



NIMBUS 365 COUPÉ

Flottes Reisen

Mit den Nova-Modellen, der R-Series und den Coupe-Cruisers hat Nimbus drei Baureihen im Programm. Die einen sind Gleiter für sportliche Skipper, die anderen, sprich die Coupe-Cruisers für Reiselustige, die auch einmal weitere Strecken fahren wollen. Das kann man mit einem sparsamen Verdränger oder man lässt sich von dem Konzept überzeugen, das Nimbus mit seinen Coupé-Modellen seit Jahren erfolgreich propagiert.

Von Hans-Dieter Möhlhenrich



Wie die kleinere 335 Coupé, die seit einiger Zeit mit der größeren 405 Coupé zum Trio ergänzt wird, ist die 365 Coupé nicht mehr ganz jung auf dem Markt. Doch die Schweden sind nie stehen geblieben und haben das komfortable Reiseboot mit der richtigen Modelpflege immer wieder weiterentwickelt, letztlich so gut, dass es 2012 zum Powerboat des Jahres gekürt wurde. Zu dem Zeitpunkt war die Nimbus 365 Coupé bereits seit rund drei Jahren auf dem Markt.

Mehrere Grundelemente bestimmen das Konzept der Nimbus Coupé, das so kein anderer Bootshersteller bietet und mit dem die Werft eine ganz bestimmte Klientel, häufig ehema-

lige Segler, ansprechen will. Da ist einmal der asymmetrische Deckaufbau. Der ganze Aufbau wurde nach Backbord versetzt. Damit erhalten die Coupés an Steuerbord ein breites (40 cm) und tiefes Laufdeck, das für den Skipper zudem über eine Seitentür gut zugänglich ist, sodass er schnell an Deck kann, um eine Leine anzureichen. Das Boot erhält damit sozusagen eine Schokoladenseite zum Anlegen, wenn man längsseits geht. Ansonsten hat man nach vorne und achtern immer ein sicheres und breites Laufdeck mit gutem und luftigem Zugang zum Steuerstand. Auch die Backbordseite ist natürlich begehbar, sie ist schmaler und liegt höher. Die Nimbus hat keinen Z-, sondern einen

Maße:

Lüa 11,56 m, Breite 3,50 m

Gewicht:

ca. 8994 kg

Motorleistung:

191 bis 442 kW

Preis ab ca. :

370 000,- Euro



Wellenantrieb, wie man ihn sonst z. B. auf Wasserskiboote findet, wo er allerdings aus Gründen der Gewichtsverteilung verwendet wird. Ein Motor mitschiffs würde Platz in der Kabine kosten. Nimbus baut zwischen Motor und Welle daher ein V-Getriebe, sodass der Motor unter dem Cockpit gut zugänglich eingebaut werden kann. Der Motor wird vollständig gekapselt, sodass die Nimbus 365 Coupé zu den Musterschülern bei der Geräuschentwicklung gehört. In Verbindung mit zwei Ruderblättern und einem Kielansatz sorgt der Wellenantrieb für perfekten Geradeauslauf in jeder Geschwindigkeit und auch mit ausgekupelter Maschine bleibt das Boot im Gegensatz zum Z-Antrieb noch steuerbar. Der Nachteil der Wellenanlage bei der Wendigkeit lässt sich mit einem Bugstrahlruder (Serie) oder in unserem Fall auch noch mit einem Heckstrahlruder locker ausgleichen. Millimetergenau lässt sich damit die 365 auch in engen Häfen in jede Box dirigieren.

Die 365 Coupé kann mit Einzel- oder Doppelmotorisierungen von Volvo Penta bestückt werden. Bei unserem Terstboot war „nur“ ein D 4-260 mit 260 PS/191 kW eingebaut. Das ist eine ausgesprochen sparsame Motorisierung, wenn man bedenkt, dass man bis zu 600 PS in das Heck einbauen kann und die speziell für den Bodensee gewählt wurde. Doch wie



Von der Badeplattform bis zum Fahrerstand ist alles auf einer Ebene.



