

Nimbus Boot 365 C

Sehen Sie den Film
@WWW.MBY.COM

Die Robuste und die Sanfte

Hat sich der Stil der Coupés überholt? Nimbus's Wiederentdeckung Favoriten mit der 365 läßt vermuten, dass es noch viel Spielraum gibt.

Text: Jack Haines – Photos: Lester McCarthy eines alten

Auf einen Blick:

Länge: 35ft9in (10,97m)

Vollgas: 24.5 Knoten

Testmotor:

Einzel 370hp Volvo Penta D6

Preis von:

L247,173 incl.

UK MWSt (370 hp)

Es ist natürlich, dass sich Design weiter entwickelt: Auch Konstrukteure, die sich über Jahre an dasselbe Konzept gehalten haben, nehmen an einem erfolgreichen Design kleine Veränderungen und Verbesserungen vor, um es jung und wünschenswert zu erhalten. Auf den ersten Blick sieht das neue 365 Coupé (gemeinsam mit der gerade vom Stapel gelaufenen 335) wie eine durchschnittliche Nimbus aus: ein solides Allwetter-Reiseboot mit vielen praktischen Details. Schaut man jedoch näher hin, bemerkt man einige Unterschiede.

Erstens gibt es ein brandneues, schlankeres Rumpfdesign, weniger kastenförmig als wir es von Nimbus gewöhnt sind. (Es erinnert mich daran als sich der Designer Peter Horbury die Volvo-Autoreihe vornahm und das Aussehen verbesserte, indem er die Kanten abrundete und die Linien weicher machte, ohne die Botschaft aus dem Auge zu verlieren, dass es sich um sichere Nutzfahrzeuge handelt.)

Zweitens unterscheidet sich die 365 durch die Deckanordnung vom Rest der Nimbus-Palette, indem der Führerstand mehr zur Backbordseite verlegt wurde, wodurch auf der Steuerbordseite ein großes Seitendeck entstand. Aber unter der Schale bietet es immer noch skandinavische Reiseerfahrung.

Oben - Unten

Die Vorteile des umlaufenden Seitendecks sind vielfältig. Es bedeutet, dass Nimbus Platz hatte, um eine hüfthohe Reeling anzubringen, was es für die Crew leichter und sicherer macht und nicht wie auf einem regulären Seitendeck mit Fendern und Leinen herumhängeln muß. Man kann natürlich trotzdem Fender auf die Backbordseite hängen, aber man muß sich an der engsten Stelle an der Reeling, die sich auf dem Führerhaus befindet, herunterlassen.

Innen hat Nimbus die Anordnung von Cockpit und Salon auf einer Ebene beibehalten, und das funktioniert folgerichtig sehr gut und wurde durch das umlaufende Deck und die Seitentür noch verbessert. Dadurch, dass sich Salon, Achterdeck und Seitendeck via Seitentür, auf derselben Ebene befinden, wird der Verkehrsfluß erleichtert und das Fehlen von Stufen macht jeden Bewegungsablauf auf dem Boot viel sicherer. Die wirklichen Vorteile spürt man beim Einhand-Betrieb: Man kann nicht nur zur Seitentür hinausschauen, um die Nähe zum Ponton zu prüfen, man kann auch direkt aufs Seitendeck treten, um an der Mittschiffs-Klampe zu sein, was das Einhandfahren zu einer lösbaren Herausforderung macht. Wenn Nimbus eine Öffnung im Handlauf oder noch besser, eine Tür in der Reeling anbieten könnte, wäre es noch einfacher. Aber nachdem Sie einmal ein Boot mit Seitentür und umlaufendem Deck gesteuert haben, möchten Sie nichts anderes mehr. Das Einsteigen vom Heck her ist dank der freien Badeplattform und der breiten Hecktür sehr einfach.

