

Test: Nimbus 305 Coupé



Inte för törstig, inte för stor, inte för påkostad och framförallt inte för snabb. Istället klok, förnuftig och synnerligen genomtänkt. Följ med Båtnytt ombord i Nimbus 305 Coupé.



**Inte för törstig, inte för stor, inte för påkostad och framför-
allt inte för snabb. Istället klok, förnuftig och synnerligen
genomtänkt. Följ med Båtnytt ombord i Nimbus 305 Coupé.**

TEXT JOAKIM HERMANSSON FOTO DAN LJUNGVIK, JOAKIM HERMANSSON OCH HENRIK LJUNGQVIST

OMBONAT. Akterdäcket är väder-
skyddat ända bak av det utstickande
taket, som kan kompletteras med
ett omgivande kapell. Det saknar
krångliga bågar och kan enkelt tas
bort sida för sida.



TRYGG FÄRD MELLAN A OCH B

FLEXIBEL. Tanken med nya Nimbus 305 Coupé är att föraren själv ska kunna välja hastighet efter humör och yttre omständigheter, utan att begränsas i sitt beslut av någon planingströskel. Men maxfarten är 22 knop.



Fakta **NIMBUS 305 COUPE**

Längd överallt 10,07 m
Skrovlängd 9,85 m
Vattenlinjelängd 8,18 m
Bredd 3,25 m
Vikt 3 950 kg
Djupgående 0,9 m
Bränsle 250 l
Vatten 150 l
Varmvatten 22 l (extra)
Holdingtank 80 l
Motorbatteri 1 x 12 V 77 Ah
Servicebatteri 3 x 12 V 80 Ah
Motor Volvo Penta D3-110, D3-150 eller D3-220 hk
Maxfart 22 knop
CE-godkänd i klass B för 8 personer
Design Nimbus Design Team
Pris från cirka 1 775 000 kronor
Mer info www.nimbus.se



nder parollen ”Smart speed – slow boating” avtäckte svenska Nimbus tidigare i år sin nya minsting i kupéklassen; Nimbus 305 Coupé.

Bakom det engelska uttrycket döljer sig båttillverkarens strategi och strävan att strömlinjeforma och föra in mer sunt förnuft i produktprogrammet. Därmed har också de exklusivt sportiga R-båtarna fasats ut, och numera produceras bara båtar i Nova- och Coupéserierna. Inom dessa linjer ryms nu nio modeller, från den knappt sju meter långa utombordarbåten Nimbus 21 Nova upp till drygt 13 meter långa flaggskeppet Nimbus 405, som finns att få med eller utan flybridge.

BLAND EN HANDFULL Coupébåtar är alltså lilla 305 årets huvudnummer, med sitt nyutvecklade skrov som den största nyheten. Nimbus analyser visar nämligen att de allra flesta som kör den här typen av kupébåtar helst gör det i ganska måttliga farter. Tanken med nya 305 är därför att föraren själv ska kunna välja hastighet efter humör och yttre omständigheter, utan att begränsas i sitt beslut av någon planingströskel. Borta är därför den djupa v-botten som medför en stor blöt akterspegel, med en djup grop bakom båten som måste fyllas igen med vatten när man kör. Istället har Nimbus designteam flyttat kölplankan upp mot mitten av båten och

skapat något av en tunnel under skrovet, en tunnel som också böjer av en aning för att lyfta häcken ur vattnet och ge bättre gångläge med minimerad planingströskel:

– Det här ger mindre vattenmotstånd i moderata farter, låter vattnet släppa lättare från akterspegeln och möjliggör en flackare propeller-vinkel med mer drag framåt än uppåt, förklarar Mats Jacobsson, ansvarig för Nimbus produktutveckling, och tillägger att skrovet är optimerat för hastigheter upp till 22 knop.

EN BAKSIDA MED ett flackare skrov utan djupt markerad v-form kan vara att båten känns som en tvåkopp på vattnet när den ska manövreras, i synnerhet i riktigt låga farter inne i trånga hamnar. Att den håller kursen dåligt och ormar sig fram genom vattnet är en annan mindre önskvärd bieffekt. För att råda bot på detta har Nimbus försett 305:ans skrov med ett smalt men djupt förskepp, att ”svänga runt” ungefär som kölen på en segelbåt, i kombination med ett större roder än brukligt:

– Det större rodet ger något lägre toppfart, men i 22 knop handlar det om maximalt en halv knop. Eftersom hög fart inte är prioriterad egenskap på den här båten, spelar det ju mindre roll, tycker Mats Jacobsson.

