

Wer sich in der 10 Meter Klasse nach einem soliden und hochwertigen Fahrtenboot umschaute, auf dem es sich komfortabel reisen lässt, dessen Eigenschaften sich sowohl für die Binnengewässer als auch für lange Seetörns eignet und das genug Reserven für stramme Bergfahrten oder auch mal eine sportliche Einlage beim Fahren bietet, kommt an der Nimbus 335 Coupé nicht vorbei. Kein Wunder, dass die Kreuzeryacht neben Ihrer großen Schwester der Nimbus 365 Coupé, die gerade zum „Powerboat of the year“ nominiert wurde, zu den Bestsellern aus dem Hause Nimbus zählt.

Text/ Fotos: Christian Schneider

**WasserSport**  
**An Bord**



# Die logische Yacht: **Nimbus** **335 Coupé**

## **Design, Konzept, Verarbeitung**

Mit zeitlosen Linien, einer soliden, schiffigen Konzeption und auf den ersten Blick erkennbar in der sprichwörtlichen, hohen Nimbus Bauqualität vermittelt der

Schweden-Kreuzer dem Betrachter sofort ein gutes Gefühl. Das klare Design, große Fensterflächen und ein auf Funktionalität ausgerichtetes Layout lässt das Schiff solide, aber auch elegant und leicht aussehen. Doch nicht nur äußerlich hat die schöne Schwedin überzeugende Reize. Vakuuminfusionsverfahren und

Sandwichbau heißen die Zauberwörter, die dem Kenner sagen, dass hier ein Boot in modernster Kunststoff-Bauweise gefertigt wurde. 20 Prozent Gewicht haben die Bootsbauer von Nimbus nach der Umstellung auf diese Bauweise bei den Rümpfen der Yachten einsparen können, bei gleichzeitiger Erhöhung



Die achtere Plicht bietet Komfort und vergrößert den Salon bei Bedarf



Mag es auch sportlich, aber fährt dabei sicher: Die Nimbus 335 Coupé.



Der Fahrstand ist übersichtlich und ergonomisch gestaltet.

der Festigkeiten und einer Verbesserung der Bauqualität. Das zeigt sich zum Beispiel auch beim Aufbau, der selbsttragend mit der Deckschale konstruiert wurde und bei dem die verklebten Polyurethanfenster ähnlich wie beim modernen Fahrzeugbau integraler Konstruktionsbestandteil sind. Das Ergebnis ist eine leichte, bocksteife und solide Konstruktion, bei der während der Fahrt aber auch nirgendwo etwas knarzt, quietscht oder sich verwindet. Last but not least wirkt sich diese intelligente Bauweise durch die Gewichtsersparnis natürlich auch auf den Brennstoffverbrauch positiv aus.

**E**in echtes Argument bei einer Langfahrtyacht. Apropos Aufbau: Der ist asymmetrisch angeordnet, soll heißen, sitzt nach Backbord versetzt. So ergibt sich ein breiter und komfortabler (und beleuchteter!) Laufgang (Sidewalk) auf der Steuerbordseite, an der sich neben dem Fahrstand auch die seitliche Schiebetür befindet und es wird kein Zentimeter

an Lebensraum im Inneren des Schiffes eingebüßt, dafür aber komfortable Bewegungsfreiheit an Deck gewonnen. Backbordseitig ist das Gangbord zwar etwas schmaler, aber immer noch breit genug, um sich sicher darauf zu bewegen, zumal die Schanz und die Seereling eine vernünftige Höhe aufweisen und die Handläufe auf dem Aufbaudach genau dort sitzen wo sie benötigt werden und vertrauenerweckend dimensioniert und montiert sind.

**B**esagte seitliche, bündig im Aufbau schließende Schiebetür ist für den Piloten der 335 Coupé eine Offenbarung. Nicht nur, dass sich beim Fahren mit offener Tür und geöffnetem Schiebedach quasi ein „Draußen-Gefühl“ bei schönem Wetter einstellt, auch Anlege- und Schleusenmanöver macht der Nimbus Skipper locker im Alleingang, sitzt doch die solide Springklampe ideal positioniert in Griffweite des Fahrers. Wenn's doch mal hakn, geben das direkt angeströmte Doppelruder, und die in der „Ready to Cruise Ausstattung“

serienmäßige Bug- und Heckstrahlruder die nötige Hilfestellung, um die Yacht kinderleicht wieder in die gewünschte Position zu pilotieren.

