

TEST NIMBUS COMMUTER 9

Stufenrumpf- Renner

Die im August 2018 lancierte Nimbus C9 gehörte zu den meistfrequentierten Vorführbooten der letztjährigen Friedrichshafener Interboat. Wir nutzen die Gelegenheit und testeten den allwettertauglichen Walkaround-Cruiser auf dem Bodensee.



Das sportive Stufenrumpf-Design verhilft der Nimbus C9 zu einem markanten Auftritt

TEST NIMBUS COMMUTER 9

Nachdem Nimbus Boats Sweden AB, wie übrigens viele andere namhafte skandinavische Boots- und Yachtschmieden auch, vor einigen Jahren in heftige Turbulenzen geraten war, befindet sich die 1968 gegründete Renommierwerft mit Hauptsitz im Göteborger Stadtteil Västra Frölunda längst wieder in ruhigem Fahrwasser. Bester Beweis für die gute Konjunktur ist der seit geraumer Zeit eingeschlagene Expansionskurs. Im vorigen November wurde das schwedische Aluboot-Fabrikat Alukin erworben, und am Nikolaus-Tag 2018 überraschte das Nimbus-Management die Öffentlichkeit mit der Information, den finnischen Großserienhersteller Bella Boats mit den international erfolgreichen Bootsfabrikaten Bella, Flipper und Aquador akquiriert zu haben. Damit einher ging die Übernahme der Bella-Belegschaft, so dass nun insgesamt 250 Mitarbeiter beschäftigt werden. Von der ursprünglichen »Kernmarke«, also Nimbus, entstanden im vergangenen Jahr exakt 196 Einheiten. Aktuell umfasst die Range inklusive der brandneuen, erstmals im Rahmen der 50. boot Düsseldorf gezeigten T11 neun Modelle in Längen von 9,35 bis 13,33 m. Repräsentative Flaggschiffe sind die feinen 44-Fuß-Kreuzer Nimbus



405 Coupé und Nimbus 405 Flybridge. In naher Zukunft ist mit der Markteinführung weiterer Typen zu rechnen.

Wenden wir uns jetzt der Nimbus C9 zu. Das große C steht für »Commuter«, ins Deutsche übersetzt bedeutet das »Pendler«. Wie bei den beiden anderen mit identischen Rumpfabmessungen aufwartenden Nimbus-Newcomern namens T9 (T wie »Tender«) und W9 (W wie »Weekender«) handelt es sich bei unserer von

der Traben-Trabacher Firma Boote Polch bereitgestellten Testkandidatin um einen universell einsetzbaren GFK-Gleiter mit hohem Geschwindigkeitspotenzial. Antriebsseitig kann der kaufwillige Kunde zwischen einem Mercury-Verado-Außenborder mit 250, 300 und 350 Pferdestärken sowie achtzylindrigen Volvo-Einbaubenzinern mit ebenfalls 300 oder 350 PS und DPS-Drive wählen. Unabhängig, für welche Power-Konfiguration man letztendlich plädiert – die Nimbus

C9 ist in jeder Fahrsituation absolut souverän motorisiert und beschleunigt leicht und locker auf 40 Knoten »plus«.

Zunächst möchten wir Ihnen aber einen Eindruck von den inneren Werten des von Nimbus-Chefdesigner Joacim Gustavsson gezeichneten Renners vermitteln, der mit einem Volvo V8-300-CE an den Start geht. Das Einsteigen übers offene Heck klappt prima, wengleich das flache Achtercockpit, wie sich im Fahrbetrieb beim abrupten Aufstoppen zeigen soll, gelegentlich geflutet wird. Immerhin 34 cm breite, von einem bis zu 70 cm hohen Schanzkleid flankierte Laufdecks führen ums bemerkenswert geräumige Pilothouse herum, das dank seiner großflächigen Verglasung eine einwandfreie Rundumsicht bietet. Clever inszeniert wurde die auf dem Vordeck anzutreffende Open-Air-Sitzreihe, zumal sich deren Unterbau bei genauem Hinsehen als äußerst praktische Ladeluke und Notausstieg zu erkennen gibt. Hinein in die gute Stube geht es durch beidseitig vorhandene Schiebetüren, die auf 145 x 90 cm öffnen. Skipper und Co-Pilot nehmen auf straff gefederten und viel Halt gebenden Einzelstühlen Platz. Drei bis vier weitere Personen verteilen sich auf der achterlichen Bank, die sekundenschnell in eine Bedarfskoje



für einen Erwachsenen oder zwei Kinder umgebaut werden kann. Die reguläre Schlafstatt – eine 195 x 180 cm messende Doppelkoje – befindet sich selbstredend in der Kabinensektion, die trotz der eingeschränkten Deckenhöhe von etwa 150 cm recht gut zugänglich ist und keineswegs ungemütlich wirkt. Dass die schlicht dekorierte Bugbehaugung, wengleich sie im Gesamtkonzept der Commuter 9 prinzipiell eine eher untergeordnete Rolle spielt, optional sogar einen Küchenblock mit einflammigem Ceranfeld beherbergt, sei hier nur am Rande erwähnt. Viel wichtiger erscheint uns da der Hinweis auf die an Steuerbord postierte WC-Abteilung, die erfreulicherweise relativ viel Bewegungsfreiheit bie-



