



Fahren Wirtschaftlich ist man mit der Nimbus um die 2800/min mit knapp 19 kn unterwegs. In die optimale Lage bringt man das Testboot mit Trimmklappen, die Aufpreis kosten.



DOPPEL-GÄNGER

Nimbus 365 Coupé: ein skandinavischer „Schärenkreuzer“, der auch fürs Binnenrevier eine gute Wahl ist.

Die schwedische Marke Nimbus steht bei den meisten Kunden für „solide Boote für Schären-, Küsten- und Inselfahrten“. Eine Einschätzung, die die Werft mit der CE-Kategorie „B“ (außerhalb von Küstengewässern) bei unserem Testboot Nimbus 365 Coupé auch unterstützt. „Dass in Deutschland jedoch eine Vielzahl dieser Boote ebenfalls binnen unterwegs ist“, erklärt uns Patric Polch, der Juniorchef von Boote Polch in Traben-Trarbach, „wissen dagegen nur wenige.“ Dabei eignet sich die 365 Coupé mit ihrer seitlichen Tür am Fahrstand besonders gut für Schleusenfahrten.

Über diesen Zugang gelangt man bequem auf das breite Seitendeck und kann von dort aus problemlos die Mittelklampe zum Schleusen benutzen. Ergo

Einhandschleusen kein Problem. Das Festmachen an Steuerbord ist ebenfalls einfach möglich. An Backbord fällt das Seitendeck mit etwa 8 cm Breite jedoch schmaler aus und ist nicht zum Durchgehen, sondern nur als kleines Arbeitsdeck gedacht. Weiteres positives Merkmal für die Binnenfahrt ist die Durchfahrtshöhe von etwa 3,20 m bei gelegtem Mast. Was liegt da näher, als das Boot auf Boote Polchs Heimatrevier, der Mosel, zu testen?

Motorisiert war unsere Nimbus mit dem Standardmotor, einem D6-370. Möglich sind selbstverständlich auch Diesel-Doppelanlagen, die alle von Volvo Penta stammen. Zwei Motoren geben Sicherheit, kosten dafür aber mindestens 18 950 Euro (2 x D-225) Aufpreis. Zum Manövrieren wären

zwei Motoren ebenfalls von Vorteil, bei unserem Testboot jedoch nicht so entscheidend, da es Bug- und Heckstrahlruder (beides Aufpreis) besitzt, mit denen man die Nimbus exakt und vor allem sicher anlegt. Das kann der Fahrer auch ganz bequem vom Seitendeck oder Cockpit aus erledigen, denn der Clou auf unserem Boot ist ein Yachtcontroller, mit dem der Skipper auf Tastendruck kinderleicht Bug-, Heckstrahlruder und Getriebe bedient. Das Steuerrad bleibt dann völlig unangetastet.

Nur wenig muss man die Hydrauliklenkung benutzen, wenn man auf Geradeauskursen unterwegs ist. Egal ob mit langsamen Geschwindigkeiten zwischen etwa 3,5 kn und 7 kn oder Gleitfahrt, die Nimbus bleibt stur auf Kurs. Ab etwa

1600/min hebt sich der Bug an und senkt sich um die 3000/min selbstständig wieder etwas ab. Die Voraussicht bleibt über den gesamten Bereich ausreichend erhalten. Besser wird's mit den Trimmklappen (Aufpreis), die bereits um 2500/min gute Wirkung, in der kleinsten Gleitfahrt mit etwa 15 kn, zeigen. Marschfahrt erreicht die Motor-Boot-Kombination bei 2800/min (knapp 19 kn = 35,2 km/h). Der Sechszylinder benötigt dann 2,62 l/sm (1,42 km/h), und eine 700-l-Tankladung reicht abzüglich 15 % Reserve für passable 227 sm beziehungsweise 420 Flusskilometer. Wer es eilig hat, kommt mit 24 kn (44,5 km/h) voran und muss nach etwa 189 sm (351 km) die Tankstelle anlaufen. Knapp 1000 sm (1853 km) weit kommen Boot und Crew



Salon Die vordere Sitzbank lässt sich mit einem Handgriff umklappen und wird damit zum großzügigen Beifahrersitz.

in gemütlicher Fahrt mit gut 5 kn (9,3 km/h). Schnelle Kurvenfahrt absolviert der Rumpf weich und sicher, ohne zu „mucken“. Die Wendekreise fallen dabei so eng aus, dass eine Vollgas-Wende auf der Mosel (bei Traben-Trarbach) ohne Probleme möglich ist. Eindrücke, die schon erahnen lassen, dass die Nimbus Slalomkurse und das Verreißen des Steuerades ebenfalls sicher absolviert. Die Steuerung bleibt bei allen schnellen Manövern ausreichend leichtgängig.

