

# Test

## Nimbus 365 Coupe



# SAAB-sær!

**Nimbus 365 Coupé skreddersydd for både lange og korte turer i den nordiske skjærgården. Den er den stilleste akselbåten vi har kjørt. Og så er den litt SAAB-sær – våger å være positivt annerledes.**



TEKST OG FOTO: ATLE KNUITSEN

**S**venske Nimbus lanserte sitt sidewalk-konsept med Nimbus 30 Nova S i 2006. I fjor kom Nimbus 365 Coupé med tilsvarende a-sentrisk overbygg og praktisk nedsenket sidedekk på styrbord side. I februar lanserte Nimbus ytterligere en modell basert på dette konseptet, nemlig lillesøster 335 Coupé. Konseptet innevarsler den nye generasjonen coupé-båter fra Nimbus. Litt unikt er det at Nimbus også på denne nye generasjonen båter satser på innbordsinstallasjoner med V-gear, og ikke drev. Likevel er både ytelsene og støybildet meget tiltalende. Med store vindusflater som er limt, et fantastisk glasstak og markedets mest suverene sidedør som man må lete i 70-80-fotsklassen for å finne, er Nimbus 365 Coupé en imponerende individualist.

## Sjøegenskaper

Man blir overrasket når man setter seg bak rattet på Nimbus 365 Coupé. Og det skjer ikke så ofte. Til å være en båt med aksel og ror går svært stille, og den har meget gode manøvreringsegenskaper i alle hastigheter. Testbåten



**FØRERPLASSEN** er ergonomisk forbillidlig. Sidedøren er den beste vi har opplevd. Det eneste ankepunktet mot førerplassen er en kraftig A-stolpe som gir en dødinkel mot styrbord.

var dessuten forsynt med både hekk- og baugthruster så finmanøvrering var like enkelt som en spasertur i parken. Det planende skroget har praktisk talt ingen planingsterskel, og i sving legger båten seg godt innover og etterlater ingen tvil om at den har et vellykket planende skrog. Båten har doble ror, noe som utvilsomt gir bedre svingegenskaper. 365 Coupé er en imponerende kompakt og stille konstruksjon, takket være at den er vakuumstøpt, og at alle skott er limt til skrogbunn og -sider. Vinduene i båten er dessuten limt som på en moderne bil. Båten krever ikke bruk av trimplan i normale tilfeller ►►►



**GLASSTAK:** Et gigantisk glasstak med elektrisk takluke gir en meget lys og trivelig salong. Den fremre delen av U-sofaen kan vippes rundt slik at man får et dobbelt passasjer sete i fartsretningen.

og går som et tog. Den har dessuten et meget fleksibelt fartsregister.

Takket være en åpenbart vellykket bunnkonstruksjon, med en moderat tunnel og optimal vinkel på aksel og propell, har den et flatt kjølvann som indikerer en effektiv installasjon. Vi hentet ut motorens dieselforbruk via båtens EVC-instrumenter, og konklusjonen er at forbruket ligger svært nære en tilsvarende drevinstallasjon.

#### Uteplassen

Akterdekket er meget romslig og har en fast benk på babord side som kan konverteres til en L-sofa dersom man feller ned benken på akterspeilet. I den faste benken er det et stort stuverom med plass for baugstige og propanflaske. Rommet for propanflasken er drenert i bunnen. Hele uteplassen er omgitt av en solid rekke, og en port i akterspeilet leder ut på en flott badeplattform. Hardtopen er trukket ut over akterdekket, og fire downlights gir lys på mørke kvelder. Produsenten har hatt et godt øye for praktiske detaljer. Blant annet er båthaken montert på bakveggen en fin detalj, og det samme er kastelinen som er felt inn i sittebenken.

I dekket på styrbord side er det et romslig

stuverom hvor man har god tilgang til dieselvarmeren, batterikassen til forbruksbatteri, samt bordet til uteplassen som har en fast plass med solide stemplingsmuligheter. Den manuelle lensepumpen er montert ved porten til badeplattformen på innsiden av akterspeilet – i grei betjeningshøyde. Hånddusjen finner vi på utsiden av akterspeilet sammen med landstrømkontakten som har sikringspanel i stuverommet på uteplassen.