UNTER DECK

Kommt man über die Badepalattform an Bord, fällt sofort auf, wie großzügig die Nimbus 365 Coupé wirkt. Das liegt daran, dass das überdeckte Achtercockpit, der Salon mit Pantry und der Steuerstand, also der gesamte Lebensraum auf einer Ebene liegt, wobei eine große Glasschiebetür vom verschließbaren Cockpit in den Salon führt. Auf derselben Ebene ist auch das breite Laufdeck. Eine Rundumverglasung mit weit heruntergezogenen und eingeklebten Scheiben bringt viel Licht unter Deck. Zusätzliches Licht kommt durch Skylights und ein elektrisch zu öffnendes großes Schiebedach. Geschlossen bei schlechtem Wetter oder offen, wenn die Sonne scheint, die 365 lässt sich anpassen und ist immer ein angenehmer Aufenthaltsraum. Vorhänge und Rollos sorgen bei Bedarf für Sichtschutz.

Der Schlafbereich liegt drei Stufen tiefer, im Vorschiff, die Eignerkabine mit großer freistehender Doppelliege (1,70 x 2,00 m) und viel Stauraum

für Kleidung und andere Dinge. Dazu gehören auch zwei riesige beleuchtete Schubladen unter der Doppelliege. An Steuerbord ist die Nasszelle, die einen zweiten separaten Zugang von der Eignerkabine hat.

Eine weitere Doppelkoje findet sich in der Unterflurkabine mitschiffs. Sie überzeugt mit einer großen Liegefläche (1,4 x 2,03 m), viel Freiraum über dem Kopf und einem kleinen Vorraum, in dem man stehen kann.

An der Dinette im Salon sitzen bis zu sechs Personen bequem. Mit einem Einlegekeil und durch Absenken des Tisches können hier zur Not zwei weitere Gäste nächtigen.

Die Pantry mit Kühlschrank, Spüle und Kocher. Wie überall entdeckt man auch hier viele praktische Details. Dazu zählt z. B. auch der hochklappbare Spritzschutz rund um den Kocher. Stauraum für Küchenutensilien und Geschirr ist reichlich vorhanden.



Der Fernseher ist versteckt und ausfahrbar.



Die Unterflurkabine für Gäste.



Breite und tiefer ist die Steuerbordseite.



Steuerstand mit Platz für einen Plotter.



Der gekapselte Diesel.



Der Steuermann sitzt gut gepolstert.



Salon mit Dinette und Pantryzeile an Steuerbord.



Nasszelle mit abgetrennter Dusche.

sich im Fahrbetrieb zeigt, ist die Leistung völlig ausreichend. Denn bei Nenndrehzahl von 3500 U/min erreicht die Nimbus 365 gut 19 Knoten. Marschfahrt wird bei 3000 Touren mit rund 15 Knoten erreicht. Das verspricht dann völlig stressfreies Fahren über längere Strecken auch bei rauherem Wetter, ohne dass großer Trimm Aufwand notwendig ist. Im Spritverbrauch schlagen sich die vier Knoten weniger deutlich nieder, der gemäß Herstellerangaben dann von über 50 l/h auf knapp über 30 l/h sinkt. Die Leistung ist ausreichend für flottes Kurvenverhalten. Sowohl bei Marsch- als auch bei Maximalfahrt zeigt sich die 365 als ein völlig unkritisches Boot. Wellen bügelt der hervorragende Rumpf mit dem tiefen V weich weg. ■



Eigenerkabin mit freistehender Doppelkoje.

UNSER FAZIT

Die Nimbus 365 Coupé wird dem Ruf der schwedischen Werft gerecht, der ihr voraus eilt. Sie wirkt grundsollide, ist handwerklich schön gemacht und großzügig ausgestattet. Viele praktische Details unterstreichen die Alltags- und Seetauglichkeit des Bootes und beweisen die große Erfahrung der Werft. Bereits mit dem „kleinen“ D 4 mit 260 PS ist die Nimbus 365 Coupé für ausreichende Fahrleistungen gut. Mit der sparsamen Motorisierung und einem 700 Liter Dieseltank ist der Aktionsradius kaum beschränkt. Der hochwertige Innenausbau, Luft und Licht unter Deck, das verschließbare Cockpit und vieles mehr machen den Aufenthalt an Bord angenehm. Insgesamt ein stimmiges Konzept mit nur kleinen Abstrichen, für das man allerdings tiefer in die Tasche greifen muss.



Innenausbau mit viel Holz.



