffiges Design, eine klare und elegante Formensprache, solide und smarte Funktionalität – die Nimbus 305 Coupé richtet sich an Familien, Genießer und Menschen, die wissen worauf es bei einer Yacht ankommt.

Neben manchen Verbesserungen im Detail und neuen praktischen und funktionalen Lösungen, ist die Nimbus 305 Coupé eine echte Vertreterin der erfolgreichen Coupé-Modellserie mit ihren preisgekrönten Modellen 335, 365 Coupé und der beeindruckenden

405 Coupé, die erst Anfang des Jahres vorgestellt wurde.

„Unser Ziel war es, eine moderne und zeitgemäße, sehr funktionale Coupé-Yacht mit deutlichen Nimbus-Genen für bewusste Fa-





milien und erfahrene Seefahrer zu bauen, die Komfort, Klarheit und funktionelles Design zu schätzen wissen“ erklärt Joacim Gustavsson, Chefdesigner bei Nimbus Boats Sweden AB.

Der Rumpf der neuen Nimbus Coupé ist eine komplette Neukonstruktion, die für Fahrten auf dem gesamten Leistungsband der Yacht zwischen einem und 22 Knoten optimiert wurde. Die hydrodynamischen Optimierungen des Rumpfes bewirken, dass das Boot keine spürbare, typische „Gleitfahrtgrenze“ mehr hat. In diesem Bereich befinden sich Boote im Übergang von der Verdränger- zur Gleitfahrt und

sind kurz davor ihr eigenes Wellensystem zu verlassen. Aufgrund des zu überwindenden Wasserwiderstandes wird dabei in einem ökonomisch sehr ungünstigen Geschwindigkeitsbereich gefahren. Verbrauchsfreundliche und effiziente Fahrwerte sind nur deutlich unterhalb oder oberhalb dieser Gleitfahrtgrenze realisierbar. Der Rumpf der neuen Nimbus 305 Coupé verhält sich hier hydrodynamisch linear und ist so auch für kleinere Motoren angepasst (Volvo Penta D2 und D3) und so konzipiert, dass er in allen, möglichen Geschwindigkeitsbereichen komfortabel läuft.



Ab Mai 2015 zu Chartern in der Schweiz. Mehr Infos auf Seite 45



„Bei Nimbus möchten wir, dass das Boot in allen Fahrstufen komfortabel läuft. Wir wissen, dass die Eigner der Coupé-Yachten gerne in einem großen Geschwindigkeitsbereich zwischen vier und 20 Knoten fahren. Mit der 305 Coupé haben wir einen Rumpf konstruiert, der über das gesamte Geschwindigkeits-Band sehr komfortabel, ökonomisch und ruhig läuft. Die Fahrt kann so zum Beispiel besser auf die Wetterverhältnisse auf See angepasst werden, was der Sicherheit dient und ein größtmögliches Fahrerlebnis erlaubt“, so Mats Jacobsson, Produktentwicklungschef bei Nimbus.

Die 305 Coupé ist das neue Einstiegsmodell der erfolgreichen und preisgekrönten Coupé-Serie mit dem typischen asymmetrischen Deckslayout und dem „Sidewalk“ von Nimbus. Mit dieser Anordnung wird der Platz auf der Steuerbordseite maximiert, was ein siche-

res Ein- und Aussteigen sehr erleichtert, eine sichere Passage von achtern auf das Vorschiff ermöglicht, und viel Platz auf dem Gangbord einerseits und im Salon andererseits bietet.

Genau wie bei den anderen Coupé-Modellen hat auch die 305 Coupé eine klare, moderne Formsprache, verklebte Fenster in der selbstragenden Deckshausstruktur und eine große, in einem Stück gefertigte, gebogene Windschutzscheibe. Daneben tragen die großen, zu öffnenden Dachluken zu einer hellen und luftigen Atmosphäre im Deckssalon bei. Die großzügige, im geschlossenen Zustand, bündig abschließende Schiebetür am Fahrstand ist nicht nur ein integrierter Teil des Designs, sondern ermöglicht es vom Fahrstand aus schnell an Deck zu gelangen, und auch das Steuern und Manövrieren des Bootes, aus dem Stand vom Deck aus.

Am Fahrstand selber ist die Fläche am Instrumenten-Panel maximiert. Das ermöglicht eine große Flexibilität zur individuell gewünschten Ausstattung z.B. mit Navigations-Elektronik je nach Bedarf und Wunsch des Eigners.

Das Boot bietet ein großes Achterdeck, das auf demselben Niveau liegt wie der Salon und die Badeplattform. Der Salon ist großflächig und wirkt hell und großzügig, aber auch sehr gemütlich. Im Salon dominiert die Dinette an Backbord, die Platz für vier Personen bietet. Unkompliziert ist deren Umbau zu einem bequemen Doppelbett, das die Anzahl der möglichen Kojen an Bord damit auf sechs erhöht.

Das Interieur des Bootes ist hochwertig verarbeitet und bietet eine tolle Atmosphäre - besonders in Hinblick auf Geräumigkeit und



Licht. Das Boot hat eine integrierte Lüftung und große, zu öffnende, „Portlights“, die sehr viel Licht spenden. Die mit hellen Stoffen gepolsterten Schotten dämpfen zudem den Geräuschpegel im Inneren.

Das Boot hat zwei Kabinen – eine Eignerkabine vorne und eine seitliche Kabine für Gäste oder die Kinder, sowie eine Nasszelle.

Die 305 Coupé ist ein modernes, hochfunktionales Boot, dessen Bau und Betrieb die Einflüsse auf die Umwelt auf ein Minimum reduziert – ein Boot, das perfekt für ein unbeschwertes und schönes Leben auf See geeignet ist.

Das Boot wird in der Nimbus-Werft in Mariestad Schweden gebaut.



TECHNISCHE DATEN

Länge:	.....8,95 Meter
Breite:	.....3,25 Meter
Leergewicht:	.....3950 Kg
CE-Kat:	.....B/8 Personen
Kojen:	.....4+2
Kabinen:	.....2 + Salon
Nasszellen:	.....1
Brennstoff:	.....250 Liter
Wasser:	.....150 Liter
Abwasser:	.....80 Liter
Batterien:	.....1x 12 V/ 77Ah Starterbatterie
	.....3x12V – 80 Ah Servicebatterie
	.....1x 12 V/77Ah Heavy Duty Service Batterie (+1 mit Heckstrahlruder)
Motorisierung:	.....Volvo Penta D3-110/150/220

Große Seitentür vom Fahrstand zum tiefliegenden Gangbord und Öffnung in der Reling

funktionelle Handläufe im gesamten Schiff

Klappbarer Edelstahlmast mit Platz für:
Radar, TV-Antenne, Suchscheinwerfer,
Funkantenne, Windmesser uvm.

Alle Scheiben in Sicherheitsglas und wie bei einem modernen PKW
„Super Structure“ als tragende Funktion mit A, B, C Säule verklebt; kein
Auftreten von Verwindungsgeräuschen beim Fahren in starkem
Wellengang, stabileres und sicheres Fahrverhalten

Verglaste Hecktür als Schiebetür

Stabile Klampen erlauben das Belegen über Kreuz

Zwei großzügige Staukästen auf der
Badeplattform zum Sitzen

komfortable 5-Stufen Badeleiter

Hydraulische Trimmklappen

Tankeinfüllstutzen mit
Entlüftung und Überlaufschutz

Unempfindlicher und in der Wartung kostengünstiger
Wellenantrieb mit hervorragender Spurtreue bei
Verdränger- und auch bei voller Fahrt

moderner Tunnelrumpf

Starke Heckschraube ist auch optionale mit einer
Funkfernbedienung kombinierbar; manövrieren auf
engstem Raum bei geringer Geschwindigkeit

Super breiter, tiefliegender Gangbord für einmalig sicheres Bewegen an Bord inklusive indirekter LED Bodenbeleuchtung im gesamten Schiff

Panorama Frontscheibe mit unter dem Hardtop versteckten LKW-Scheibenwischern mit Intervallschaltung, Scheibenwaschanlage und Scheibendefroster

versteckte Zwangsbelüftungen der Kabinen und Nasszelle

7mm FSC-Teakdeck optional

elektrische Ankerwinde und hochwertiger Edelstahlanker von Ultra

Große Bullaugen zum Öffnen

Starke Bugschraube ist Standard

In modernster GFK Vakuum Technik gefertigter Sandwich Schiffskorpus. Extrem leicht und stabil. Gesamtes Produktionsverfahren unter dem Leitfaden des maximalen Umweltschutzes im Bau und in der späteren Nutzung:

- ▶ Überdurchschnittlich thermische Isolierung; Sandwich Bauweise; keine Schwitzwasserbildung im Rumpf; was gegen Kälte gut ist, ist auch gut gegen Hitze!
- ▶ Hervorragende akustische Isolierung: Sehr leise, da keine Motorengeräusche über Vibrationen transportiert werden, Umgebungsgeräusche (Wellen usw.) werden aufgenommen.
- ▶ Kein Geruch von Lösungsmitteln im Schiff, da durch Vakuum Luft direkt abgesaugt wird
- ▶ Sauberer Bootsrumf und Staufächer innen durch Innenschale
- ▶ Geringes Gewicht, höhere Festigkeit
- ▶ Niedriger Verbrauch

**VOLVO
PENTA**

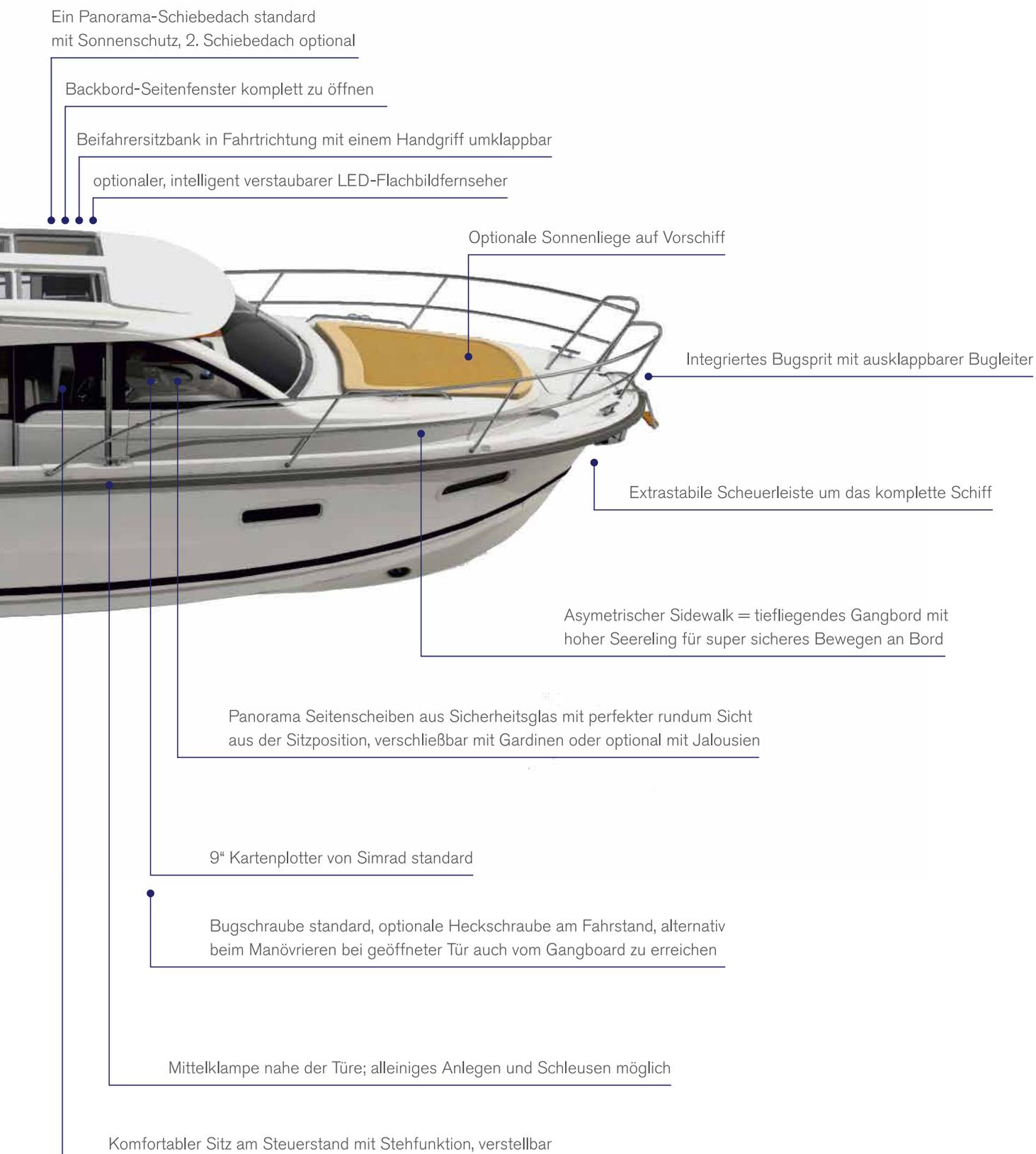
Neu entwickelter, ökonomischer Rumpf mit einem Volvo Penta D3 5-Zylinder Common-Rail Dieselmotor, gute Rauwassereigenschaften, perfekter Geradeauslauf auch bei niedriger Geschwindigkeit, stabiles sicheres Fahrverhalten, V-max 22 kn

Hochwertiger Innenausbau: Kaja-Mahagoni veredelt mit 7 Lackschichten, helle Textilien, hochwertiges Alcantara Interieur; aufwendige Lichtinstallation mit Dimmern, sowie mit direkter und indirekter LED-Beleuchtung in Warmweiß



Moderne großzügige Pantry mit Vollauszugsschublade und Softclosing. 65 l Kühlschrank, Küchenabdeckung aus unempfindlichem, kratzfestem Corian inkl. Abdeckung für Waschbecken. Zwei-Flammen-Gas-Ceranfeld oder Elektro als Option







NIMBUS 365 COUPÉ

Von Hans-Dieter Möhlhenrich

FLOTTE REISEN

Mit den Nova-Modellen, der R-Series und den Coupé-Cruisern hat Nimbus drei Baureihen im Programm. Die einen sind Gleiter für sportliche Skipper, die anderen, sprich die Coupé-Cruisern für Reiselustige, die auch einmal weitere Strecken fahren wollen. Das kann man mit einem sparsamen Verdränger oder man lässt sich von dem Konzept überzeugen, das Nimbus mit seinen Coupé-Modellen seit Jahren erfolgreich propagiert.

Wie die kleinere 335 Coupé, die seit einiger Zeit mit der größeren 405 Coupé zum Trio ergänzt wird, ist die 365 Coupé nicht mehr ganz jung auf dem Markt. Doch die Schweden sind nie stehen geblieben und haben das komfortable Reiseboot mit der richtigen Modellpflege immer wieder weiterentwickelt, letztlich so gut, dass es 2012 zum Powerboat des Jahres gekürt wurde. Zu dem Zeitpunkt war die Nimbus 365 Coupé bereits seit rund drei Jahren auf dem Markt.

