



## Auch in schlechten Zeiten gibt es Gewinner

Willkommen bei Nimbus World, dem Magazin für diejenigen, die Boote lieben und das Leben auf See.

Es fühlt sich gut an, trotz der harten Zeiten in der Lage zu sein, einen Bericht über den Fortschritt, den wir im vergangenen Jahr gemacht haben, zu schreiben. Meiner Meinung nach ist es besonders wichtig, in harten Zeiten unsere Marke zu pflegen und zu entwickeln, so dass Sie als Kunde auch Vertrauen und Stolz empfinden, wenn sie eine NIMBUS besitzen.

Zwischen Herbst 2008 und Frühjahr 2009 haben wir eines der größten Umstrukturierungs-Projekte in der europäischen Bootsgeschichte vollendet, nämlich die Erschaffung von zwei höchst effektiven Produktionszentren.

Ein Produktionszentrum umfasst Storebro Bruks AB, eine Gesellschaft mit riesiger Erfahrung im Zimmermannshandwerk und wahrscheinlich eine der besten in Europa. Demzufolge werden sie nun alle größeren Zimmermannsarbeiten für alle unsere Boote ausführen. Für Sie als unser Kunde bedeutet das Top- Qualität und -Ausführung.

Unser zweites Produktionszentrum ist in Mariestad, wo wir Europas umweltfreundlichste Bootswerft errichtet haben, spezialisiert auf Vakuum-Injektion, einer speziellen Herstellungstechnik, wobei alle Kunststoffteile in einem geschlossenen System hergestellt werden. Dies ist nicht nur gut für die Umwelt, sondern erzielt wesentlich leichtere und stabilere Bootskörper, was wiederum in besserer Leistung als unsere Mitbewerber resultiert. Ein ausgezeichnetes Beispiel ist die Nimbus 27 S, die mit dem Preis für das „umweltfreundlichste Boot des Jahres 2009“ durch den Schwedischen Yachtverband (SBU) zusammen mit Sweboat geädelt wurde.

Eine meiner „Besessenheiten“ ist es, den Blickpunkt ständig auf die Produktentwicklung zu richten. Dies betrifft die beiden existierenden wie auch neue Modelle. Folglich fühlt es sich extrem gut an, in der Lage zu sein, nicht weniger als 5 neue Modelle in einem Jahr wie diesem vorstellen zu können.

Zwei davon sind Nimbus Coupé Modelle in der Form der Nimbus 365 Coupé und der Nimbus 335 Coupé. Hier haben wir erfolgreich Sicherheit und Zuverlässigkeit mit modernem Design und klugen technischen Lösungen, wie Geräusch- und Vibrationsdämmung, kombiniert. Ausgewählte Kommentare kri-

tischer Boots-Journalisten, die von einem „Mercedes-Gefühl“ sprechen. Dank des „Sidewalks“ und der verbindenden Schiebetür ist es noch einfacher das Boot während des Anlegens und anderen schwierigen Manövern alleine zu handhaben.

Ein weiteres unglaublich aufregendes Bootsmodell, das wir kürzlich präsentieren, ist die Paragon, die ein sogenanntes SUV auf Wasser ist, mit erstaunlicher Manövrierfähigkeit. Dieses Boot wurde zusammen mit der Küstenwache und dem Seenotrettungsdienst entwickelt, um das sicherste Boot in diesem Segment zu schaffen. Nach der Vorstellung der Paragon 25 wurde im Juni die große Schwester, die Paragon 31, vom Stapel gelassen.



Eine neue Storebro 435 Commander wurde ebenfalls in dieser Saison enthüllt. Sie ist innen leichter, hat ein größeres Heckdeck und Badeplattform und vermittelt durch die Inneneinrichtung noch mehr das Storebro-Gefühl. Das macht uns zuversichtlich, dass durch dieses Modell der Name und die Werte über den bereits erfolgreich beschrittenen Weg als die „Yacht der Yachtmänner“ hinaus gefestigt werden.