Das Achterdeck ist ein sehr nützlicher Platz. Ob Regen oder Sonne: durch einen Satz Überdachungs-Planen sind Sitze und Tisch des Achterdecks auch bei schlechtem Wetter nutzbar. Die Bank an der Querstange ist nach unten klappbar, wodurch mehr Platz zum Fischen gewonnen wird und gleichzeitig ungehinderten Zugang zum Boden des Decks und Maschinenraum erlaubt.

Ein Schritt in den Salon und die Lichtflut, die einen empfängt, lässt einen glauben, dies wäre eine Verlängerung des Decks. Die rahmenlosen Fenster des Salons, die Windschutzscheibe aus einem Stück und das gläserne Schiebedach lassen natürliches Licht einfluten und nur ein umlaufendes Seitendeck die Höhe des Salons nicht zu gedrückt erscheinen.

Bei all dem Glas könnte man die 365 in ein schwimmendes Gewächshaus verwandeln. Das Sonnendach lässt sich elektrisch zurückfahren und die Seitentür kann ganz geöffnet werden, was beim Ankern und draußen auf dem Wasser zusätzlich nützlich ist. Nimbus hat an der Backbordseite ein Fenster eingebaut, das einige Zentimeter aufspringt, um den Salon zu durchlüften auch wenn es regnet oder Spritzwasser aufs Boot gelangt.

Der übrige Salon ist genauso praktisch und leicht zu benutzen, wie Sie es von einem Nimbus-Design erwarten. Die Kombüse auf der Steuerbordseite ist unter einer 5 cm dicken passgenauen Abdeckplatte verborgen, die sich anheben lässt und unter der sich ein 2-flammiger Gasherd, eine Edelstahlspüle und eine angemessene Arbeitsfläche dazwischen verbergen. Stauraum ist reichlich, das ausziehbare Weinglasregal ist eine nette Idee, aber der Kühlschrank ist ein bisschen zu klein für diejenigen, die Vorräte für eine längere Reise lagern wollen.

Einen Kritikpunkt gibt es an der Tür zum Achterdeck. Wenn man den Türgriff von innen in die Stellung zum Öffnen bringt (d.h. die Tür wirklich öffnen will), klemmt der Griff die Hand gegen den feststehenden Teil der Tür. Das ist kein großes Problem, bedeutet aber, dass man herumgreifen und die Tür mit dem Außengriff öffnen muß.

Eine U-förmige Couch bietet genug Platz für 6, dicht gedrängt für 8 Personen. Ein verstellbarer Tisch kann so eingestellt werden, dass die Platte auf einer Ebene mit den Sitzen ist und bietet so ein ausreichend großes Doppelbett. Ein originelles Ausstattungsmerkmal ist, dass sich der vordere Lehnenteil der Couch auf einem wunderschön gestalteten Edelstahl-Mechanismus nach vorne umklappen lässt, um so einen doppelt breiten Navigatorsitz zu bilden. Er bietet einen tollen Blick nach draußen, viel Platz für eine Karte auf dem Instrumentenbrett und Stauraum für Kleinkram. Wenn man aufsteht, kann man den Kopf durch das Sonnendach stecken und sich den Wind um die Nase wehen lassen.

Die Kabinen sind recht standardmäßig ausgestattet, was aber auf keinen Fall etwas Negatives bedeuten soll. Die Eignerkabine befindet sich im Bug und ist mit einer Einzelkabine verbunden. Mittschiffs befindet sich weitere Doppelkabine. Die Eignerkabine ist mit einer Fülle wunderbar verarbeiteten dunklen Holzes ausgestattet und Unmengen an Stauraum, ob Schubladen unter dem Bett, tiefen Schränken mit Hängevorrichtung oder niedlichen Kästchen, die neben dem Kopfende aus der Vertäfelung aufspringen. Die einzige Schwachstelle - dank des umlaufenden Decks - ist, dass durch das Deck die Kopfhöhe so gering ist, dass man nicht im Sitzen im Bett lesen kann.

