



1. Im Schärengarten vor Göteborg erreicht die Nimbus einen Topspeed von 21,6 kn
2. Der in die Form integrierte Badesteg mit mittig montierter Leiter



NIMBUS 305 COUPÉ

Geschmeidige Tourenyacht

Nach dem viel beachteten Messedebüt, das im Januar während der Boot Düsseldorf stattfand, erlebt die Nimbus 305 Coupé nun ihre erste Saison. Vor Kurzem erprobten wir den smarten GFK-Cruiser in der Praxis.

Mit der neuen Nimbus 305 Coupé hat die nach zeitweiligen Turbulenzen wieder erstarkte schwedische Renommierwerk, die 81 Mitarbeiter beschäftigt und für das Geschäftsjahr 2015 den Verkauf von 120 Bootseinheiten anstrebt, ein äußerst attraktives Freizeitschiff lanciert. Der im fortschrittlichen Vakuum-Infusionsverfahren als Sandwich-Konstruktion gefertigte Kunststoff-Kreuzer rundet die bisher aus vier Modellen bestehende und mehrfach preisgekrönte Coupé-Serie von Nimbus Boats Sweden nach unten ab. Das selbst gesteckte

Ziel des engagierten »Nimbus Design Teams« um Produktmanager Mats Jacobsson und Chefdesigner Joacim Gustavsson war der Bau einer modernen und funktionalen Motoryacht mit deutlichen Nimbus-Genen für wassersportbegeisterte Familien und erfahrene Skipper, die standesgemäßen Komfort und ein gefälliges nordisches Styling mit klarer Formensprache zu schätzen wissen. Dies ist ohne Wenn und Aber gelungen. Der speziell für Geschwindigkeiten von Schleichfahrt bis 22 Knoten konzipierte Rumpf der 9,85 m langen, 3,25 m breiten und 3.950 kg schweren Testkandidatin lässt sich als komplette Neu-

entwicklung beschreiben. Ein hydrodynamisch optimiertes Unterwasserschiff bewirkt, dass das Boot in jeder Fahrstufe absolut kursstabil läuft und keine spürbare »Gleitgrenze« überwinden muss. Die Produktion der kompakten Fahrtenyacht und aller anderen Nimbus-Entwürfe erfolgt rund 180 Kilometer nordöstlich von Göteborg in Mariestad, einer beschaulichen Ortschaft am Ufer des riesigen Vänernsees.

Beim Anbordkommen entscheidet – wie so oft im Leben – der erste Eindruck, und der ist vielversprechend. Über den 85 cm tiefen Badesteg und die steuer-

bordseitige Hecktür gelangt man bequem in die Achterplicht, die zum einen fast vollständig überdacht ist, zweitens eine innere Bordwandhöhe von 76 cm aufweist und drittens mit einer adretten L-Sitzgruppe samt Teaktisch aufwartet. Der bestens zugängliche Maschinenraum zeigt sich sorgfältig mit Dämmmaterial ausgekleidet, ein voluminöses Bodenfach schluckt sperrige Ausrüstungsgegenstände. Typisch für die Nimbus 305 Coupé ist das asymmetrische Deckslayout mit einem etwa 30 cm breiten steuerbordseitigen Laufdeck, das von einer 49 cm hohen Schanz flankiert wird. Diese Machart gewährleistet auch bei widriger Witterung eine sichere Fortbewegung in Richtung Vorschiff, wo standardmäßig eine elektrische Ankerwinde montiert ist. Backbords beträgt die

Gangbordbreite ausreichende 15 cm, wobei die rutschhemmend strukturierte Trittpläche bis achtern beibehalten wurde. Hingewiesen sei noch auf die komfortabel gefederte, als 800 Euro teures Extra gelistete Bugsonnenliege, die perfekt dimensionierte Edelstahl-Reling mit offenem Bugkorb, praxisgerecht gesetzte Mittelklampen und eine aus mausgrauem Gummi bestehende Rammschutzleiste, die diese Bezeichnung auch tatsächlich verdient.