Nicht zuletzt habe ich das Gefühl, dass es wichtig ist, den aufregenden neuen Märkten, die wir erschließen, wie z.B. Russland, Glanzpunkte aufzusetzen. Das Bootsleben dort ist eine fantastische Erfahrung und sehr unterschiedlich von dem, was wir in unseren nordischen Heimatgewässern gewohnt sind. Es ist nun möglich, den ganzen Weg von Moskau bis hinunter zum Mittelmeer auf russischen Flüssen zurückzulegen, und unsere Qualitätsboote sind ideal für diesen Markt.

Lesen Sie mehr über dieses spannende Projekt und viele andere Faktoren, die es uns ermöglichen uns mit Leidenschaft und Stolz sagen zu lassen, dass der Besitz eines Bootes von Nimbus etwas ganz Besonderes ist.

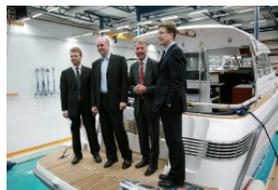
Willkommen zu einer neuen Ausgabe von Nimbus World!

  
Magnus Andersson  
Geschäftsführer



## Der schwedische Premierminister besucht Nimbus

Bei der Eröffnung anlässlich der Erweiterung der Fabrik in Mariestad wurde Nimbus durch einen berühmten Besucher geehrt. Der schwedische Premierminister, Fredrik Reinfeldt, nahm gemeinsam mit dem Gouverneur der Grafschaft Västra Götaland, Lars Bäckström, an der Eröffnungsfeier teil. Sie wurden anschließend durch die neue Fabrik geführt.



# Traumfabrik

Zu Weihnachten 2008 war Schweden's modernste Bootsfabrik fertig zur Betriebsaufnahme. Nimbus' neue Modellschmiede ist in der Lage, mehr, bessere, größere und ausgeklügeltere Kabinenboote herzustellen.

Bei der Bootsherstellung herrscht allgemein der Wunsch vor, große Serien zu bauen, ein gutes Arbeitsumfeld zu schaffen, eine gute Atmosphäre und eine gesteigerte Sensibilität für Handwerksarbeit zu erzeugen. Diese wichtigen Voraussetzungen zu erfüllen war in der Vergangenheit leichter gesagt als getan. Die Nachfrage hat den Umfang und die Dauer einer Serie geregelt. Der Wille zu investieren und Vorschriften haben das interne und externe Umfeld bestimmt, die Atmosphäre an der Basis wurde durch die Arbeitsbedingungen bestimmt und die Qualität wurde durch Wissen und Berufsehre beeinflusst.

Aber seit Herbst 2008 sind viele, wenn nicht alle, dieser guten Absichten erfüllt. Nimbus hat in Mariestad eine traumhafte Bootsfabrik gebaut. Dieses Attribut bezieht sich sowohl auf diejenigen, die diese Boote bauen, wie auch diejenigen, die sicherstellen, dass diese Boote gebaut werden. d.h. das Management.

Unser Ziel war es, die umweltfreundlichste Bootsfabrik zu bauen, die es je gab, sagt Erik T. Larsson, Hauptproduktionsleiter bei

Nimbus Boats. Wir erreichten dieses Ziel, indem wir alle amtlichen Auflagen innerhalb des Spielraums erfüllten. Die Stadtverwaltung von Mariestad gestand uns im Rahmen ihrer Umweltpolitik 250 t Polyester, 15 t Azeton und 9 t Styrol zu. Durch die Anwendung der Injektions-Technologie liegt jedoch der Styrol-Abfall nunmehr unter bescheidenen 5% im Vergleich mit der alten Methode, bei der offene Formen und Handlaminiert angewandt wurden.

Zusätzlich haben wir ein Reinigungssystem installiert, einen Katalysator für die Dämpfe, die trotzdem beim Beschichten der Schalen und der Verfertigung der Decks entweichen. Die Auswirkungen auf die Umwelt sind jedoch so gering, dass wir mit einer Diplom der Stadtverwaltung ausgezeichnet wurden.