Mehrere Grundelemente bestimmen das Konzept der Nimbus Coupé, das so kein anderer Bootshersteller bietet und mit dem die Werft eine ganz bestimmte Klientel, häufig ehemalige Segler, ansprechen will. Da ist einmal der asymmetrische Deckaufbau. Der ganze Aufbau wurde nach Backbord versetzt. Damit erhalten die Coupés an Steuerbord ein breites (40 cm) und tiefes Laufdeck, das für den Skipper zudem über

eine Seitentür gut zugänglich ist, sodass er schnell an Deck kann, um eine Leine anzureichen. Das Boot erhält damit sozusagen eine Schokoladenseite zum Anlegen, wenn man längsseits geht. Ansonsten hat man nach vorne und achtern immer ein sicheres und breites Laufdeck mit gutem und luftigem Zugang zum Steuerstand. Auch die Backbordseite ist natürlich begehbar, sie ist schmaler und liegt höher.



Die Nimbus hat keinen Z-, sondern einen Wellenantrieb, wie man ihn sonst z. B. auf Wasserskibooten findet, wo er allerdings aus Gründen der Gewichtsverteilung verwendet wird. Ein Motor mitschiffs würde Platz in der Kabine kosten. Nimbus baut zwischen Motor und Welle daher ein V-Getriebe, sodass der Motor unter dem Cockpit gut zugänglich eingebaut werden kann. Der Motor wird vollständig gekapselt, sodass die Nimbus 365 Coupé zu den Musterschülern bei der Geräuschentwicklung gehört. In Verbindung mit zwei Ruderblättern und einem Kielansatz sorgt der Wellenantrieb für perfekten Geradeauslauf in jeder Geschwindigkeit und auch mit ausgekuppelter Maschine bleibt das Boot im

Gegensatz zum Z-Antrieb noch steuerbar. Der Nachteil der Wellenanlage bei der Wendigkeit lässt sich mit einem Bugstrahlruder (Serie) oder in unserem Fall auch noch mit einem Heckstrahlruder locker ausgleichen. Millimetergenau lässt sich die 365 damit auch in engen Häfen in jede Box dirigieren.

Die 365 Coupé kann mit Einzel- oder Doppelmotorisierungen von Volvo Penta bestückt werden. Bei unserem Terstboot war „nur“ ein D 4-260 mit 260 PS/191 kW eingebaut. Das ist eine ausgesprochen sparsame Motorisierung, wenn man bedenkt, dass man bis zu 600 PS in das Heck einbauen kann und die speziell für den Bodensee gewählt wurde. Doch wie sich

im Fahrbetrieb zeigt, ist die Leistung völlig ausreichend. Denn bei Nenndrehzahl von 3500 U/min erreicht die Nimbus 365 gut 19 Knoten. Marschfahrt wird bei 3000 Touren mit rund 15 Knoten erreicht. Das verspricht dann völlig stressfreies Fahren über längere Strecken auch bei rauhem Wetter, ohne dass großer Trimm- aufwand notwendig ist. Im Spritverbrauch schlagen sich die vier Knoten weniger deutlich nieder, der gemäß Herstellerangaben dann von über 50 l/h auf knapp über 30 l/h sinkt. Die Leistung ist ausreichend für flottes Kurvenverhalten. Sowohl bei Marsch- als auch bei Maximalfahrt zeigt sich die 365 als ein völlig unkritisches Boot. Wellen bügelt der hervorragende Rumpfpf mit dem tiefen V weich weg.

Unser Fazit

Die Nimbus 365 Coupé wird dem Ruf der schwedischen Werft gerecht, der ihr voraus eilt. Sie wirkt grundsolide, ist handwerklich schön gemacht und großzügig ausgestattet. Viele praktische Details unterstreichen die Alltags- und Seetauglichkeit des Bootes und beweisen die große Erfahrung der Werft. Bereits mit dem „kleinen“ D 4 mit 260 PS ist die Nimbus 365 Coupé für ausreichende Fahrleistungen gut. Mit der sparsamen Motorisierung und einem 700 Liter Dieseltank ist der Aktionsradius kaum beschränkt. Der hochwertige Innenausbau, Luft und Licht unter Deck, das verschließbare Cockpit und vieles mehr machen den Aufenthalt an Bord angenehm. Insgesamt ein stimmiges Konzept mit nur kleinen Abstrichen, für das man allerdings tiefer in die Tasche greifen muss.



Von der Badeplattform bis zum Fahrerstand ist alles auf einer Ebene.

UNTER DECK

Kommt man über die Badeplattform an Bord, fällt sofort auf, wie großzügig die Nimbus 365 Coupé wirkt. Das liegt daran, dass das überdeckte Achtercockpit, der Salon mit Pantry und der Steuerstand, also der gesamte Lebensraum auf einer Ebene liegt, wobei eine große Glasschiebetür vom verschließbaren Cockpit in den Salon führt. Auf derselben Ebene ist auch das breite Laufdeck.

Eine Rundumverglasung mit weit heruntergezogenen und eingeklebten Scheiben bringt viel Licht unter Deck. Zusätzliches Licht kommt durch Skylights und ein elektrisch zu öffnendes großes Schiebedach. Geschlossen bei schlechtem Wetter oder offen, wenn die Sonne scheint, die 365 lässt sich anpassen und ist immer ein angenehmer Aufenthaltsraum. Vorhänge und Rollos sorgen bei Bedarf für Sichtschutz.

Der Schlafbereich liegt drei Stufen tiefer, im Vorschiff, die Eignerkabine mit großer freistehender Doppelliege (1,70 x 2,00 m) und

viel Stauraum für Kleidung und andere Dinge. Dazu gehören auch zwei riesige beleuchtete Schubladen unter der Doppelliege. An Steuerbord ist die Nasszelle, die einen zweiten separaten Zugang von der Eignerkabine hat.

Eine weitere Doppelkoje findet sich in der Unterflurkabine mitschiffs. Sie überzeugt mit einer großen Liegefläche (1,4 x 2,03 m), viel Freiraum über dem Kopf und einem kleinen Vorraum, in dem man stehen kann.

An der Dinette im Salon sitzen bis zu sechs Personen bequem. Mit einem Einlegekeil und durch Absenken des Tisches können hier zur Not zwei weitere Gäste nächtigen.

Die Pantry mit Kühlschrank, Spüle und Kocher. Wie überall entdeckt man auch hier viele praktische Details. Dazu zählt z. B. auch der hochklappbare Spritzschutz rund um den Kocher. Stauraum für Küchenutensilien und Geschirr ist reichlich vorhanden.



Der Fernseher ist versteckt und ausfahrbar.



Die Unterflurkabine für Gäste.



Breiter und tiefer ist die Steuerbordseite.



Steuerstand mit Platz für einen Plotter.



Der gekapselte Diesel.



Der Steuermann sitzt gut gepolstert.



Salon mit Dinette und Pantryzeile an Steuerbord.



Nasszelle mit abgetrennter Dusche.

TECHNIK

Die Bauweise der Nimbus 365 ist in jeder Hinsicht hochwertig. Beginnen wir mit Rumpf, der im Vakuuminjektionsverfahren laminiert wird. Es ist eine Sandwichkonstruktion mit einem Kern aus Divinycell. Großer Vorteil dieser Bauweise ist, dass man neben steifen und leichten Rümpfen eine wunderbare Isolierung hat, die Kondenswasser weitgehend verhindert. Die eingeklebte Innenschale und das Deckshaus sind Massivlaminat. Ebenfalls eingeklebt sind die Scheiben, einschließlich der großen gewölbten Frontscheibe, und tragen damit zur Statik bei. Gesteuert wird das Boot über Zwillingsruderblätter aus Edelstahl, die von der Schraube angedrückt werden.

Nimbus gehört nicht zu den Paketverkäufern wie andere Werften, sondern rüstet seine Boote sehr komplett aus, und so gehört zum Lieferumfang auch die Bug- und Heckschraube und nicht nur so einfache und nützliche Dinge wie Fender und Fenderhalterung, Ankerwinde, oder das Geschirr, um nur ein paar Dinge zu nennen.

Der gekapselte Diesel ist nach Öffnen der beiden Bodenklappen im Cockpit gut zugänglich. Alle Kontrollpunkte sind gut zu erreichen. Was sonst an Technik eingebaut ist, liegt mittschiffs und ist über eine Inspektionsluke in der Unterflurkabine zugänglich.

Der Innenausbau wird mit mahagonifurnierten Sperrholzplatten und Massivholzumleimer ausgeführt. Der Ausbau wirkt sehr schiffartig und entspricht gutem Bootsbauhandwerk. Laufdeck, Cockpit und Badeplattform sind mit massivem Teak belegt, das elastisch verfügt ist.

Zahlreiche Haltegriffe an exponierten Stellen mit Haltegriffen und Seerelings beweisen, dass die Nimbus seegängig und nicht nur ein Schönwetterboot ist.



Eignerkabine mit freistehender Doppelkoje.



Innenausbau mit viel Holz.



Schubladen unter der Koje.



Inspektionsluke in der Unterflurkabine



TECHNISCHE DATEN

Länge über alles	11,56 m
Rumpflänge	11,37 m
Breite	3,50 m
Höhe	2,80 / 3,92 m
Gewicht leer	ca. 6914 kg
Maximalgewicht	8994 kg
Zuladung	2080 kg
Kabinenhöhe	1,55 m
Kojen	4 (+2)
Kabinen/Personen	3/8
Tank/Wasser	700 l/200l
Motorisierung	Einbau mit Welle
Stehhöhe Salon	1,90 m
Bugkabine	1,85 m
Nasszelle	1,85 m
Unterflurkabine	1,80 m

PREIS
ab 370.300 – 419.400 Euro

TESTMOTORISIERUNG	
Volvo Penta D 4 260 260 PS / 191 kW	
U/min	kn
1000 . . . . .	.5,8
1500 . . . . .	.7,2
2000 . . . . .	.8,5
2500 . . . . .	.10,8
3000 . . . . .	.15,0
3500 . . . . .	.19,3

MOTOR-ALTERNATIVEN	
Volvo Penta D 6 435 320 kW,	
Volvo Penta D 6 370 272 kW	
Volvo Penta 2 x D 4 225 165 kW	
Volvo Penta 2 x D 4 260 191 kW	
Volvo Penta 2 x D4 300 221 kW	

STÄRKEN UND SCHWÄCHEN
+ Bauqualität
+ Raumangebot
+ Ausstattung
+ Fahreigenschaften
+ leise und sparsam



HALLE 5



en-joy

YACHTCONTROLLER

Alle Infos hier:
www.yachtcontroller.de

EN-JOY FUNKBASIERTER JOYSTICK

Yachtcontroller entwickelt und produziert seit über 15 Jahren das fortschrittlichste und sicherste Steuerungssystem zum Manövrieren von Yachten.

Bereits mehr als 9000 Eigner weltweit genießen die Vorteile der Yachtcontroller Funkfernbedienungen. Diese Erfahrung war die Grundlage für die Präsentation des JCS Joystick. Er wurde zur Boot 2014 mit dem European Powerboat of the year Award prämiert. Für die Produktentwickler war sofort eine neue Idee geboren: „ENhanced – JOYstick“ = EN-JOY. Das heißt: Die Funkfernbedienung mit der intuitiven Bedienung des JCS Joystick zu fusionieren. Er erfüllt die gleichen wichtigen Merkmale aller Yachtcontroller Produkte: Komfort, Zuverlässigkeit, Genauigkeit, innovatives und ergonomisches Design. Er garantiert eine einfache, nachrüstbare und intuitive Steuerung für Motoren, Bugschraube, Heckschraube und zwei Ankerwinden. Steuern

Sie Ihr Boot präzise und entspannt mit nur einer Hand. Risiko- und gefahrloses Manövrieren wird möglich und das Anlegen wird zum Kinderspiel. Der EN-JOY ist mit allen gängigen Motoren, Antriebssystemen und allen Werften kompatibel und ist mit allen bereits installierten Yachtcontroller Produkten kombinierbar. Installieren sie ein Yachtcontroller Produkt auf Ihrer Yacht und genießen Sie höchsten Komfort und maximale Sicherheit beim Manövrieren und Anlegen.

**Kümmern Sie sich um Ihre Passagiere;
Yacht Controller kümmert sich um das Manövrieren**

KOMPATIBEL MIT ALLEN GÄNGIGEN MOTOREN UND WERFTEN





NIMBUS 405 COUPÉ

EIN JAHR NACH MARKTEINFÜHRUNG



Finale Studie der 405 Coupé



Vakuuminjektionsverfahren

Die Erwartungen waren groß, als die Nimbus 405 Coupé angekündigt wurde. Sie soll an die Erfolge der Nimbus 335 und 365 anknüpfen und alle Erfahrungen sollten bis dato einfließen. Noch nie hat sich Nimbus in einem Marktsegment so etabliert und setzt Maßstäbe für die gesamte Branche weit über Skandinavien hinaus. Andere Werften entwickeln plötzlich auch Coupé Modelle. Das neue Flaggschiff der Nimbus Werft zu entwickeln war eine große Herausforderung für die Designer, denn Nimbus steht in erster Linie für Funktionalität, Komfort und Sicherheit. Jetzt galt es zudem noch neue Designmaßstäbe für die ganze Flotte zu setzen.

Alles begann mit den ersten Zeichnungen 2012. Das moderne Design sollte geprägt sein durch die Reduktion der Elemente, eben typisch skandinavisch. Die markanten Designelemente, die dem Betrachter ins Auge fallen, haben ebenso eine Funktion, somit wirkt das Boot nicht überladen, sondern eher stilsicher!

Wichtig war für die schwedischen Bootsbauer ebenso „Made in Sweden“. So wurde die Nimbus 405 entwickelt und gebaut in Schweden, aber für die ganze Welt! Im Sommer 2013 wurde die Negativformen des Rumpfes und des Aufbaus endlich fertig gestellt, das Boot wurde wie ihre kleineren Schwestern komplett im Vakuuminjektionsverfahren gebaut, welches zu den modernsten Bootsbauverfahren weltweit gehört. Hier hat Nimbus sicher eine Vorreiterrolle erlangt.

Bereits im Dezember 2013 wurden erste Testfahrten mit dem Prototyp „Victoria“ im Göteborger Schärengarten durchgeführt. Anlass

für Boote Polch eine Reise mitten im skandinavischen Winter zu organisieren. Die ausgewählte Gruppe von Kunden und Interessenten konnte sich bei der Vorpremiere zunächst vor Ort ein Bild über die Produktion in Mariestad machen. Einer der bewegtesten Momente war sicherlich, als die „Victoria“ majestätisch in ihrem Heimathafen in Göteborg/Langedrag lag. Nach einigen Testfahrten war klar: „Das Boot ist sensationell geworden.“ Geprägt von diesen beeindruckenden Momenten hat sich ein langjähriger Nimbus 365-Kunde von Boote Polch noch vor Ort für eine Nimbus 405 entschieden. Der neue 405-Anwärter war bereits 2011 mit seiner Nimbus 365 Coupé von Traben-Trarbach nach Italien um den Stiefel auf eigenem Kiel gefahren. Somit war dies das erste verkaufte Nimbus 405 Modell noch vor der eigentlichen Premiere auf der „Boot“ in Düsseldorf.

Am ersten Samstag der „Boot“, um 11.00 Uhr wurde bei Nimbus die Premierenfeier ausgeru-

fen. Alle geladenen Gäste und zahlreiche Messebesucher waren anwesend, als das Traumboot unter der größten Schwedenflagge der Welt zum Vorschein kam. Das komplette 20-köpfige Boote Polch Team feierte mit den Messebesuchern diesen erinnerungswürdigen Tag.

Während der ganzen Messe war das Boot das Highlight in Halle 5. Das Interesse bei den Besuchern war enorm und somit wurden auch kurze Zeit später 2 Interessenten glückliche Neueigner. Aufgrund der großen Resonanz lud Boote Polch kurzerhand zum ersten Nimbus Winterevent nach Traben-Trarbach ein um die Coupé Modelle 335, 365 und 405 Probe zu fahren. Das kalte Winterwetter ist für Nimbus ja kein Hindernis.

