

# WasserSport

Motorboote – Reviere – Tests

Juli 2015

## Gefahren

- Nimbus 305 Coupé
- Terhi 445 C
- Beneteau Monte Carlo MG 4S

## Gefertigt

- Holzlackierung
- Sandwichlaminat / Kernmaterialien



**Gefeiert**  
25 Jahre  
Sportbootvereinigung

0.7 C 9839 E  
EUR 3,50  
30. Jahrgang  
4 194570 103509



Offizielles Mitteilungsblatt des  
Deutschen Motoryachtverbandes e.V.



Offizielles Mitteilungsblatt der  
Sportbootvereinigung e.V. im DMYV

## Grenzenlos – Nimbus 305 Coupé



Die „Kleine“ folgt der „Großen“. Nach der Premiere des Flaggschiffes der Modellreihe, der 405 Coupé zur Boot 2014 soll die Nimbus 305 Coupé nun als Einstieg in die erfolgreiche Coupé-Linie der Schweden neue Maßstäbe setzen und mit einem neu konstruierten Rumpf auch gleich die Gleitfahrtgrenze einreißen. WasserSport-Redakteur Christian Schneider ging bei Nimbus Händler „boote Polch“ in Traben Trarbach an der Mosel an Bord der Baunummer drei und suchte Grenzerfahrungen.

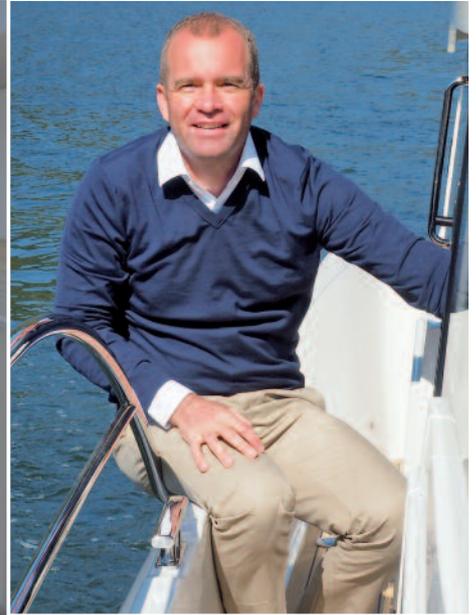
### Design, Konzept, Verarbeitung

Das Boot wirkt modern und frisch aber schiffig und sieht richtig gut aus: Es paaren sich Funktionalität und Design. Das Decks layout ist – wie sonst? – nach dem bewährten Side-walk-Prinzip aufgebaut, wodurch an steuerbord ein breiteres Laufdeck für den bequemen Gang von vorn oder achtern ergibt. Das immer noch ausreichend breite Backbord-Gangbord ist jetzt durch die etwas nach innen versetzte Sitzgruppe der Plicht von achtern noch besser erreichbar. Da muss man aber kaum noch hin. Im Salon gibt es vom Beifahrersitz aus endlich das ersehnte Schiebefenster statt des Klappaufstellers. Das ermöglicht

an Backbord das Belegen z.B. einer Leine mit Schleusenhooken auf der Mittelklampe aus dem Salon heraus. Steuerbord öffnet sich die bewährte, leicht laufende und bündig schließende Schiebetür neben dem Fahrstand. So ist das Schiff auch bequem von außen zu fahren oder zu manövrieren. „Da die dachverlängernden Streben, für das Plichtzelt auf den anderen Coupés fast nie abgebaut wurden, haben wir gleich das Dach nach hinten hin verlängert. Das streckt optisch die Linie und reduziert für den Kunden den Aufwand bei der Montage oder Nachrüstung“, erklärte uns Nimbus-Chefdesigner Joachim Gustavsson. Auch im Inneren: Bewährtes Konzept, hoher Wiedererkennungswert. Ganz klar: Eine Nimbus Coupé. Im Salon fin-

det sich statt des U-Sofas eine Dinette, die sich durch das Absenken des Tisches zur weiteren Gästekoje umbauen lässt. Das gab es auch schon auf früheren Coupé Modellen, wie z.B. der legendären 320. Gut gefällt der durchdachte Pantryblock an Steuerbord mit viel Platz und großen Schubladen. Ob die Installation des optionalen Fernsehers im aufzuklappenden Kartenstaufach vor dem Beifahrersitz ideal ist, muss jeder für sich entscheiden. Wir würden dieses praktische Staufach für Karten, Navigationsutensilien u.a. nicht missen wollen, und uns eine andere Lösung wünschen. Der lichtdurchflutete Salon bietet eine großartige Rundumsicht mit seinen, großen Fenstern und Glas(schiebe)dächern. Auch am Fahrstand: perfekte Übersicht nach