Eine objektive Einschätzung des Rauwasserverhaltens kön-

nen wir aufgrund der fehlenden Wellen nicht geben.

Damit längere Touren nicht zur Tortur werden, installiert Nimbus einen gut gepolsterten Sportschalensitz, dessen Sitzfläche man für die Fahrt im Stehen hochklappt. Wer dann noch das Glasschiebedach öffnet, hat über dem Salondach einen luftig/sonnigen Rundumblick. Allerdings schränkt die seitliche Strebe die Bequemlichkeit ein. Ein Manko, das die Werft bei den 2011-Modellen mit einer anderen Dach-Luken-Konstruktion verbessert hat. Eine Neuerung gibt es auch bei

der A-Säule, diese fällt schmaler aus und verbessert die Sicht durch die Frontscheibe. Für klare Sicht bei Regen und Feuchtigkeit sorgen Scheibenwischer mit Waschanlage (Standard) und mit der Warmluftheizung kombinierte Defrosterdüsen (Extra). Bis auf mäßige Spiegelung lassen sich die Instrumente uneingeschränkt ablesen. Besonderheit beim Kompass: Um ihn im Sitzen abzulesen, muss man sich weit zur Seite beugen, da er dezentral nach Backbord gesetzt wurde. Hat aber den Vorteil, dass er weit weg von allen anderen Instrumenten sitzt, die ihn ungewollt ablenken würden. In unmittelbarer Nähe des Fahrers befinden sich die Wippschalter, deren Symbole auf die entsprechenden Verbraucher hinweisen. Die dazugehörigen Hauptschalter und 12-V-Sicherungen sitzen gut zugänglich unter der Salonbank und die 230-V-Anlage am Fahrstand. Ladegerät oder Inverter stehen auf der Zubehörliste.

Den Motor kapselt die Werft doppelt unter dem Cockpitboden. Als Erstes öffnet man die gedämmte Bodenklappe, darunter steht dann der Motor in einem bis auf die Lüftungsöffnungen geschlossenen und ebenfalls isolierten Kasten.



Pantry und Fahrstand Typisch skandinavisch integriert der Konstrukteur die Kochzeile mitten im Geschehen. Den Fahrstand ordnet er übersichtlich und bedienerfreundlich an.



DATEN

DAS BOOT

Werft	Nimbus/Schweden
Typ	365 Coupé
CE-Kategorie	B = außerhalb von Küstengewässern
Länge über alles	11,37 m
Breite	3,50 m
Gewicht	6300 kg
Tiefgang	1,15 m
Durchfahrthöhe	3,97 m
Kraftstofftank	700 l
Wassertank	200 l
Fäkalientank	70 l
Kabinen	3
Kojen	4 + 1

Mögliche Motorisierung
 1 x Einbaudiesel 272 kW (370 PS)
 oder 2 x Einbaudiesel
 143–212 kW (194–288 PS)

Testmotorisierung
 1 x Volvo Penta D6-370
 272 kW (370 PS)

Preis (Basisausstattung)
 348 150 €

Vertrieb (Testboot) Boote Polch
 Zum Hafen 18
 56841 Traben-Trarbach

DER MOTOR

Hersteller	Volvo Penta
Typ	D6-370
Leistung	272 kW (370 PS)
Vollastdrehzahl	3500/min
Zylinder	6 in Reihe
Hubraum	5500 ccm
Kraftstoff	Diesel
Kühlung	Wasser/Zweikreis
Getriebeübersetzung	2,01:1
Propeller	4 x 24" x 21" Bronze