Die erste Nimbus 405 wurde dann im April an den glücklichen Eigner übergeben. Ende Mai war es dann auch für den Vorpremierenkäufer soweit. Seine 405 Coupé mit dunkelblauem Rumpf wurde in Traben-Trarbach angeliefert.



Die Victoria bei einer ihrer ersten Ausfahrten

Es dauerte noch geraume 4 Wochen, bis das Schiff von Boote Polch für die große Fahrt ausgerüstet wurde. Die „Indian Summer II“ bekam einen Generator, Solarpanele, eine Entsalzungsanlage, eine Gangway mit Dingi, ein Büro in der Gästekabine, usw. Die teilweise 25-jährige Betriebszugehörigkeit und die enorme Erfahrung beflügelten die Spezialisten von Boote Polch nahezu. Auch Lieferanten wie Sattler oder Schreiner saßen bei diesem spannenden Projekt mit im Boot und leisteten hervorragende Arbeit. Das Boot wurde anhand eigener Checklisten auf Herz und Nieren geprüft, bevor der Eigner seine „Indian Summer II“ übernahm. Auch er testete nach

einer ausführlichen Einweisung das Boot eine Woche auf der Mosel.

Mitte Juni war es dann soweit. Die Yacht wurde verpackt und von Traben-Trarbach aus mit der Spedition Van de Wetering nach Koper/Slowenien transportiert. Bei Ankunft war bereits Patric Polch mit einem Techniker vor Ort, um das Boot wieder vom Transport- in einen seetüchtigen Zustand zu versetzen. Noch am gleichen Nachmittag ging es zusammen mit dem Eigner in Richtung Punat/Kroatien, dem neuen Heimathafen. Kaum in Slowenien angekommen begann die stürmische Überfahrt mit Gewittern auf dem Kwarner durch die pech-

schwarze Nacht. Rechtzeitig konnten die letzten 10 Minuten des WM-Fußball Highlights Holland-Argentinien in sicherem Hafen angeschaut werden.

Die Überfahrt wurde dazu genutzt, um alle Systeme wie Simrad 16“ Plotter, 4G Radar, usw. zu testen. Der Tag darauf gehörte ganz den Eignern, die noch einmal in der Bedienung des Dingis, der Gangway, des Generators usw. eingewiesen wurden.

Von nun an begann für das Eignerehepaar der „Indian Summer II“ der Traum eines jeden Eigners. Vier Monate Urlaub



Weltpremiere in Düsseldorf Januar 2014



Fotoshooting in Channes/Südfrankreich



Erste Probefahrt der „Indian Summer II“ auf der Mosel



„Indian Summer II“ kommt in Koper an

auf einer neuen Nimbus 405 Coupé im östlichen Mittelmeer. Vier Monate genießen mit Freunden, vor Anker liegen in den wunderschönen Kornaten, schwimmen, tauchen, sonnen, einfach nichts tun müssen.

Bereits im August zeigten die Instrumente schon über 100 Motorstunden. Ein Techniker von Boote Polch erledigte dann in Kroatien den ersten Volvo Penta-Garantieservice.

Seit der Messe im Januar in Düsseldorf wurden weitere Nimbus 405 Coupé verkauft. Sie fanden neue Heimathäfen in Norwegen, Istanbul, Holland, Südfrankreich und natürlich an der Mosel, bzw. am Rhein.

Nachdem sich auf der „Indian Summer II“ Familienangehörige und Freunde das Ruder in die Hand gegeben hatten, stand für die Eigner noch ein besonderes Ziel auf dem Routenplan: Griechenland und schließlich

Santorin. Der Weg führte vorbei an Albanien, über Korfu, durch die Straße von Korinth, bis zu den griechischen Inseln. Die Türkei war nur noch wenige Seemeilen entfernt. Die Strecke mit einem 13 m Schiff ist für Segler nicht ungewöhnlich. Motorbootfahrer scheuen oft diese großen Passagen über offene See. In der Nimbus 405 Coupé jedoch, ist das Reisen wie in einer Luxuslimousine. Die gute Schalldämmung, damit der niedrige Geräuschpegel im Salon und



Die Eigner auf der Akropolis



„Indian Summer II“ in Sali, dem schönsten Ort der ganzen Reise



„Indian Summer II“ in den Kormaten



„Indian Summer II“ in der Straße von Korinth

das sichere, geschützte Deckshaus machen solche Distanzen erst bequem möglich.

Aber auch 4 Monate gehen irgendwann zu ende. Im Oktober waren wieder 2 Techniker in Kroatien und das Boot wurde eingewintert. Der komplette Service bleibt immer aus einer Hand und Boote Polch ist der Ansprechpartner in allen Belangen rund ums Schiff.

Wie es sich wohl anfühlt nach 4 Monaten leben an Bord in den paradiesischen Inselwelten Griechenlands und Kroatiens zurück zu kommen? Jedenfalls wurden in auf dem Traumtörn in ca. 250 Motorstunden ca. 2000 sm zurückgelegt.

Wo es wohl nächstes Jahr hingeh?

Übrigens hat die „Indian Summer I“, die 365 Coupé ihren neuen Besitzer am Rhein gefunden. Es wurde in der Saison 2014 über 150 Stunden in Deutschen und Holländischen Gewässern gefahren, und das trotz des „schlechten“ Sommers. Wieder ein Argument für eine Nimbus Coupé!



Bei der Einwinterung durch Boote Polch in Kroatien



NIMBUS 365 Coupé, Indian Summer I" mit dem neuen Eigner in Holland



Nimbus 405 Coupé und 34 Nova auf dem Bosphorus



Nimbus 320 Coupé Sommerurlaub in der dänischen Südsee



Zwei Nimbus 405 Coupé auf der Mosel



Nimbus 335 Coupé am Zürichsee



Glücklicher Nimbus 365 Coupé-Eigner auf der Ostsee



Familienglück bei der Übergabe einer Nimbus 335 Coupé auf der Mosel



VIP-Lounge auf der Nimbus 335 Apéro während einem Brian Adams-Konzert





Nimbus 335 Coupé
am Vierwaldstätter See



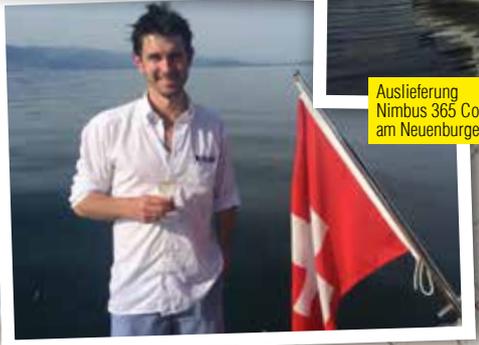
Auslieferung
Nimbus 365 Coupé
auf der Mosel



Auslieferung
Nimbus 365 Coupé
am Neuenburger See



Auslieferung
PARAGON 25
an Mosel und Rhein



Nimbus 335 Coupé
in Finnland



Fotoshooting
Nimbus 405 Coupé
Cannes/Südfrankreich





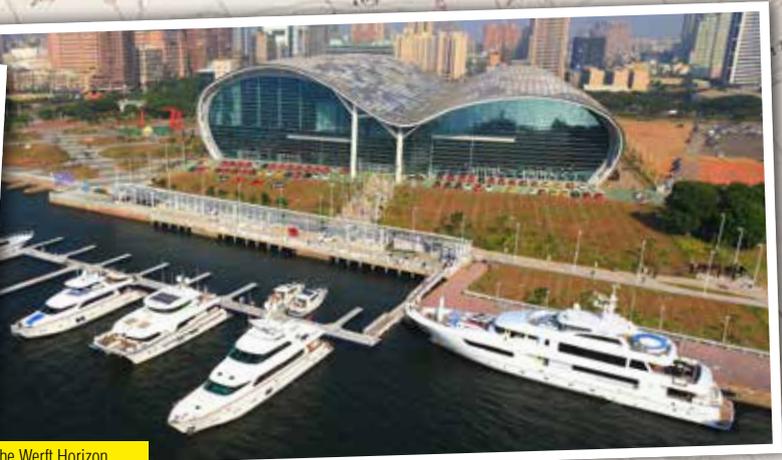
Die einzige PARAGON 31 in Grau an Mosel und Rhein



Bildgröße von der „Indian Summer I“ aus Holland



Taiwanesische Werft Horizon erweitert Programm mit NIMBUS



Vielleicht was für Euren Kalender oder Aperó ? Grüße aus Dubrovnik

Bildgröße von der „Indian Summer II“ aus Kroatien

Danke :) 01:52 ✓



Nimbus 365 Coupé am Lago Maggiore





Fliegende PARAGON 25 vor Mallorca



Mit der PARAGON 31 von Traben-Trarbach nach Portugal zum Schwertfischen



Mit der richtigen Crew kann Schleusen so einfach sein



Seit über 40 Jahren vertrauen wir ihr Schiff VAN DE WETERING an



PARAGON 25 SAR im Einsatz auf dem Bodensee



NIMBUS 365 Coupé von Düsseldorf nach London



AXOPAR

ANDERS, EINZIGARTIG, REVOLUTIONÄR

Als die Entwicklung der Axopar 28 begann, wurde alles Bisherige im Freizeitsegment der Marine-Industrie in Frage gestellt. Design, Funktionalität, Sicherheit, Verarbeitung und der Preis. Es wurde akribisch jede Komponente durchleuchtet. Heraus kam ein interessantes modernes Design mit herausstechenden Fahreigenschaften, bestmöglicher Sicherheit, normgerechter Verarbeitung und durch industrielle Komponentenfertigung ein attraktives Preis-Leistungsverhältnis.

Die AXOPAR Werft entwickelte 5 verschiedene Modelle auf Basis eines 28-Fuß Rumpfes. Außergewöhnlich ist sicher die Kombination aus Walkaround, große „Social Area“ oder Sonnenliege in der Bugpartie, genau wie Stauraum und bequemer Ein- und Ausstieg über Bug.

An Achtern gibt es viel Freiraum zum Relaxen, Fischen, Spielen oder einfach Leben. Eine optionale Achterkabine kann als großer Stauraum oder vollwertige Kabine für 2 Personen bequem genutzt werden, ohne dass dadurch die Heckpartie eingeschränkt wird. In der Kabinenversion werden zusätzlich noch 2 Schlafplätze generiert, indem die Sitzbank leicht zum Doppelbett umgebaut werden kann. Ideale Voraussetzungen auch für den Familienurlaub. Kühlschrank, Kochfeld und Spüle sind perfekt integriert. Eine separate Nasszelle ist vom Vorschiff aus zugänglich und rundet das Konzept ab.

Einzigartig ist das Design. Ein perfekt modelliertes Boot, mit dem idealen Längen-, Breitenverhältnis (8,99 m/2,85 m) und Stufenrumpf, der fantastische Fahreigenschaften mit sich bringt. Bei Wind und Wetter ist das Boot nutzbar, ohne Komfort, Sicherheit und Spaß einzubüßen. Durch das breite Gangbord, die hohe Reling gepaart mit der guten Ver-

arbeitung, fühlen sich die Besatzung und ihre Gäste jederzeit sicher. Und das bei Spitzengeschwindigkeiten jenseits der 45 Knoten.

Revolutionär ist die Entwicklung. Nachdem das Nutzungsverhalten unterschiedlicher Bootsfahrer und Gruppen untersucht wurde, entschied man sich modern, vielseitig und freizeitorientiert zu entwickeln. Das Entwicklungsteam vereinte die unterschiedlichen Konzepte zu einem Boot, welches durch die Modulbauweise zu einem perfekten Preis im europäischen High Standard gefertigt wird. Bei der Wahl der Motorisierung lässt Mercury dem Kunden je nach Gusto freie Wahl, wobei der Außenborder als Einzelmotorisierung klar die ökonomischste Variante darstellt.

Optional ist, bei Axopar selbstverständlich, auch eine Doppelmotorisierung erhältlich.



Premiere feiert Axopar auf der „boot 2015“
in Düsseldorf in Halle 5



Zwei große seitliche Schiebe-Türen

Große Stoff-Schiebe-Dach

umlaufende, getönte Sicherheitsglasscheiben

Heckkabine mit 2 Schlafplätzen
und Sonnenliege

Motoren: 100 PS – 300 PS
Verbrauch bei 150 PS: 1,25 l/sm
V-max: 30 kn – 47 kn

Integrierte Motoraufhängung

auslaufende Aufkimmung zum Heck (22°)

Leichtbauweise mit
nur 1750 kg

Stufen-Rumpf



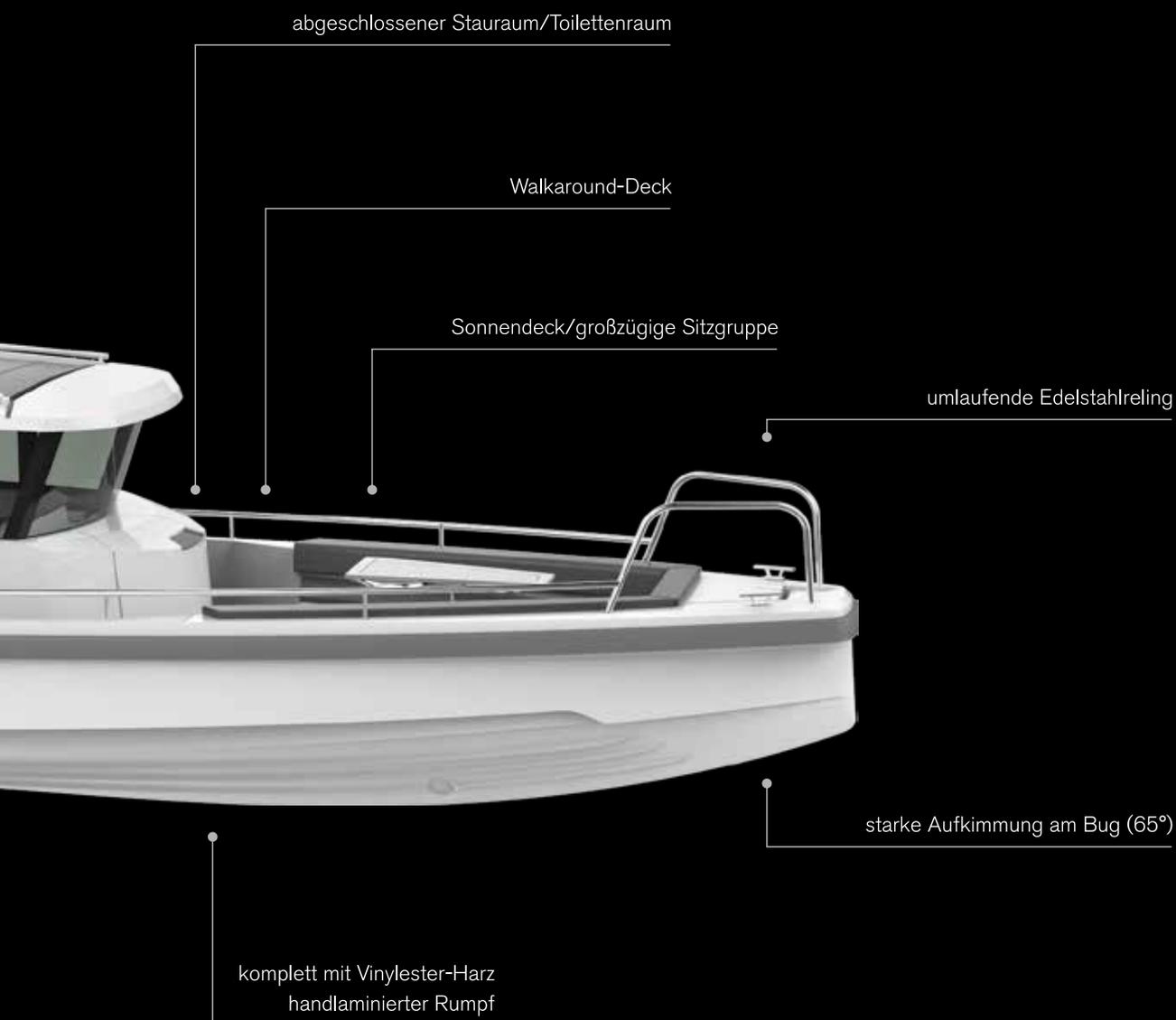
AXOPAR 28 Cabin



AXOPAR 28 OC

AXOPAR

28 AC



AXOPAR 28 Open



AXOPAR 28 T-Top

SOLAR-PANEELE



Solarpaneele auf Segelbooten gibt es schon seit vielen Jahren. Bei Motorbooten stellt sich die Frage, ob diese Sinn machen, da beim Fahren unter Maschine die Lichtmaschinen viel mehr Ladung produzieren als Solarpaneele. Bei offenen Motorbooten gibt es auch kaum Platz für eine sinnvolle Anzahl von Paneelen. Es gibt aber Fälle, wo moderne Solarpaneele durchaus Sinn machen, vor allen Dingen, da sie auf einer Nimbus Coupé ohne Probleme und optische Einschränkung installierbar sind: Eigner, die über mehrere Tage ohne zu motoren in einer Bucht liegen, können ihren Tagesbedarf an Strom mit den Solarpaneelen produzieren. Mit nur einem einzelnen Panel kann der tägliche Standby-Strom-Bedarf eines modernen Schiffes am Liegeplatz voll gedeckt werden. Mehrere von uns installierte Komplett-Systeme versorgen bereits erfolgreich Boote unserer Kunden.