Dieses Umweltschutz-Diplom ist ein Unterscheidungsmerkmal, auf das wir sehr stolz sind, sagt der Inspektor für Qualität und Umwelt, Ingegerd Irebäck. Es zeigt, dass wir mit unseren Anstrengungen auf dem richtigen Weg sind.



## Attraktive Umwelt

Es ist großartig, dass unser umweltfreundlicher Herstellungsablauf die Nimbus-Produktion zu einem attraktiven Arbeitsplatz macht. Wir wurden auf diese Tatsache aufmerksam, da wir jeden Tag Jobanfragen erhalten und viele junge Leute zu uns kommen und für uns arbeiten wollen.

Das Umweltschutz-Diplom mag sich auf die interne und externe Umwelt der Fabrik beziehen, d.h. die Arbeitsbedingungen und Umweltschutz-Grenzwerte, aber die Nimbus-Produktion in Mariestad war damit allein nicht zufrieden als sie die Erweiterung der Fabrik plante, sondern sie beriet sich mit den Nachbarn. Der Wunsch war und ist eine gute Beziehung zu unseren Nachbarnschaft zu unterhalten, was in diesem Fall Einzelhäuser, Appartementshäuser eine Schule, eine Kindertagesstätte und Seniorenheime in einem Radius von 200 – 500 m betrifft.

Auch wenn sich selbst in den 1970ern, als einige tausend Boote unter Verwendung von Sprüh-Polyester gebaut wurden niemand beschwerte, wollte Nimbus eine geringstmögliche Störung sicherstellen. Folglich wurden die Wälder um die Fabrik erhalten, damit die Nachbarn die Fabrik nicht sehen können, während die Bäume gleichzeitig die Luft reinigen und die Geräusche dämpfen.

Erik T. Larsson nimmt uns auf eine Führung ins Außengelände der Fabrik mit und weist auf den neuen Katalysator hin, der die Abluft der Fabrik reinigt, indem er Styrol- und Azeton-Dämpfe aufsaugt. Zusätzlich erkennen wir die Weisheit in der Erhaltung der hohen Pinien, man kann von der Fabrik aus kaum die Häuser erkennen wie auch umgekehrt. Jeder, der andere Kunststoffboot-Fabriken

gesehen hat, kann nicht umhin vom wahren Umweltdenken von Nimbus beeindruckt zu sein. Folglich kann man verstehen, dass dieser Schritt mit einem Diplom der Stadtverwaltung ausgezeichnet wurde und warum Jedermann stolz auf dieses Diplom ist.

Vor zwei Jahren war das Einspritzen ein neues Verfahren, heute ist es die Norm in Mariestad.

Das Einspritzverfahren ist nötig, um den von uns angestrebten hohen Qualitätsstandard für unsere Laminierung zu erreichen. Es hat Zeit gebraucht, diesen Vorgang zu erlernen, aber jetzt beherrschen wir ihn vollständig. Dies sollte man unter dem Aspekt betrachten, dass die Nimbus-Boote treibstoffarm und leicht zu fahren sind. Daher muß die Schale leicht und robust sein. Mit Hilfe des Einspritz-Verfahrens wiegt die neue 365 Coupé moderate 6,3 t oder ca. 30% weniger als andere Boote in vergleichbarer Größe und demselben Innenvolumen unter Verwendung herkömmlicher Handlaminierung. Und dennoch gibt es keinen Verlust in der Härte.

Vielmehr bin ich sicher, dass unsere Kunden verstehen, was Qualität bedeutet. Viele Leute sind es aus ihrem alltäglichen Leben gewöhnt Standards zu erfüllen und wissen, was ISO 14001 bedeutet – dass ihr Unternehmen ein auf die Umwelt ausgerichtetes Führungssystem anwendet. Wenn Sie sich ein Boot unseres Unternehmens leisten können, dann haben sie Kenntnis von und über Qualität. Bei Nimbus wenden wir schon lange die DNV, Det Norske Veritas, an um unsere Boote zu zertifizieren und um sicherzustellen, dass sie höchste Ansprüche erfüllen.