Schubladen unter der Koje.



Inspektionsluke in der Unterflurkabine.

TECHNIK

Die Bauweise der Nimbus 365 ist in jeder Hinsicht hochwertig. Beginnen wir mit Rumpf, der im Vakkuminfusionsverfahren laminiert wird. Es ist eine Sandwichkonstruktion mit einem Kern aus Divinycell. Großer Vorteil dieser Bauweise ist, dass man neben steifen und leichten Rümpfen eine wunderbare Isolierung hat, die Kondenswasser weitgehend verhindert. Die eingeklebte Innenschale und das Deckshaus sind Massivlaminat. Ebenfalls eingeklebt sind die Scheiben, einschließlich der großen gewölbten Frontscheibe, und tragen damit zur Statik bei. Gesteuert wird das Boot über Zwi-

lingsrunderblätter aus Edelstahl, die von der Schraube angeströmt werden.

Nimbus gehört nicht zu den Paketverkäufern wie andere Werften, sondern rüstet seine Boote sehr komplett aus, und so gehört zum Lieferumfang auch die Bug- und Heckschraube und nicht nur so einfache und nützliche Dinge wie Fender und Fenderhalterung, Ankerwinde, oder das Geschirr, um nur ein paar Dinge zu nennen.

Der gekapselte Diesel ist nach Öffnen der beiden Bodenklappen im Cockpit gut zugänglich. Alle Kontrollpunkte sind gut zu erreichen. Was

sonst an Technik eingebaut ist, liegt mittschiffs und ist über eine Inspektionsluke in der Unterflurkabine zugänglich.

Der Innenausbau wird mit mahagonifurnierten Sperrholzplatten und Massivholzumleimern ausgeführt. Der Ausbau wirkt sehr schiffig und entspricht gutem Bootsbauhandwerk. Laufdeck, Cockpit und Badeplattform sind mit massivem Teak belegt, das elastisch verfugt ist. Zahlreiche Haltegriffe an exponierten Stellen mit Haltegriffen und Seerelings beweisen, dass die Nimbus seegängig und nicht nur ein Schönwetterboot ist.

DATEN



Länge über alles	11,56 m
Rumpflänge	11,37 m
Breite	3,50 m
Höhe	2,80 / 3,92 m
Gewicht leer	ca. 6914 kg
Maximalgewicht	8994 kg
Zuladung	2080 kg
Kabinenhöhe	1,55 m
Kojen	4 (+2)
Kabinen	3
Personen	8
Tank	700 l
Wasser	200 l
Motorisierung	Einbau mit Welle
Stehhöhe Salon	1,90 m
Bugkabine	1,85 m
Nasszelle	1,85 m
Unterflurkabine	1,80 m

Testmotorisierung

Volvo Penta D 4 260 260 PS / 191 kW
 Alternativ: VP D 6 435 320 kW, D 6 370 272 kW, 2 x VP D 4 225 165 kW, 2 x D 4 260 191 kW, 2 x D4 300 221 kW

U/min	kn
1000	5,8
1500	7,2
2000	8,5
2500	10,8
3000	15,0
3500	19,3

Preis ab

370 300,- bis 419 400,- Euro zzgl.
 möglicher Extras

Vertrieb:

Boote Polch KG, Zum Hafen 18
 56841 Traben-Trarbach, www.bootepolch.de
www.bootepolch.ch

Bodensee:

xm-marine GmbH, Seestrasse 46
 CH-8598 Bottighofen, www.xm-marine.ch

Hersteller:

Nimbus Boats Sweden AB
 S-426 05 Västra Frölunda
www.nimbus.se

Stärken und Schwächen

+	Bauqualität
+	Raumangebot
+	Ausstattung
+	Fahreigenschaften
+	leise und sparsam

Yachttechnik Eisler eröffnet in Radolfzell

Eigentlich, so möchte man glauben, müsste Fabian Eisler ein waschechter Holz-Bootsbauer sein, geprägt durch seine Lehre beim Mahagoni-Papst Josef Martin in Radolfzell. Hier durfte er unter anderem bei einem wohl einmaligen Projekt am Bodensee, der Restauration der 12m-R-Yacht Anitra helfen. Er wollte jedoch nach seiner Gesellenprüfung auch Erfahrungen



Fabian Eisler ist gelernter Bootsbauer, Meister und Elektrofachkraft. Er bietet Werften und Eignern vielfältige Dienstleistungen in der Yachttechnik an.