HUMPHREE - INTERCEPTOR TRIM SYSTEMS



Trimmklappen dienen der Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der Verbesserung der Laufeigenschaften des Schiffes bei allen Geschwindigkeiten.

Humphree, ein Spezialist aus der Berufsschifffahrt, hat nun ein Produkt für die Freizeitschifffahrt auf den Markt gebracht, das in Yachten von 10 – 80 m einsetzbar ist. Das System ist extrem schnell, optional voll automatisch und stabil konstruiert. Die Interceptoren, sind entworfen, um traditionelle Trimmklappen zu ersetzen und den Komfort an Bord zu erhöhen. Ebenso wird die Beschleunigung des Schiffes verbessert. Es gibt verschiedene Steuerungsprogramme von „Basic“ bis „Active-Ride-Control“: Die Trimmklappen von Humphree operieren vergleichbar mit der Funktion von Stabilisatoren. Sie korrigieren ständig in Sekundenschnelle die Lage des Schiffes und garantieren eine ruhige Wasserlage, selbst bei extremen Wellen und Wind. Der Kapitän kann sich also auf die Navigation und das Führen des Schiffes konzentrieren. Seekrankheit verursacht durch starke Rollbewegungen gehört der Vergangenheit an.

ULTRA-ANKER



Der wohl modernste Anker, den der Markt zur Zeit zu bieten hat, ist der Ultra Anker von Ultra Marine – bei Nimbus immer Standard! Jeder Anker ist ein Unikat mit eingepprägter Seriennummer und dem exakter Gewichtsangabe. Im Schaft ist ein Hohlraum eingearbeitet, in der Spitze ein Bleigewicht, damit er sich immer richtig eingräbt. Besonderheiten: eine abgerundete Spitze, eine konkave Schaufel, ein verstärkter Aufnahmering für die Kette, ein Steg der ein Verwickeln verhindert, Edelstahl handpoliert, ...

Werte, wie Ihr Boot, müssen mit bestem Wissen und Gewissen geschützt werden – der Anker ist ein großer Sicherheitsaspekt.



Zudem hat die Firma Ultra Marine auch einen Swivel, ein Drehgelenk, welches zwischen Kette und Anker angebracht wird. Somit kann sich der Anker immer leicht um 360° drehen und kommt beim Einholen immer automatisch in die richtige Position zur Bugrolle.

RUMPF-FOLIERUNG



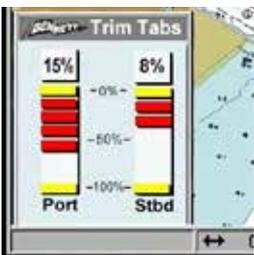
Wer glaubt, dass sich der Rumpf einer Yacht nur mit Lack oder Gelcoat einfärben lässt, liegt falsch. Eine nicht nur praktische, sondern auch ungemein vielseitige und haltbare Alternative, die sich mehr und mehr durchsetzt, ist die Beschichtung mit einer hochwertigen Kunststoffolie. Wir reden hier eigentlich nicht von dem Verkleben einer Folie, sondern von einer hochwertigen Kunststoffbeschichtung, die sich aber auch rückstandsfrei wieder entfernen lässt. Die handelsüblichen Folien aus dem KFZ-Bereich reichen für die Anforderungen an einen Bootsrumpf nicht aus. Bootex Polch arbeitet mit der Firma „Bootox“ zusammen. Dabei handelt es sich um ein gegossenes Material, das vollkommen durchgefärbt, farb- und 100% UV-stabil ist und eine Schichtstärke von 150 µ hat. Bootox beschichtet bei Bootex Polch seit Jahren sowohl Neu- als auch Kundenboote in allen gewünschten Farben.

SEAPAL NAVIGATIONS-APP



SEA PAL ist eine kostenlose App für alle Wassersportler, die sie bei der Navigation und Routenplanung bestens unterstützt. Es werden Navigationsdaten wie Kurs, Geschwindigkeit und Distanz auf Ihrem Mobilgerät angezeigt. Was dann sinnvollerweise hinzugekauft werden sollte ist die ausführliche Seekarte Ihres Fahrtreviers. So kostet z.B. die Karte für den östlichen Bodensee ca. 23 €. Zusätzlich können dann auch Daten über Häfen, Restaurants oder Shops herunter geladen werden. Zurzeit werden von Sea Pal Flusskarten für ganz Mitteleuropa, sowie die Karten von den niederländischen Binnengewässern mit dem IJsselmeer und den vorgelegerten Inseln zur Verfügung gestellt. Unser Fazit: Sea Pal ist leicht zu bedienen und schnell, die Routenplanung kann schon zuhause erfolgen.

TRIMMANZEIGE IM KARTENPLOTTER



Nimbus Boote sind mit elektrohydraulischen Trimmklappen ausgestattet. Das System ist schnell, sehr zuverlässig und wartungsarm. Es gab aber bis vor kurzem keine Möglichkeit die Stellung der Trimmklappen durch eine Trimmanzeige anzuzeigen. Dies ist nun möglich. Die Anzeige erfolgt über die NMEA-Schnittstelle an Ihrem Plotter von Simrad oder Raymarine. Zudem kann eine automatische Trimmeinfahrhilfe nachgerüstet werden, die beim abschalten des Motors die Trimmklappen einfährt. Dies ist besonders im Salzwasser sehr wichtig, da sonst die Trimmzylinder durch Algen und Muschelbewuchs zu stark belastet werden.

VOLVO PENTA 2+3



Zusätzlich zu der normalen Garantie von 2 Jahren können Eigner eines neuen Volvo Penta Diesel oder Benzin Motors jetzt eine Fristverlängerung für weitere drei Jahre erwerben. Damit sind sie bei möglichen Reparaturkosten abgesichert. Das erweiterte Programm gewährt Ihnen dieselbe volle Deckung wie in den ersten beiden Jahren der Garantie. Es deckt die Arbeitszeiten für Reparaturen und das Auswechseln defekter Teile ab. Es umfasst alle Produkte der Marke Volvo Penta, ausschließlich Verbrauchsmaterial wie Filter, Schläuche und Riemen. Das erweiterte Abdeckungsprogramm kann bei der Bestellung des Schiffes erworben werden oder innerhalb von drei Monaten ab dem Datum der Garantierregistrierung.

NEUE SIMRAD KARTENPLOTTER



Die neue NSS& NSO evo2 Serie von SIMRAD ist auf Leistung, Funktionalität und flexible Steuerung ausgelegt. Mit der Evo2 Serie erhält der Nutzer eine große Bandbreite an sowohl per Multi-Touch, als auch mit Tastendruck zu bedienende Displays und Monitore in vielen verschiedenen Größen bis zu 24 Zoll. Die hochwertig hergestellten und im edlen SIMRAD-Design gehaltenen Geräte der Evo2 Serie sind multifunktional erweiterbar mit dem einzigartigen SIMRAD Broadband Radar, SIMRAD Echolottechnik wie z.B. CHIRP Sonar, DownScan & SideScan Sonar und neuerdings auch mit dem vorausschauenden Echolot ForwardScan. Wi-Fi Verbindung zum Tablet PC oder Smartphone, Audio Entertainment,



Video Ausgang zu anderen Monitoren und die Nutzung verschiedener Elektronischer Seekarten inklusive Auto-Routing sind mit dieser Serie genauso möglich, wie die Vernetzung mit den hochwertigen SIMRAD Autopiloten, SIMRAD UKW Funkanlagen oder AIS Geräten. Bei Nimbus sind diese hochwertigen Plotter bereits im Standard enthalten, damit Sie sicher mit dem neusten Stand der Technik navigieren können.

WÄRMEBILDKAMERA



„Fahren in der Dunkelheit ist nicht so unser Ding. Da half dann auch ein gutes Radargerät nicht, wenn die Routine im Umgang mit der Technik fehlt und die Interpretation der Radarbilder nicht eindeutig vorgenommen werden kann. Dieses Problem sind wir jetzt los! Im Winterlager 2013/14 hat Boote Polch auf unserer Nimbus 380 Coupé eine Wärmebildkamera installiert, und wir sind begeistert. Ob Brücken, andere Fahrzeuge oder die Betonung des Fahrwassers, alles ist klar erkennbar wie auf einem guten Schwarz-Weiß-Foto. Dabei lässt sich das Bild noch auf die individuellen Sehgewohnheiten abstimmen und die Zoommöglichkeiten tun ein übriges, ein sicheres Fahrgefühl zu vermitteln. Die Steuerung der Kamera ist intuitiv und erfolgt über ein Smartphone oder Tablet.“

Heike & Berthold Slooten

NIMBUS 365 COUPÉ

VON TRABEN-TRARBACH ÜBER DIE ISLES OF SCILLY NACH LONDON



Anfang Mai hiess es in Traben-Trarbach wieder Leinen los in Richtung Nordsee. Den Rhein hinunter bis kurz vor Rotterdam, Maaskanal, wieder eine Etappe bis zum hübschen Städtchen Willemstad, dann die Schleuse Roompot, die uns endlich das Tor zum Meer öffnet. Wir und unsere Nimbus 365 „Cybèle“ sind definitiv keine Kanal- und Flusstuckerer. Eine Nord-Ost-Brise in Stärke 5-6 Beaufort und knapp ein Meter hohe blaugraue Wellen nehmen uns gleich am Ausgang aus den ruhigen niederländischen Binnengewässern in Empfang. Wind, Wasser und Motoren bei 2800/min schieben uns mit rund 20 Knoten nach Ostende.

Wie schon erwähnt, sind die Belgier ein höchst freundliches Volk, ihre Biere und Restaurants sind ausgezeichnet, aber ihre 70 km Nordseeküste sind von einer nicht zu überbietenden Scheusslichkeit: eine einzige Mauer von 10 stöckig übereinander gebauten Hasenställen, die sich Ferienwohnungen nennen. Uns ist es egal, denn da ist nicht unser Ziel. Etwas aufgeregt sind wir schon, als wir am nächsten Tag den sicheren Hafen verlassen und diagonal durch die Nordsee und den östlichen Ärmelkanal Dover ansteuern (62 NM). Wegen des regen Frachtverkehrs ist die Meerenge zwischen Frankreich und Grossbritannien in „Schienen“ eingeteilt: in der Schiene auf englischer Seite fährt man westwärts, in der Schiene auf französischer Seite ostwärts. Also Rechtsverkehr. Diese Schienen dürfen nur senkrecht, also auf dem kürzesten Weg durchquert werden, sonst droht eine Strafe von bis zu 5000 Euros. Die Coast Guards wachen.

Endlich die englische Küste. Der Verkehr in und aus dem Hafen Dover ist so dicht, dass man über Funk um Erlaubnis bitten muss einzufahren. Manchmal gibt es Wartezeiten, die man schön einhalten

sollte, wenn man nicht von einer herausflitzenden Fähre überfahren werden will. Wir machen im Tidenhafen (es gibt eine Marina hinter einer Schleuse) fest und gehen ins Städtchen. Nichts Besonderes, aber es ist doch für uns beeindruckend, auf englischem Boden zu sein.

Im Schlauchboot ins Pub

Nun geht das Hafenhüpfen Richtung Westen los: Eastbourne mit seiner wunderschönen Seebrücke (die leider einen Monat nach unserem Aufenthalt abgebrannt ist), das berühmte Seebad Brighton, dem der Billigtourismus viel von seinem Charme genommen hat, Portsmouth mit seinem Seemuseum, wo die „Victory“, ein im Jahre 1759 von Stapel gelaufenes Kriegsschiff mit 104 Kanonen, im Trockendock liegt, das wunderschöne und romantische Dartmouth, wo wir den Fluss Dart ein paar Meilen hinauffahren und entdecken, dass man in Südengland ohne ein Beiboot nicht auskommen kann. Es gibt hier so viele schöne Buchten und Flussmündungen, in denen man frei ankern oder an einer „Visitor's Buoy“ für wenig Geld festmachen kann, so dass man gerne auf den Komfort einer Marina



Nimbus-Clubs Südengland in Cowes

verzichtet, um mitten in der Natur zu verweilen. In Plymouth kaufen wir ein 3 Meter langes Schlauchboot, verzichten aber auf den Motor, da wir ja sooo sportlich sind. Spätestens in dem allerliebsten Örtchen Fowey erkennen wir unseren Irrtum: Es ist ganz einfach unmöglich, mit so einem Bötchen gegen den Wind und/oder 2 – 3 Knoten Strömung zu rudern. Also bekommt Cybelino, wie Claudia unser Beiboot nach dem Schiffsnahmen Cybèle getauft hat, einen siebenjährigen 2.5 PS Suzuki. Und so tuckern wir fröhlich von der Nimbus, die an einer Boje oder einem einsamen Schwimmsteg liegt, zu den Geschäften und ins Pub.

Chichester verdient auch einen Platz in diesem Bericht: Der Hafen der rund 6 Nm landeinwärts liegt, ist nur 2 Stunden vor und 2 Stunden nach der Flut ansteuerbar. Dann ist die Schleuse zu und man muss auf die nächste Tide warten, bis sich das Rinnsal vor dem

Pool beispielsweise, kostet eine Nacht für ein 11 Meter-Schiff 42 Pfund, das sind 53 Euro. Dafür gibt es viele Flüsse und Buchten, wo man gratis ankern oder billig an Bojen festmachen kann. Und obendrein ist es romantischer als in der Marina. Der Diesel ist auch um einiges billiger. Rund 1.10 Pfund haben wir bezahlt, das sind 1.39 Euro.

