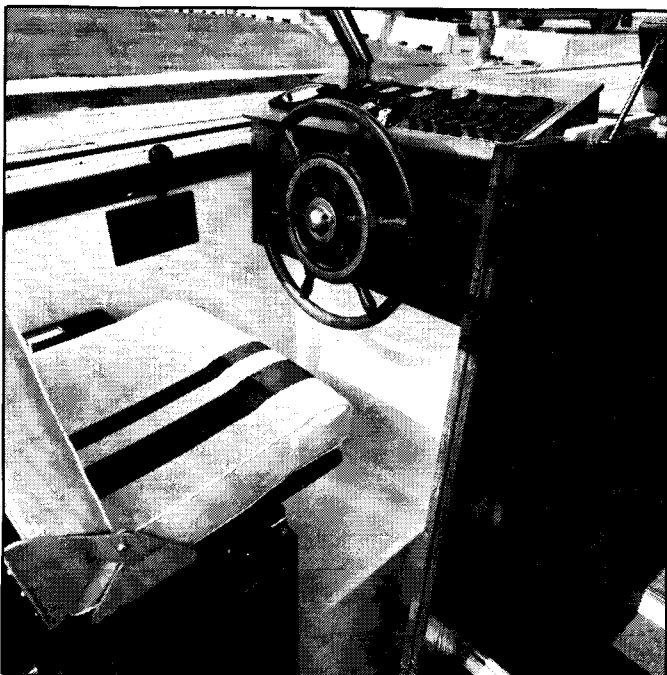


# PROV & TEST

Magasinet



Förarplatsen har blivit bekvämare, men instrumenten sitter i vägen

## Nimbus 2600 Traditionerna får ej svikas...

■ ■ Att ersätta en väl etablerad och populär båtmodell med något nytt, förhoppningsvis bättre men också dyrare, har naturligtvis alltid sina risker.

Ändrar man något som redan anses bra, är det inte alls säkert att dessa strävanden uppskattas eller accepteras av gamla eller nya köpare.

"Gamla" Nimbus 26 hann bli drygt ett decennium och tillverkades i mer än tusentalet exemplar, innan Combex AB vågade ta steget fullt ut och introducera en ersättare som värdig efterföljare.

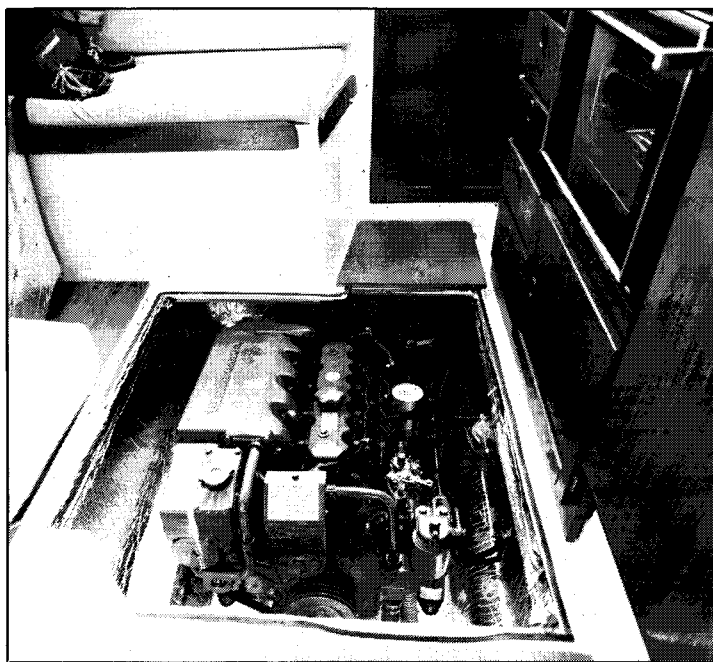
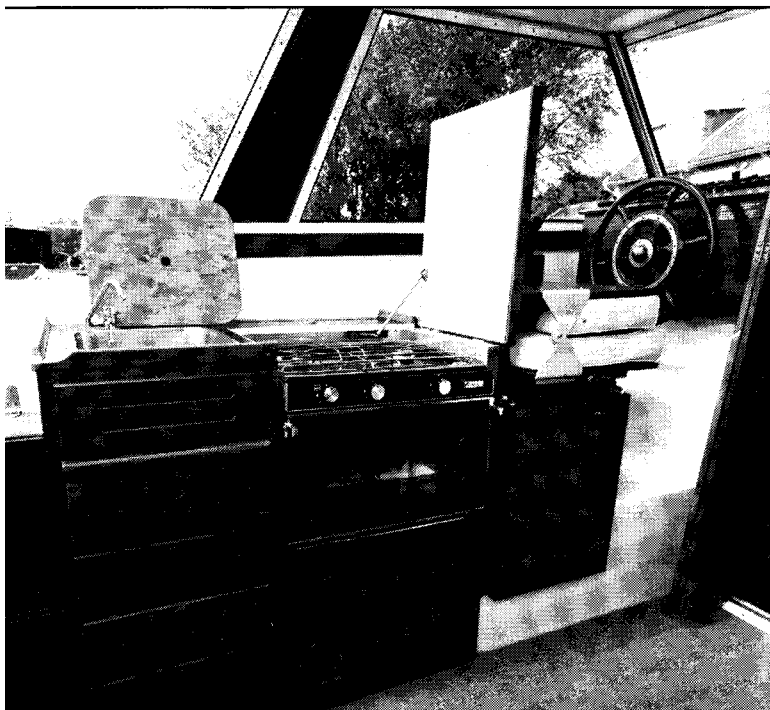
Nimbus 2600 är utifrån, snabbt