Die Größe des Bettes in der Mittschiffskabine ist ein bisschen begrenzt. Die Raumhöhe von 190,5 cm (6ft3in) im Salon fordert hier ihren Tribut. Es ist jedoch ein breites Bett und obwohl es nur zwei Schränke gibt, sind diese tief. Nimbus stattet die Boote standardmäßig mit Schränken mit Hängevorrichtung aus.

Solche praktischen Details findet man überall. Auf dem Achterdeck findet man einen Bootshaken aus dunklem Holz mit einer aufgesetzten Edelstahlkappe, einen Regiestuhl aus Teakholz und passende Getränketablets sowie vier Fender, die ordentlich in einer Fenderhalterung auf der Badeplattform verstaut sind – dies alles gehört zur Standardausstattung. Es gibt viele kleine angenehme Dinge, wie die Magnete, die die Türen offen halten und durch die man sich nicht jedesmal bücken muß, wenn man die Türen schließen will oder die Gummidichtungen in jedem Türrahmen, um ein Klappern zu minimieren.

Auf dem Wasser

Ein besonders erfreulicher Aspekt bei der 365 ist die Tatsache, dass sich der mattgraue Steuerstand wie die Schaltzentrale des Bootes anfühlt. Das kompakte Steuerrad liegt perfekt in der Hand und die Vor- und Rückwärts-Justierung des Sitzes erlaubt eine Fahrposition, die wie ein Handschuh passt. Bei einem Schritt in den Salon erkennt man, dass selbst der kleinste Skipper einen guten Ausblick hat. In der Tat sind alle Fahrpositionen sehr komfortabel – es ist schwierig zu entscheiden, welche die beste ist. Ich bin meistens im Sitzen bei geschlossenen Hecktüren aber geöffnetem Sonnendach und geöffneter Seitentür gefahren. Das Steuerrad lässt sich auch nach oben und unten einstellen, so dass ich mich nie nach den Drosselklappen ausstrecken musste.

Ein Raymarine C120 Kartenplotter ist gut sichtbar vor dem Steuermann angebracht, aber der LCD-Bildschirm, der mit dem Volvo Penta-Ziffernblatt geliefert wird ist an seiner Position oben auf dem Armaturenbrett schwer zu lesen. Ähnlich – und das ist eine besondere Anomalie für ein Schiff, das auf längere Strecken ausgerichtet ist - ist der Kompaß nicht direkt vor dem Steuermann auf dem Armaturenbrett angebracht, sondern direkt links auf der Spundwand unterhalb der Windschutzscheibe. Das ist irritierend, da man sich ständig hinunterbeugen muß, um den Kurs zu überprüfen. Dem Stauraum am Steuerstand wird durch zwei metallene Halterungen auf jeder Seite des Kartenplotter und einem Paar abnehmbarer Stofftaschen am Fußende für Sonnenbrillen und andere Reiseutensilien Rechnung getragen.

Bei so viel Aufmerksamkeit auf den Antrieb eines kleinen Bootes, mit Zeus und IPS im Visier, war es sehr instruktiv, ein Boot mit einem einzelnen V-Antrieb zu fahren, ausgestattet mit standardmäßigem Bugstrahlruder oder wahlweise mit Heckstrahlruder. Die neuen Systeme beanspruchen den Standard, auf dem neuesten Stand in der Manövrierfähigkeit zu sein, aber wenn man diese Anlage richtig benutzt kann man das Boot in kürzester Zeit im Hafen „tanzen“ sehen. Die 365 bleibt gerade in der Spur und selbst durch die leiseste Bewegung mit den kraftvollen Side-Power Bugstrahlruder lässt sich das Boot in den engsten Liegeplatz manövrieren. Das ist nur ein kleiner Aspekt. Ich würde es begrüßen, wenn zusätzlich eine Ruderstandsanzeige auf dem Armaturenbrett angebracht würde. Ansonsten fährt man auf der 365 sehr ruhig, hauptsächlich durch den sehr geringen Geräuschpegel.