Wie im Film

Nach Plymouth fängt Cornwall an. Wer schon einmal einen Pilcher-Film gesehen hat (und zugibt, einen gesehen zu haben) weiss Bescheid. Und es ist wirklich wie im Film: felsige Küsten, Buchten und Flussmündungen mit malerischen Dörfchen und Städtchen, süsse kleine Häfen (von denen die meisten aber leider bei Ebbe trockenfallen), saftige Wiesen auf denen die Kühe bis ans Meer weiden. Noch ein Wort zum berühmt-berüchtigten Portland Bill,



Die weisse Felsenküste zwischen Dover und Eastbourne

Hafen wieder füllt. Wir gehen ohne Hintergedanken zum Yachtclub, um unser tägliches Pint of Ale zu geniessen, als wir von einem eleganten Herrn empfangen werden, der sich als Präsident des Klubs vorstellt. Man hat hier noch nie ein Schiff mit Schweizer Flagge gesehen und wir werden dementsprechend mit Bier und sonstigem gefeiert. Überhaupt waren wir – Claudia als Deutsche und ich als Schweizer – von der Liebenswürdigkeit der Engländer überwältigt – jung und alt, in den allermeisten Fällen ruhig und freundlich. Das spürt man überall, im Hafen beim Anlegen (die einzigen, die beim Anlegen laut waren, fuhren mit französischer Flagge), und sogar bei den Beamten (was ja für Deutsche und Schweizer besonders bemerkenswert ist...).

Jedoch sind die Hafengebühren in Grossbritannien hoch, rund ein viertel bis die Hälfte höher als in Frankreich. In der schönen Marina

eine Landzunge westlich von Weymouth, von der Tom Cunliffe in seinem bekannten Ärmelkanalführer folgendes schreibt (übersetzt vom Englischen): „Die See vor Portland Bill ist das gefährlichste Sturzwellengebiet des Ärmelkanals. Schiffe von respektabler Grösse wurden in sie hineingezogen und sind spurlos verschwunden.“ Es gibt zwei Möglichkeiten, dieser von Wind und Strömung zum Kochen gebrachten See auszuweichen: entweder 5 NM aussen vorbei oder sich ganz am Ufer (nicht mehr als 150 Meter) entlang schleichen. Da es wenig Wind hat, wählen wir die erste Lösung. Es blieb alles ruhig, aber etwas mulmig war uns schon, bis wir das Kap hinter uns gelassen hatten. Die Schaumkronen (trotz wenig Wind) waren fast in Greifweite.

Nach mehreren Zwischenhalten erreichen wir Falmouth, dessen grosser natürlicher Hafen früher oft Zwischenstation für die Fracht-

schiffe nach Amerika war, die hier noch die letzte Post mitnahmen und bei der Rückkehr die Post aus Übersee aufgaben. Mit unseren Klappfahrrädern entdecken wir die Gegend und Cybèle trägt uns flussaufwärts bis Malpas Point. Kurz davor gibt es einen der vielen beeindruckenden englischen Gärten mit subtropischen Gewächsen zu sehen, die in diesem milden Klima gut gedeihen.

Ein Hauch Karibik

Ja, dann wächst wieder einmal die Spannung an Bord. Seit mehreren Tagen studieren wir aufmerksam die Wetterprognosen, denn unser wirkliches Ziel sind die Isles of Scilly, eine Inselgruppe im Atlantik rund 25 Nm vor Landsend, dem westlichsten Zipfel des britischen Festlandes. Traumziel müsste man sagen, denn mit einem kleinen Schiff können diese Inseln bei einem Wetterumschlag eine böse Falle werden (es gibt dort keine geschützte Marina). Der Wettergott meint es gut mit uns und wir legen nach einer traumhaften Überfahrt auf fast spiegelglatter See in der Bucht von Porth Cressa an einer Boje an. Grünes Wasser, weisser Sand, ein Hauch Karibik, wäre da nicht ein schläfriger Seehund auf einem Felsen, der uns in der Sonne zublinzelt. Wir baden, schauen den Fischen zu und fra-



Endlich in Sicht: Isles of Scilly, rund 25 nautische Meilen (NM) vor dem westlichsten Zipfel Grossbritanniens

gen uns, was man noch braucht, um glücklich zu sein. Die Scilly's sind wirklich ein Traum.

Da drei Tage später starker Ostwind angesagt ist, verlassen wir nach 48 Stunden dieses Paradies und legen in Newlyn an, ein einfacher Fischerhafen, wo man uns aber gerne Platz macht. Und damit treten wir den Rückweg an und hüpfen von Hafen zu Hafen, von Flussmündung zu Flussmündung (jeweils die Orte, die wir bei der Hin-fahrt übersprungen haben) bis zu unserem letzten (grossen) Ziel: London. Als ich vor 4 oder 5 Jahren auf der Tower Bridge stand und flussabwärts schaute, beobachtete ich eine kleine Motoryacht, die auf irgendetwas zu warten schien. Neugierig sah ich zu, bis ich den Grund ihres Wartens entdeckte: ein kleines Schleusentor, dass

sich mit der Flut öffnet und zu einer Marina im Herzen Londons führt. Saint-Katherine Haven. Ich schwor mir, dass ich dort einmal anlegen würde. In einer Woche ist es soweit.

Zum Schluss

Das Schlusswort sei unserer wackeren Cybèle und seiner Mannschaft gewidmet. Was letztere betrifft, muss es sich bei solchen Fahrten um ein gut eingespieltes Team handeln, umso mehr man ja nur zu zweit ist. Jede Fahrt muss mit der Karte, dem Wetter-



Hafen von Falmouth



„The King Charles“, ältester Pub Pools

bericht, dem Tiden- und Strömungskalenders sorgfältig vorbereitet sein – was im Zeitalter des Internets und iPhones sehr einfacher ist als noch vor 20 Jahren. Dann zur Nimbus 365. Es ist erstaunlich, wie sich dieses kleine Schiff auch in recht rauher See hält. Der Rumpf wurde tatsächlich für solche Meere gezeichnet. Eine kleine Kritik vielleicht: 2 x 225 PS sind etwas knapp. Die Nimbus 365 kann durchaus mehr vertragen und würde trotzdem nichts von ihrer Sparsamkeit einbüßen. Für grosse Fahrten auf dem Meer wären 2 x 300 PS besser. Aber das wird uns nicht daran hindern, nächstes Jahr wieder in den Atlantik zu stechen, um Grossbritannien zu umrunden – der Caledonian Channel und Nessie warten auf uns.

Claudia und Walter

Hier könnte Ihr Fahrbericht stehen.

NIMBUS 320 COUPÉ

MIT UNSERER NIMBUS 320C VON
BADEN-BADEN NACH WIEN

Improvierter Liegeplatz an einer Schleuse

Die viel besungene „schöne blaue Donau“ – ist sie wirklich blau? Schmeckt der Kaffee in Wien oder Linz besser als hier? Ist der Main bei Frankfurt/Offenbach wirklich so schmutzig, wie man sagt? Dem wollten wir mal auf den Grund gehen.

Für diese Reise haben wir uns drei Monate Zeit genommen. Der folgende Reisebericht besteht aus Kurzinformationen, die wir unseren Freunden und Bekannten unterwegs haben zukommen lassen. Dies war möglichst, wenn uns eine Internet-Verbindung (WLAN) im entspr. Hafen zur Verfügung stand. Leider war das nur sehr selten der Fall. Uns, das sind meine Frau und ich, beide schon im Rentner-Alter. Beim Schleusen hat uns mal ein Zuschauer besonders interessiert beobachtet und ich habe ihn deshalb gefragt, was er vorziehen würde: Touristenschiff oder eigenes Boot? Die Antwort: „Natürlich lieber das eigene Boot!“ Unterwegs sind wir öfter auf unser schönes Boot angesprochen worden, einer wollte es sogar kaufen und ein anderes Ehepaar bat um eine Besichtigung.

10.6.2013: MYC Baden-Baden

Es ist Sommer (endlich) und wir machen uns auf den Weg. Am Mittwoch, 12.6. starten wir, das Hochwasser lässt es jetzt zu. Der Weg führt uns zunächst den Rhein abwärts zur Main-Mündung und dann den ganzen schiffbaren Main entlang zum Main-Donau-Kanal, der uns endlich zur ersehnten „Blauen Donau“ bringt.

Wir machen das ja wie immer in mehreren Etappen und sind zwischendurch mal wieder zu Hause. Dort wo WLAN zur Verfügung steht, melden wir uns und geben „Wasserstandsmeldungen“ durch. Drückt bitte die Daumen, daß das Wetter schön bleibt!

17.6.2013: MYC Wertheim

Das Wichtigste zuerst: Es ist 14:30 Uhr und wir sitzen nach einem sehr guten Mittagessen bestens gelaunt auf unserem Boot im schönen Wertheim am Main. Hier werden wir etwas länger bleiben (ruhiger Liegeplatz in der Mündung der Tauber, außerordentlich freundlicher Hafenmeister).

Inzwischen haben wir einiges erlebt: Morgens im Hafen Beinheim gestartet, waren wir um die Mittagszeit in Worms. Dort haben wir zusammen mit Freunden an der Rheinpromenade in bester Stimmung zu Mittag gegessen. Noch in freudiger Laune machten wir uns auf den Weg nach Oppenheim (Tanken). Plötzlich tauchte ein Polizeiboot neben uns auf und hat uns in einen Hafen „gebeten“. Ich war zu schnell gefahren, 30 km/h statt der erlaubten 20 km/h wegen Hochwassermarke 1, und das Funkgerät stand nach dem Einschalten noch auf Kanal 16 statt auf 10. Als der Beamte sah, daß wir keine Rabauken sind, tat er sich sehr schwer, uns zu einer Strafe zu verdonnern. Im Endeffekt haben wir nur 35 € wegen zu hoher Geschwindigkeit gezahlt. Mit einem Stahlverdränger wäre das nicht passiert aber ich möchte nicht tauschen!

In Oppenheim haben wir getankt und die erste Nacht verbracht. Danach ging es schnell in den Main und dort in den Westhafen. Dieser Hafen liegt geradezu im Zentrum (jeweils 15 Min. zur alten Oper oder nach



Sachsenhausen). Er wird durch ein Hochhaus begrenzt, dessen Fassade einem Äpfelwoi-Glas ähnelt. Deswegen haben es die Frankfurter „Des Gerippte“ getauft. Die Fahrt durch Frankfurt und Offenbach mit den vielen Brücken ist ein besonderes Erlebnis!

Den nächsten Stop legten wir in Aschaffenburg ein. Vom Main kommend sieht man als erstes das große Schloß mit der Sandsteinfassade, wirklich beeindruckend. Der Hafen liegt ebenfalls nah am Zentrum und der Milchkafe am Marktplatz ist sehr empfehlenswert.

Nach zwei Tagen ging's weiter nach Miltenberg, schöne Stadt mit vielen mittelalterlichen Gebäuden - aber zu viele Touristen (es war außerdem Sonntag). Einen freien Tisch im Eiscafé haben wir gerade so gefunden.

Heute morgen machten wir uns dann auf den Weg nach Wertheim, wo die Tauber in den Main mündet. Wir haben jetzt schon 157 Main-km hinter uns und dafür 4 Tage gebraucht. Vor uns liegen (nur) noch 227 km, dann sind wir am Main-Donau-Kanal. Irgendwo bei Würzburg lassen wir aber das Boot für 14 Tage alleine und fahren nach Hause. Im Garten unseres Hauses schießt dann sicher schon der Rasen „ins Kraut“!

PS: Die Häfen am Main haben keinen WLAN, ich schicke das Mail von einem Hotel aus.

24.6.2013: Würzburg im Altarm (Main-km 253,2)

Vor 3 Tagen sind wir in Würzburg gelandet (morgen ist auch Dirk Nowitzki in der Stadt). Nach Wertheim haben wir in Lohr übernachtet und uns noch die Stadt angesehen, die auf jeden Fall einen Besuch wert ist. Unterwegs hatten wir ein Gewitter mit Hagelschauer zu überstehen. Aber so etwas macht einer Nimbus nun rein gar nichts aus! Es ist gut, wenn man an der ehemaligen Steganlage des YC Würzburg noch einen Platz bekommt. Dort befindet sich eine Strassenbahn-Haltestelle und man ist nach ein paar Minuten in der Innenstadt. Uns hat es sehr gut hier gefallen und wir bleiben noch ein paar Tage, bevor wir das Boot verlassen und mit dem Zug nach Hause fahren.

PS: Dieses Mail schicke ich schon von zu Hause, nirgends ein WLAN verfügbar

12.7.2013: MBC Nürnberg

Wir sind mal in einem Hafen mit WLAN: 1. Motorbootclub Nürnberg (Die Anlage macht der Stadt keine Ehre, etwas vergammelt).

Am Mittwoch, den 3. Juli, waren wir wieder in Würzburg auf dem Schiff und machten uns dann auf den Weg zur einzigen Bootstankstelle auf dem Main in Eibelstadt. Der Sprit muß jetzt reichen bis zum Ende des Main-Donau-Kanals (M-D-K), weil dort die nächste Tankstelle ist. Über Gerlachshausen und Schweinfurt ging es nach Bamberg, wo wir einige Tage im Hafen von Trosdorf verbrachten (nur 6 km mit dem Fahrrad ohne Autoverkehr zur Innenstadt von Bamberg). In Bamberg (ein Höhepunkt!) endet auch der schiffbare Main und der M-D-K beginnt.

Unterwegs hatten wir einige unangenehme Erlebnisse: Einmal haben wir vor einer Schleuse im Wehrram wegen der langen Wartezeit geankert, der Anker hat erst sehr spät gegriffen und sich dann auch nur unter Schwierigkeiten gelöst. Das hat uns einen Zuruf eines ausfahrenden Frachters: „Scheren Sie sich aus der Fahrinne“ eingebracht.

Ein anderes Mal war es schon spät und in unserem Zielhafen war kein Platz mehr. Der Hafenmeister hat uns dann empfohlen, vor der Schleuse an der Kaimauer zu übernachten. Als wir dort bereits festgemacht hatten, hörten wir plötzlich aus den Lautsprechern sehr deutlich eine Stimme: „Sie wollen doch wohl hier nicht übernachten?“. Nach einigem Hin und Her hat er uns dann einen Liegeplatz im Oberwasser hinter der Schleuse zugewiesen. Wunderschöne Nacht, total ruhig, kein künstliches Licht und Vogelgezwitscher am Morgen. Wir sehen uns jetzt Nürnberg an und dann geht's weiter.

27.7.2013: Sportboothafen der Gemeinde Oberzell

Wir sind in Oberzell, 15 km hinter Passau! Etwa 1.000 Fluss-Kilometer haben wir hinter uns und nur noch 300 km bis Wien vor uns.

Mitte Juli am Nachmittag haben wir die Wasserscheide im M-D-Kanal passiert: Auf der einen Seite fließt das Wasser über den Main und Rhein in die Nordsee auf der anderen über die Donau ins schwarze Meer. Das haben wir natürlich mit einem Glas Sekt gefeiert! An der ersten Talschleuse mussten wir eine Wartezeit von über 2 Stunden akzeptieren, bevor es weiter ging. Den geplanten Hafen in Berching haben wir deshalb erst mit Einbruch der Dunkelheit erreicht. Entschädigt wurden wir dafür mit einem netten Empfang durch den Hafenmeister und der Tatsache, daß Berching als „Altmühltalperle“ sehenswert ist. Wir sind auch ein paar Tage geblieben und haben einige Ausflüge mit dem Fahrrad gemacht.