Reise, Reise... die Nimbus 305 Coupé ermöglicht zügige Reisegeschwindigkeiten bei niedrigem Diesel-Verbrauch und hohem Komfort.



Mit guter Übersicht und Platz zur Aufrüstung: Der Fahrstand. Das Schiff kann bequem auch vom Gangbord aus gefahren werden. Praktisch: Die obere Ablage mit Getränkehaltern.

Perfekter Rund-um-Service und hochzufriedene Kunden: Patric Polch ist mit Leib und Seele Nimbus Händler in zweiter Generation und weiß um die Qualitäten der soliden Yachten aus Schweden.

Wir können auch anders: Wer der Nimbus die Sporen gibt, erhält druckvolle Fahrleistungen mit purem Fahrspaß, ohne draufzuzahlen.



Gut geschützt vor Regen und Sonne und trotzdem draußen: Das „Outdoor-Wohnzimmer“ der Nimbus-Coupés.

allen Seiten. Auf dem Armaturenbrett ist Platz genug für zusätzliche Instrumente, oder z.B. ein I-Pad. Die notwendigen Daten erhält der Skipper über die Volvo EVC-Anzeige oder den Simrad-Plotter. Mit geöffneten Türen und Dächern fährt es sich mit feinstem Cabrio-Gefühl. Ein freundliches und helles Ambiente findet sich auch in der Eigenerkammer, die mit einer Doppelkoje in Querschiffs-Richtung, wahlweise aber auch mit der klassisch in Längschiff-Richtung angeordneten V-Koje ausgebaut werden kann. Beide Versionen bieten mit z.T. über zwei Metern Kojenlänge genug Platz für große Personen. Der Schrankraum in den Kabinen ist begrenzt. In der Version mit der quer eingebauten Koje wäre an





Sidewalk: Das Konzept ergibt ein breites Gangbord an Steuerbord und ermöglicht den bequemen Zugang aufs Vorschiff. An Backbord bleibt genug Platz.



Hell, luftig, skandinavisch klar: Der Salon. Der Tisch ist absenkbar, die Dinette lässt sich zur Koje umbauen. Der vordere Sitz ist zum Beifahrersitz umklappbar.



Ist der optionale Fernseher installiert, ist das Staufach vorne belegt.

Backbord noch Platz für einen weiteren Kleiderschrank, den die Werft als Option anbieten könnte. Die Unterflur-Kabine an Backbord ist durch einen Vorhang abgetrennt, ein festes Schott mit einer Tür gibt's aber auf Wunsch. Die Unterflur-Kojen beherbergen die Kinder oder Gäste bis gut 1,80 Meter Körpergröße. Für's Gepäck gibt es ein offenes Staufach. Hell, praktisch, pflegeleicht und geräumig: Die Nasszelle mit der Duschkabine.

Nimbus, das ist immer auch das kleine Detail mehr: So sorgt z.B. eine dunkel getönte Glasscheibe auf der Ablage unter der Windschutzscheibe und ein kleiner Dachüberstand vorne dafür, das sich nichts spiegelt oder die Sonne blendet. Die Wischblätter der Scheibenwischer – jetzt mit Intervallfunktion – sind unter eben diesem Dachüberstand in Ruheposition und so vor Versprödung durch UV-Licht geschützt. Da erstaunt es, wenn Kleinigkeiten wie Lukenaufsteller an den Decksluken achtern und am Ankerkasten fehlen. Unkonventionell aber gut erreichbar ist die Sicherungsschalttafel unter dem klappbaren Bodenbrett des Fahrerfußraums untergebracht. Dort neben der Schiebetür ist's aber bei „Schietwetter“ und mit nassem Schuhwerk auch gerne mal feucht. Von daher wäre ein Feuchtigkeitsschutz der Schalttafel hier angebracht.