Bild: Yachttechnik Eisler

gen mit Elektrik, Yachttechnik, Lackierarbeiten und Reparaturen aller Art sammeln. Bei Jürgen Landolt in Bermatingen gehörte dann auch der Transport und das Ein- und Auswassern von Yachten zu seinem Aufgabenbereich. Eine Ausbildung zum Boots- und Schiffsbaumeister in Lübeck schloss er im März 2011 erfolgreich ab und arbeitete anschließend in der Heinrich-Werft in Kreuzlingen. Hier war er bis August 2014 nicht nur mit der Projektleitung an Neubauten und Restaurationen beschäftigt, sondern gab auch Lehrlingen sein handwerkliches Können und sein Bootsbauerwissen weiter. Yachttechnik und Elektrik sprachen ihn dabei in zunehmendem Maße an.

Neben seinem beruflichen Engagement ist Fabian Eisler erfahrener Segler, trainiert in seiner Freizeit die Jugend im Wassersportclub Wäschbrück in Radolfzell und engagiert sich beim Landesseglerverband Baden-Württemberg als Schiedsrichter. Und weil er den Holzwurm doch immer noch im Blut hat, restauriert er in der verbleibenden Freizeit seinen Oldtimer, eine H-Jolle Baujahr 1951. Aller Technikaffinität zum Trotz, blieb ihm die Liebe zum traditionellen Holzbootsbau erhalten.

Mit nahezu zehnjähriger Berufserfahrung, einem Meistertitel und einer Zusatzausbildung zur Elektrofachkraft in der Tasche lebt der 27-jährige Bootsbauer seit September 2014 seinen Traum von der Selbstständigkeit.

Willkommen beim Handwerksbetrieb Fabian Eisler!

Passend zu seiner vielseitigen Erfahrung gehören hier Kreissäge und Hobelmaschine ebenso zu seinem Handwerkszeug wie ein Arbeitsplatz für die Elektrik. Hier werden komplexe elektrische Anlagen geplant, aufgebaut und getestet, bevor er sie direkt am Liegeplatz, im Winterlager oder im Fall von Refit oder Neubau in der jeweiligen Werft einbaut.

Dabei gehört die gesamte Bordelektrik und Elektronik genauso zu seinem Kerngeschäft wie die Installation von Wassersystemen. Ob Bilgenpumpe, Wasser- oder Abwassersystem, elektrisch, manuell oder komplett automatisiert. Selbst die Anfertigung von passgenauen Tanks gehört zu seinem Leistungsspektrum.

Dabei setzt Fabian Eisler auf Komplettlösungen inklusive Einweisung und bietet dem Kunden somit in jeder Hinsicht das Rundum-Sorglospaket. Reparaturen sowie Optimierung existierender Systeme sind dabei selbstverständlich.

Dank seiner Erfahrung als Touren- und Regattasegler berät er schon in der Planungsphase praxisnah in Sachen Decks- und Riggbeschlägen sowie manuellen und elektrischen Wünschen. Um das Angebot abzurunden, kümmert er sich zudem gerne um das Deck. Mit dem TekDeck, einem unverwüchtlichen PVC-Decksbelag in hochwertiger Teak-Optik frischt er jedes Boot auf und gibt ihm ein edles Finish. Von der Anfertigung der Schablonen bis zum Verlegen vor Ort wird alles fachgerecht ausgeführt.

Steigender Anspruch an den Komfort, unzählige technische Lösungsmöglichkeiten und komplexe Bordelektronik machen fachliche Beratung und einen Wegweiser durch den Technik-Dschungel heute wichtiger denn je. Fabian Eisler kümmert sich um alles, was das Seemanns Herz bewegt. Oder gehören Sie zu denen, die hoffen, dass sie die uralte Bilgenpumpe nie brauchen?

A. Bengelsdorf

Yachttechnik Eisler UG, Karl-Büchelerstr. 14
 D-78315 Radolfzell, Tel. +49 (0) 77 32/94 31 19
 Mobil +49 (0) 16 0/36 22 56 8
info@yachttechnik-eisler.de
www.yachttechnik-eisler.de