Im lichtdurchfluteten Salon sieht sich der Bordgast mit einem regelrechten Wohlfühlambiente konfrontiert. Die ebenso schlichte wie elegante Einrichtung besteht aus akkurat eingepassten, siebenfach lackierten Khaya-Mahagoni-Möbeln und hochwertigen hellbraunen

Bezugsstoffen. Lobend hervorzuheben ist zunächst die aufwendig installierte direkte und indirekte Beleuchtung, die sich stufenlos dimmen lässt. Der Pantryblock gleich rechts am Eingang besteht aus unempfindlichem Corian, wobei die anthrazitfarbene Arbeitsfläche nicht sonderlich üppig ausfällt. Sehr gut machen sich dagegen die Schubladen mit Selbsteinzug, die kratzfeste Abdeckung für die Niro-Spüle, der zweiflammige Ceran-Gaskocher plus Backofen sowie ein 65 Liter fassender Isotherm-Kühlschrank, der aus Platzgründen in den Unterbau des Rudersitzes wanderte. Eine willkommene Zugabe ist das originale Nimbus-Geschirr- und Besteck-Set. Da passt es doch, dass die backbords angeordnete Dinette in Sekunden-schnelle zu einem Essplatz für vier Per-



Die Nimbus beeindruckt mit zahlreichen durchdachten Details. Beispielsweise verstecken sich die Scheibenwischer unter dem Vorbau des Hardtops

1. In jeder Fahrstufe bietet die Nimbus erstklassige Laufeigenschaften
2. Maßgeschneiderter Kommandostand mit seitlicher Schiebetür
3. Sidewalk-Konzept mit vertieftem Laufdeck auf der Steuerbordseite
4. Eine L-Sitzgruppe im teakbelegten Achtercockpit des GFK-Tourers
5. Am Deckel des Kartenfachs ist ein Flachbild-Fernseher befestigt
6. Der fünfzylinderige Volvo D3-220 generiert 161,8 kW (220 PS)
7. Als Extra zu haben – die komfortabel gepolsterten Vordeck-Sonnenliegen



sonen mutiert, indem man die erhöhte Beifahrerbank kurzerhand um die eigene Achse dreht und völlig mühelos absenkt. Andernfalls entsteht hier bei Bedarf ein Doppelbett, das die Anzahl der Schlafgelegenheiten an Bord auf sechs erhöht. Zu den vielen weiteren gelungenen Features der Nimbus 305 Coupé gehören der mittschiffs am Dachhimmel verschraubte Handlauf, die vom Profi verlegte E-Anlage unterhalb der Skipper-Fußstütze, ein im Kartenfach befestigter Flachbild-Fernseher und die einteilige Panorama-Frontscheibe aus dezent getöntem Sicherheitsglas. Ganz toll und unbedingt zur Nachahmung empfohlen – die soliden Lkw-Scheibenwischer mit Intervallschaltung verstecken sich unter dem Vorbau des Hardtops, das backbords mit einem transparenten Schiebeluk aufwartet. Als Option gelistet wird das Frischluft spendende Gegenstück für die Steuerbordseite. Doch damit nicht genug. Der Kommandostand präsentiert sich wunderbar aufgeräumt, die weich und präzise reagierende Seastar-Hydrauliklenkung benötigt viereinhalb Ruderdrehungen zwischen den An-

schlagpunkten, und die Sitzfläche des körpergerecht konturierten Bootsführer-Gestühls lässt sich zum stehenden Manövrieren zusammenfallen. Ausgesprochen praktisch finden wir zudem die seitliche Schiebetür, die zur Rechten des Skippers auf 120 x 58 cm öffnet.

Im Vergleich mit dem viel Bewegungsfreiheit bietenden, 197 cm hohen Deckshaus geht es in der vorderen Wohnsektion der unverkennbar skandinavischen Tourenyacht merklich enger zu. Der um 75 cm vertiefte »Flur« fällt ziemlich mickrig aus, und beim Betreten des steuerbords inszenierten WC-Abteils muss man eventuell den Kopf einziehen, denn mit 178 cm vom Boden bis zum Kabinenhimmel lassen sich im 30- bis 35-Fuß-Segment wohl nur noch Trostpreise gewinnen. Das Interieur des stillen Örtchens zeigt sich wiederum auf der Höhe der Zeit, da es neben den üblichen Sanitärraum-Accessoires sogar eine kleine Duschzelle gibt. Der Klorollenhalter befindet sich clevererweise in einem Schränkchen, so dass das Papier im Regelfall trocken bleibt.