Der Volvo Penta 370hp D6-Einzelmotor der 365 erlaubt ein angenehmes Fahren ob bei 6 oder 20 Knoten. Es ist auch ein 330hp D6-Motor erhältlich, aber dies scheint keine glückliche Wahl zu sein, da bei dem 370hp-Motor die Motorstärke und der Treibstoffverbrauch sehr ausgeglichen sind. Mit minimalem Trim liegt das Boot so flach auf dem Wasser, dass der Steuermann sitzen bleiben kann oder er kann sich hinstellen und durch die recht dicken Pfosten der Windschutzscheibe schauen. Bei gleichbleibender Geschwindigkeit von 2,900rpm mit geschlossenen Hecktüren und offenem Sonnendach hat man eine gute Durchlüftung und kann sich sehr leicht am Steuerstand unterhalten. Im Salon hört man nur ein leichtes Brummen. Wir haben im Test nur 72dB(A) gemessen.

Unter Deck

Hier entdecken Sie, warum die 365 so leise unterwegs ist. Es ist etwas, das die skandinavischen Bootsbauer nun schon seit geraumer Zeit tun: Der Einzelmotor wird innerhalb eines stark isolierten Kastens montiert, der nicht nur den Geräuschpegel niedrig hält, sondern durch den auch keine sich drehenden Teile exponiert sind und so den Maschinenraum in einen genialen Lagerraum umfunktioniert. Man lässt sich auf diesen Kasten herunter und hat um den Motor herum genügend Platz, um leicht daran zu arbeiten. Es gibt viel Platz zum Verstauen von Werkzeug. Der einzige fragliche Punkt ist der Zugang. Im Hafen kommt man gut an den Rohwasserfilter und den Ölmesstab heran – man hebt nur eine Seite des Kastens hoch und alles liegt vor einem. Aber für größere Arbeiten muß der Kasten auseinander genommen werden, was ein mühseliger Vorgang ist und die verstauten Teile zu entfernen, ist nicht einfach, besonders, wenn man bei Windstärke 5 auf dem Wasser ist.

Der Kasten selbst fühlte sich recht dürftig an. Die seitlichen Scharniere schlossen nicht zufriedenstellend und das Aufreihen der Paneele, um sie wieder zusammenzubauen, kam mir vor wie der Aufbau von Mitnahmemöbeln vor. Es gibt keinen Zweifel daran, dass das Boot sehr ruhig fährt und der Maschinenkasten eine Sache für sich ist. Aber irgendwie scheint hier ein Tauschhandel zwischen extrem leisen Fahreigenschaften und ungehindertem Zugang zum Maschinenraum und Erleichterung der Wartungsarbeiten stattgefunden zu haben.

Die Installation selbst ist wie ein Gemischtwarenkorb. Der Treibstofffilter sieht für einen 370hp D6-Motor recht klein aus – es gibt Platz für entweder einen größeren Racor-Filter mit einem durchsichtigen Kontrollkolben oder für zwei Filter, so dass man den Zufluß in den zweiten leiten kann, wenn einer blockiert. Die Verarbeitung ist zum größten Teil in Ordnung. Längsseits des Motors sind alle Verkabelungen in eine Kunststoffschiene eingebettet aber am Heck liegen sie frei und die Verkabelung für die LED-Hilfsbeleuchtung wurde nur mit Mastix gehalten. Dies sind keine weltbewegenden Mängel aber im Gegensatz zu der ausgezeichneten Verarbeitung und Liebe zum Detail im Inneren des Bootes überraschen sie.

Bildbeschreibungen

S.62

Sonnendach und Seitentür
erlauben wertvolle Durch-
lüftung im Salon

Die schöne Kombüse ist
gut durchdacht und an einer
günstigen Stelle untergebracht

Salon und Heckdeck auf einer
Ebene – ein sicherer und
praktische Gestaltung

Bei so viel Glas hat man viel
Licht und einen tollen Blick
nach draußen

S. 63**+ uns gefällt**

Die Möglichkeit, sich so leicht und sicher auf dem Boot umherzubewegen dank der Wohnfläche auf einer Ebene, der Seitentür am Steuerstand und dem tiefen und breiten Heckdeck steuerbords.