1. Blick ins Deckshaus, das der Nimbus-Besatzung viel Platz und eine einwandfreie Rundumsicht bietet
2. Die praktische hölzerne Zwischenstufe erleichtert das Betreten und Verlassen des Kabinenbereiches
3. Im Wohnabteil der Nimbus Commuter 9 geht es schön schlicht zu. Die Doppelkoje misst 195 x 180 cm
4. Im vorderen Cockpitbereich ist eine Open-Air-Bank angeordnet. Leider sind die Polster mit Klettband fixiert
5. Die Laufdecks werden von einer Schanz umgeben, zum Festhalten sind an richtiger Stelle Handläufe postiert
6. Dank der ungewöhnlich großen Seitentüren fällt das Betreten des Deckshauses auch großen Skippern leicht
7. Im steuerbordseitigen WC-Raum, dessen Höhe mit 149 cm vermessen wird, befindet sich ein Pump-WC





1



2



3



4



5



6

1. Die 34 cm breiten Laufdecks der Nimbus Commuter 9 sind im Standard mit einer rutschhemmenden Struktur versehen
2. Dank der großflächigen Deckshausfenster erfreut sich der Skipper einer hervorragenden Rundumsicht
3. Der 220,6 kW (300 PS) leistende Volvo-V8-Benziner arbeitet unterhalb der Plicht und ist zu Servicezwecken optimal zugänglich
4. Scharfer Bug mit zweiteiliger Edelstahl-Reling und einem Bruce-Anker, der außenbords gefahren wird
5. Ein wichtiges Detail des nordischen Walkarunders ist die lobenswerterweise besonders kräftig geratene Scheuerleiste
6. Die offene Achterplicht mit eingeformtem Badesteg avanciert zu einem Erkennungsmerkmal des universell einsetzbaren Testbootes

tet. Zum Inventar des stillen Örtchens gehören ein eingeformtes GFK-Waschbecken, ein fast vollformatiger Wandspiegel, eine Hängetasche für Körperpflege- und Kosmetik-Utensilien sowie last, but not least, ein Jabsco-Pump-Klosett. Unserer Meinung nach wären die schwedischen Bootsbauer jedoch gut beraten, die Anatomie eines normalwüchsigen nord- oder mitteleuropäischen Benutzers zu berücksichtigen und die winzige Toilette gegen eine besser geeignete Variante auszutauschen. Grundsätzlich nicht vorgesehen ist eine in der Sanitärzelle installierte Duschrückführung.

Der vorab erwähnte Volvo-Achtender erwacht zum Leben, ein paar Augenblicke später laufen wir mit eingelegtem Gang, abgelesenen 650 min⁻¹ und minimalen drei Knoten der Hafenausfahrt entgegen. Entlang des Tonnenstrichs werden bei 1.500 min⁻¹ 5,8 Knoten und bei 2.500 min⁻¹ 8,1 Knoten gestoppt. Im freien Glitzerwasser des Bodensees gilt es dann, den im Plichtkeller installierten 5,3-Liter-Benziner mit seinen 300 Pferden aus der Reserve zu locken. Knapp oberhalb von 3.000 Umdrehungen pro Minute legt sich die gemäß der CE-Kategorie C klassifizierte Nimbus in die Ho-

izontale. Fortan gleitet der kräftig aufgekimmte, hydrodynamisch optimierte Stufenrumpf schön geschmeidig durch die Wellen. Mit weit nach achtern verlagertem Abriss erreichen wir einen formidablen Topspeed von beinahe 42 Knoten. Gewöhnung erfordert allerdings die ausgeprägte Krängung in scharfer Kurvenfahrt. Ansonsten macht der smarte nordische »Pendlerr«, der als getestete Innenbordversion ab 181.000 Euro zu haben ist, richtig viel Spaß.

