



NIMBUS 335 COUPE Viel Mehrwert

Die Nimbus 335 Coupé wirkt auf den ersten Blick wie einer der vielen sportlichen Gleiter und ist doch keiner. Mit der Coupé-Baureihe hat die schwedische Werft ein eigenständiges Modellkonzept entwickelt, das sich wie kaum ein anderes an praxisgerechten Lösungen für das Bordleben orientiert. Bis ins kleinste Detail hat die schwedische Werft das hochwertige Boot durchdacht und spricht damit Kunden an, die genau wissen, was auf See in erster Linie zählt und für die Show und Glitzer kaum eine Rolle, zumindest nicht die erste, spielt.

Von Hans-Dieter Möhlhenrich und Michael Häßler



Ein charmanter Halbgleiter

Langweilig ist die Nimbus deshalb noch lange nicht, ganz im Gegenteil. Sie überzeugt schon am Steg mit modernen und klaren Linien, die Seetüchtigkeit für komfortable und sichere Törns versprechen und durchaus das Zeug zum Klassiker haben. Das Boot strahlt Zuverlässigkeit von der Klampe bis zum Gelcoat, von der riesigen Hecktür bis zur Fenderhalterung auf der Badeplattform aus.

Erst bei genauem Hinsehen wird klar, dass es sich um keinen reinrassigen Gleiter, sondern um einen der heute eher selten gewordenen Halbgleiter handelt. Das ist ein Rumpf- und

Antriebskonzept, das sowohl sparsame Verdrängerfahrt als auch flotte Reisen ermöglicht, wenn man den Hebel einmal auf den Tisch legt. Den seegängigen Rumpf ergänzt ein Kiel für Kursstabilität.

Statt eines Z-Antriebs setzt Nimbus auf Welle und eine Doppelruderanlage, deren Ruderblätter zur guten Anströmung direkt hinter der Schraube sitzen. Zu diesem Konzept passt nur ein Diesel, wozu Nimbus in die Regale von Volvo Penta greift: Alternativ kann man für den Bodensee einen D4 225 oder einen D4 260 einbauen. Auf anderen Revieren ohne Abgasvorschriften kommt auch der D4 300 zum Zuge.



Maße:

Lüa 10,42 m, Breite 3,02 m

Gewicht:

ab 5250 kg

Motorisierung

D4 225 165 kW / 225 PS
Dieselvarianten von Volvo Penta

Preis:

ab 272 800,- Euro

Ausreichende Fahrleistungen

Mit dem D4 225 ist die Nimbus 335 Coupé für den Bodensee ausreichend und sparsam motorisiert, auch wenn man in engen Kurven und wenn es einmal flotter zur Sache gehen soll, schon merkt, dass die 225 PS in dem gut fünf Tonnen schweren, in unserem Fall noch leeren Halbgleiter an ihre Grenzen stoßen. Patric Polch empfiehlt daher auch nach Möglichkeit und Geldbeutel den etwas stärkeren D4 260 zu bestellen, der seit Neuestem am Bodensee zulassungsfähig ist.

Beim Verbrauch hat man es dann selber in der Hand, was der ansonsten sparsame Common Rail durch die Zylinder bläst: Wird die Nimbus 335 Coupé als Verdränger bewegt, was dann mit rund 1500 U/min bei einer Geschwindigkeit von ca. 6,5 Knoten geschieht, begnügt sich der Volvo Penta mit rund 5,3 Litern pro Stunde. Flott unterwegs in Gleitfahrt mit 3000 U/min und 16 Knoten sind es dann schon rund 36 Liter pro Stunde. Ein im Hinblick auf die Geschwindigkeit immer noch relativ sparsamer Wert. Die Höchstgeschwindigkeit liegt übrigens bei rund 20 Knoten. Je nachdem variiert die Reichweite: bei Verdrängerfahrt rund 300 bis 500 sm und in Gleitfahrt rund 120 bis 170 sm.

