



Lang ist's her, dass die schwedische Nimbus Werft ein Außenborder-Modell im Programm hatte. Mit den neuen Motoren-Generationen stehen heute zuverlässige und leistungsstarke Motoren zur Verfügung. Warum also nicht wieder ein kleines Modell anbieten, das gradlinig ist, die Grundbedürfnisse anspricht, robust ist und einfach zu händeln? WasserSport Redakteur Christian Schneider fand das verlockend.

Text & Fotos: Christian Schneider

## Reduziert aufs Maximum – Nimbus 21 Nova

### Konzept, Design, Verarbeitung

Die Zielsetzung war klar: Ein einfaches Boot, das wenig Pflege erfordert, keine großen Ansprüche stellt, einfach zu fahren ist und auch bei schlechtem Wetter und Rauwasserbedingungen noch mit hohen Reisegeschwindigkeiten genutzt werden kann. Ein Boot für all jene, denen neben dem Spaßfaktor auch die Qualität und die Funktionalität eines Bootes wichtig sind. Wer die 21 Nova in Augenschein nimmt, der sieht sofort die Verwandtschaft zur R-Klasse. Na klar, dort haben sich die Konstrukteure bedient und die bewährten Linien der 230 R genommen und ihr ein neues Heck verpasst. So ist die 21 Nova auch nur 14 cm kürzer als die 230 R und eben so breit. Ebenfalls neu aber nicht sofort offensichtlich: Der kleine vordere Aufbau, der eine rudimentäre Übernachtungsmöglichkeit für zwei, analog zur 230 R bietet. Hier ist er vorne etwas schmaler und steht auch im Ganzen etwas weiter auf dem Vorschiff. Ansonsten finden sich mit Walk-around-Deck mit breiten Laufdecks und der Centerkonsole alte Be-

kannte hinsichtlich der Konzeption. Das funktioniert schon bei der R-Klasse prächtig und ergibt ein kompaktes, aber geräumiges und rockiges Boot, das sowohl reine Transportaufgaben übernimmt, einfaches an- und von Bord kommen ermöglicht, als auch einen hohen Spaßfaktor garantiert.

Stichwort Spaßfaktor: Auch die 21 Nova will nicht nur spielen, sondern meint es ernst und ist bissig: Der ehemals von Rennfahrer Ocke Mannerfeld mitentwickelte Stufenrumpf der 250 R stand schon Pate für die 230 R und mögliche Motorisierungen mit bis zu 300 PS sind eine deutliche Ansage für den 21 Füßer. Der liegt mit 2,40m Breite und ca. 1400kg Leergewicht im gut trailerbaren Bereich. Schmucke Holzdecks und glitzernde Applikationen sucht das Auge vergeblich und auch auf der Optionenliste steht nichts davon. Die Bauausführung steht unter den Oberbegriffen: Schlicht, stabil, funktional, pflegeleicht. Damit keine Missverständnisse aufkommen: Hier handelt es sich deswegen aber beileibe nicht um eine Billig-Nimbus! Der Rumpf wird wie alle





Schnelle Schwedin mit guten Genen: Die Nimbus 21 Nova kann die Verwandtschaft zur sportlichen Nimbus R-Serie nicht verleugnen.



Platz für Zwei: Die 21 Nova bietet auch eine einfache Übernachtungsmöglichkeit für Zwei.



Schlanke Linie, fette Leistung: Die Motorisierungsoptionen gehen von 175 bis 300 PS. Der Suzuki DF 175 machte am Testboot eine gute Figur.