Danach ging's über Saal bei Kelheim (ehemalige Hauptstadt Bayerns) endlich in die Donau und weiter nach Regensburg (Hafen Sinzing).



Hier haben uns Freunde besucht, die zufällig zum gleichen Zeitpunkt da waren. Zusammen konnten wir die als Unesco-Kulturerbe eingetragene Altstadt besichtigen.

Nächste Station war Deggendorf. Um vom Hafen in die Innenstadt zu kommen, die nur 5 Fußminuten entfernt ist, muss man einen etwa 2 m hohen Betonwall (Hochwasserschutz) über eine Leiter überwinden und dahinter fährt dann direkt die Bahn - so was hatten wir noch nie gesehen. Deggendorf ist in 2013 vom Hochwasser schwer getroffen worden. Der Betonwall hat dem standgehalten, das Wasser kam von der anderen Seite. Wir haben von allem nichts mehr gesehen.

In Passau wollten wir länger bleiben aber zwei Dinge haben uns sehr gestört: 1. Man fährt dort ab nachmittags Wasserski und die Wellen lassen die Boote richtig „springen“ und 2. Passau ist von Touristen vollgestopft! Wir haben alleine 8 große Touristenschiffe gezählt und von den Bussen will ich gar nicht reden!

Wegen der teilweisen Streiks der Schleusenwärter waren wir gezwungen vor 6 Uhr morgens die Passauer Schleuse zu passieren, um den nächsten Hafen in Oberzell anzulaufen. Die Passage der Stelle, an der der Inn und die Ilz in die Donau münden, war ein weiterer Höhepunkt.

Im Moment sind wir zu Hause, kehren aber in ein paar Tagen wieder zum Boot zurück, um das Endziel Wien in Angriff zu nehmen.

20.8.2013: Marina Wien

Anfang August haben wir unser Boot in Oberzell wieder betreten und so vorgefunden, wie wir es verlassen hatten, Erleichterung! Kurz danach haben wir uns wieder auf die Reise gemacht nach Schlägen in Österreich. Das war der schönste Hafen der gesamten Reise, rein gar nichts zu meckern! Auch das Hafenslokal war toll, wir haben dort u. a. einen unvergleichlichen Eis-Palatschinken gegessen.

Auf der Fahrt nach Linz sind wir in ein schweres Gewitter mit Hagel geraten. Mit Mühe konnte man ein Ufer der Donau noch erkennen, das andere nicht und kaum noch Sicht nach vorne. Ich hatte schon Angst, mit einem entgegen kommenden Schiff zu kollidieren oder eine Boje zu übersehen und in Untiefen zu geraten. Als wir den Hafen endlich erreicht hatten, wurden wir dort auf das wärmste empfangen. Ein Clubmitglied half uns beim Anlegen und bot sich an, uns seine Heimatstadt ein wenig zu zeigen. Das haben wir dann am Sonntag vormittag ge-

macht. Gerade die Innenstadt mit dem „Hauptplatz“ und der Pestsäule ist sehenswert. Der Hafen selbst ist zum Vergessen, Linz hat was besseres verdient. Die Donau ist an vielen Stellen viel breiter als der Rhein und die Strömung ist manchmal sehr stark, teilweise bis zu 15 km/h, da freut man sich über ein schnelles Schiff!

Über die schönen Städtchen der Wachau, Grein und Spitz sind wir schließlich nach Tulln gekommen. Hier hat der Hunnenkönig Etzel die Königin Kriemhild begrüßt (Nibelungensage)! Der Hafen ist sehr groß, gut ausgestattet und die beiden Hafenmeister sehr freundlich.

Jetzt sind wir endlich in Wien!!! Die Marina hat einen Ost- und einen Westhafen. Wir haben einen Liegeplatz, von dem wir in 5 Fuß-Minuten zur U-Bahn kommen und in 10 Minuten danach am Karlsplatz sind. Auch gibt es einen Fahrradweg zum Prater. Die Innenstadt von Wien ist eine Wucht. Diese Fülle von gut erhaltener alter Bausubstanz, alle mit sehr schönen Fassaden, sehr eindrucksvoll. Und dann die Sehenswürdigkeiten wie Hofburg, Hofburgtheater, Volkstheater, Opernhaus, Stephansdom und, und, und! Wir hatten Wien noch nicht gesehen und sind ganz begeistert.

Auch herrscht hier nicht die Hektik wie in anderen großen Städten, jeder scheint Zeit zu haben. Hier bleiben wir jetzt eine Weile (Wochenkarte für die U-Bahn ist gekauft), machen dann noch einen Ausflug nach Hainburg, bevor wir nach Tulln zurückkehren. Dort wird das Schiff auf einen LKW verladen und dann geht's Anfang September zurück an den Rhein.

War die Donau blau? Nein, natürlich nicht! Der Rhein ist ja auch nur in Basel und Rheinfelden noch grün. Den besten Kaffee haben wir übrigens in Linz auf dem Hauptplatz getrunken. Das Sacher in Wien kann da nicht mit. Der Main hat uns überrascht, er befährt sich weitestgehend wie ein natürlicher Fluss, viel schöner als der Rhein. Alles in allem war es ein sehr schönes Erlebnis. Wenn meine Frau mitmacht, fahren wir in ein paar Jahren wieder hin!

Peter Klein



NIMBUS PRODUKTION IN MARIESTAD

NIMBUS EVENT 2014

Auch in diesem Jahr öffnete Nimbus für interessierte Besucher aus aller Welt seine Tore.

Das Event begann Donnerstags abends, den 5. September mit einem Apéro auf der Nimbus 405 Coupé direkt vor unserem Hotel in der Hafeneinfahrt in Göteborg. Die Gruppe von Boote Polch mit Gästen aus der Schweiz und Deutschland erhielt am Freitag umfangreiche Einblicke zur Entstehung einer Nimbus bei der Werksbesichtigung in Mariestad, Gelegenheit sich hautnah von der Qualität und dem Know-How dieser hochmodernen Produktion selbst ein Bild zu machen.

Auf dem Rückweg wurde eine Pause in einem schwedischen Schloss zum Lunch eingelegt. Das Abendprogramm wurde geprägt von der „Grayfischparty“, zu der alle Teilnehmer des Events von Nimbus herzlich eingeladen waren. Diese wurde erstmalig durchgeführt und alle hatten riesigen Spaß. Die Nimbus-Mitarbeiter in Langedrag organisierten eine wunderbare Party mit Gesang und Aquavit.

Bei der großen Schärenrundfahrt am Samstag vormittag wurden die verschiedenen Nimbus- und Paragon-Modelle ausgiebig von den Teilnehmern getestet. Die Besonderheit des Gö-

teborger Schärengartens, mit seinen entzückenden kleinen Häusern und Inseln, erschließt sich ganz besonders vom Wasser aus. Bei strahlendem Sonnenschein, ein absoluter Traum.

Alles in allem drei wunderschöne, spannende und informative Tage in Schweden. Besonderen Dank an dieser Stelle gilt dem gesamten Nimbus-Team für diese tollen Momente. Wir freuen uns bereits auf das kommende Jahr.

Melden Sie sich gerne zum Nimbus Event Anfang September 2015 an.

HAUSMESSE NAUTIC+TECHNIC 2014



Erstmals wurde Nimbus anlässlich der Hausmesse unseres Seenpartners der Nautic+Technic AG im Drei-Seenland der Schweiz präsentiert. Im Hafen von Vallamand am Murtensee stand bei strahlendem Sonnenschein die Nimbus 335 Coupé für Probefahrten, auch mit dem Yachtcontroller bereit. Ein Highlight war die Schiffstaufe des Charter-schiffes Nimbus 335 Coupé. Welchen für Boote Polch typischen Namen hat dieses Boot wohl bekommen? „Apéro“!

HAUSMESSE MARINA RÜTENEN 2014



Markus Reding lud seine Kunden und Interessenten zur Hausmesse auf dem Werftgelände in Beckenried am Vierwaldstätter See ein. Neben den Coupé-Modellen 335 und 365 präsentierte das Marina Rütönen Team eine große Anzahl von Neu- und Gebrauchtbooten in der liebevoll dekorierten Winterlagerhalle. Viele Kunden nutzten die Gelegenheit und kamen auf eigenem Kiel zur Marina.

NIMBUS 405 COUPÉ PREMIERE



Am Samstag, den 18.01.2014 war es endlich soweit! Die neue Nimbus 405 Coupé wurde der Öffentlichkeit vorgestellt. In einer feierlichen Zeremonie konnten geladene Gäste und Messebesucher live miterleben, wie das Managementteam von Nimbus das neue Flaggschiff der Werft unter einer eigens angefertigten 250 qm großen Schwedenflagge enthüllte. Ein toller Moment, für alle die an dem Projekt maßgeblich beteiligt waren und natürlich, Interessenten und Kunden, die es kaum erwarten konnten. Bis Ende 2014 konnten sich bereits über zehn Eigner ihren Traum erfüllen.

ULTRAMARIN-BOATSHOW 2014



Zum ersten Mal wurde in Langenargen in der Ultramarine-Inwaterboatshow eine Nimbus gezeigt. Die Firma Meichle und Mohr hatte am 10. und 11. Mai 2014 diese tolle Ausstellung organisiert. Als Debüt zeigte die Schweizer Firma XM-Marine zusammen mit Boote Polch Traben-Trarbach eine Nimbus 335 Coupé, die im Anschluss an die Messe von Patric Polch und seinem Vater Peter Polch an den Kunden übergeben wurde.

INWATERBOATSHOW BOTTIGHOFEN 2014



Von 15. – 17. August 2014 fand in der Marina Bottighofen die 5. „In-WaterBoatShow“ am Schweizer Ufer des Bodensees statt. Unser Seenpartner „XM-Marine“ präsentierte zum ersten mal eine Nimbus 335 Coupé und die Nimbus 365 Coupé, die mit ihrer kleinsten Standard-Motorisierung neuerdings auf dem Bodensee zugelassen werden kann.

INTERBOOT 2014



Im September war Boote Polch mit den Seenpartnern zu Gast auf der wichtigsten Bootsmesse der Schweiz und Süddeutschlands. Messeremiere hatte die Nimbus 405 Coupé, die neben der Nimbus 335 Coupé in der Halle 5 präsentiert wurde. Die Nimbus 365 Coupé stand für Probefahrten im Hafen bereit. Mit der 260 PS Motorisierung verfügt das Boot über eine Bodenseezulassung. Zudem wurde der Yachtcontroller live vorgeführt: Wenden, einparken, Leinen befestigen, alles durch eine Person, die sich während aller Manöver frei auf dem Schiff bewegt.

TICINO NAUTICA 2014



Vom 29. Mai – 1. Juni 2014 fand die Ticino Nautica in Ascona am wunderschönen Lago Maggiore statt. Unser Seenpartner, HammerCantiere Nautico, trug maßgeblich zum Erfolg der tollen Ausstellung bei. Bei dem typischen italienischen Flair wurde die Nimbus 365 Coupé im Wasser präsentiert. Das Boot war für alle Besucher eine Augenweide. Renato, molte grazie a te, tua moglie e l'intero team Hammer Cantiere Nautico!

LAKEMOTION 2014



Am Wochenende 24. – 25. Mai 2014 fand die Lakemotion am Zürichsee statt. Ein ganz besonderes Highlight war sicher das 100-jährige Firmenjubiläum unseres Seenpartners Yachtwerft Faul AG. Die Nimbus 335 Coupé wurde stellvertretend für die gesamte Coupé-Serie präsentiert.



TRABEN-TRARBACH

2014 BEI BOOTE POLCH

Boote Polch in Traben-Trarbach blickt 2014 auf ein spannendes und erfolgreiches Jahr zurück. Nach der „Boot Düsseldorf“ fand das erste Nimbus-Winter-Event, organisiert von Boote Polch im Yachthafen Traben-Trarbach statt. Bei für die Jahreszeit milden Temperaturen konnte die gerade vorgestellte Nimbus 405 Coupé zusammen mit ihren Schwesterschiffen, der Nimbus 335 und 365 Coupé, von zahlreichen Interessenten ausgiebig Probe gefahren werden. Ein sehr gelungener Auftakt für das Jahr!

Bei der beliebten Boote Polch Frühjahrsmesse konnten sich die Besucher von den Leistungen der Firma Boote Polch und ihres gesamten Teams überzeugen: Service, Neuboote, Gebrauchtboote, Zubehör und

nicht zuletzt die familiäre Atmosphäre. Im eigenen Yachthafen wurde eine Woche später die komplett neue Steganlage mit 45 Liegeplätzen eröffnet. Binnen zwei Monaten wurde die alte Anlage entsorgt, der Ponton mit den sanitären Anlagen saniert, neue moderne Betonschwimmkörper gesetzt und mit rutschfesten und edlen Belägen beplankt. Jetzt ist der schönste Hafen an der Mittelmösel wieder für Patric, Hafenmeisterin Hanne und ihr Team ein wunderbares Aushängeschild. Er verfügt über kostenloses W-Lan, Strom, Wasser, Fahrräder, Stand-up Paddelbords, Duschen, Toiletten und natürlich Hannes Brötchen-Service.

**Kundenfreundlichkeit wird eben
bei Boote Polch groß geschrieben.**



MOTORBOOTRENNEN TRABEN-TRARBACH

DEUTSCHER MEISTER ALEXANDER GRAEFF

Erstmals seit 18 Jahren wurde in Traben-Trarbach wieder das renommierte Motorbootrennen ausgetragen. Der Lokalmatador der OSY-400-Klasse war das Team 33 mit den Brüdern Johannes und Alexander Graeff. Beide sind ausgebildete Bootsmechaniker und Teil des Boote-Polch-Teams. Johannes übernimmt im Team 33 die technische Leitung, während sein kleiner Bruder Alexander „Zwerch“ am Steuer liegt (!). Alexander gewann an diesem Mai-Wochenende alle drei Läufe dieser Rennklasse und wurde zum Ende der Rennsaison 2014 wieder deutscher Meister. **Respekt Jungs!** Außerdem starteten die beiden erfolgreich in der bis zu 170 km/h schnellen O-350 Klasse. Die Boote für beide Rennklassen wurden vom Team 33 entwickelt und eigenhändig in Kevlar gebaut.

Ein Gruß geht an unseren Kollegen Ronny Mathys aus der Schweiz (ADAC-Formel), der bei seinem ersten Rennen gleich den 2. Platz einfuhr.

Das 34. Motorbootrennen in Traben-Trarbach findet am 30. – 31. Mai 2015 statt, dann mit Europa- und Weltmeisterschaftsläufen. Wir drücken jetzt schon die Daumen!

► www.motorbootrennen-2015.de



MOSEL

NEUE SPORTBOOTSCHLEUSEN

An der Mosel wurden im Frühjahr 2014 die Modernisierungsarbeiten an den Sportbootschleusen abgeschlossen. Hierzu wurden die Schleusenammern mit einem halbautomatischen Selbstbedienmechanismus ausgerüstet, der den Schleusenvorgang vereinfacht und vor allem deutlich verkürzt. Durch die Bedienung mittels Drehstangen direkt vom Boot in und vor den Schleusen-Kammern, müssen auch zu Berg fahrende Bootsleute nicht mehr aussteigen. Zusätzliche Leitern und Stangen zur besseren Leinenführung erhöhen nun den Komfort beim Schleusen.