Die Nimbus 335 Coupé ist mit Trimmklappen bestückt. Hat man etwas Erfahrung mit dem feinfühligem Boot gewonnen, lässt sich mit ihnen noch das eine oder andere Zehntel herauskitzeln, Sprit sparen und das Fahrverhalten wie z. B. gegen Welle optimieren. Ansonsten zeigt sich die Nimbus 335 Coupé von den kurzen, steilen Wellen, die sich bei unserem Test in den letzten Tagen aufgebaut hatten, völlig unbeeindruckt. In der geschützten Kabine sitzt

man wie in einem schützenden Kokon und merkt kaum, dass man mit 20 Knoten über die Wellen brettet.

In allen Geschwindigkeitsbereichen ist der Selbstzünder so leise, dass er kaum stört und selbst bei Volllast Gespäche möglich sind, ohne dass man gegen den Motor anbrüllt. Ein Blick in den Motorraum zeigt, dass der Volvo Penta für Wartung und Kontrolle nicht nur gut zugänglich, sondern auch gut gekapselt ist. In keinem Drehzahlbereich klappert oder vibriert irgendetwas an Bord. Volle Punktzahl für den Kandidaten, kann man da nur sagen.

Manöviereigenschaften

Wellenanlagen, auch wenn sie ein Doppelruder haben, sind nicht der Hit, wenn es um Wendigkeit in engen Häfen geht. Findige Ingenieure haben für diesen Zweck das Strahlruder erfunden, mit dem sich das Problem elegant überwinden lässt. Zwar hat die Nimbus 335 Coupé, wie bauartbedingt üblich, eine Schokoladenseite aufgrund des Radeffekts, in diesem Fall ist es Steuerbord. Über Backbord dagegen lässt sie sich rückwärts nur etwas widerwillig zwingen. Bug- und Heckschraube sind aber Standard und ermöglichen es, die Nimbus 335 Coupé millimetergenau anzulegen.

Dass Steuerbord ansonsten die bevorzugte Anlegeseite ist, wird auch dadurch unterstrichen, dass das nicht nur die Seite mit dem Steuerstand, sondern auch die mit dem breiteren Laufdeck des asymmetrischen Decks ist.

Bausausführung und Qualität

Der Rumpf der Nimbus 335 Coupé wird im Va-



Gemütlich und hell ist der Salon mit einem schönen Holzbausbau.



Eigenerkabine im Vorschiff mit großer V-Koje.

UNTER DECK

Das Boot bietet bei relativ bescheidenen Außenmaßen viel Komfort und hat im Prinzip vier Aufenthaltsbereiche.

Die Ausbauqualität entspricht dem hohen Niveau des Bootes und ist mit vielen überaus praktischen Details gespickt. Unnötige Gimmicks, mit denen man in der Praxis nichts anfangen kann, findet man keine.

Die achtere Plicht mit überstehendem Hardtop kann durch das umlaufende Verdeck geschlossen werden. Durch eine in jeder Stellung arretierbare Schiebetüre mit Aluminiumrahmen gelangt man in den Salon.

An Steuerbord ist eine längs eingebaute Pantry

mit Gasherd und Backofen, Doppelspüle und zahlreichen Schränken und Schubladen. Der Kühlschrank befindet sich unter dem nach vorn klappbaren Fahrersitz. So kann er während des Kochens nicht verschmutzt werden und man gewinnt noch etwas Platz auf der Arbeitsfläche aus Corian.

Gegenüber ist die Dinette mit praktischem Klapptisch, an der vier Personen bequem Platz finden. Diese Dinette kann auch in eine Doppelkoje umgewandelt werden, sodass maximal sechs Schlafplätze auf dem Boot vorhanden sind. Weitere Doppelkojen befinden sich in der Unterflurkabine und im Vorschiff. Die Nasszelle

ist an Steuerbord unter dem Fahrstand untergebracht. Sie enthält eine Toilette, ein Waschbecken und eine separate Dusche.