## Injizierte „Bulkheads“

Man kann sich nicht einfach auf seinen Lorbeeren ausruhen nur weil man gut oder „einer der besten“ ist. Als das neue 365 Coupé entwickelt wurde, wurde beschlossen, mehr neue Technologie einzuführen – und auch die „bulkheads“ einzuspritzen.

Der Vorteil ist, dass alles an seinen richtigen Platz kommt, nichts bewegt sich, das Boot ist unglaublich stabil. Die geklebte Verbindung ist stärker als die eigentliche Laminierung. Wenn Sie sie auseinander ziehen wollen, werden Sie feststellen, dass die geklebte Verbindung stärker ist als die Schale. Man kann das mit dem Zu-sammenschweißen zweier Metallblätter vergleichen, die Schweißnaht bricht fast nie, stattdessen brechen die Flächen drumherum. Stablere, leichtere Boote mit robusteren Toleranzen plus einem schlankeren Inneren sind das Ergebnis.

Für den „Kollisions-Test“ der Laminierung eines 365er Coupés wurde ein aus der Schale herausgeschnittenes Teil bestellt, das auf eine Planke gelegt wurde, über die dann ein Gabelstapler fuhr. Statt zu knarren, zu reißen oder zu zerbrechen, hat sich dieser Ausschnitt lediglich ein bisschen verbogen. Er war deformiert aber er hielt.

Vakuum-Injektion ist ein wunderbares Verfahren, bei dem der Polyester durch die Fiberglasmatten in alle kleinen Kanäle der Divinyzelle eindringt – die Laminierung wird vollkommen durchtränkt. Bei der traditionellen Handlaminierung wird der Polyester auf das Fiberglas aufgetragen, aber niemand kann die Luft herausholen wie die Natur selbst, d.h. per „Vakuum“, erklärt Erik T. Larsson.

Er führt uns in die neue Montagehalle und wir erkennen mehr Produktionsstraßen mit mehr Montagestationen als vorher, was bedeutet, dass die Boote jetzt effizienter gebaut werden.

Je länger die Produktionsstraße, desto mehr spezialisierte Teams können in ihrem individuellen Segment des Bootes arbeiten. Das erhöht die Produktivität und erzeugt bessere Qualität. Es muß jedoch eine Balance zwischen den Spezialisten und den Allround-Monteuren herrschen. Ein Maschinenmonteur kann z.B. an mehreren verschiedenen Modellen arbeiten, während es andere wiederum bevorzugen, nur Schritt für Schritt zu arbeiten. Hier in Mariestad sind wir flexibel.

Die Bauarbeiten an der „Traumfabrik“ wurden im Januar begonnen und im Dezember beendet. Das zeigt, dass Nimbus in Mariestad glaubt, dass es präsent, ausgerüstet und konsolidiert ist.





# Einen Traum Leben

## Die Entwicklung einer Nimbus

Für Leute, die Boote als Lebensaufgabe und Technologie als ihren Beruf ansehen, bedeutet der Titel Leiter der Entwicklungsabteilung bei Nimbus einen Traum zu leben. Mikael Gustavsson kam an den richtigen Ort und Nimbus hat einen Mann mit viel Tatendrang gewonnen.

Wenn Sie Mikael Gustavsson treffen, den neuen Leiter der Entwicklungsabteilung bei Nimbus, werden Sie sofort von seiner Energie mitgerissen. Er spricht schnell, hat einen scharfen Blick und einen flotten Umgangston und mag es, seine Passion für Boote, Technologie und Teamgeist lebhaft zu beschreiben. Unser spontaner Eindruck ist, dass dies offensichtlich eine faszinierende Persönlichkeit ist, ein Enthusiast mit fundiertem Wissen.