- uns missfällt

Die Verarbeitung im Maschinenraum, die nicht mit der sonstigen Verarbeitung übereinstimmt und finden den Maschinenkasten für Wartungsarbeiten zu eingeschränkt.

Große Couch mit 6 bequemen Sitzplätzen...

...und die Vorderlehne läßt sich nach vorne in einen Navigatorsitz umklappen

Dank des kompletten Satzes an Überdachungs-Planen als Standard lässt sich das Achterdeck bei Regen oder Sonne nutzen.

Die Verschiebung des Steuerstandes nach Backbord ermöglicht ein großes Seitendeck an Steuerbord und macht die 365 zu einem Traum für die Mannschaft, besonders bei Einmannbetrieb.

S. 64

Das zusätzliche Fenster im Kabinendach ermöglicht willkommenes Tageslicht.

Edle Armaturen und eine schöne Duschkabine.

Viel Platz für Fender im Ankerfach.

Großartige Handhabung erlaubt Spaßfaktor.

Leichter Zugang im Hafen, aber was ist bei Windstärke 5?

**Die Handhabung ist sehr positiv –
die 365 neigt sich eifrig in die Querlage
bei nur 0,1 Knoten Verlust in einer raschen
Kurve mit dem Steuerrad voll am
Anschlag**

Datenübersicht Nimbus 365 Coupé

Beurteilung

Ist dies also das lang erprobte Rezept von Nimbus? Ein praktisches und sicheres Boot, mit einer moderneren Linienführung und einer Portion Moderne? Nein, es ist bei weitem mehr als das: Das Boot ist stylistisch fortgeschritten und hat sich auch praktisch weiter entwickelt. Wenn Sie als Einhand-Steuermann unterwegs sind, ist die Möglichkeit sich leicht und so sicher auf dem Boot zu bewegen ein großer Vorteil. Die Tatsache, dass sich alles auf einer Ebene befindet und man keine Stufen klettern muß, macht das Leben an Bord für alle sicherer und gleichzeitig sehr gesellig – wer immer in der Kombüse steht, ist Teil des Geschehens.

Dazu kommen noch die angenehmen Reiseeigenschaften, die den wahren Spaß am Fahren noch verstärken und ein Lächeln auf Ihr Gesicht zaubern. Durch ihre Anpassungsfähigkeit ist die 365 ein Boot das genauso gut für Binnengewässer geeignet ist – ökonomisch, leicht zu manövrieren, sehr leise, sehr wenig Kielwelle durch den Einzelmotor mit V-Antrieb und einer Reichweite von 573 Meilen bei 8 Knoten.

Die Nimbus-Richtlinien bestehen weiter: Die Schreinerarbeiten sind prächtig, die Sicht aus dem Salon großartig und überall gibt es praktische Details, wie der umklappbare Navigatorsitz., der sowohl in der Erscheinung wie auch im Zusammenklang mit einem anderen entscheidenden praktischen Reiseutensil steht, das oft vergessen wird: ein großer Kartentisch.

Im Wesentlichen scheint die Verlagerung des Steuerstandes auf eine Seite nicht von Nachteil zu sein. Der Salon erscheint sehr großzügig, die Backbordseite lässt sich durch angehängte Fender leicht genug navigieren und es gibt den Vorteil eines größeren Seitendecks auf Steuerbord. Der Preis erscheint sehr hoch, wenn man berücksichtigt, dass es nur einen Motor gibt, aber wenn man das Bugstrahlruder, den Plotter und den kompletten Satz Überdachungsplanen für das Achterdeck in den Grundpreis mit einbezieht, bekommen Sie sehr viel für Ihr Geld. **MBY**

Vorteile

- Sichere und praktische Decks
- Manövrierfähigkeit
- Spaß am Fahren
- Bequemes Fahren
- sehr leise
- Liebe zum Detail
- gesellige Aufteilung auf einer Ebene
- Stauraum im Maschinenraum
- Blick aus dem Salon