**A**n Deck fällt die durchdachte und solide Konstruktion des Schiffes auf, dessen Beschläge alle in bester Qualität und vernünftig dimensioniert dort sitzen wo sie benötigt werden. Das Teakdeck ist massiv und sauber verlegt, die Vorschiffsluke bündig im Deck eingelassen. Vorne steht das Dach des Aufbaus leicht über. Darunter verbergen sich die soliden Scheibenwischer für die große Frontscheibe, deren Gummis so ideal vor UV-Licht geschützt sind und die dadurch auch optisch nicht stören. Am Rumpf schützt eine umlaufende Gummischeuerleiste. Der Ankerkasten ist selbstlenzend, Stauraum ist unter dem Cockpitboden achtern reichlich vorhanden.

Der Lebensraum beginnt von achtern aus gesehen auf der großen, überdachten Heckterrasse, die auf gleichem Höheniveau mit der

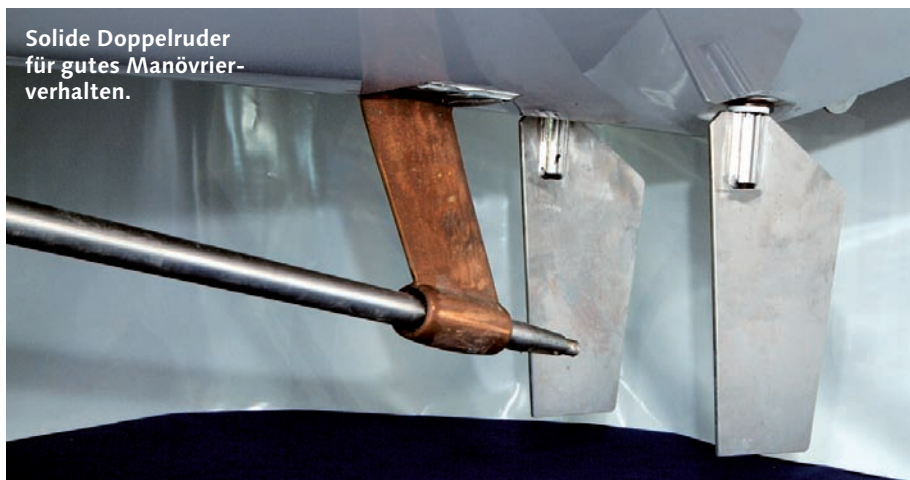




Die Pantry ist funktional und gut ausgestattet.



Der breitere „Sidewalk“ an Steuerbord erleichtert die Bewegung an Bord.



Solide Doppelruder für gutes Manövrierverhalten.

Badeplattform und dem angrenzenden Salon liegt und sich seitlich durch Persenninge auch komplett schließen lässt und damit den Salon nach achtern vergrößert. Dieser beherbergt neben dem Fahrstand und der Pantry auch die große Sitzcke mit dem Esstisch. Typisch Nimbus: Der Beifahrersitz wird durch eine einfache Handbewegung ohne langes Gebastel gedreht und zum Bestandteil der Sitzgruppe. Bei Maximalbelegung kann die Sitzgruppe zum Schlafsofa umgebaut werden. Wer abends Fernsehen möchte, tut dies auf dem „ready to cruise“ serienmäßigen und elektrisch versenkbaren Monitor im Kartentisch. Perfekt!



Sauber und übersichtlich: Die E-Installation.



Gut zugänglich: Der Motorraum.





Komfortabel:  
Die Kabinen  
und das Bad.



Nach vorne geht's in die geräumige Eignerkerkammer mit Doppelkoje, stimmungsvoll beleuchtet durch indirektes Licht und hochwertig und in bester Qualität ausgebaut. Die Nasszelle mit zu separierender Duschkabine davor an Steuerbord lässt es an nichts fehlen. Die Gäste- oder Kinderkabine ebenfalls mit Doppelkoje liegt an Backbord gegenüber und ist geräumig und bequem. Sinnvolle Details wie die Kunststoffschränke im Schrank für Kleinwäsche, überall eine Möglichkeit quer zu lüften, beleuchtete Schränke, eine effektive Belüftung der großen Frontscheibe, reflexionsarme Materialien am Fahrstand, Handläufe unter der

Decke und vieles mehr geben Zeugnis davon, das sich bei Nimbus Menschen mit der Konstruktion der Yachten beschäftigen, die selber Wassersportler sind, eine langjährige Erfahrung haben und genau wissen worum es geht.