Der Druck des einströmenden Wassers wurde reduziert, die Tore und die Antriebstechnik erneuert. Für Sportboote mit einer Breite von unter 3,30 m ist die Nutzung nun deutlich attraktiver als zuvor.

Der Schleusenvorgang ist nun viel schneller und komfortabler als früher und Schleusen wird zum Kinderspiel. Sportbootfahrer sind an dem wunderschönen Revier Mosel jetzt einmal mehr herzlich willkommen!



Faul AG, Zürichsee



Marina Rüttenen, Vierwaldstätter See

BESUCH VOM NIMBUS-VERKAUFSLEITER



EIN SCHWEDE IN DER SCHWEIZER BOOTSWELT

Vom 25.03. bis 28.03.2014 besuchte der Verkaufsleiter von Nimbus Boats, Herr Jonas Göthberg, zusammen mit mir, Wolfgang Fritsch, die Seenpartner der Boote Polch Switzerland AG. Jonas war zum ersten Mal, ausgenommen Flughafen Zürich, in der Schweiz.

Bodensee:

Die Rundreise startete mit dem Besuch in Waldstatt/ Appenzell, und ging dann direkt am Nachmittag zum Bodensee, zu unserem neuen Seenpartner „XM-Marine“ in Bottighofen, Eugen Munz und seinem Team. Jonas zeigte sich besonders stark beeindruckt von dem professionellen Transportsystem für Boote, und der Schönheit des Bodensees. Diesen kannte er bereits, durch die Messe Friedrichshafen, jedoch nicht das Schweizer Ufer. Begeistert war er von der hohen Professionalität und dem Engagement rund um Eugen Munz. Jetzt sind wir beide 100% sicher, nach langer Suche, den richtigen Partner am Bodensee gefunden zu haben.

Zürichsee:

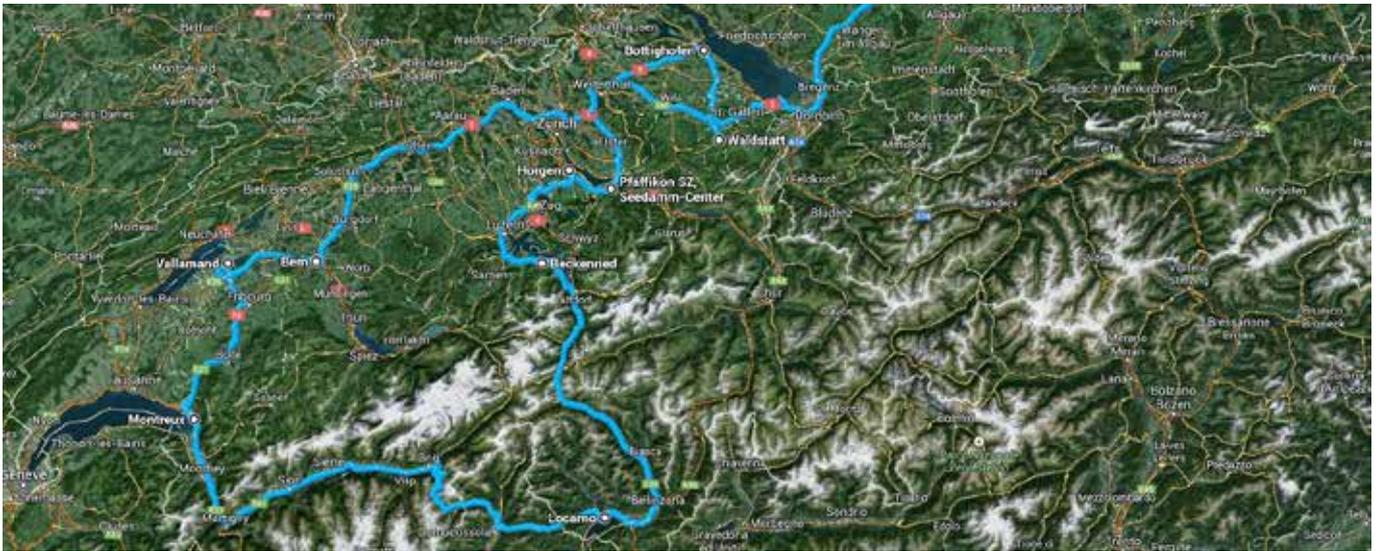
Nach einem Abendessen ging es am Mittwochmorgen weiter zur Yachtwerft Faul AG. Hier nahm Urs Faul uns in der Seedamm Marina in Pfäffikon am Zürichsee in Empfang. Das beeindruckteste war hier sicher, die Vielzahl der gedeckten und offenen Wasserplätze. Das Lagersystem der Boote mit Wasserlifte und Rangiermöglichkeiten im Trockendock hatte er so nicht erwartet. Die Boote hängen hier sogar unter der Decke und der Kunde kann durch ein ausgeklügeltes System sein Boot selbst zu Wasser lassen. Hierzu muss er mit einer Art Transportgondel seitlich unter das Boot fahren und kann nun per Knopfdruck das Boot zu Wasser lassen. Perfekte Platzeinsparung. Weiter ging es zum Hauptsitz der Yachtwerft Faul nach Horgen zum Mittagessen. Für Jonas war es unglaublich, als er hörte, dass am Zürichsee 12.000 Boote registriert sind. Der Zürichsee hat gerade mal 89 km². Der Vergleich mit dem Vänernsee war für Schwedische Verhältnisse ein Schock: 5.648km² mit 16.000 Booten. Nach einer ausgiebigen Besichtigung der Werft in Horgen, war Jonas überwältigt, mit welcher Leidenschaft und Hingabe Boote restauriert werden, die vom Großvater und Vater der Gebrüder Faul gebaut wurden. Dieses Traditionelle Handwerk des Bootsbauers hatte er so sicher nicht erwartet. Weiterhin wurde gerade ein 44-Fuß Boot zur Auslieferung an die Grenzschutz der Schweiz vorbereitet. Jonas sah jetzt live die Notwendigkeit seitens der Nimbus und Paragon Werft auf dem Markt der Behördenboote verstärkt aktiv zu werden.

Vierwaldstätter See:

Am späten Nachmittag ging es weiter zum Vierwaldstätter See. Herr Markus Reding von Marina Rüttenen AG nahm uns herzlich in Empfang und präsentierte uns mit Stolz seine Werft. Jonas war sehr gespannt, was ihn hier erwartete, denn Markus Reding verkaufte immerhin mehr als 10 Nimbus und Paragon Boote in den letzten 4 Jahren. Auch hier fand er ein ausgeklügeltes Liftsystem in den Wasserplätzen unter der Winterlagerhalle. Beeindruckend war, wie Reding, z.B. eine Nimbus 365 Coupé scheinbar ohne Probleme auf dem doch engen Areal händelt. Gegen Abend ging es dann mit dem Boot über den See nach Brunnen zum Abendessen. Hier ist auch das Feuerwehrboot, eine Paragon 25 SAR, 365 Tage stationiert. Jonas zeigte sich auch hier begeistert über das Boot, welches er zum ersten Mal live, nach der Fertigstellung, sah. Im Mondschein ging es wieder mit dem Boot zurück und der Vierwaldstätter See zeigte sich von seiner schönsten Seite. Die hohen Berge, die den See einrahmten, taten es Jonas besonders an, besonders da auf den Spitzen noch der Schnee glitzerte.

Lago Maggiore:

Am darauffolgenden Tag ging es früh morgens durch den Gotthard Tunnel zum Lago Maggiore. Am Firmensitz von Hammer Cantiere Nautico wurden wir mit Gipfli und typisch italienischen Espresso von Renato Hammer empfangen. Nach der beeindruckenden Werftbesichtigung und dem Besuch der großen Winterlagerhalle, ging es weiter zum Hafen Locarno. Mit dem Boot fuhren wir nach Mappo um eine weitere Nimbus 335 Coupé in Augenschein zu nehmen. Etwa zeitgleich erfolgte die Auslieferung zweier Neuboote, einer Nimbus 335 Coupé und einer Nimbus 365 Coupé, im Hafen von Locarno, in dem jetzt 3 Nimbus Boote Ihren Heimathafen gefunden haben. Ausgiebig wurde die Badeleiterkonstruktion der Hammer Spezialanfertigung begutachtet. Sie dient zum bequemeren ein- und aussteigen, auch für den Bordhund. Mit den neuen Eignern ging es dann zum Mittagessen in ein fantastisches Grillrestaurant bei dem auch dann die Übergabe des Nummernschildes an den Eigner offiziell gefeiert wurde. Am späten Nachmittag



ging es durch Italien über den Simplon Pass. Jonas, der begeisterter Skifahrer ist, freute sich sehr über die wunderschöne Landschaft und die ca. 3 m hohe Schneewand, die uns auf der Passspitze begleitete.

Genfer See:

Angekommen im schönen Montreux am Genfer See, empfing uns Denis Tauxe von Onyx Nautic. Leider war es nun schon so spät, dass wir nach einem kurzen Büro Besuch uns direkt im Hotel zum Abendessen verabredeten. In einer ehrwürdigen Villa, über dem mondänen Genfer See gelegen, tauchten wir tief in das Savoir-vivre der französischen Schweiz ein. Die traumhafte Kulisse zum Frühstück gaben uns ein wenig Urlaubsstimmung und die nötige Energie, dass bisher erfahrene nieder zu schreiben.

Jonas zeigte sich überausbegeistert, über die Professionalität und die Leidenschaft von Denis Tauxe im Wassersport rund um das Thema Boot. Denis legt mit seiner gepflegten Werft überaus Wert auf Qualität und Sauberkeit. Seine größte Leidenschaft sind Riva Boote zu restaurieren und Nimbus zu vertreten. Dadurch, dass seine Frau Sara ebenfalls Schwedin ist, besteht die enge Beziehung und Affinität zum schwedischen Qualitätsbootsbauer Nimbus. Somit erfuhr Jonas sogar ein Stück Heimat in der Südschweiz!

Murten-, Bieler-, Neuenburger See

Pünktlich zum Mittagessen trafen wir in Vallamand am Murtensee ein. Bei der Nautic+Technic AG wurden wir von Fredy Joder und Christian Heubi empfangen. Unvergesslich war hier sicher die verschwommene Sprachgrenze zwischen Französisch und Deutsch, diese wechselt schließlich von Ort zu Ort. Nach dem Mittagessen ging es mit dem

Auto auf den Mont Vully, von wo man einen wunderschönen Blick über die 3-Seen Region (Murten-, Bieler und Neuenburger See) hat. Hier konnte man am besten verstehen, warum das Gebiet für unser neues Charterboot, eine Nimbus 335 Coupé „Apéro“ bestens geeignet ist. Es ist die größte zusammenhängende Wasserfläche der Schweiz und wie geschaffen für Nimbus Boote. Die Werft um Fredy Joder und Christian Heubi ist sehr engagiert und sicher eine der führenden Werften in der Westschweiz. Die Zentrale Lage der Werft in Vallamand, macht es möglich alle Häfen sehr schnell zu erreichen. Durch das eher ländlich geprägte Landschaftsbild, mit wunderschönen alten Städten und Orten, mit den typischen Weinrebenhängen, wollte Jonas sicher einmal Urlaub auf der Nimbus machen. Um das sicher beeindruckende Erlebnis zum runden Abschluss zu bringen, ging es dann noch ein Wochenende in die Berge zum Ski fahren. Alles in allem war dies sowohl für mich, als auch für Jonas eine unvergesslich schöne, interessante und anstrengende Tour durch die Schweiz.

Vielen Dank für die herzliche Aufnahme und Gastfreundlichkeit an alle Seenpartner und deren Team!

Wolfgang Fritsch





INTERVIEW MIT JONAS GÖTHBERG

Apéro: Lieber Jonas, was hat Dich am meisten begeistert auf der Schweiz Rundreise?

Jonas: Es war abgesehen von der unglaublich schönen und vielfältigen Landschaft, die Professionalität der einzelnen Werften. Es war für mich im Vorfeld nicht vorstellbar, mit welchem Elan und Fürsorge hier die Bootskultur gelebt wird. Dass die Schweiz für Nimbus ein wichtiger Markt war und sicher jetzt ist, war mir klar, aber dass hier solch ein großer Markt für den Bootssport herrscht, war mir nicht bewusst.

Apéro: Wie hat Dir die Schweizer Kultur gefallen?

Jonas: Welche? Für mich war es faszinierend, wie viele Sprachen aufeinander treffen. Binnen weniger Stunden Autofahrt sind wir über Französisch, Italienisch und Deutsch gestolpert. Ja man hatte das Gefühl, immer in einem anderen Land zu sein, obwohl die Nummernschilder der Autos gleich schienen. Es ist für mich interessant zu sehen, dass ein ganzes Land zu regieren, zu steuern ist, obwohl die Sprachbarrieren allzeit vorhanden sind und dennoch fast spielerisch überwunden werden. Ich bin durch meine Jahrzehnte lange Tätigkeit bei Nimbus, und besonders die als Verkaufsleiter schon viel in der Welt gereist und habe interessante Länder kennen lernen dürfen, aber die Schweiz ist schon einzigartig. Die Vielfältigkeit hat mich unglaublich beeindruckt.

Apéro: Welcher See hat Dir am besonders gefallen, bzw. ist Dir besonders in Erinnerung geblieben?

Jonas: Hier gibt es glaube ich keine besondere Wahl. Ich fand jeden der Seen, die ich kennen lernen durfte einzigartig. Die Schneespitzen, die den See umhüllen, oder die Weitläufigkeit der Juraseen. Es ist das allgemeine Flair, welches jeden See zu etwas Besonderes macht. Faszinierend! Wobei ich noch sehr große Potentiale an allen Seen für Nimbus sehe. Sicher bewegen wir uns in Breitengraden, bei denen es sowohl kalt und regnerisch, als auch sonnig und warm sein kann. Natürlich wurden unsere Boote, besonders die Coupé Serie für den Skandinavischen Sommer entwickelt, aber auch die Eigner im Süden kann ich voll verstehen. Wir haben mit der Coupé ein Boot, welches ich über fast das ganze Jahr nutzen kann. Die Saison verlängert sich und man verbringt die Zeit sicher gerne auf dem Wasser. Für alle die Komfort und Sportlichkeit überwiegend bei schönem Wetter nutzen, steht die Nova Serie be-

reit. Auch hierfür sehe ich in der Schweiz großes Potential. Leider zeigt der Markt hier den Unterschied zu meiner Vorstellung.

Apéro: Was meinst Du damit?

Jonas: Wenn man in die Vergangenheit blickt, so 80'er, 90'er Jahre hatten wir überwiegend offene Boote in die Schweiz geliefert. Dieser Marktanteil ist jedoch ganz klar zugunsten der Coupé Linie gewandert. Wir sind heute sehr stolz darauf, als einer der größten Bootsbauer Skandinaviens es geschafft zu haben, unseren Horizont zu erweitern. So liefern wir heute auch Boote zunehmend nicht nur nach Deutschland, Holland, Frankreich und England, sondern auch in die Türkei, Russland und haben jetzt sogar eine Vertretung in China und Taiwan eröffnet. Es ist uns gelungen, praktisch über den Tellerrand zu blicken und auch Boote für die ganze Welt zu entwickeln.

Apéro: Wie kann Deutschland und die Schweiz davon profitieren?