Ute på badeplattformen konstaterer vi at her fins et solid stativ med plass til fire godt dimensjonerte fendere. I dekket er det to meget dype dregg- og taukasser under luker som begge er drenert. Ankeret er godt beskyttet av en solid bøyle, og badestigen er meget funksjonell med gode håndtak. Det byr ikke på problemer å felle den ut selv for en person som har havnet i vannet ufrivillig. På dekk er båten forsynt med seks solide og velplasserte kryssholt.

Rosinen i pølsa på denne båten er utvilsomt adkomsten via sidedekket på styrbord side av overbygget. Her går man lett med en bærepøse i hver hånd, selv når sidedøren er åpen. Det plenty å holde seg i, både på overbygget og rekka langs skroget. På fordekket er det en stor og mektig pulpit og ditto baug-

nebb. Også her er det en dyp og fin dreggekasse med mulighet for å flushmontere et ankerspill og anker. Påfyllingsflensene er praktisk plassert i sidedekket.

#### Førerposisjon

Vi entrer førerplassen via sidedøren. Døren er kompakt og sklir lett som på en Volkswagen Transporter, og har en herlig Mercedsaaktig lyd når man smeller den igjen. Førerplassen er ergonomisk sett meget flott utført. Grå, matte flater i to nyanser gir minimalt med refleks. Oversikten over instrumentene er førsteklassen, og alle klokker er plassert logisk i forhold til sin betydning. Instrumenter og funksjoner er plassert i en linje, inkludert plotteren som felles inn rett foran føreren. Alt ville vært fullkomment om også kompasset hadde vært montert i siktlinjen, for eksempel i taket. Spaker og tiltratt faller rett i hendene, og knappene til thrusterne har en brukervennlig plassering de også. Stolen er komfortabel, og føreren har utmerket plass til føttene. Førerstolen kan justeres i lengderetningen, men ikke i høyden. Den har derimot en oppvippbar frontpute som gjør at man kan ståsitte. I underkant av konsollen er det en luke med adkomst til et meget velordnet elektrisk



**GLASSTAK:** Et gigantisk glasstak med elektrisk takluke gir en meget lys og trivelig salong. Den fremre delen av U-sofaen kan vippe rundt slik at man får et dobbelt passasjer sete i fartsretningen.



**AKTERDEKKET** er meget ryddig og funksjonelt. L-sofaen kan kompletteres med et bord.

anlegg. For øvrig er førerplassen forsynt med 12 voltuttak og to kopholdere, som sammen med praktisk plass til småting som mobiler, nøkler m.v. gjør den bekymringsfri. Dessuten er det små lommer på skottet under konsollen hvor man kan oppbevare småting. Under den opphøyde dørken er det også en stor skuff.

Hele salongtaket er i glass, hvorav den fremre delen består av en elektrisk takluke i hele hardtopens bredde. Den gir en utmerket luftig og lys løsning. Vi målte svært lav støy ved førerplass (75,5 dBA) selv med luken åpen.

Føreren har bra sikt takket være glasstaket når man svinger mot babord. Mot styrbord er sikten ikke fullt så god på grunn av den massive konsollen og kraftig A-stolpe. Den store frontruten gir ypperlig sikt forover, og de solide vindusviskerne som dekker praktisk talt hele ruten er gjemt oppunder bremmen.

#### Salongen ☺

Interiørlayouten for øvrig er ganske tradisjonell. Takket være sidewalk-konseptet, får man bedre volum innvendig i salongen enn på for eksempel rene walkaround-båter. I 365 Coupé er U-salongen plassert på babord side vis-à-vis byssa med et vendbart passasjer sete i for-

kant som med et håndgrep vippe rundt og gir sitteplass for to i fartsretningen, eller er en integrert del av U-sofaen når den vippe andre veien. Foran passasjerplassen er det et kartbord med en stor kartskuff og ytterligere et rom hvor en TV er montert på en elektrisk brakett som kan heves og senkes. Konsollen inneholder også CD-veksler og radio.