Lohn dieser Arbeit: ein maximaler Lautstärkenpegel von 73 dB/A am Fahrstand. Dass der Motor trotz dieser Verpackung noch genügend Frischluft bekommt, zeigt die maximal gemessene Motorraumtemperatur von 25 °C bei einer Außenluft von etwa 20 °C. Auch der Techniker kommt mit dieser Bauweise gut zurecht, da Deckel und alle Seiten mit ein paar Handgriffen zu entfernen sind. Bis auf den fehlenden

erlöscher, elektrische Bilgenpumpe und Handlenzpumpe. Eine lange Badeleiter, die sich auch vom Wasser aus gut bedienen lässt, erleichtert das Auf- und Absteigen von der großen Badeplattform.

Bewegungssicherheit im Cockpit geben Teakdeck (Aufpreis) und solide Reling. In den Salon geht es durch eine gläserne Hecktür, die zusammen mit den großen Seiten- und dem Frontfenster ordentlich Licht hereinlässt. Der besondere Clou bei der bequemen Viersitzzecke: Die vordere Bank lässt sich umklappen und kann als Beifahrerbank oder, zur anderen Seite geklappt, als Salonbank genutzt werden. Die Sitzzecke ist mit einem Einlegepolster (Extra) auch als Notkoje nutzbar.

Damit der Smutje mitten im Geschehen steht, installiert Nimbus den Pantryblock ebenfalls im Salon hinter dem Fahrersitz. Ausgerüstet ist er passend mit 2-Flammen-Kocher, Backofen, Kühlschrank (mit Gefrierfach), Stauraum und ausreichender Arbeitsfläche.



Cockpit Hier sorgen feste Polster und der Holztisch für Komfort.

Feste Kunststoffgitter als Unterlüftung

Elektroalarm (gibt akustisch Signal, wenn Wasser im Filter ist) am Spritfilter, machen die gesamten Installationen genauso wie die komplette Verarbeitung einen erstklassigen Eindruck.

Lob verdient auch die Ausrüstung mit Feuerlöschanlage (im Motorraum) plus Handfeu-

Eine Etage tiefer brachte der Konstrukteur Mittelkabine (Gäste) und Bugkabine (Eigner) mit Stehhöhen von etwa 1,83 m unter. Die Doppelkoje besitzt vorbildlicherweise ein stabiles Kunststoffgitter zur Unterlüftung. Der Eigner hat einen direkten Zugang zur Nasszelle mit Waschtisch, elektrischem Pump-WC und Dusche. Gäste betreten den Raum über eine zweite Tür vom Flur aus. Diese Lösung ist ein Kompromiss, da die Tür nach innen aufgeht und beim Schließen von innen dicht am Körper vorbeistreift.

Den Boiler für warmes Wasser spendiert die Werft genauso serienmäßig wie Fäkalientank mit Decksabsaugung, Heckdusche, Nimbus-Geschirr und elektrische Ankereinheit. Aufpreis kosten dagegen Antifouling- und Osmoseschutzanstrich, Radio-CD-Anlage, TV-Anlage und Cockpitpersenning.

Fazit: Die Nimbus 365 Coupe ist ein praktisches, qualitativ hochwertiges, aber auch hochpreisiges Boot, auf dem vier Personen binnen und buten bequem reisen.

Ralf Marquard

GLASTRON

MERCURY

▶▶ GT 185 22.933,-€
Mercurrüser 3,0 L Alpha

EUROPE MARINE

Großhandels GmbH
www.europe-marine.de

MONTEREY BOATS

MERCURY

▶▶ 224 FS 38.391,-€
Mercurrüser 4,3 L Alpha

Zur Saison 2011 lieferbar +++ Zur Saison 2011 lieferbar +++ Zur Saison 2011 lieferbar +++ Zur Saison 2011 lieferbar

RINKER

VOLVO PENTA

▶▶ 246 CC 52.459,-€
Volvo Penta 5,0 GXI/SX

Hechtenkaute 1
55257 Budenheim
Tel. 06139/961500
Fax: 06139/8098
team@europe-marine.de
www.europe-marine.de

FOUR WINNS

VOLVO PENTA

▶▶ V 265 84.864,-€
Volvo Penta 5,7 GI/DP