Detail-Verbesserungen die Nimbus-Händler Patric Polch dokumentiert und an die Werft weitergibt. So soll das nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich auch die Nimbus 305 Coupé mit sehr guter Bauqualität, großer Funktionalität und der typisch skandinavischen Leichtigkeit durch einem großen Wohlfühlfaktor auszeichnet. Alles das wofür das moderne und vielfach bewährte Coupé-Konzept von Nimbus steht, findet sich auch auf der 305.

Zugeständnis an einen günstigeren Einstiegspreis mit Blick auf die Käufer-Zielgruppe: Die werftseitige Basisversion der 305 Coupé zum Einstandspreis von deutlich unter 200.000,- Euro liefert ein ausstattungsseitig minimalistisches Boot, das aber umfangreich ausgerüstet werden kann. Der Standard der beiden deutschen Nimbus Händlern orientiert sich an einer höherwertigen und sinnvollen „ready to cruise“ – sprich fahrfertigen – Ausstattung. Sie enthält alles, was unter funktionalen Aspekten zum unbeschweren Reisen notwendig ist.

## Fahreigenschaften

Die gewünschten Fahreigenschaften wurden bei der 305 neu definiert: Mit einer moderaten Motorisierung sollten statt hoher Endgeschwindigkeiten zügige Reisegeschwindigkeiten auf einem breiten Leistungsband mit bis zu 22 Knoten (mit Volvo Penta D3-220) mit geringem Brennstoffverbrauch möglich sein. Das Ganze ohne den wellenbildenden und energiefressenden Übergang aus der Verdränger- in die Gleitfahrt. Vor diesem Hintergrund war eine Neukonstruktion des Rumpfes erforderlich. Entsprechende hydrodynamische Optimierungen sollen dafür sorgen, dass die typische Gleitfahrgrenze nicht mehr spürbar ist. Soweit die Theorie. Für die praktische Umsetzung hat sich das Nimbus-Design Team das renommierte, schwedische Ingenieurbüro „Flow Naval Architects“ als Verstärkung mit ins Boot geholt, deren Experten auch den Linien schneller Berufs- und Marineschiffe das optimale Strak verpassen.

Na dann – Leinen los. Die Mosel strömt uns am Testtag mit ca. einem Knoten Geschwindigkeit entgegen. Unser Testschiff ist mit dem Volvo Penta D3-150 Diesel motorisiert, der die mittlere und

von der Werft empfohlene Motorisierung darstellt. Damit läuft das Schiff über die gesamte Drehzahl ruhig und vibrationsfrei. Sonor, vertrauensvoll brummelnd und mit akustischer Zurückhaltung verrichtet der gekapselt eingebaute Diesel im Heck sein Werk. Er hebt die Stimme auch bei steigender Drehzahl nur verhalten. Bei geschlossenen Türen und Fenstern liegt der Geräuschpegel am Fahrstand gefühlt auf einem kraftvollen PKW-Niveau.