Ved passasjerplassen er det et sidevindu som kan åpnes, og i kombinasjon med takluken, akterdøren og sidedøren får man en svært luftig løsning.

Vender man passasjerstolen bakover, har man utmerket sitteplass for fem-seks personer i en litt nedsenket U-salongen. Her sitter passasjerene relativt lavt, men de har likevel et visst utsyn via aktervegg og sidevinduer. I sidevingen på aktersofaen sitter et oversiktlig hovedpanel med hovedstrømbryterne lett tilgjengelig når man kommer inn i båten.

#### Hovedlugaren ☺

Også under dekk er layouten velprøvd. Hovedlugaren ligger forut, og gjestelugaren har inngang til babord. Toalettet ligger forenom førerplassen på styrbord side. Alle dørene ombord er forsynt med solide magnetstoppere. ▶▶▶



**MASSE PLASS:** Stuveplassen i den tiltalende hovedlugaren forut er imponerende.



**FLOTT:** Gjestelugaren er meget innbydende og praktisk innredet.



**ASENTRISK:** Overbygget på Nimbus 365 Coupé er skjøvet over mot babord slik at man får et bredt sidedekk på styrbord side.



← **SOLID:** Den kraftige sidedøren er den beste vi har stiftet bekjentskap med i en båt under 70 fot.

↓ **LITE AVSETTINGSPLASS:** Byssa har masse skuffer og bra plass - men når man skal frem med skjærefjøl blir benkeplassen litt begrenset.



Hovedlugaren har en meget romslig og fin dobbelkøye som er lett å ta seg opp i. Lugaren har fantastisk mye bra stuveplass på hver side i akterkant av lugaren, og langs sidene av køya forover. På skapet på babord side er det montert både 220 volt, 12 volt og tv-uttak. På styrbordsiden mot toalettet er det også store skap. Foruten den øvrige stuveplassen, er det to meget store skuffer under køya, og et romslig stuverom til bager og den slags under en lem i køyebunnen. Ventilasjonen i lugaren består av to kjøyer som kan åpnes, foruten en dekksluke. Det er fem downlights og to lese-lamper i lugaren som gir utmerket belysning. Vi gir pluss for at lysbryterne er montert sentralt og lett tilgjengelig i hver lugar om bord. Foruten lampene, er det også en matt glassflate i forkant av ruffen som slipper inn et behagelig lys. Alle trearbeider om bord er flott utført, i kombinasjon med en strie på skottene og polstrede paneler oppunder dekk.

#### Stikklugar

En riktig romslig og tiltalende gjestelugar befinner seg på babord side under salongen. Den doble køya ligger tverrskips. Man kommer inn i en behagelig omkleddningsavdeling med skikkelig sittebenk mot skrogssiden. I sittebenken er det stuverom og på vangen mot køya er det brytere til å slå av belysningen slik at man slipper å stå opp av køya når man er ferdig med å lese. Godt tenkt!

Her er et kjøye som kan åpnes inn mot salongen, og et kjøye som kan åpnes i skrogssiden slik at man uansett har god ventilasjon. I omkleddningsavdelingen er det et stort hengeskap med lys i, og også i dette er det hengt opp praktiske lommer på skottet. I tillegg er her et mindre skap og en hylle med solid slingrekant. Belysningen består av fire downlights. Under køya er det store luker som gir adkomst ned i bunnen. Her sitter septiktanken plassert lett tilgjengelig. I fotenden av køya er det en stor luke inn til et romslig teknisk rom med belysning. Her sitter blant annet pumper og skroggjennomføringer til toalettet. Ingen av dem har doble slangeklemmer, noe som er et brudd på CE-kravene. Dette må produsenten ta tak i umiddelbart. For øvrig er installasjonene ryddig organisert og god festet.