Das Konzept folgt einem logischen, funktionalen Weg und das in keiner Weise langweilig, sondern in klarem, geschmackvollem, skandinavischem Design in bester Bauqualität. Lediglich der aus der Sichtachse gerückte Magnetkompass degradiert diesen zu einem bloßen Backup beim Ausfall der Navigationselektronik. Unschön, aber entsprechend dem Zeitgeist.



Cabrio Feeling mit  
Schiebedach und  
seitlicher Schiebetür.

## ➔ Fahreigenschaften

Das Testschiff ist mit dem Volvo Penta D4 Diesel in der Konfiguration mit 165kW/225 PS ausgerüstet. Dies ist zwar die kleinste der wählbaren Motorenkonfigurationen die mit dem 260 bzw. 300 PS starken D4 Diesel zwei Alternativen nach oben für den viereinhalb Tonner bietet, allerdings ist dieser Motor mit der BSO Zulassung für den Bodensee erhältlich, wo die Probefahrt stattfand. Wenn sich vielleicht der eine oder andere Skipper etwas mehr Druck im Kessel wünscht, sei doch gleich zu Anfang angemerkt, dass die „kleine“ Motorisierung für den reinen Binnenskipper und Flussfahrer hinsichtlich der Leistungsausbeute genug bietet. Marschfahrten zwischen 20 und 25 km/h sind mehr als viele fahren und mit einer gemessenen Höchstgeschwindigkeit von 37 km/h braucht sich unser Testschiff im Reigen der Fahrtenyachten nun wahrlich nicht zu verstecken. Trotzdem: Wer die BSO nicht benötigt und gerne das Potenzial des Schiffes nutzen möchte, ist mit einer kräftigeren Konfiguration besser bedient, zumal der Motor bei sportlicher Fahrweise und schneller Marschfahrt nicht ständig an der Leistungsgrenze gefahren wird. Angeschirrt sind die 225 bis 300 Volvo-Pferdchen im Motorenraum unter dem Cockpitboden. Der ist für den normalen Service gut zugänglich. Vorbildlich ist die Installation einer Motorenraum Löschanlage.

Türen zu und Hebel nach vorne – die Fahrgeräusche haben so fast PKW Charakter und außer einem dezenten, sonoren Brummen kommt bei der Crew kaum etwas an. Vibrationen sind sowieso kein Thema. Wer fahren kann, ist in der Lage das Schiff auch ohne Bug- oder Heckstrahler zielgenau zu dirigieren. „Schuld“ daran ist unter anderem die kräftig ausgeführte Doppelrudernanlage die vom Propeller direkt angeströmt wird. Wellen von vorbeirauschenden Fahrgastsschiffen oder anderen Yachten werden mit stoischer Gelassenheit genommen, nichts anderes haben wir erwartet. Nimbus Yachten werden in Schweden gebaut mit der Ostsee vor der Tür, da muss die Fuhre laufen auch wenn es draußen mal rappelt. Das Fahrverhalten der Yacht war in allen Belangen unspektakulär – ein echter Kreuzer eben, mit dem es sich lange reisen lässt. Trotzdem – das Boot macht auch Spaß. Ein bisschen den Gashahn geöffnet zeigte die Nimbus, dass sie neben den untadeligen Cruiserqualitäten durchaus auch ein Faible für die etwas sportlichere Gangart hat und rauschte agil mit sprühender Gischt eben in Gleitfahrt über den See.



Hier wird dann allerdings wieder deutlich, dass die Motorisierung des Testschiffes an der unteren Grenze dessen gewählt wurde was für diese Fahrweise empfehlenswert ist. Nur leicht legt sich der Schwedenkreuzer selbst in hart gefahrenen Kurven auf die Seite und pariert jedwede Ruppigkeit des Fahrers mit spur-

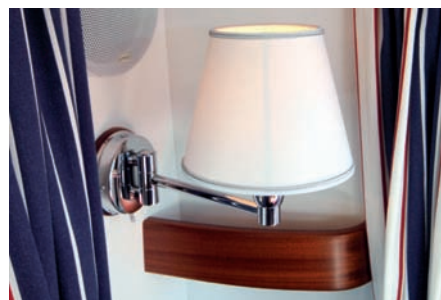
treuer Gelassenheit. Ebenso spurtreu gibt sich die Nimbus bei der Geradeausfahrt. Die Trimmklappen wollen feinfühlig eingestellt werden, um der Yacht die beste Lage zu geben.