Mit gut 6 Knoten über Grund (entsprechend ca. 7 Kn durchs Wasser) haben wir die Rumpfgeschwindigkeit erreicht. 4,5 Liter Diesel pro Stunde oder knapp 0,37 Liter pro Kilometer kleckern bei dieser Fahrstufe in die Brennräume und ermöglichen Reichweiten, die den Tankwart am Ufer zum Größ-August degradieren. Wir erreichen den kritischen Geschwindigkeitsbereich, in dem eine Yacht ihr eigenes Wellensystem verlässt, dabei eine große Bugwelle erzeugt wird, sich das Heck stark festsaugt und viel Leistung und Brennstoff notwendig ist, um diese Schwelle zu überwinden. Zweieinhalb bis drei Liter Brennstoffverbrauch pro Meile sind für vergleichbare Yachten bei dieser Fahrstufe nicht ungewöhnlich. Die Nimbus hebt jedoch nur ganz leicht die Nase und verharrt in dieser Lage bis zum Erreichen der Höchstgeschwindigkeit. Das Betätigen der Trimmklappen ändert daran nicht viel. Zwar bildet sich auch hier eine leichte Heckwelle aus, die aber kaum Kraft hat, die Moselufer zu erreichen. Ab ca. 2200 U/min, bei eben unter zehn Knoten Fahrt ist ein Strömungsabriss zu beobachten. Auf lediglich ca. 1,5 Liter pro Meile stieg der Wert der Brennstoffanzeige beim Überschreiten der Rumpfgeschwindigkeit, und verharrt dort nahezu wie angenagelt selbst unter Volllast mit 17,5 Knoten (ca. 32 km/h). Ausgezeichnet! Natürlich lässt sich die Physik auch von den Nimbus-Ingenieuren nicht überlisten, aber der Übergang von der Verdränger- in die Halbgleitphase ist in der Tat kaum spürbar. Mit ca. 2600 U/min, 12 bis 13 Knoten (24 km/h) und 1,4 L/sm (0,76 L/km) haben wir eine angenehm weiche Drehzahl im flotten Trab bergan erreicht. Dabei liegt das Schiff kursstabil aber beeindruckend „leichtfüßig“ auf dem Ruder. So lässt es sich entspannt, aber zügig reisen. Der Volvo Penta D3-150 liefert Druck und gute Reserven für rau Seepassagen oder stramme Bergetappen, verbindet zügige Geschwindigkeiten mit geringem Brennstoffverbrauch und einer großen Laufruhe, ist vollgasfest und das bei immer noch sehr günstigen Verbrauchswerten. Beim Drehkreis bei Marschfahrt zeigt sich die Nimbus mit eineinhalb bis knapp zwei Bootslängen wie schon ihre Coupé-Schwester für eine Kreuzeryacht überraschend wendig und fährt die Kehre gelassen aber manierlich mit geringer Lage. Wer will schon ein Reiseschiff, das durch die Kurven räubert und dessen Ausrüstung dabei durchs Schiff poltert? Gepaart mit dem druckvollen Vortrieb bietet die 305 Coupé so auch eine sportliche Note. Da kommt auch der puren Fahrspaß nicht zu kurz, der sich beim Blick auf den Brennstoffverbrauch nochmal erhöht und trotz schneller Fahrt gute Reichweiten zulässt. Z.B. auf See ein echter Sicherheitsaspekt bei aufziehendem, schlechten Wetter. Das Thema Rauwasertauglichkeit braucht angesichts der konstruktiven Nimbus-Gene der Werft von der schwedischen Westküste und der gefälligen Linieneinführung nicht angezweifelt zu werden. Zumal auch Konstruktionsexperten aus der professionellen Schifffahrt den Finger an der Zeichenfeder hatten. Beim Manövrieren in langsamer Rückwärtsfahrt ist der mäßige Radeffekte nach Steuerbord gut über etwas Ruderlage nach Backbord auszugleichen. ▶



Platz und gute Staulösungen im schicken Pantryblock. Ein Backofen ist optional erhältlich.



Mit Quer- oder wahlweise V-Koje: Die Eignerzimmer ist wohnlich und hell.



Kleiderschrank in der Eignerzimmer.



Geräumig und komfortabel: Die Nasszelle

## Fazit

Die Nimbus 305 Coupé ist der „Einstieg in den Aufstieg“ zur Nimbus-Coupé Klasse. Ein ideales Reise- und Urlaubsschiff für Paare und Familien mit Kindern. Auch Einsteiger werden in kürzester Zeit gut Freund mit ihrer Nimbus werden. Ein Boot, für das man sich bewusst entscheidet. Eine Entscheidung zugunsten hoher Bauqualität, eines klaren Designs und hoher Funktionalität. Die exzellenten Fahreigenschaften in Verbindung mit den ökonomischen Verbrauchswerten erweitern Spielräume und geben Antworten auf die Fragen moderner und bewusster Bootsfahrer, ohne den puren Fahrspaß zu kurz kommen zu lassen. Während die zu erwartenden Unterhalts- und Betriebskosten niedrig sein dürften, ist der Wiederverkaufswert der soliden Nimbus-Yachten i.d.R. hoch. Auch vor diesem Hintergrund ist der Preis – zumal in dieser Qualitätsliga – angemessen und konkurrenzfähig.