Nimbus-Yachten im Vakuuminfusionsverfahren als Sandwichkonstruktion mit Dyvnicellkern hergestellt, was eine leichte, bocksteife und hochbelastbare Konstruktion ergibt. Auch bei der „Kleinen“ fällt das auf, was einem bei jeder Nimbus sofort ins Auge sticht: Egal was man anfasst oder prüft, alles ist solide, intelligent und praktisch durchkonstruiert, von der Dimensionierung her eher großzügig bemessen und klar und gradlinig im Design. Lediglich die Klappe des Ankerkastens darf gerne mit einer Gasdruckfeder zum Offenhalten ausgestattet sein. Statt der beim Testboot vorhandenen, dann doch sehr spartanischen Persenning-Abdeckung des Niederganges zur Schlupfkajüte soll nach Aussage von Sales Manager Jonas Göthberg in Zukunft eine abschließbare Steckschottvariante z.B. aus Plexiglas angeboten werden.

## Fahreigenschaften

Mit knapp 54 Knoten donnerten die Nimbus Testfahrer während der ersten Probefahrten mit dem Prototypen und einem Suzuki V6 Triebwerk mit 300 PS am Heck durch die schwedischen Schären. Repräsentativ ist das aber nicht. Die Nimbus-Konstrukteure verweisen darauf, dass es hierfür einen besonnenen Fahrer braucht und empfehlen selbst den Suzuki DF 175 als leis-





Typisch Nimbus: Ergonomisch, übersichtlich, stabile Haltegriffe – Der Fahrstand.



Rutschhemmende Struktur auf dem Schandeck.



Die Persenningabdeckung soll einem festen Steckschott weichen.

tungsstarke Standardmotorisierung. Der wurde uns dann auch für den Test zur Verfügung gestellt. Alternativ steht noch der Suzuki DF250 bei den für die 21 Nova angebotenen Motoren zur Verfügung.

Suzukis 175 PS Viertakt-Außenbordmotor gehört zur Big Block Motorengeneration im 4-Zylinder Reihendesign, mit dem laut Hersteller größten Hubraum (2867 ccm) aller Viertakt-/Vier-Zylindermotoren in dieser PS-Klasse. Hierdurch werden niedrige Drehzahlen realisiert, die in kurzen Beschleunigungszeiten vom Start bis zum Volllastbereich zügig durchziehen. Zudem ist der Motor mit 220 kg Trockengewicht im Vergleich recht leicht. Eine Kombination, die sich natürlich gerade bei einem kleinen und leichten Boot anbietet. Optisch macht das schlanke Aggregat am Heck der Nimbus 21 Nova jedenfalls eine gute Figur und auch hinsichtlich der Akustik verhält sich der Suzuki zurückhaltend, säuselt lediglich im Standgas und meldet sich zwar kernig, aber nicht nervig bei hoher Drehzahl zu Wort. Wind- und Wellengeräusche dominieren das Klangkonzert, so dass wir uns die Schallpegelmessung sparen konnten.

Endgeschwindigkeiten von über 40 Knoten mit zwei Personen an Bord und vollem Tank stellen auch Anspruchsvolle zufrieden und liegen trotzdem noch in einem Bereich, der sich mit der 21 Nova auch bei härterer Gangart gut fahren lässt. Gut 39 Knoten lief die Nimbus mit ganz an den Spiegel geklapptem Motor, doch durch gefühlvolles Anheben des Triebwerks mit dem Powertrimm konnte die Endgeschwindigkeit auf 42 Knoten gesteigert werden. Einhergehend mit der Steigerung der Motordrehzahl um 250 U/min und damit 100 Umdrehungen oberhalb der empfohlenen Maximaldrehzahl – dazu später mehr.

Fahrerisch bietet die 21 Nova die gesamte Bandbreite der Leistungsfähigkeit der sportlichen R-Serie. Ein Boot für alle Gelegenheiten, das geradezu darum bittet, dass man eng die Kurve nehmen, ruppig durch die Welle poltern und den Gashebel möglichst flach auf den Tisch knallen möge. Kurz: Das Boot macht einfach Spaß! Sicher und gut abgestützt mit allerbesten Übersicht sitzt es sich auf den Flip-Up Sitzen der Centerkonsole, deren Handgriffe auch dem Beifahrer besten Halt bieten. Obligatorisch – der Notstopp-Strip am Bein des Fahrers, denn auch mit der 21 Nova lässt es sich mit ordentlich Lage