sett, sin föregångare lik. Skrovmåtten är identiska, profilen ungefär likaså och bara förskeppets skvätterrynkor och släppfickorna i aktern tycks vara de direkt synliga förändringarna. Förutom nollorna i namnet...

Men det räcker med att stiga ombord för att både se och känna att något väsentligt hänt.

Utrymmet inombords, både i sittbrunn och under däck, har blivit påtagligt större, samtidigt som vissa detaljer ändrats i den "klassiska" och väl beprövade Nimbusmöbleringen.

Till tidigare fyra fasta kojplatser



Överst: Pentryt hör till de mest förändrade. Har fått spis med ugn och fler förvaringsfack, men också förlorat en bra avställningsyta.

Volvo Pentas nya turboladdade dieselfyra visade sig vara en stark men lågmäld bekantskap som passar "Nimbus 2600" helt perfekt.

#### DATA / TESTVÄRDEN

Längd:	7,85 m
Bredd:	2,85 m
Djupgående:	1,0 m
Deplacement:	2,5 t
Motor - se text	
Bränsletank	160 l
Vattentank	100 l
Pris sjöklar: (bill alt)	191 280 kr

Gen agent/tillverkare  
COMBEX AB Göteborg

RPM	FART knop
3 800*	17,9
3 600	16,4
3 400	14,8

RPM	BULLER	db	As
	Fp	Fp	Ar
3 600	80	80	82
3 400	78	76	78

som lek- och sovrum för småungar ...

#### Tillverkningsvänligt

Både förruff och toaavdelning har således växt till sig utan prutning på stuvrum.

Akterruffen har fått behålla sin ståtliga dubbelkoj och rymlig garderob. Och har dessutom begåvats med en liten "fåtölj" - under vilken styrdon, roderaxel etc är betydligt mera lättåtkomliga än tidigare.

Indirekt har ändringarna medgivit en något förenklad produktion, så att däck och överbyggnad nu plastas som en enhet. Ingen försäkring ur styrsynpunkt - snarare tvärtom - men helt naturnödvändigt försvinner också en del av det trivsamma träverket. Mera plast ger i gengäld mindre puts och utseendemässigt torde det hela gå på ett ut. Dessutom blev sittbrunnen självläsande på kuppen och fick ett stort stuvrum under durken, vilket är fördelar som smäller högre i praktiken än många träbitar.

