



Erfahrungs-Schatz: Nimbus 365 Coupé

Die Nimbus 365er Coupé wurde im Modelljahr 2017 neu aufgelegt und im Detail verbessert. Mehrwert oder Marketing? – WasserSport-Redakteur Christian Schneider unternahm eine Probefahrt.

Der Eigner unserer Testyacht Michael Martini ist nicht nur ein im wahrsten Sinne „erfahrener“ Motorbootskipper mit unzähligen Kilometern und Meilen im Kielwasser eigener Boote und Yachten, sondern auch der Präsident eines der größten DMVY-Landesverbände in Baden-Württemberg. „Die Kinder sind aus dem Haus, wir sind überwiegend zu zweit unterwegs und sehnten uns nach weniger Pflege und Arbeit, aber mehr Freiheit mit dem Schiff...“ erklären die Eigner ihren Entschluss, die doppelmotorige 44 Fuß-Familienyacht gegen die kleinere aber auch handigere und weniger arbeitsintensive Nimbus 365 Coupé auszutauschen.

Neben ganz praktischen Aspekten und baulichen Details des Schiffes war zudem der Händlerkontakt ein weiterer wichtiger Grund für die Kaufentscheidung. Ansprechpartner für die beiden Mannheimer war die süddeutsche Nimbus-Vertretung Boote Polch aus Traben-Trarbach an der Mosel. „Vom ersten Kontakt bis weit über den eigentlichen Verkauf des Schiffes hinaus – die Beratung, der Service, die gesamte Organisation bis hin zu der sehr persönlichen Ansprache und der familiären Atmosphäre war perfekt und ganz hervorragend“ lobt das Eig-

ner-Paar das Unternehmen, das seit über 30 Jahren bereits in zweiter Generation Nimbus-Händler ist und so wie auch die norddeutsche Nimbus-Vertretung Nautic-Yachting aus Neustadt in Holstein an der Ostsee ein sehr gutes Renommee hat.

Design, Konzept, Verarbeitung

Robust-schiffige Optik in schnörkellosem Design mit besten Materialien und sympathischem Understatement – Na klar, auch die „Neue“ ist immer noch eine echte Nimbus, profitiert jetzt aber von den Neu-Entwicklungen für die Schwestermodelle 305 und 405 Coupé der letzten Jahre: Die Werft spendierte dafür einen neuen Aufbau, der modelltypisch natürlich wieder asymmetrisch nach Backbord versetzt ist, und mit dem breitem „Sidewalk“ genannten Gangbord an Steuerbord der Crew Balanceakte aufs Vorschiff erspart. Der Rumpf ist natürlich wie bisher in hochwertiger Schaum-Sandwichbauweise im Vakuuminfusionsverfahren gebaut.

Die Aufteilung unter Deck ist bekannt: Zwei Stufen herab zum Vorschiff finden sich die Eigner- und die Unterflur-Gästekabine. Das Inte-



- 1 Schiffiger Kreuzer: Die Nimbus + 365 Coupé macht in lässiger
- 2 Binnenfahrt und mit Druck auf See eine gute Figur.

- 3 Asymmetrie: Der nach Back- + bord versetzte Aufbau, der
- 4 breite Sidewalk und die Schiebetür am Fahrstand sind Modell-typisch in der aktuellen Nimbus-Coupé Baureihe.



haben neue Formen, was der Yacht im Ganzen ein moderneres, frischeres Aussehen gibt. Backbord neben dem Beifahrersitz gibt's jetzt auch ein praktisches Schiebefenster.

Noch leichter zu bedienen und zu verschließen ist die neue, weich laufende, seitliche Schiebetür am Fahrstand. Die Lufterlässe für den Motorraum, und die Ventilation des Salons wurden überarbeitet. Zwei neue Glas-Schiebedächer lassen Licht und Luft ins Innere, ein neues Armaturenbrett mit vernetztem Multifunktionsdisplay erlaubt eine bessere Sicht nach vorne und bietet mehr Platz für den Einbau zusätzlicher Geräte. In der Praxis sollte auf die Erwärmung des Displays durch Sonneneinstrahlung über das Schiebedach geachtet und ggf. die Sonnenblende geschlossen werden.



rieur ist hochwertig und gediegen, Schrank- und Stauraum ist reichlich vorhanden, sehr gut die komfortable Nasszelle mit abgeteilter Dusche, die von der Eignerkabine und vom Durchgang aus zugänglich ist. Ein klappbarer Sitz in der Duschkabine mit knapp 1,90 Meter Stehhöhe würde den Komfort für große Personen noch erhöhen.