#### Byssa

På styrbord side i akterkant av førerplassen er det en lekker og innholdsrik bysse. Her er det egen, uttrekkbar søppeldunk med kildesortering. Totalt er det seks store skuffer i benken – inkludert en meget romslig gryteskuff under stekeovnen og en skuff i hele benkens høyde lengst akter som fungerer som barskap. Et stort lokk legges over hele benken når det ikke kokes, slik at man har mye praktisk avsetningsplass. På benken er det et tobluss kokeapparat og en dobbel stålvask med greit armatur.

Vi synes det er litt begrenset avsetnings-/arbeidsplass i byssa, særlig siden førerstolen ikke kan vippes fremover. I hele salongen, inkludert byssa, er det bra belysning som består av fem downlights og en leselampe i hjørnet ved salongen. Kjøleskapet har praktisk plassering under førerstolen – men hvorfor ikke satse på en stor uttrekkbar kjøleskuff? På skottet på innsiden av førerstolen, er det montert et 220 volts uttak til kaffetrakter eller lignende. Vi gir pluss også for den solide håndrekken i taket ved byssa/salongen – en detalj som stadig flere produsenter får på plass. I dørken ved byssa er det en luke i dørken med adkomst til vann og dieseltank.

#### Toalettrom

Toalettrommet befinner seg på styrbord side i forkant av førerplassen, med adkomst både fra mellomgangen og fra hovedlugaren forut. Toalettet er fritt plassert slik at man sitter godt. I akterkant av rommet er det separat dusjkabinett med solid armatur og flott dusjhode. Litt trangt er det, men det fungerer helt utmerket. Det lyse og innbydende toalettrommet har rene plastflater som er enkle å holde rene. Forut i rommet er det en stålvask med solid ettgripsarmatur. På døren til hovedlugaren er det helfigurspeil. Det er dessuten noen mindre praktiske speil på dørene til overskapet under dollbordet. Disse rommene har bra med stuveplass, og det er i tillegg noe plass i

↓ **SEPARAT DUSJ:**  
Toalettrommet er romslig og flott, med separat dusjvdeling akter i rommet.



skapet under vasken hvor også dorullholderen er montert. Alt av knagger og beslag er på plass, inkludert en toalettstol. Ventilasjonen består av kun ett kjøye som kan åpnes. Vi mener en elektrisk vifte også burde vært standard.

#### Motorrom

Under to store luker som holdes opp av gassdempere, ligger motorrommet under akterdekket. Motoren er helt bygget inn i en kassett, men takket være luker på hver side har man enkel adgang til daglige servicepunkter. Ved større vedlikeholdsoperasjoner, kan hele motoren frilegges. V-gear-installasjonen gjør at man får et svært kompakt motorrom, med god plass på hver side av kassetten, hvor det er aluminiumsdørker. I forkant av motorrommet på styrbord side er grovfilteret montert meget lett tilgjengelig på skottet. Sjøvannsfiler er standard og sitter montert på D6-motorene. For å komme til rorkisten og installasjonen på innsiden av akterspeilet, må man kripe litt. Her har man veldig grei adgang til roret, motoren til trimplanene, hekkthrusteren og varmtvannstanken. Her er også et 220 volt-uttak. All kabling er forbilliglig organisert i kabelgater. Vi så intet arrangement for nødstyring, noe som er et CE-krav og må på plass. Motorrommet har god belysning. De få skroggjennomføringene vi fant i motorrommet, var forsynt med doble slangeklemmer.

På grunn av V-gear-installasjonen, er mo-



**MEKTIG:** Baugebbet er riktig stort, og sammen med det brede sidedekket gjør det ferden i land meget enkel.

→ **FINE DETALJER:** En kasteline i en nisje på uteplassen er en av flere smarte detaljer som Nimbus har kostet på sin 365-modell.