– Den smala fören bygger inte heller upp någon bogväg att tala om när man drar på, vilket



1. **FÖR ÄGARPARET.** Kabinen i fören kan fås antingen med V-bädd, eller som här med en större queensize-säng. Bara att välja om man vill sova tätt ihop eller en bit ifrån...
 2. **GÄSTERNAS KRYPPIN.** Gästkabinen under salongen rymmer en dubbelbädd men inte mycket mer. Stängning med draperi är standard, men dörr kan fås som tillval.
 3. **MER MIDDAGSMYS.** Fyra personer ryms ledigt runt salongsbordet, som kan fällas fram och tillbaka, eller sänkas för bäddning. Framre soffan kan flippas runt för att sitta i när man åker. Notera också fryslådan under aktré soffan.

Båtnytt

HISSAR

- Byggkvaliteten
- Bränsleekonomi
- Volymutnyttjandet

DISSAR

- Lite för lagom
- Bottenmålning ingår inte
- A-stolpen skymmer sikten

bidrar till god bränsleekonomi, påpekar han vidare.

ATT BACKA OCH vända med en roderstyrd axelbåt i en trång hamn kan ändå ha sina sidor, så det finns en förklaring till att även många mindre sådana båtar utrustas med sidoverkande elpropellrar i både stäv och häck. Men när jag ska ut från Nimbusbryggan i Långedrag är det först för en mindre korrigerig i slutet av manövern som jag måste trycka på den nesliga knappen, och avslöjas av det högljudda brummande som får folk hundra meter bort att vrida på nacken.

VIDARE UT GENOM GKSS-hamnen har jag inga som helst problem att hålla spikrak kurs i tomgångsfart, varför teorierna så långt verkar fungera även i verkligheten. Och när jag drar på full gas susar det till från turbon i Volvo Pentas D3 på 220 hästkrafter, varpå ekipaget rimligt snabbt segar sig upp till de drygt 20 knop som utgör maxhastigheten med den bestyckningen. Andra alternativ är 110 eller 150 hästkrafter.

Efter ett par svängar stannar jag båten och accelererar sedan igen, upprepar detta några gånger samt provar också att köra i flera olika hastigheter. Och nej, jag känner inte av någon tydligt markerad planingströskel, även om jag ändå kan tycka att just fartregistret mellan 7 och 12 knop inte känns som det mest optimala.

Hellre kör jag långsammare eller något fortare än så.

Instrumentpanelen är snyggt och praktiskt mattgrå, formgiven för att både gamla och nya Nimbusägare snabbt ska hitta rätt, och med överskådlighet och upprensning bland reglage och instrument. Nimbus kallar konceptet demokratisk design, och syftet är att inte exkludera någon. Plats finns för både plotter och padda, och ratten kan ställas i höjdläget men inte i längsled. Alla säkringarna och en av brandsläckarna nås snabbt och lätt när förarplatsens fotplatta lyfts undan.

Den justerbara förarstolen erbjuder en bekväm och nästan tillbakalutad körställning som passar båttypen, men A-stolpen skymmer alltför mycket sikt. Och när jag som håller svensk normallängd ställer mig upp för att titta ut genom takluckan, så hamnar taket mitt i synfältet.

EN KYLIG VIND drar fram över Hakefjorden men ger bara en knappt halvmeterhög sjö. Ett par bogserbåtar kommer till undsättning och erbjuder vågor nog för att Nimbusen ska få göra några dunsar i dem. Båten rör sig mjukt och smidigt, utan smällar, knakande, slammer eller andra missljud inne i kupén, vilket är tecken på sedvanlig Mariestadskvalitet i bygget. Både skrov och däck lamineras i vakuumsugen ▶

Nimbus 305 Coupé UTRUSTNING

UTRUSTNING	STANDARD	EXTRA
Bottenmålning & sjösättning		■
Teakdäck		■
GPS-plotter		■
Stereo		■
Dusch i aktern		■
Varmvattenberedare		■
Fendrar, förtöjning och ankare		■
Landström med laddare		■
Kylskåp	■	
LED-belysning	■	
LED-lanternor	■	
Flaggkäpp med flagga	■	
Bogpropeller		■
Ankarspel i fören		■
Värmare		■
TV		■





INTE BARA BAD. Den generösa badplattformen nås genom en rostfri grind. Där hittar du inte bara en uppsättning snyggt placerade fendrar, utan också stuvfack och en smart dold landströmsanslutning.