Auf einer Ebene oben: Der Salon mit dem Fahrstand mit seitlicher Schiebetür und durch die intelligente Anordnung der Bedienelemente die Option, das Schiff auch vom Gangbord aus zu fahren. Ein Feature, das die Coupé-Serie gerade für kleine Crews z.B. beim Schleusen und Anlegen interessant macht und auch vom Eigner-Ehepaar ausdrücklich gelobt wird. „Wir haben uns unter anderem auch deswegen ganz bewusst für die Nimbus 365 Coupé entschieden“, erklärt Regina Martini. Hinter dem Fahrstand an Steuerbord die Pantry gegenüber dem Tisch mit großem U-Sofa, hinter der Glasschiebetür die überdachte Plicht mit der Badeplattform.

Optisch am auffälligsten ist die neue, verlängerte Linie des hinteren Dachüberstandes, die ein zusätzliches Gestänge für das Cockpitzelt achtern überflüssig macht. Die Linienführung der Yacht wirkt dadurch noch gestreckter und eleganter. Auch der Aufbau und die Fenster

Zudem wurde das Kabinen-Interieur überarbeitet und erweitert, wurden die Sofas neu gestaltet, eine neue, moderne und besser individualisierbare Pantry mit intelligenten Schranklösungen installiert, eine verbesserte Scheuerleiste montiert, der Wasserabfluss des seitlichen Laufdecks optimiert, der Rumpf trägt wieder einen Streifen in den Nimbus-Farben Blau und Rot u.v.m.

Wertig und pflegeleicht ist der in bester Bauqualität ausgeführte, matt lackierte Mahagoni- Innenausbau aus umwelt-zertifiziertem Holz. Die Kammern sind mit schallabsorbierenden Stoffen ausgekleidet, die Polsterbezüge sind aus Alcantara. Die „ready-to-cruise“ Standardausstattung beinhaltet nicht nur alles, was die Crew für einen reibungslosen Törn benötigt, sondern zahlreiche weitere Features, die den Komfort an Bord erhöhen und das Leben angenehm machen wie z.B. ein Heißwassersystem, eine Heizung, Bugstrahlruder, Kühlschränke. Ausrüstungen, die bei manch anderen Werften extra hinzugeordert werden müssen, und dort den erstmal günstigen Einstandspreis schnell in die Höhe treiben.

Fahreigenschaften

Nichts geändert hat sich am Rumpf und bei der Motorisierung. Die beginnt beim sparsamen und nach BSO zugelassenen Volvo-Penta D4-260 Diesel mit 191kw (260 PS), und hört bei einer 442 kw (600 PS) starken D4-300 Doppelmotorisierung auf. Eigner Michael Martini hat sich mit dem Volvo Penta D6-370 für einen kräftigen, seidenweich laufenden 6-Zylinder mit 272 kw (370 PS) entschieden, der Effizienz bei zügigen Reisegeschwindigkeiten, auf Wunsch aber auch eine druckvolle Gangart mit Leistungsreserven z.B. bei rauer See oder bei Bergfahrt ermöglicht. Eine gute Wahl, die dem Charakter des Schiffes als komfortable und kraftvolle Langstrecken-Yacht sehr gerecht wird.