#### SPEKIFIKASJONER

Største lengde:	10,90 meter
Skroglengde:	10,87 meter
Største bredde:	3,50 meter
Vekt tørr båt:	6.391 kg
Vekt fulllastet båt:	8.472 kg
Største dyptgående fulllastet:	1,18 meter
Kapaciteter i liter	
- Ferskvann:	270
- Drivstoff:	700
- Septik:	100
- Varmtvann:	20

#### MOTOR OG FREMDRIFT

Motorfabrikat:	Volvo Penta
Modellbetegnelse:	D6-370
Årsmodeill:	2008
Drivstofftype:	Diesel
Ytelse ahk:	363
Ytelse kW:	267
Antall sylindere:	6
Max turtall ihht produsent:	3.500
Max turtall i test:	3.500
Type fremdrift:	V-gear
Utvexling drev:	Kommer
Propeller	
- type:	Skewback
- materiale:	Bronse
- stigning i tommer:	24x21
- antall blad:	4

toren montert "feil vei" slik at eksosen går via en lang slange oppunder dekk via en stor lyd-potte fra Vetus. Dette er for så vidt en uproblematisk løsning. Det eneste problemet er at lokket på batterikassen er festet med to hengsler som må løses for å komme til batteriene, og den ene hengselen er umulig å komme til på grunn av eksosslangen. Aktenfor batterikassen er det en stor kasse for dreggtauet lett tilgjengelig. Her er også En lader er montert på skottet i forkant av motorrommet på babord side. Det er også forskriftsmessig montert en automatisk brannslukker inne i motorkassen. ▶▶▶



**I KASSETT:** Selv om motoren er plassert i en kassett, er den lett tilgjengelig. Det daglige ettersynet utføres via luker på hver side av lokket.



#### EKSEMPEL: FORBRUK

Tabellen nedenfor gir en indikasjon på forbruket på Nimbus 365 Coupé sammenlignet med Viksund 340 Fly med identiske motorer og fremdriftsløsninger. Selv om tallene kun gir en indikasjon og ikke er direkte sammenlignbare, er det grunn til å anta at Nimbus-båten har et oppsiktsvekkende lavt forbruk i lav- og mellomfartsregisteret sammenlignet med Viksund-båten.

#### Sammenligning ved lik fart

Fart	Nimbus 365 Coupé (aksel)		Viksund 340 Fly (aksel)	
	Turtall	Forbruk	Turtall	Forbruk
26	3.500	2,92	3.400	2,90
24	3.200	2,50	3.200	2,62
21	2.900	2,30	3.000	2,54
18	2.600	2,06	-	-
14	2.300	2,15	2.600	3,04
10	2.000	2,20	2.200	2,84
9	1.700	1,44	2.000	2,53
8	1.400	1,05	-	-
7	1.100	0,35	-	-
4	600	0,27	-	-

	Nimbus 365 Coupé	Viksund 340 Fly
Testbåt	Coupé	Viksund 340 Fly
Motorfabrikat:	Volvo Penta	Volvo Penta
Modell:	D6-370	D6-370
Drevtype:	V-gir	HS 80 gearkasse
Effekt i kW/hk:	267/363	267/363
Utvexling:	Kommer	1,96:1
Toppturtall i test:	3.500	3.500
Forbruk ved toppturtall:	2,92 liter	2,90 liter
Tørrvekt i kg:	6.391	6.200

**Merknad:** Sammenligningen ovenfor er basert på tall hentet ut fra motorens egne instrumenter. Sammenligningene er gjort ved tilnærmet samme hastighet. Tallene på Viksund 340 Fly er hentet fra en tidligere test, og det er derfor ikke tatt hensyn til vind, strøm og temperatur i sammenligningene.

- Forbruk er oppgitt i liter per nautisk mil.
- Fart er oppgitt i knop.
- Turtall er oppgitt i omdreininger per miniutt.

# TESTFAKTA Nimbus 365 Coupé

**KONKLUSJON:** Nimbus 365 Coupé er en overraskelse. Den er en meget praktisk og romslig langturboat for familien, samtidig som den har alle egenskaper man krever av en større landstedbåt. Lydnivå, kvalitet og finish er meget imponerende, og sjøegenskapene førsteklasses. Dieselforbruk og støynivå er meget bra. Imidlertid må produsenten skjerpe inn rutinene når det gjelder slurv med doble slangeklemmer og nødstyring.