durch die Kurve hämmern und das Spiel der G-Kräfte genießen. Dabei krallt sich die kleinste Nimbus quasi ins eigene Kielwasser und ballert mit der Zielgenauigkeit einer Lenkkrakete ums Eck. Einig waren wir uns mit Jonas Göthberg, dass der Propeller noch angepasst werden sollte. Abgesehen von der erhöhten Drehzahl unter Vollast, zog der beim harten Herausbeschleunigen aus enger Kurvenfahrt etwas Luft und erforderte ein kurzes, aber deutliches Zurücknehmen des Gashebels, um wieder zu fassen und Schub geben zu können. Werft und Motorenhersteller reagierten prompt: Jetzt hängt der Motor eine Stufe tiefer und die Steigung des Propellers wurde um einen Inch erhöht. Kavitation ist Göthbergs Aussage zufolge seitdem kein Thema mehr, die Höchstgeschwindigkeit von 42 Knoten wird weiterhin – nun aber im empfohlenen Drehzahlbereich – erreicht.

Abgesehen vom Durchfahren schneller Kurven, ist dies aber auch ein Boot, mit dem es sich vortrefflich ins Wochenende cruisen lässt. Der seetüchtige Rumpf, der auch raue Verhältnisse gutmütig meistert, ist gut für eine zügige und ökonomische Marschfahrt im Bereich zwischen 20 und 30 Knoten (ca. 37-56 km/h) Dabei liegen die Verbrauchswerte mit dem DF 175 bei ca. 1,5 bis ca. 1,7 Liter die nautische Meile bzw. entsprechend unter einem Liter pro Kilometer. Die Scheibe der Centerkonsole stanzt bei hoher Fahrt ein ordentliches Loch in die Atmosphäre und lässt die Crew geschützt sitzen. Mit einer 25 Sekunden langen Anfahrt aus dem Stand bis zur Höchstgeschwindigkeit von über 40 Knoten hat der DF 175 einen deftigen, aber auch gut kontrollierbaren und gefühlt recht linearen Antritt ohne größere Hänger. Mit 2,5 Bootslängen für den Vollkreis aus 25 Knoten Marschfahrt gibt die 21 Nova einen deutlichen Hinweis auf ihre sportliche Agilität. Harte, pendelnde Kurswechsel aus Höchstfahrt meisterte die Baby-Nimbus mit den Rennbootgenen erwartungsgemäß sozusagen lediglich mit kurzem Schulterzucken.

## Fazit

Die Nimbus 21 Nova ist ein ehrliches, rockiges Boot und in jeder Hinsicht eine echte Nimbus. Sie bietet all das was in dieser Bootsklasse zu erwarten ist und noch einiges darüber hinaus und das in bekannt hoher, schwedischer Bauqualität inklusive einer Übernachtungsmöglichkeit. Die Kombinati-



Große Klappe: Unter der Rückbank verbirgt sich ein großer Stauraum.

on mit dem Suzuki DF 175 ist ein leistungsstarkes Paket, das vom Potential und von der Ökonomie her perfekt zu der 21 Nova passt. Ein Angebot an all diejenigen, die nicht weniger suchen, als ein äußerst vielseitiges, robustes Boot, das seine Qualitäten und seine hohe Wertigkeit auch nach vielen Jahren noch ausspielen kann und mit dem man sich auf das konzentrieren kann, worauf es ankommt: Aufs Boot fahren.



Schwedenstahl: Beschläge, Handläufe und Festmacherklampen sind gut dimensioniert und sauber verarbeitet.



Gut geschützt: Die Nimbus-typische, stabile Scheuerleiste verzeiht auch mal derbere Rempler.



Die technischen Installationen liegen geschützt, aber gut zugänglich unter Deck.