Gut zugänglich und übersichtlich: Die E-Installation unter dem Fahrerfußraum. Ein Feuchtigkeitsschutz sollte nachgerüstet werden.

### Händlerkontakt:

**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  
➔ [www.bootepolch.de](http://www.bootepolch.de)  
info@bootepolch.de

**Nordeutschland:**  
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  
➔ [www.nautic-yachting.com](http://www.nautic-yachting.com)  
info@nautic-yachting.com

### Messwerte

Fahrstufe	Geschwindigkeit		Drehzahl U/min	Verbrauch			Reichweite*	
	kn	km/h		l/h	l/sm	l/km	sm	km
Standgas eingekuppelt	3,6	6,67	700	0,9	0,25	0,13	900	1667
Revierfahrt (ca. 6kn/12 km/h)	6,5	12,04	1430	4,5	0,69	0,37	325	602
kleinste Gleitfahrt	9,8	18,15	2300	15,0	1,53	0,83	147	272
ökon. Marschfahrt	13,0	24,08	2640	20,0	1,54	0,83	146	271
schnelle Marschf.	15,0	27,78	2850	24,1	1,61	0,87	140	259
V-max.	17,5	32,41	3100	28,7	1,64	0,89	137	254

\* Berechnungsgrundlage  
Tankinhalt-10 % Reserve (Liter) 225

### Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)

0- Gleitfahrt	7,5
0-Marschfahrt	12
0-Vmax minus 1 kn.	19

Drehkreis bei Marschfahrt (Bootslängen)	1,5-2
Umdrehungen Ruder Stb/Bb	5

### Testbedingungen:

Revier:	Mosel
Wind: (Beaufort)	1 Bft
Strom: (Knoten)	1 kn gegenan
Wellenhöhe: (Meter)	0
Personen an Bord:	2
Tankinhalt Wasser: (Liter)	50
Tankinhalt Brennstoff: (Liter)	150

### Werftmessungen mit Volvo Penta D3-150

Geschwindigkeit	Drehzahl	Verbrauch	
		l/h	l/sm
kn	U/min	l/h	l/sm
7,0	1400	3,5	0,50
9,8	2200	12,7	1,30
3100,0	18	27,7	1,53

Weitere Infos und Videos:  
➔ [www.svg-wassersport.de](http://www.svg-wassersport.de)



### Technische Daten

Herstellerland: Schweden  
Wert/Modellbezeichnung:  
**Nimbus Boats/305 Coupé**  
Konstruktion/Design: Nimbus Design Team  
Länge ü. A. (m): 9,87  
Rumpflänge (m): 8,95  
Länge Wasserlinie(m): 8,18  
Breite ü. A. (m): 3,25  
Tiefgang max. ca. (m): 0,9  
Durchfahrthöhe max/min ca. (m): 3,58/2,59  
Kabinenhöhe ca. (m): 1,9  
Gewicht leer/max. load (kg): 4050 / 5650  
Baumaterial: GFK  
Rumpf/ Bauart Halbgleiter/V-Spant  
Motorisierung Test  
(Hersteller/Modell/ kW (PS): Volvo-Penta/ D3-150/110(150)  
Propellergröße Test: 22"x23  
Motorisierung von – bis kW (PS): 80(110) – 162 (220)  
Antriebsart: Welle  
Brennstoff: Diesel  
Kraftstofftank (l): 250  
Frishwassertank (l): 150  
Schmutzwassertank (l): 80  
CE-Kat./Personen: B/ 8  
Schlafplätze/Kabinen: 6/ 2 + Salon

### Preis (Euro)

Standard: 233.200,- („Ready to Cruise“ m. Volvo Penta D3-150)

Testschiff: 249.450,- ab boote Polch, Traben Trarbach