### Fazit

Wer ein handiges, solides Reiseschiff in der zehn Meter Klasse sucht, das nicht langweilig ist, auf dem vier Personen bequem leben können, wem Qualität, Funktionalität, Wertbeständigkeit und ein guter Wiederverkaufswert wichtig sind, für den ist die Nimbus 335 Coupé eine echte Überlegung wert. Überzeugend ist die konsequente Umsetzung eines gradlinigen Konzeptes des schiffigen Reisekreuzers, das dabei auch Spielraum für Fahrspaß bietet. Wer noch mehr will, sollte einen Blick auf die große Schwester die 365 Coupé werfen, die es auch mit Doppelmotorisierung gibt und die dem gleichen Konzept folgt. 254.700 Euro werden laut Bootskonfigurator des Nimbus Händlers Boote Polch aus Traben Trarbach für die Nimbus 335 Coupé mit der „Ready to Cruise“ Ausstattung und der Testmotorisierung aufgerufen. Darunter ist eine so umfassend ausgestattete Yacht in dieser hohen Bauqualität eben nicht zu bekommen.



Funktionale und geschmackvolle Details runden das Bild ab.



## Technische Daten

Länge: 10,27 Meter  
 Breite: 3,20 Meter  
 Tiefgang: 1,10 Meter  
 Durchfahrts Höhe: 3,65 / 3,20 Meter  
 Motorisierung: Volvo Penta D4 mit 225, 260, 300 PS  
 Leergewicht: 4650 kg  
 Kojen: 4 + 1  
 Batterien: 6 x 12 V- 80 Ah  
 Dieseltank: 480 Liter  
 Frischwassertank: 190 Liter  
 Abwassertank: 70 Liter  
 CE- Kategorie: B

### Ausstattung „Ready to Cruise“

Automatische Feuerlöschanlage, Bilgenpumpe elektrisch, Bugschraube Sidepower, Diesel Heizung und Defroster, Dusche separat mit Tür, Echolot / Log, Elektrische Ankerwinde Bug, Elektrische Toilette, Fäkalientank mit Deckabsaugung, Fender- / Festmacherpaket, Heckdusche, Heckschraube Sidepower, Heißwassersystem über Motor + 220V, Kissen im Nimbus Design (6 Stck.), Kühlschrank, Mastervolt Batterieladegerät mit Landanschluss, Nimbus Geschirr für 6 Personen, Radio, CD, iPod inkl. 4 Lautsprecher, Scheibenwischer inkl. Waschanlage, Sonnenschutz Coupe Dach,

Suchscheinwerfer, Simrad Kartenplotter NSE 12, Teak komplettes Boot, Transport Schweden – Deutschland, Trimmklappen elektro-hydraulisch, TV inkl. Liftsystem, DVD, DVBT, Antenne, Verdeck Cockpit, Zwischenpolster Salon

### Preis:

254.700 Euro mit Volvo Penta D 4 / 225  
 262.600 Euro mit Volvo Penta D 4 / 260  
 268.400 Euro mit Volvo Penta D 4 / 300

Testschiff Rumpf in blau/weiß: 2920,- Euro

### Fahrwerte:

|                        | Geschwindigkeit in km/h | Drehzahl U/ min | Brennstoffverbrauch in Liter |
|------------------------|-------------------------|-----------------|------------------------------|
| Minimalfahrt           | 6                       | 700             | 1,2                          |
| Verdrängerfahrt Revier | 12                      | 1470            | 5                            |
| Untere Gleitfahrt      | 20                      | 2380            | 22                           |
| Marschfahrt            | 25                      | 2600            | 26                           |
| Maximalfahrt           | 37                      | 3310            | 43                           |

Revier: Bodensee  
 Beladung: Wasser 60% voll; Brennstoff 25% voll; 2 Personen  
 Testmotorisierung: Volvo Penta D4 165 kw (225 PS)  
 Drehkreis Manöver: 1 Bootslänge  
 Drehkreis Marschfahrt: 1,5 Bootslängen  
 Beschleunigung 0- Vollast: 24,5 Sekunden

### Kontakt:

Boote Polch KG, Zum Hafen 18, 56841 Traben-Trarbach, Tel.: +49 (0)6541-2010, info@bootepolch.de, www.bootepolch.de,

nautic yachting GmbH  
 Vertriebsbüro Nord:  
 ancora marina, An der Wiek 7-15,  
 23730 Neustadt in Holstein, Tel.: +49(0)4561-526780

Vertriebsbüro West:  
 Akademiestraße 3, 40213 Düsseldorf,  
 Tel.: +49(0)211-63556366  
 info@nautic-yachting.com, www.nautic-yachting.com