Jonas: Wir haben in den letzten Jahren uns als Ziel auf die Fahnen geschrieben, der beste Bootsbauer im Segment 20-40 Fuß zu sein. Ich denke es ist nicht förderlich, dass wir nur noch größere und größere Boote bauen. Sicher will unsere Kundschaft mitwachsen. Jedoch stehen auf der anderen Seite die Liegeplatzproblematik und gestiegenen Unterhalts- und Produktionskosten. Wir haben ein Premium Segment, bei dem der Kunde gerne bereit ist, etwas mehr für viel mehr Qualität zu zahlen. Somit sind wir einer der wenigen, die von der Entwicklung bis zum fertigen Produkt alles in Schweden fertigen. Natürlich werden einzelne, hauptsächlich elektronische Komponenten, aus Asien zugekauft. Dies geht heute nicht mehr anders. Wir versuchen aber die qualitätsrelevanten Bauteile, wie z.B. Motoren, Möbel, Scheiben oder auch Schiebedächer, ausschließlich von skandinavischen Produzenten zu erwerben und alle GFK-Teile selbst zu produzieren. Aus diesem Grund haben wir in Mariestad die letzten Jahre sehr viel Geld investiert, um eine der modernsten und umweltfreundlichsten Bootsproduktionen Europas betreiben zu können. Es wird sehr viel Wert auf Mitarbeiter, Arbeitsbedingungen und Umwelt gelegt. 90% der laminierten Teile werden im Vakuuminjektionsverfahren gemacht, dies ist die einzige Möglichkeit die schädlichen Lösungsmitteldämpfe für den späteren Eigner und dessen Familie zu eliminieren. Made in Sweden, mit modernster Produktionstechnik, in einer guten Umwelt, garantiert uns ein absolutes Alleinstellungsmerkmal.

Apéro: Das ist wirklich beeindruckend, aber was heißt das konkret für Deutschland und die Schweiz?

Jonas: Oh, Entschuldigung, ich bin in meiner Euphorie etwas vom Thema abgeschweift. (lacht) Wir haben letztes Jahr die Nimbus Nova Serie komplett überarbeitet. Zudem im Januar die neue Nimbus 405 Coupé vorgestellt. Ein nahezu perfektes Boot, dass alle Wünsche eines Coupé Eigners erfüllt. Somit kann die Eignergeneration 335Coupé und 365 Coupé in einem gesunden Rahmen wachsen, ohne dass wir unsere Vertriebspartner überfordern. Im kommenden Januar wird eine neue Nimbus Coupé vorgestellt. Leider darf ich zu diesem Projekt noch nicht viel sagen, außer, dass es etwas kleiner als die 335 Coupé sein wird und bedeutend preiswerter. Die Liegeplätze, besonders in der Schweiz, sind sehr klein. Wir möchten somit auch jungen Familien und Freizeitkapitänen die Möglichkeit schaffen, ein wunderbares Tourenboot zu besitzen, welches günstiger in der Anschaffung, günstig im Unterhalt ist und trotzdem jede Menge Komfort bietet. Laß Dich überraschen!

Die R-Serie können wir leider nicht mehr weiter bauen. Die Produktionskosten sind im Verhältnis zu hoch. Dadurch haben wir ein schnelles Boot, mit einem leichten Handling entwickelt. Die Nimbus 21 Nova mit Außenborder. Das Boot ist sehr sicher gebaut, verfügt über eine Mittelkonsole mit einer Schlupfkabine und hat erstaunliche Fahreigenschaften. Wir erreichen hier mit dem 300PS Suzuki Außenborder Geschwindigkeiten von über 52 Knoten (ca. 100 km/h)! Der Prototyp wurde von einem langjährigen Mitarbeiter als Sportfischerboot ausgestattet, um auch diesen Markt betreuen zu können.

Apéro: Welche Projekte liegen für Nimbus in der Schublade?

Jonas: Wir werden sicher die Marke Paragon durch eine weitere Version ergänzen. Weiterhin liegen natürlich eine Menge Ideen und Projekte in der Schublade. Ich möchte hier und heute aber noch keine Aussage darüber treffen. Es ist einfach zu früh. Aber durch die gute Händlerstruktur wird sicher jeder Nimbus Fan davon erfahren (kneift Augen zusammen).

Apéro: Wie siehst Du die Zukunft in Deutschland und der Schweiz mit Nimbus?

Jonas: Ich denke wir könnten nicht besser aufgestellt sein. Boote Polch hat als unser über 30-jähriger Partner eine fantastische Arbeit geleistet. Auch alle Skepsis gegenüber dem Vertriebsmodell in der Schweiz ohne einen Direktvertrieb durch Boote Polch, ist gewichen. Die Seepartner sind eine hervorragende Auswahl und vor allem arbeiten alle kundenorientiert. Die Kundenzufriedenheit steht für Nimbus an oberster Stelle und dies muss sich wie ein roter Faden durch alle Bereiche, bis hinauf zum Kunden festigen. Ich, und sicher auch mein Team freuen uns auf die gemeinsame Zukunft mit Euch. Besonders schön ist es, dass ich auf dieser Tour nicht nur einen tollen Geschäftspartner besser kennen gelernt habe, sondern einen Freund gefunden.

Apéro: Ich denke, jetzt wird es zu emotional, nicht dass mir noch Tränen auskommen. Jonas, ich bedanke mich auch im Namen von Boote Polch und der gesamten Gruppe, egal ob Deutschland oder Schweiz, für die herrlichen Tage mit Dir. Auch wir freuen uns auf die weiterhin gute Zusammenarbeit und erfolgreiche gemeinsame Zukunft.

Dieses Interview wurde von Wolfgang Fritsch am Wochenende nach der Schweiz-Rundreise durchgeführt.

NIMBUS 305 CHARTER

NEWS VOM CHARTER



Seit Sommer diesen Jahres, bietet Boote Polch mit seinem Seepartner Nautic+Technic die Möglichkeit eine Nimbus zu chartern. Die Nimbus 335 Coupé mit dem Namen „Apéro“ blickt auf eine sehr erfolgreiche Chartesaison zurück. Alle Charterkunden, sogar eine Familie mit 3 Kindern im Alter von 5 – 14 Jahren, verbrachten eine tolle Zeit auf diesem wunderschönen Schiff.

Ein Nimbus-Charterboot von Boote Polch ist mit allem Komfort (Bettbezüge, Handtücher, Strandtücher, Geschirr, Kochutensilien, Gewürze, usw.) ausgestattet. Das Revier an den Juraseen, ist sensationell schön, das Wasser im Sommer ideal zum Baden, die Landschaft unglaublich abwechslungsreich, genauso wie die Häfen. Bei einem Landausflug kommen Kultur und Savoir-vivre in den alten Städtchen

rund um den Murten-, Neuenburger- und Bieler See zusammen.

Ein Charterkunde hatte sich in das Boot verliebt und wollte es direkt sein Eigen nennen. Getreu nach dem Motto „der Kunde ist König“ übernimmt der Kunde ab kommenden Frühjahr das Boot.

Wir haben uns daraufhin entschieden, dass wir ab Mai 2015 den Charter mit der neuen Nimbus 305 Coupé fortfahren. Wir hoffen, dass das Boot ab Mai einsatzbereit ist und freuen uns, wenn Sie Interesse haben, die neue Nimbus 305 Coupé als Kapitän einmal für ein Wochenende oder in den Ferien zu erfahren.

► www.rentanimbus.de
 ► www.rentanimbus.ch



SEENPARTNER

NEUE SEENPARTNER IN DER SCHWEIZ FÜR NIMBUS, PARAGON UND AXOPAR



Im Jahr 2014 hat Boote Polch sein Vertriebsnetz der Schweiz um zwei Seenpartner erweitert.

Die Firma Nautic+Technic AG, geleitet von Fredy Joder und Frank Heubi, wird Nimbus und Paragon an den Juraseen repräsentieren. Mit Murten-, Bieler-, und Neuenburger See und dem Fluss Aare bis Solothurn, zählen diese als größte zusammenhängende Wasserfläche der Schweiz. Ideal zum Wasserwandern.

Die Firma XM-Marine erwartet Nimbus Kunden und Interessenten in Bottighofen am Bodensee. Eugen Munz und sein Team profitieren von der langjährigen Erfahrung mit der Marke X-Yachts aus Dänemark. Der Bodensee ist seit vielen Jahren ein attraktiver See für Nimbus-Kunden.

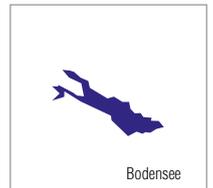
Beide Werften bieten einen kompletten Service für den anspruchsvollen Kunden einer Nimbus. Die Firmen verfügen über große Winterlagerhallen und direkten Zugang zum Wasser. Sowohl am Murten- als auch am Bodensee ist die Infrastruktur der Betriebe wie geschaffen für alle Nimbus, Paragon und Axopar Modelle.

Boote Polch und die Seenpartner heißen die Nautic+Technic AG aus Vallamand und die XM-Marine GmbH aus Bottighofen herzlich willkommen. Wir sind stolz, an diesen beiden wichtigen Seen von solch kompetenten Teams vertreten zu werden.

Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit.



www.nautic-technic.ch



www.xm-marine.ch

JUBILÄUM

25 JAHRE DIETER CASPER & WOLFGANG EMMERICH

Boote Polch Traben-Trarbach bedankt sich herzlich bei seinen Mitarbeitern Dieter Casper und Wolfgang Emmerich für die mittlerweile über 25-jährige Betriebszugehörigkeit. Zum Jubiläum wurden beide zu einer Mitfahrt in einem DTM-Tourenwagen eingeladen. Der Fahrer war nicht mal 25 Jahre alt! Anschließend konnten unser Elektriker- und Werkstattmeister mit ihren Fans (das restliche Boote-Polch-Team) über das Erlebte Fachsimpeln.



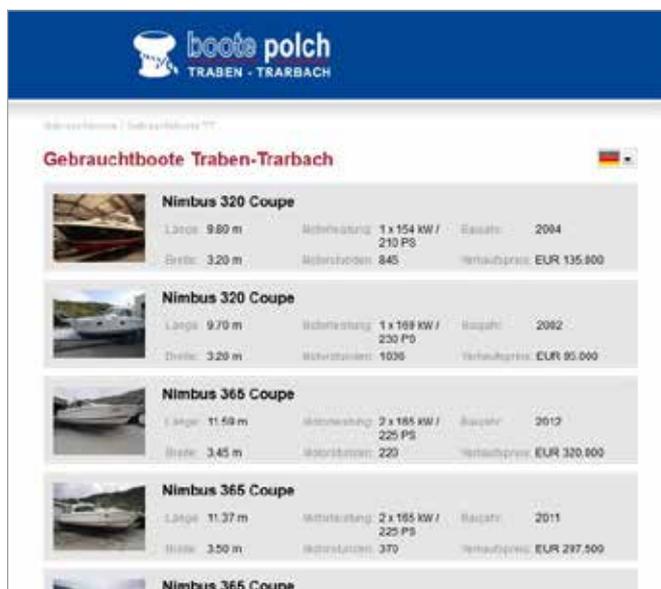
INTERNET

GEBRAUCHTBOOTE VON BOOTE POLCH

Das Gebrauchtfootgeschäft hat für uns eine gleich große Bedeutung, wie das Geschäft mit neuen Booten. Das bedeutet für uns, dass ein Interessent für Gebrauchtfoot mit der gleichen Aufmerksamkeit und Freundlichkeit bedient wird, wie ein Neufußkunde. Wir werden alles daran setzen, unsere Gebrauchtfoot-Kunden auch nach dem Kauf mit unserem Service zufrieden zu stellen, um ihn als einen langjährigen Stammkunden unseres Hauses zu gewinnen.



www.bootepolch.de/1-1391.html



TERMINE 2015

- 17. bis 25. Januar 2015 **Boot, Düsseldorf**
- 18. bis 22. Februar 2015 **SuisseNautic 2015 in Bern**
- 18. und 19. April 2015 **Frühjahrsmesse Boote Polch, Traben-Trarbach**
- 9. und 10. Mai 2015..... **ULTRAMARIN-BOATSHOW**
- September 2015..... **NIMBUS Event, Göteborg, Schweden**
- 19. bis 27. September 2015 **Interboot, Friedrichshafen**
- 10. und 11. Oktober 2015..... **Herbstmesse Boote Polch, Traben-Trarbach**



VIDEOS

NEUES BOOTE POLCH FIRMENPORTRAIT



Lernen Sie das Team und die Leistungen von Boote Polch Traben-Trarbach kennen.

► www.bootepolch.de/firmenvideo.htm

Für weitere Videos besuchen Sie unseren Youtube Kanal unter:

► www.youtube.com/bootepolch

IMPRESSUM

Herausgeber:
Boote Polch KG
Zum Hafen 18
56841 Traben-Trarbach
V.i.S.d.P.: Patric Polch

Gestaltung und Satz:
www.skip-intro.net

Eine Haftung für die Richtigkeit der Veröffentlichungen kann trotz Prüfung durch den Herausgeber nicht übernommen werden. Kein Teil dieser Publikation darf ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Herausgebers in irgendeiner Form reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

© Copyright 2014 Boote Polch KG

IN EIGENER SACHE

ÜBER APÉRO



„Apéro“ nennt man in der Schweiz den „Aperitif“. Er ist fester Bestandteil und soll Appetit anregen, Lust auf Mehr machen. Wir möchten Ihnen nun mit diesem „Apéro Magazin“ die Welt von Nimbus, Paragon und Axopar näher bringen. Das Heft soll Informationen, Neuigkeiten und Inhalte rund um Boote Polch und seine Schweizer Seenpartner vermitteln. Kommen Sie mit an Bord und erleben Sie unsere spannende Welt des Wassersports. Wir möchten inspirieren und informieren. Sollten Sie hierzu Anregungen, Vorschläge, Reiseberichte, Bilder, Recherchen oder Infos beitragen können, freuen wir uns sehr. Teilen Sie doch Ihre Erlebnisse rund um den Wassersport mit ebenso begeisterten Wassersportlern. Wir sagen herzlichen Dank!

Patric Polch, Wolfgang Fritsch



boote polch SWITZERLAND AG | Urnäserstrasse 51 | CH-9104 Waldstatt | info@bootepolch.ch | www.bootepolch.ch
BOOTE POLCH KG | Zum Hafen 18 | D-56841 Traben-Trarbach | info@bootepolch.de | www.bootepolch.de



Hammer Cantiere Nautico AG/SA
via Campagna
CH-6595 Rizzano

Telefon: +41 91 752 36 93
oder: +41 91 752 36 94

info@hammerr.com
www.hammerr.com



Nautic + Technic AG
Port les Garinnettes
CH-1586 Vallamand

Telefon: +41 26 677 28 77
Telefax: +41 26 677 28 78

info@nautic-technic.ch
www.nautic-technic.ch



Marina Rütenen AG
Rütenenstrasse 156, Postfach 4
CH-6375 Beckenried

Telefon: +41 41 620 70 75
Telefax: +41 41 620 70 85

info@marina-ruetenen.ch
www.marina-ruetenen.ch



xm-marine GmbH
Seestrasse 46
CH-8598 Bottighofen

Telefon: +41 71 6800535
Telefax: +41 71 6800537

admin@xm-marine.ch
www.xm-marine.ch



YACHTWERFT FAUL AG
Seestrasse 5
CH-8810 Horgen

Telefon: +41 44 727 90 00
Telefax: +41 44 727 90 09

office@faul.ch
www.faul.ch



Onyx Nautic SA
Rue du Lac 145, Port du Basset
CH-1815 Clarens

Telefon: +41 21 964 43 00
Telefax: +41 21 964 43 02

onyxnautic@bluewin.ch
www.onyxnautic.ch