- Sjøegenskaper
- Støynivå
- Førerplass



- Doble slangeklemmer
- Lav salong



## FART OG STØY

	I følge produsent	Testet
Max turtall:	3.500 omdr./min.	3.500 omdr./min.
Max fart:	24 knop	26 knop
Marsjfart:	18-20 knop	24 knop
Max støy:	Kommer	77,5 dBA
Støy ved marsjfart:	-	75,5 dBA

<sup>2)</sup> Merknad: 84 dBA er Arbeidstilsynets øvre grense for tillatt gjennomsnittsstøy på en industriarbeidsplass.

## TESTRESULTAT <sup>3)</sup>

Turtall (omdr./min.)	Fart (i knop)	Støy (i dBA)	Merknad
3.500	26	77	
3.200	24	75	
2.900	21	72	
2.600	18	71	
2.300	14	69	
2.000	10	68	
1.700	9	62	
1.400	8	59	
1.100	7	58	
600	4	57	

(Reduksjon med 300 omdr./min.) <sup>3)</sup> Målingene er utført med en Volvo Penta D6-370.

## KONKURRENTENE

**Marex 350 Scandinavia**  
Båtmagasinet nr 10/2002

**Forbina 36 CC**  
Ikke testet i Båtmagasinet

**Nord West 370 Coupé**  
Ikke testet i Båtmagasinet

## ELEKTRISK ANLEGG

### Batteribank:

- type og størrelse (forbruk): 4x75 Ah MarinFritid
- type og størrelse (start): 1x75 Ah MarinFritid
- antall (standard): 4+1
- antall testbåt: 4+1
- Ladespenning forbruk i volt<sup>1)</sup>: 14,05
- Ladespenning start i volt<sup>1)</sup>: 13,85
- <sup>1)</sup> Anbefalt ladespenning: 14,4 volt

### MÅL I CM

- Dollbord, bredde: 37
- Uteplass akter: 170x263
- Badeplattform: 70x310
- Ståhøyde ved førerplass: 154
- Ståhøyde i salong: 200
- Ståhøyde
  - hovedlugar: 183
  - stikklugar: 182
- Ståhøyde i bysse: 189
- Arbeidshøyde byssebenk: 86
- Ståhøyde på toalett: 184
- Akterdør – bredde: 79
- Akterdør – terskelhøyde: 7
- Køymål
  - hovedlugar: 200x170
  - stikklugar: 137x220

## UTSTYR

BESKRIVELSE	STANDARD	EKSTRA	I TESTBÅT
Hekktthruster		X	X
Baugthruster		X	X
Sentralstøvsuger		X	X
Defroster		X	X
Dieselarmer ?? kW		X	X
Ankerspill akter		X	X
TV/DVD med heis		X	X
Radio/CD		X	X
Bauglys		X	X
Teak		X	X
Lyskaster		X	X
Trimplan		X	X
Raymarine C120	X		X
Elektrisk takluke	X		X
Ankerspill forut	X		X
Bord på uteplassen	X		X
Dusj på badeplattform	X		X
Kalesje		X	
Kjøleskap	X		X
Kokeapparat og stekeovn	X		X

## CE-MERKING

	I ORDEN	MANGELFULLT
Designkategori:	B	
HIN-nummer:	X	
Samsvarserklæring:	X	
Brukerhåndbok:	X	
<b>FRA CE-SKILTET</b>		
Max antall personer:	8	
Max antall pers. og last i kg:	1.411	
Max motorstyrke:	267 kW	

## TESTBETINGELSER

Temperatur	
- Luft:	8°C
- Sjø:	4°C
Vindstyrke:	12 m/sek
<b>Tankinnhold ved test</b>	
- Diesel:	525 liter
- Ferskvann:	0 liter
- Septik:	0 liter
Antall personer om bord:	2

## PRIS OG OPPLYSNINGER

Pris fra (inkl. avg.)	kommer kroner
Pris testet båt (inkl. avg.)	kommer kroner
Konstruktør:	Rolf Eliasson
Produsent:	Nimbus Boats AB, Göteborg
Ytterligere opplysninger:	www.nimbus.se