ENKEL & FUNKTIONELL. Förarplatsen är utformad för överskådlighet, funktionalitet och enkelhet. Meningen är att både gamla och nya Nimbusägare snabbt ska hitta rätt, och det funkar.

De allra flesta som kör den här typen av kupé-båtar gör det helst i ganska måttliga farter.

UR TESTPROTOKOLLET



FAKTA

Modell	Nimbus 305 Coupé
Bränsleförbrukning	1,55 l/M i 17,2 knops marschfart (3 200 rpm, D3-220 hk)
Förarplats	Överblick och skönt tillbakalutad körställning
Hytter	Välutnyttjade utrymmen
Köregenskaper	Lunkar på utan sensationer
Stuvutrymmen	Gott om plats
Prisläge	Inte budget, men inte heller lyx
Standardutrustning	I tunnaste laget
Extrautrustning	Mycket att välja på och fördelaktiga paket
Detalj kvalitet	Inget att anmärka på
Runtomsikt	A-stolpen skymmer, annars bra
Bullernivå	Välisolerad
Snyggfaktor	Sticker inte ut

sandwich med Divinycell som distansmaterial, och numera sugs även balkstrukturerna med som en integrerad del av skrovkonstruktionen:

– Den metoden tar bort ett steg i produktionen, spar vikt i båten eftersom en integrerad del alltid blir lättare än en som limmas fast efteråt, gör skrovet styvare och stummare och minskar även risken för delamineringar, förklarar Mats Jacobsson.

– Många mindre detaljer såsom luckor och toamoduler producerar vi numera i dubbel-formar, som ger yppersta finish på båda sidorna, tillägger han.

HYTTEN ÄR PÅ Nimbus 305 asymmetriskt placerad enligt sidewalk-konceptet som lanserades 2006, vilket ger en bredare gång på styrbords-sidan. Genom skjutdörren från förarplatsen går det snabbt att ta sig ut vid tilläggning, och rejäla grabbräcken ger trygghet både här och på det något smalare skarndäcket på babords-sidan. Fördäcket är något upphöjt och rymmer två solbäddar med fullängd. I fören finns inget peke, utan ankarret kan istället dras ut och in ur ankarboxen via en liten ankardävert högt upp på stäven.

AKTERDÄCKET ÄR VÄDERSKYDDAT ända bak av det utstickande taket och av det omgivande kapellet, som saknar krängliga bågar och enkelt kan tas bort sida för sida. Den generösa badplattformen, där du också hittar stuvfack och dold landströmsanslutning, nås genom en rostfri grind. Även intill motorn, under akterdäckets

durklucka, finns gott om plats att stuva ner större prylar.

DEN FRÄMRE SOFFSEKTIONEN i salongens dinett kan enkelt flippas runt för att ge sittplatser på rätt höjd i färdriktningen till ett par passage-rare, och sänks bordet kan där bäddas en extra koj. Tv:n (7 300 kronor inklusive antenn) göms smart på undersidan av luckan till sjökortsförvaringen, och en fryslåda kan för 13 300 kronor fås under aktersoffan. Kylskåpet finns under förarstolen, med pentryt bredvid. Det är utrustat med gasdriven glashäll, medan varmvatten och ugn måste väljas till för 9 200 respektive 12 000 kronor. Extra ljusinsläpp och ventilation i form av taklucka även på babordssidan (styrbordssidans lucka är standard) kostar 8 600 kronor.

En trappa ner utmärker sig förens ägarkabin, som kan fås antingen med en bred queensize-säng eller med en traditionell v-bädd som är tillval för 14 400 kronor. Dörr till gästkabinen under salongen måste också köpas till, standard är ett enklare draperi, men den smarta väskförvaringen bakom bädden ingår.

305 Coupé uppfyller mer än väl Nimbus intentioner för båten, som utan tvekan är genomtänkt, klok, förnuftig och säkert också helt rätt i tiden, vilket bekräftas av att köparna strömmar till. Själv kan jag tycka att en sådan här båt blir lite för mycket av mellanmjölk och lagom, och jag funderar också över hur det långsiktigt påverkar Nimbus image att märket helt har slopat de sportigare och exklusivare R-båtarna. **B**