Text: **Peter Mariefeld**

Fotos: Werft (3), Peter Mariefeld (11)

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 9,35 m

Breite: 2,95 m

Tiefgang (Antrieb abgesenkt): 1,00 m

Gewicht: mit Testmotorisierung ca. 3.500 kg

CE-Kategorie: C

Max. Personenzahl: 8

Kojenzahl: 2 (+1)

Brennstofftank: 320 l

Wassertank: 80 l

Septiktank: 40 l

Baumaterial: GFK

Motorisierung: Mercury-Außenborder, Leistung 183,8 bis 257,4 kW (250-350 PS), oder Volvo-V8-Innenborder (Benzin), Leistung 220,6 bis 257,4 kW (300-350 PS), mit DPS-Antrieb

Grundpreis: 169.000 € mit Mercury-Außenborder F250 Verado, Leistung 183,8 kW (250 PS), mit Testmotorisierung ab 181.000 €

MOTOR IM TESTBOOT

Volvo V8-300-CE DPS, Innenborder (Benzin) mit elektronischer Multiport-Kraftstoffeinspritzung, Leistung: 220,6 kW (300 PS), Zylinderzahl: V8, Hubraum: 5,3 l, Bohrung x Hub: 96 x 92 mm, Gewicht inklusive Duoprop-Antrieb: 452 kg, Nenndrehzahl: 5.800 min⁻¹

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Hydraul. Lenkung, verstärkte Scheuerleiste, Bugreling und seitliche Handläufe, integrierter Hecksteg mit Badeleiter, gläsernes Dachluk, Bugstrahler, Zipwake-Trimmsystem, Garmin-Plotter, Polster-Set, intern. Navigationsbeleuchtung, Heckdusche, Kühlschranks, Sanitärraum mit Pump-WC und Waschbecken, Bug- und Heckankerboxen

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Fernbedienbare elektrische Bugankerwinde mit Ankereschirr (3.540 €), 230-Volt-Landanschluss mit Batterielader (2.100 €), Pantryblock mit Elektroherd (2.400 €), blaue Unterwasserbeleuchtung (1.100 €), Suchscheinwerfer (1.140 €), Angelrutenhalter und Wasserski-Zugöse (640 €), Garmin-Autopilot (5.070 €), elektrisch zu öffnendes Canvas-Schiebedach (6.000 €), Flexiteek-Bodenbelag (5.840 €), Hifi-Paket »Basic« (1.220 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	650 min ⁻¹	50 dB(A)	0 kn
	650 min ⁻¹	54 dB(A)	3,0 kn
	1000 min ⁻¹	59 dB(A)	3,8 kn
	1500 min ⁻¹	61 dB(A)	5,8 kn
	2000 min ⁻¹	66 dB(A)	6,7 kn
	2500 min ⁻¹	70 dB(A)	8,1 kn
	3000 min ⁻¹	76 dB(A)	12,2 kn
	3500 min ⁻¹	75 dB(A)	18,8 kn
	4000 min ⁻¹	79 dB(A)	24,5 kn
	4500 min ⁻¹	81 dB(A)	30,3 kn
	5000 min ⁻¹	84 dB(A)	35,9 kn
(Volllast)	5400 min ⁻¹	85 dB(A)	41,9 kn

Revier: Bodensee vor Friedrichshafen **Crew:** 2 Personen, **Messung:** GPS, **Wasser:** 18° C, **Luft:** 20° C, **Wind:** 1-2 Bft., **Tanks:** Benzin 208 l (65 %), Wasser leer

- ⊕ Direkt ausgelegte, präzise abgestimmte hydraulische Lenkung
- ⊕ Viel Bewegungsfreiheit im Deckshaus, angenehm große Türen
- ⊕ Exzellente Beschläge am richtigen Platz, robuste Scheuerleiste
- ⊕ Wetterfestes Allroundboot mit hohem Geschwindigkeitspotential
- ⊕ Rauwassertauglicher Stufenrumpf mit gutem Gleitvermögen
- ⊕ Auf Dauerhaftigkeit abzielende GFK- und Detailverarbeitung
- ⊕ Sehr gut auf das Boot abgestimmte Motorisierungsvarianten
- ⊕ Großflächige Ruderhausfenster erlauben eine gute Rundumsicht

- ⊖ Beim abrupten Aufstoppen wird das offene Achterdeck geflutet
- ⊖ Ausgeprägte Krängung in schnellen Kurven mit engen Radien
- ⊖ Gelegentlich auftretende Spiegelungen in der Frontscheibe

INFORMATIONEN UND WERFT

Boote Polch KG (offizieller Nimbus-Händler und Lieferant des Testbootes), Zum Hafen 18, 56841 Traben-Trarbach, Tel. 06541-2010, www.bootepolch.de

Nimbus Boats Sweden AB, Box 5152, S-42605 Västra Frölunda, Kontaktdaten der deutschen Händler unter www.nimbus.se