Für mich ist es der ideale Job, mich während der Arbeitszeit mit Booten zu beschäftigen. Dieses Unternehmen hat eine große Vergangenheit und großartige Produkte, es befindet sich in einer tollen Umgebung und alles ist auf einem sehr hohen technischen Niveau. Kurz gesagt – es gibt keinen besseren Job als sicherzustellen, dass Nimbus höchst effizient bleibt, erklärt Mikael mit Nachdruck

Gleichzeitig denkt er, dass das Thema Boote mit Respekt und Bescheidenheit behandelt werden muß. Mikael erwähnt, dass es viele verschiedene Themenkreise gibt, die Aufmerksamkeit

verdienen. Diese beinhalten den kreativen Prozeß, wenn ein neues Boot entwickelt werden soll, indem ein fruchtbarer Dialog zwischen den Leuten, die Nimbus Boote entwerfen und den Designern im Nimbus Design Center (NDT), geführt wird.

Der Titel Leiter der Entwicklungsabteilung beinhaltet auch das Finden von verschiedenen Lösungen, die auf die Vielzahl der Modelle anwendbar sind, bei gleichzeitiger Wahrung der Qualität unter Berücksichtigung des Umweltschutzes u.s.w..

Es gibt viele großartige Ideen bei Nimbus und meine Philosophie ist es, dass diese auch zum Tragen kommen, wenn den Leuten dazu Gelegenheit gegeben wird. Ich habe in meinen Jahren bei Semcon, Volvo Buses und der Danish vessel design company Knud E. Hansen, u.a., viele Arbeitsweisen kennengelernt. Aber ich weiß vom Regattasegeln, dass Erfolg auf Teamwork basiert. Also begann ich meine Arbeit hier bei Nimbus, indem ich mit Jedem in der Entwicklungsabteilung über seine Arbeitssituation, seine

**Es gibt viele großartige Ideen bei Nimbus und meine Philosophie ist es, dass diese auch zum Tragen kommen, wenn den Leuten dazu Gelegenheit gegeben wird.**



Träume und Interessen gesprochen habe. Das resultierte in einer gemeinsam geteilten Vision von Strategien und Zielen, die sich auf das Wort TEAM reduzieren lassen, wobei T für gemeinsam steht, E für Jeden, A fürs Erreichen und M für mehr – gemeinsam erreicht jeder Einzelne mehr.

Der beste Skipper sammelt Informationen von seiner Crew und entscheidet auf seinem Kurs auf dieser Grundlage, anstatt über die Köpfe derer hinweg zu entscheiden, die die Schmutzarbeit machen. Deshalb denke ich auch, wenn es um die Arbeit für Nimbus geht – die Boote werden gut durch die Zusammenarbeit und Verständnis. Meine Aufgabe ist es, die Richtung vorzugeben, das ganze Bild zu sehen und die Anforderungen unter den talentierten Leuten an Bord zu verteilen.

Mikaels Interesse an Booten und Technologie hat ihn über die Jahre zu den verschiedensten interessanten Projekten geführt und bildet nun eine solide Basis für seine Mission, Nimbus durch das Labyrinth von Hoffnungen, Vorschriften, Möglichkeiten und Realitäten zu führen. Ursprünglich ist er ein Zwillingenieur, der von Chalmers im Schiffsbau ausgebildet wurde, aber er war auch in einige sehr bekannte Segelprojekte involviert, inkl. der

Jahre 1988-1992 während derer er zur Crew des schwedischen Herausforderers im America's Cup SACC in Stenungsund gehörte.

Danach hatte er die Leitung einer Werft als ihn sein Arbeitgeber Semcon anheuerte, um die Whitbread-Boote EF Language und EF Education zu bauen, die an der Weltumsegelung 1996-1997 teilnahmen, die der vorher Erwähnte gewann. Während dieser Zeit schuf Mikael auch sein eigenes Bootsdesign, die M60, eine beliebte Klasse von Rennbooten in Stenungsund.

Vor diesem Hintergrund wundert es einen nicht, dass Mikael glaubt, am richtigen Ort zu sein, nun da ihm die Gelegenheit gegeben ist, sicherzustellen, dass es attraktiv bleibt, ein Nimbus Boot zu besitzen und wirtschaftlich eines zu bauen.