Bei Rumpfgeschwindigkeit von gut 7 Knoten (ca. 13,5 km/h) bei geschlossenen Türen ist am Fahrstand lediglich ein gedämpftes Brummen auf PKW-Niveau zu hören, das sich auch bei zunehmender Fahrt nicht übermäßig steigert. Soll es mal flott voran gehen, schiebt die Yacht mit 2500 U/min bei Bedarf mit zügigen 13 Knoten (24 km/h) in schneller Marschfahrt voran. Eher sekundär aber schön zu wissen, das es geht: knapp 22 Knoten (ca. 40 km/h) sind mit der mit üppiger Urlaubsausrüstung beladenen Testyacht und dieser Motorisierung unter Vollast drin. Der Brennstoff-Verbrauch liegt dabei im Bereich von gut 1,0 bis 3,3 Litern pro nautische Meile (0,5 bis 1,8 Liter /km) ein, was angesichts des 700 Liter fassenden Brennstofftanks ordentliche Reichweiten ermöglicht und für die beladen gut 8,5 Tonnen schwere Kreuzeryacht mit kräftiger Motorisierung absolut in Ordnung geht. Die Kursstabilität des Schiffes ist in jeder Fahrstufe vorbildlich.

Überraschend bullig gibt sich die Yacht im Antritt und schiebt kräftig aus dem Stand heraus. Wem noch mehr „Dampf“ im Kessel wichtig ist: Mit der 600 PS Top-Motorisierung, verteilt auf zwei Volvo Penta D4-300, knackt die Nimbus auch die 30 Knoten (ca. 56 km/h) Marke. Unnötig zu erwähnen, dass die Yacht auch bei schneller Gangart und ruppiger Fahrweise nie ihre souveräne, skandinavische Gelassenheit verliert, enge Kurven in gemäßiger Lage so unbeeindruckt durchfährt, das der Kaffee nicht kleckert und sich auch sonst keine Schnitzer erlaubt.

Im Manövrierbetrieb überrascht die 11,5 Meter lange Kreuzer-Yacht selbst als Einschrauben-Schiff ohne Zuhilfenahme der Querstrahlruder mit Handigkeit und guter Rückmeldung. Dank des gut angeströmten Doppelruders dreht die Nimbus mit vollem Rudereinschlag auf engstem Kreis auch „dank“ des Radeffektes über Steuerbord fast auf dem Teller, lässt sich zielgenau dirigieren, liegt satt im Wasser, ohne bei etwas Seitenwind gleich zu vertreiben. Aus schneller Verdrängerfahrt inklusive einer Getriebe-Gedenksekunde aufgestoppt steht die Yacht sofort. So verdunsten auch die Schweißperlen des Boots-Einsteigers angesichts enger Häfen schnell. Aufstoppen, Heck an den Steg, Leine fest ... geht doch!

Fazit

Eine Evolution bringt oft solidere Ergebnisse hervor als eine Revolution. Eine nicht ganz neue Feststellung, die sich der Neuauflage der Nimbus 365 Coupé wieder bestätigt. Die bleibt, was sie schon immer war: Skandinavisch klar, hochwertig und zeitlos, logisch und funktional mit besten Fahreigenschaften. Die zahlreichen, intelligenten Verbesserungen steigern nochmals den Nutzwert und lassen das Schiff im Ganzen noch stimmiger wirken. Regina und Michael Martini sind nach den ersten Wochen an Bord überzeugt: „Dieses Schiff kann viel mehr, als man es im auf den ersten Blick ansieht...“. Ein Lob, das damit auch für die Konstruktions- Abteilung der Nimbus Werft gilt, die hier mit viel Augenmaß und Sachverstand im Rahmen einer gelungenen Modellpflege nachjustiert und echten Mehrwert geschaffen hat.





7



8

- 1 Ergonomisch, übersichtlich und aufgeräumt: Der neu gestaltete Fahrstand der Nimbus 365 Coupé
- 2 Das komfortable und wohnliche + Reich der Eigner mit viel Schrank- und Stauraum im Vorschiff.
- 3
- 4 Unterflur, aber gut zu belüften und durchaus geräumig: Die Crew- und Gästekabine an Backbord.
- 5 Hell, skandinavisch klar und komfortabel: Der Salon ist der Lebensmittelpunkt an Bord, in dem man sich gerne aufhält.
- 6 Das vordere Staufach beherbergt jetzt den Fernseher, lässt aber noch Platz für Karten und Logbuch.
- 7 Die Glas- und Schiebedächer lassen viel Licht und Luft ins Innere. Der Handgriff unter der Salondecke ist vorbildlich.
- 8 Zufriedene Neu-Nimbus Eigner: Regina und Michael Martini aus Mannheim.