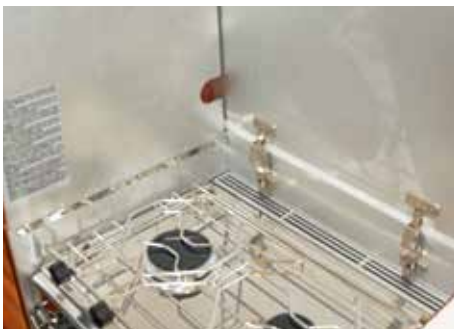
Alle Kabinen sind üppig mit Staumöglichkeiten und Schränken ausgestattet, sodass man sich auf dem Boot entsprechend einrichten kann und nicht aus der Tasche leben muss.

Unter Deck dominieren weiße Gelcoatflächen und seidenglänzend lackierte Sapeli-Oberflächen mit durchgehendem Furnierbild.

Ablageflächen sind mit einer „Reling“ aus Edelstahl versehen, sodass auf ihnen tatsächlich etwas abgelegt werden kann, gleichzeitig aber



Steuerstand mit hochklappbarer Sitzfläche und verstellbarem Lenkrad.



Praktisches Detail: der Spritzschutz.



Nasszelle mit separatem Waschbecken und Dusche.



Dinette mit umklappbarem Tisch und Beifahrerbank.



Eine von vielen intelligenten Lösungen.



Schrank in der Bugkabine.

keine „Schmutzfallen“ entstehen, wie das bei den sonst eher üblichen Schlingerleisten der Fall wäre. Alle Stauräume sind groß genug, durchdacht und praxisgerecht ausgeführt sowie bequem zugänglich. Die Schubladen sind mit hochwertigen mechanischen Auszügen bestückt, die den Anschlag enthalten, sodass keine Belastungen auf das Vorderteil kommen. Alle Schubkästen lassen sich per Knopfdruck arretieren.

Die teilweise dimmbare LED-Beleuchtung unter Deck ist größtenteils indirekt ausgeführt, was ein gemütliches Licht ergibt. Es sind aber auch Lampen und Leseleuchten montiert, die direkt abstrahlen.

kuum-Infusionsverfahren laminiert. Als „Zwischenmaterial“ wird in den großen Flächen ein Divinycell-Schaum verwendet, belastete Bereiche wie Kiel oder Motorenfundament dagegen sind Massivlaminat.

Diese Bauweise garantiert neben großer Steifigkeit eine gute Isolierung gegenüber Temperatur und Geräusch. Hierdurch wird man in der Nimbus 335 Coupé weit geringere Probleme mit Kondenswasser haben als bei einem Massivlaminat. Die Innenschale, das Deckshaus, einschließlich der stehenden Schottwände, sind komplett aus Glasfaser mit Gelcoatoberfläche laminiert. Dadurch entsteht eine leicht zu pflegende, saubere und glatte Oberfläche in allen Stauräumen.

Einen grundsoliden Eindruck macht die gesamte Installation von Elektrik, Beschlügen, Hydraulik und was sonst noch an Bord ist. Leitungen sind übersichtlich verlegt, Inspektionsluken sorgen für guten Zugang zur Technik, Beschriftungen erleichtern es, dass der Eigner sich zurechtfindet.

Was an Beschlügen an Bord verbaut wird, ist hochwertiger Edelstahl, fachgerecht montiert, auch in hinteren Bereichen, wie ein Griff in versteckten Ecken zeigt.

An Deck

Nicht anders als praktisch und sicher kann man das bereits angesprochene asymmetrische Deck der 335 bezeichnen. Nimbus nennt das Sidewalk-Konzept. So ist das Laufdeck an Steuerbord etwas breiter als das auf der anderen Seite. Vom Steuerstand betritt man es durch die breite Fahrertür oder aus dem Cockpit achtern. Mit hohen Schanzkleidern versehen, einer Seereling an den exponierten Stellen und gut platzierten Handläufen erhält man so ein Deck mit Komfort und Sicherheit beim Gehen.