1



2



3

1. Die Bugkabine, die sich 75 cm unter der Salonebene befindet, birgt eine unterlüftete Doppelkoje
2. Der 197 cm hohe Salon wurde sehr gefällig eingerichtet. Die Rundumsicht ist hervorragend
3. Hier geht es in die backbordseitige Mittelkabine, die von einem Stoffvorhang verschlossen wird
4. Unter der Fußstütze des Skippers kommen die Bordsicherungen und Batterieschalter sowie ein Handfeuerlöscher zum Vorschein



4

Gegenüber an Backbord postierten die schwedischen Bootsbauer die im Eingangsbereich 165 cm hohe Gästekabine mit einer quer gestellten, 200 x 125 cm großen Zweierschlafstatt nebst Ankleidebank. Anstelle einer festen Tür müssen die Bewohner mit der platzsparenden Variante in Gestalt eines Vorhangs vorliebnehmen. »Konventionell verschließbar« zeigt sich das 182 cm hohe Eignerzimmer im Vorschiff mit einem ebenfalls quer stehenden Queen-Size-Bett, dessen elf Zentimeter dicke Matratzen einen vorzüglichen Liegekomfort bieten. Während die Raumbelüftung mit drei zu öffnenden Bullaugen und

einem aufstellbaren Oberlicht voll überzeugt, finden wir die Lagerkapazitäten für Kleidung und die persönliche Habe ein bisschen dünn.

Die generell mit fünfzylinderiger Volvo-D3-Turbodiesel-Technik und wahlweise 80,9, 110,3 oder 161,8 Kilowatt (110, 150 oder 220 PS) verfügbare 305 Coupé erfüllt die Anforderungen der CE-Kategorie B, was nichts anderes bedeutet, als dass dieses Boot für Fahrten außerhalb von Küstengewässern ausgelegt ist, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis 8 und Wellenhöhen bis einschließlich vier

Meter auftreten können. Insofern haben wir bei der ausgiebigen Proberunde im Göteborger Schärenpark leichtes Spiel. Die Frühlingssonne blinzelt hervor, und es weht eine schwache Brise, als mit vierköpfiger Besatzung abgelegt wird. Im Bauch der Baunummer 1 – es handelt sich also um das Düsseldorfer Ausstellungsboot – werkelt der elektronisch geregelte D3-220, der stramme 161,8 kW aus 2,4 l Hubraum schöpft. Minimale 700 min⁻¹ bringen 2,7 Knoten Vortrieb, eine Drehzahlverdoppelung hat ein nettes Spaziertempo von sechs nautischen Meilen pro Stunde zur Folge. Zum zügigen

und gleichzeitig ökonomischen Wasserwandern sind 2.500 bis 3.000 Umdrehungen angesagt. Im oberen Viertel der Leistungsskala fährt die Nimbus dann richtig gut vorwärts und nähert sich unangestrengt der magischen 20-Knoten-Marke, um diese unter einer Vollastdrehzahl von 3.950 min⁻¹ zu pulverisieren. Wir stoppen eine Spitzengeschwindigkeit von 21,6 Knoten und attestieren dem geschmeidigen Tourer hiermit astreine Laufeigenschaften. Sehen lassen kann sich die im sogenannten »Ready to cruise«-Paket zusammengefasste Standard-Ausstattung, die neben dem zum punktgenauen Ran-

gieren erforderlichen Bugstrahler die Positionen Landanschluss, Ceran-Kochfeld, Heckdusche, Warmluftheizung, GPS-Kartenplotter, Trimmklappen und E-Ankerwisch beinhaltet. Alles, was es sonst noch an gängigem Equipment gibt, ist gegen Aufpreis zu haben und zum Teil in anderen Optionspaketen zu finden. Bleibt die Preisinformation. Mit dem, wie wir meinen, mitunter vielleicht ein bisschen zu schwachbrüstigen Volvo-Penta-D3-110-Einstiegsdiesel gibt es die gefällige skandinavische GFK-Yacht für 228.000 Euro. Wer in 40 zusätzliche Pferdestärken investiert, der muss sein Konto um 231.000 Euro

erleichtern. Am besten bedient ist man zweifellos mit dem harmonisch abgestimmten und Reserven bietenden Testmotor, dessen Vorhandensein, wie nicht anders zu erwarten, ein nochmaliges Draufzahlen zur Bedingung macht. Für 237.000 Euro kann sich der gut situierte Käufer dann auf ein zeitlos-modernes Freizeitboot freuen, das einen gelungenen optischen Auftritt und eine überdurchschnittliche Wertstabilität mit ausgewogenen Lauf- und Handlingeigenschaften vereint.