Nachteile

- Die Verarbeitung in einigen Teilen des Maschinenraumes
- Auslassen einer Pforte in der Reeling
- kümmerlicher Ölfilter

Rivalen

Nord West 370 Coupé

Preis ab L306.000 inkl. UK MWSt

Der Qualitätsrivale. Mit IPS oder Heckantrieb erhältlich. Die 370 macht auf dem Wasser einen Heidenspaß und verfügt gegenüber der 365 über ein zusätzliches Bett. Sie ist genauso hervorragend gebaut und die Detailarbeit ist ausgezeichnet.

MBY-Test Dezember 2008

Botnia Targa 35

Preis ab L274.500 inkl. UK MWSt

Der Geschwindigkeitsrivale. Engere Kabinen aber größerer Steuerstand und eine nette zweite Position für das Steuerrad. Eine phantastische Schale verleihen ihr die Eigenschaften, überall hinzufahren. Mit der größten Maschine sind 40 Knoten erreichbar.

MBY-Test Februar 2000

Fjord 40

Preis ab L301.485 inkl. UK MWSt

Der Stilrivale. Die Fjord ist ein fabelhaft aussehendes Boot mit einem der hellsten Salons auf dem Markt und obendrein einer riesigen Kombüse. Eine einseitige Entscheidung aber trotzdem zufriedenstellend.

MBY-Test Dezember 2008

Daten

Gesamtlänge	35ft 9in (10,97m)
Masthöhe	11ft 3in (3,45m)
Verdrängung	6,2 Tonnen
Tiefgang	3ft 8in (1,18m)
Lichte Höhe	10ft 0in (3,00m) (MBY-Schätzung)
Kraftstofftank	154 imp gal (700 Liter)
Wassertank	60 imp gal (270 Liter)

Testmotor

Einzel 370 hp Volvo Penta D6, 6-Zylinder, 5,5-Liter Diesel
370hp @3,500rpm

RPM	1,400	1,700	2,000	2,300	2,600	2,900	3,200	3,500
Geschwindigkeit	7.9	9.1	10.4	13.7	16.9	20.5	23.4	24.5
Trim	1	3	4	5	5	4,5	4	4
GPH	1.7	3.3	5.3	7.0	9.1	11.0	14.2	16.9
MPG	4.65	2.76	1.96	1.96	1.86	1.86	1.65	1.45
Reichweite	573	340	242	241	229	230	203	179

Geschwindigkeit in Knoten, GPH & MPG-Zahlen liegen Imperial-Gallonen zugrunde. Reichweite in Seemeilen mit Berechnung von 20% Reserve. Die berechneten Zahlen wurden von der Kraftstoffanzeige an Bord abgelesen. Ihre Zahlen können erheblich abweichen.

50% Kraftstoff, 45% Wasser, 3% Besatzung, keine Vorräte, 22 C Lufttemperatur, 1.03 Lmb Druck, leichter Wind, ruhige See. Gang 3 für Geschwindigkeitsversuche.

Reisegeschwindigkeit 20.5 Knoten, 230 Meilen @2.900 rpm
Vollgas 24.5 Knoten, 179 Meilen @3.500 rpm

Lärmpegel dB(A)	Salon	Steuerstand	Heckdeck
Reisegeschwindigkeit @ 20.5 Knoten	72	72	85
Vollgas @24.5 Knoten	74	75	85

Messungen wurden bei geschlossenen Heck und Seitentüren und geöffnetem Sonnendach vorgenommen.

Preis ab L247.173 inkl. MWSt UK (Einzel 370hp Volvo Penta)
Preis wie getestet ab L257.732 inkl. MWSt UK (Einzel 370hp)
Designer Nimbus 2009
RCD Kategorie B (für 8 Personen)

Kontakte Offshore Powerboats. Tel.: +44(0)1590 977955
Email: chris@offshorepowerboats.co.uk
Webseite: www.offshorepowerboats.co.uk

Nimbus 365 Coupé