Achtern ist ein großes und geschütztes Cockpit, an das sich eine tiefe Badeplattform mit Badeleiter und Heckdusche anschließt. Auf dem Vordeck findet man eine Sonnenliege und serienmäßig eine Ankerwinde mit Kette und Edelstahlanker. Sauber eingepasste Fenster mit einem großen vorderen Panoramafenster mit Scheibenwischern und Schiebetüren zur Steuerbordseite und nach achtern sowie zwei große Schiebedächer lassen Luft und Licht ins Boot. Gut gelöst ist, wie die Hecktür gegen unbeabsichtigtes Zufallen bei Seeegang gesperrt wird. Das große Achterdeck ist auf gleicher Höhe wie der Salon und die Badeplattform.



Sauber verlegt, gut zugänglich und beschriftet. Das erleichtert Wartungsarbeiten.



Gut gekapselt, aber auch gut zugänglich ist der Motor.



Backskiste an Backbord mit Hauptschalter und Fach für die Gasflasche, CE-konform mit Außenbelüftung.

UNSER FAZIT

Die Nimbus 335 Coupé überzeugt in jeder Hinsicht, angefangen von den absolut problemlosen Fahreigenschaften bis hin zur technischen Ausstattung oder zum Innenausbau. Ein ideales Reisedomizil ist sie bei längeren Fahrten für zwei Personen. Kurzzeitig muss man auch zu viert nicht auf Komfort verzichten. Etwas eng wird es, wenn man die Dinette als weitere optionale Liege mitnutzt. Von der Werft angeliefert, ist die Nimbus eigentlich zur Abfahrt bereit – hochwertig ausgestattet mit allem, was man braucht. Nicht einmal das Teakdeck auf den Laufflächen fehlt. Die hochwertige Bauausführung, die überkomplette Ausstattung sowie das gelungene Gesamtkonzept rechtfertigen auch den Preis, der in dieser Bootsklasse eher in den gehobenen Regionen anzusiedeln ist. Ein Boot für viele Jahre Fahrspaß und sicher auch mit einem guten Wiederverkaufswert. Was will man mehr. ■

DATEN

Länge über alles	10,42 m
Länge Rumpf	10,17 m
Breite	3,10 m
Höhe ohne Mast	2,50 m
Gewicht leer	5250 kg
Gesamtgewicht	6970 kg
Tiefgang ca.	1,10 m
Stehhöhen	1,75 – 1,90 m
Kabinen	2
Kojen	4 +1
Personen	8
Zuladung	1720 kg
Kraftstofftank	480 l

Motorisierung:

Volvo Penta D4 300, 221 kW (300 ps), V-Max 26 kn, Volvo Penta D4 260, 191 kW (260 PS), V-Max 24 kn, Volvo Penta D4 225, 165 kW (225 PS), V-Max 20 kn, Motorenart: Diesel

U/min	kn	l/h
1000	4,8	2,57
1500	7,5	5,3
2000	8,30	13,10
2500	10,4	21,00
3000	16	37
3400	19,5	43

Preis ab:

272 800 Euro mit D4 225

Vertrieb:

Boote Polch, Zum Hafen 18,
D-56841 Traben-Trarbach,
bootepolch.de
xm-marine GmbH, Seestr. 46,
CH-8598 Bottighofen

Hersteller:

Nimbus Boats AB, Box 5152,
S-426 05 V. Frölunda, Sweden

Stärken und Schwächen

- + hohe Bauqualität
- + praktische Detaillösungen
- + Sicherheit
- + Seetüchtigkeit
- + hochwertige Ausstattung
- + angemessene Preis/Leistung