Kontakt:
Norddeutschland:
Nautic Yachting GmbH,
 Ancora Marina, An der Wiek 7–15,
 23730 Neustadt in Holstein,
 Tel +49 (0) 45 61/52 67 80,
 Fax +49 (0) 45 61/52 67 88
 Vertriebsbüro West: Akademiestraße 3,
 40213 Düsseldorf, Tel +49 (0) 2 11/63 55 63
 66, info@nautic-yachting.com
 ➔ www.nautic-yachting.com
Süddeutschland & Schweiz:
Boote Polch KG, Zum Hafen 18, 6841
 Traben-Trarbach, Tel.: +49 (0) 65 41 / 20 10,
 Fax: +49(0) 65 41 / 29 30, info@bootepolch.de
 ➔ www.bootepolch.de
Werft-Website: ➔ www.nimbus.se

| Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden) | |
|--|-------|
| 0-Marschfahrt | 6 |
| 0-Vmax minus 1 kn. | 27 |
| Drehkreis in Bootslängen | 2,5-3 |
| Umdrehungen Ruder Stb/Bb | 4 |

| Testbedingungen | |
|-------------------------------|------------|
| Revier | Ijsselmeer |
| Wind (Beaufort) | 2,00 |
| Wellenhöhe (Meter) | 0,20 |
| Personen an Bord | 3,00 |
| Tankinhalt Wasser (Liter) | 135,00 |
| Tankinhalt Brennstoff (Liter) | 630,00 |

| Technische Daten | |
|---|-------------------------------|
| Herstellerland | Schweden |
| Werft/Modellbezeichnung | Nimbus 365 Coupé |
| Konstruktion/Design | Nimbus Boats |
| Länge ü. A. (m) | 11,56 |
| Rumpflänge (m) | 11,37 |
| Länge Wasserlinie (m) | k.A. |
| Breite ü. A. (m) | 3,5 |
| Tiefgang max. ca. (m) | 1,14 |
| Durchfahrts Höhe max/min ca. (m) | 3,92 / 2,6 |
| Kabinenhöhe ca. (m) | 1,95 |
| Gewicht leer/max. load (kg) | 6391/6914 |
| Baumaterial | GFK |
| Rumpf/ Bauart | Halbgleiter |
| Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS)) | Volvo Penta/ D6-370/ 272(370) |
| Brennstoff | Diesel |
| Propellergröße Test | k.A. |
| Motorisierung von – bis kW (PS) | 191(260) - 2x 221(300) |
| Antriebsart | Welle |
| Kraftstofftank (l) | 700 |
| Frischwassertank (l) | 270 |
| Schmutzwassertank (l) | 120 |
| CE-Kat./Personen | B/8 |
| Schlafplätze/Kabinen (ggf.+Salon) | 4+2 |
| Preis Standard/Testschiff (€) | 392.000,- (ready to cruise) |

| Messwerte | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|----------------|-----------------|--------|-------|-----------|------|---------|-------------|----|---------------------|
| Fahrstufe | Drehzahl U/min | Geschwindigkeit | | | Verbrauch | | | Reichweite* | | Schallpegel** dB(A) |
| | | kn | (km/h) | l/h | l/sm | l/km | sm | km | | |
| Standgas eingekuppelt 1 Motor | 600 | 3,24 | 6,00 | 1,00 | 0,31 | 0,17 | 2041,04 | 3780,00 | 55 | |
| Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h) | 1250 | 6,75 | 12,50 | 5,50 | 0,81 | 0,44 | 773,12 | 1431,82 | 62 | |
| ökonomische Marschfahrt | 1350 | 7,29 | 13,50 | 7,50 | 1,03 | 0,56 | 612,31 | 1134,00 | 60 | |
| schnelle Marschf. | 2500 | 12,96 | 24,00 | 42,00 | 3,24 | 1,75 | 194,38 | 360,00 | 69 | |
| V-max. | 3200 | 21,60 | 40,00 | 72,00 | 3,33 | 1,80 | 188,98 | 350,00 | 72 | |

* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 630
 ** Gemessen am (Innen) Fahrstand