### Kontakt

Werft: Nimbus Boats Sweden AB, GKSS-Harbour, Långedrag; S-426 05 Västra Frölunda, Schweden Tel.: +46 (0)31-7267700, Fax: +46 (0)31-294698 info@nimbus.se, [www.nimbus.se](http://www.nimbus.se)

### Händler Deutschland

Boote Polch KG, Zum Hafen 18, 6841 Traben-Trarbach, Tel.: +49 (0) 65 41 / 20 10, Fax: +49(0) 65 41 / 29 30 info@bootepolch.de [www.bootepolch.de](http://www.bootepolch.de)

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

### Technische Daten

Konstruktion: 2-Stufen-Gleiterrumpf mit Walkaround-Deck und Center-Konsole  
Material: GFK Sandwich mit Dvynycellkern im Vakuum-infusionsverfahren laminiert  
LÜA: 6.96 m  
Breite: 2.40 m  
Leergewicht ca.: 1.400 kg  
Brennstofftank: 135 Liter  
Batterien: 1x 12 Volt- 77 Ah  
Motorisierung: Suzuki DF175 TGX R4 2,8 (129 kW/ 175 PS)  
Suzuki DF250 APX V6 4,0 (184 kW/250 PS)  
Suzuki DF300 APX V6 4,0 (221 kW/300 PS)  
Kabine/Kojen: 1 / 2  
CE-Kat.: C

### Motorisierung Testboot

Suzuki DF175 TGX R4 2,8  
Schaftlänge: 635 mm (25 in)  
Trockengewicht: 220 kg  
Bohrung x Hub: 97 x 97 mm  
Propellermaße: 17" - 27"  
Motortyp: DOHC 16 Ventile / Reihenvierzylinder  
Hubraum: 2.867 cm<sup>3</sup>  
Max. Leistung: 129 kW (175 PS)  
Empf. Drehzahlbereich: 5,500-6,100 min-1  
Öfüllmenge: 8 Liter  
Wechselstromgenerator: 12V 44A  
Trimm Power: Trim & Tilt  
Getriebeuntersetzung: 2.50:1  
Auspuff: Unterwasser-Propellernabenauspuff

### Ausstattung

Standard: Abdeckung Sitze und Steuerkonsole, Hydraulische Steuerung, Navigationsbeleuchtung, Cockpitkissen, Poster in der Kabine, Geräteträger Edelstahl.

Optional: Simrad Plotter NSS 7, Radio Fusion 205, Trimmklappen, Cockpitisch, Anker 6 kg inkl. Leine, Toilette Porta Potti 335, Camperverdeck, Fender und Festmacherpaket, Antifouling

Preis \* Standardboot mit Suzuki DF175 TGX R4 2,8 (129 kW/ 175 PS) 77.000,-  
Suzuki DF250 APX V6 4,0 (184 kW/ 250 PS) 86.000,-  
Suzuki DF300 APX V6 4,0 (221 kW/ 300 PS) 89.000,-

\* lt. Preisliste Fa. Nautic Yachting vom 01.02.2014

### Messwerte:

	Geschwindigkeit in kn/(km/h)	U/min	Verbrauch Liter/h
Minimalfahrt Standgas eingekuppelt:	2,5 (4,6)	650	2
Vedrängerfahrt Revier:	6,3 (11,7)	1750	8,3
Gleitfahrtgrenze:	ca. 12 (22,2)	3100	22
Ökon. Marschfahrt min/max:	20/30 (37/55,6)	3650/4900	31/53
Vmax. mit/ohne Powertrimm	39,3/42 (72,6/77,8)	5950/6200	98/103
Drehkreis Marschfahrt:	2,5 Bootslängen		
Drehkreis Manöver:	1,5 Bootslängen		
Mitschiffs/hart Ruder:	2 Umdrehungen		
Beschleunigung 0-Vmax:	25 Sekunden		

### Testbedingungen:

Revier: Schwedische Westschären /Göteborg • Wind/Welle: 2 Bft. / 0,1-0,2 m  
Personen an Bord: 2 • Brennstofftank: voll