Givetvis kan man inte vinna utrymme inombords med oförändrade yttermått, utan att något annat blir lidande.

Och tittar man noga efter så har en del skett med överbyggnaden. Så tex har nästan allt sjökortsutrymme försvunnit framför både skeppare och "navigator". I utbyte mot en kortficka/hylla av trä vid styrbordsplatsen. En fällbar klaff här borde för resten lösa kortbordsproblemet.

Matbordet tycks ha vuxit på såväl längd som bredd på bekostnad av den fällbara soffan som förefaller smalare än tidigare.

Pentryt har inte längre sin skjutbara avställningsskiva, men i gengäld spis med ugn och ett rymligt men opraktiskt djupt förvaringsfack där bakom.

Sedan passar soppåse och gasflaska utmärkt under instignings-trappan på babordssidan. Och det finns små stuvfack för saker och ting både här och var.

Utvändigt har skarndäcken blivit mindre bekväma att ta sig fram på, särskilt då det nu betydligt större kapellet är uppfällt. Strömlinjesträvanden i fören har också åstadkommit en snedkant i övergången mellan däck och överbyggnad, som nog borde markeras eller halkskyddas innan frosten kommer.

Både badstege och akterspegel kan gärna också få en stigpinne till, för bekvämlighets skull.

#### Motorpremiär

Sammanfattningsvis kan nog sägas, att gamla Nimbusägare förmodligen hittar en del att gruffa om till en början. Men när man väl "bott in" båten, blir fördelarna med den

nya versionen så mycket mer påtagliga och välkomna.

Nya köpare, utan förutfattade meningar, torde kunna uppskatta finesserna direkt.

Med det allra senaste motoralternativet blir dessutom Nimbus 2600 prestandamässigt en synnerligen angenäm bekantskap.

I testexemplaret - enligt uppgift för första gången i färdig båt - fanns nämligen Volvo Pentas allra senaste och hittills hemligaste skapelse. Så färsk att den premiärvisas i samma veva som detta nummer utkommer.

Det hela rör sig om en turboladdad, fyrcylindrig diesel, som fyller ett länge känt gap i mellanregistret. Trots moderat varv - max 2600 rpm - ger motorn en kontinuerlig effekt av i runt tal 75 hk.

För Nimbus 2600 verkar det bli den maskin båten bäst behöver. Betydligt starkare än MD 21 och lättare än MD 40 (PRO-40 utan turbo), dvs de motorer som tidigare använts och än så länge fortfarande förekommer, ger den nya dieseln de fartprestanda som passar både skrovlinjer och belastning.

Med två vuxna plus två barn, semesterpackning, bränsle, vatten och avfallstank genomsnittligt halvfulla hölls utan svårighet en marschfart på fjorton knop i tjänligt väder.

Och då sjön ruffade till på allvar, gick "2600" fortfarande mera angenämt än sin föregångare, tack vare bättre driv då det behövdes.

Med den högre effekten förbättrades också manöverförmågan betydligt och på de hela taget verkar den nya båten ha fått just den extra lilla knuffen, som den äldre modellen stundom saknade. Rena fartvärden framgår av testtabellen, till vilken dock bör läggas att propelleranpassningen knappast varit den mest effektiva. Blå uppnåddes markant övervarv, varför verkningsgraden tydligen varit alltför låg.

Glädjande nog stannade också uppmätta bullervärden på en anständig nivå och över huvud taget var motorn trevlig att lyssna på.

Dessvärre fanns i skrivande stund inga andra maskinella prestanda eller data att tillgå. Korrekta värden för bränsleförbrukning och därmed driftsekonomin måste därför anstå till senare tillfälle. Liksom det allt avgörande priset på den nya motorn med vidhängande båt.

"Nimbus 2600" är ungefär fyra gånger så dyr som sin första föregångare för tretton år sedan. Huruvida den också blivit fyra gånger bättre, är givetvis en fråga om personligt tycke och smak. Att den däremot varken prestanda- eller utförandemässigt blivit sämre, torde väl stå över all diskussion.

T G