Text & Fotos: Peter Marienfeld

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 9,85 m
Breite: 3,25 m
Durchfahrthöhe: 3,58 m (mit gelegtem Mast 2,90 m)
Tiefgang: 0,90 m
Gewicht: 3.950 kg
CE-Kategorie: B
Max. Personenzahl: 8
Kojenzahl: 4 (+2)
Brennstofftank: 250 l
Wassertank: 150 l
Septiktank: 80 l
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Volvo-D3-Einbaudiesel, Leistung 80,9 bis 161,8 kW (110-220 PS), in Verbindung mit Wellenantrieb
Grundpreis: 228.000 € mit Basismotor Volvo Penta D3-110, Leistung 80,9 kW (110 PS), Preis mit Testmotorisierung ab 237.000 €

MOTOR IM TESTBOOT

Volvo Penta D3-220, elektronisch gesteuert Turbodiesel mit Com-

mon-Rail-System und Piezo-Injektoren, Leistung 161,8 kW (220 PS), Zylinderzahl: 5 in Reihe, Bohrung x Hub: 81 x 93,2 mm, Hubraum: 2.400 ccm, Nenndrehzahl: 4.000 min⁻¹

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Bugstrahler, Simrad-GPS/Kartenplotter, Landanschluss mit Ladegerät, elektr. Ankerwinde, Trimmklappen, Heckdusche, Festmacherpaket mit Fendern und Leinen, Warmwasserboiler, Eberspächer-Warmluftheizung, Defroster, Trip-Computer, Besteck- und Geschirrsatz, Bugleiter, Fusion-Radio, Ceran-Gaskochfeld, Hecksteg mit Leiter

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Antifouling (3.000 €), Grauwassertank (900 €), Suchscheinwerfer (1.300 €), blaue oder graue Rumpfkolorierung (3.800 €), Lautsprecher in der Bugkabine (300 €), Mikrowelle (2.000 €), Transport- und Winterplane (1.900 €), Sonnenkissen fürs Vordeck (800 €), Dachluke an Backbord (1.100 €), »Teak«-Paket (7.500 €), »Ready to cruise Plus«-Paket mit Heckstrahler, Elektro-WC u. Pflichtverdeck (9.000 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	700 min ⁻¹	53 dB(A)	0 kn
	700 min ⁻¹	55 dB(A)	2,7 kn
	1000 min ⁻¹	56 dB(A)	4,1 kn
	1500 min ⁻¹	60 dB(A)	6,3 kn
	2000 min ⁻¹	65 dB(A)	7,7 kn
	2500 min ⁻¹	70 dB(A)	9,5 kn
	3000 min ⁻¹	76 dB(A)	13,7 kn
	3500 min ⁻¹	76 dB(A)	17,9 kn
(Vollast)	3950 min ⁻¹	78 dB(A)	21,6 kn

Revier: Ostsee, Schärenpark vor Göteborg (S)

Crew: 4 Personen

Messung: GPS

Wasser: 12° C

Luft: 13° C

Wind: 2-3 Bft.

Tanks: Diesel 150 l (60 %), Wasser leer

- ➕ Überzeugende Produktqualität
 - ➕ Wohlfühlambiente im Cockpit und Salon
 - ➕ Intelligente Details wie verdeckte Wischermontage
 - ➕ Technische Installationen, ideal zugängliche Maschine
 - ➕ Praxisgerecht angeordnete Handläufe innen und außen
 - ➕ Sehr angenehmes Fahrverhalten übers gesamte Drehzahlband
-
- ➖ Enger WC-Raum-Zugang, nur ein Vorhang vor der Mittelkabine
 - ➖ Relativ wenig Staukapazitäten in der Bugkabine
 - ➖ Ein Aufsteller am Ankerkastendeckel fehlt

INFORMATIONEN UND WERFT

Boote Polch KG, Zum Hafen 18, 56841 Traben-Trarbach, Tel. 06541-2010, www.bootepolch.de

Nautic Yachting GmbH, An der Wiek 7-15, 23730 Neustadt/Holstein, Tel. 04561-526780, www.nautic-yachting.com

Nimbus Boats Sweden AB, Box 5152, S-42605 Västra Frölunda, Tel. 0046-317267700, www.nimbus.se