Für Nimbus-Freunde enthält Mikael's Einstellung jedoch auch einen Hinweis darauf, dass die Boote künftig noch besser gebaut, besser geplant und komfortabler sein werden, dank der Tatsache, dass sie die am besten entwickelten Boote sind, die eine Bootsfamilie kaufen kann.

## 27 NOVA S

OVERALL LENGTH	8,10 m
BEAM	2,75 m
DRY WEIGHT	2 650 kg
BATTERIES	4 x12V-75 Ah
FUEL CAPACITY	240 l
WATER CAPACITY	100 l
REFRIGERATOR CAPACITY	35 l
ENGINE ALTERNATIVES	 D3-190/DP 140 kW (190 hp)  D4-260/DPH 191kW (260 hp)

**VOLVO PENTA**



## 230 R

OVERALL LENGTH	7,10 m
BEAM	2,40 m
DRY WEIGHT	1 850 kg
BATTERIES	2x12V-75 Ah
FUEL CAPACITY	180 l
WATER CAPACITY (option)	55 l
ENGINE ALTERNATIVES	 5,0 GXi/DP 201kW (270 hp)  5,7 GXi/DP 239kW (320 hp)  D3-190/DP 140kW (190 hp)

**VOLVO PENTA**



## 30 NOVA S

OVERALL LENGTH	9,05 m
BEAM	3,10 m
DRY WEIGHT	3 950 kg
BATTERIES	5x12V-75 Ah
FUEL CAPACITY	300 l
WATER CAPACITY	130 l
REFRIGERATOR CAPACITY	49 l
ENGINE ALTERNATIVES	 D4-260/DPH 191kW (260 hp)  D4-300/DPH 221kW (300 hp)  D6-330/DPH 243 kW (330 hp)

**VOLVO PENTA**



## 250 R

OVERALL LENGTH	7,50 m
BEAM	2,60 m
DRY WEIGHT	2 500 kg
BATTERIES	4x12V-75 Ah
FUEL CAPACITY	200 l
WATER CAPACITY	70 l
REFRIGERATOR CAPACITY	30 l
ENGINE ALTERNATIVES	 5,7 GXi/DP-S 239kW (320 hp)  D4-260/DPH 191kW (260 hp)  D4-300/DPH 221kW (300 hp)

**VOLVO PENTA**



## 35 NOVA

OVERALL LENGTH	11,45 m
BEAM	3,35 m
DRY WEIGHT	5 800 / 6 300 kg
BATTERIES	4x12V-75 Ah
FUEL CAPACITY	600 l
WATER CAPACITY	120 l
REFRIGERATOR CAPACITY	65 l
ENGINE ALTERNATIVES	 D6-370/DPH 272 kW (370 hp)  2 x D4-260/DPH 191kW (260 hp)

**VOLVO PENTA**



## 300 R

OVERALL LENGTH	9,15 m
BEAM	3,10 m
DRY WEIGHT	4 200 kg
BATTERIES	4x12V-75 Ah
FUEL CAPACITY	300 l
WATER CAPACITY	110 l
REFRIGERATOR CAPACITY	42 l
ENGINE ALTERNATIVES	 D6-370/DPH 272 kW (370 hp)

**VOLVO PENTA**



## 42 NOVA

OVERALL LENGTH	12,50 m
BEAM	3,90 m
DRY WEIGHT	8 500 kg
BATTERIES	8x12V-75 Ah
FUEL CAPACITY	2 x 500 l
WATER CAPACITY	400 l
REFRIGERATOR CAPACITY	85 l
ENGINE ALTERNATIVES	 2 x D6-370 272kW (370 hp)  2 x D6-370/DPH 272kW (370 hp)

**VOLVO PENTA**



Alle Angaben ohne Gewähr und unter Vorbehalt von Änderungen. Manche Abbildungen können Sonderausstattungen enthalten, die unter Umständen nicht mehr verfügbar sind. Für detaillierte Informationen wenden Sie sich bitte an die Boote Polch KG.

[www.bootepolch.de](http://www.bootepolch.de)

## 320 COUPÉ

OVERALL LENGTH	9,80 m
BEAM	3,20 m
DRY WEIGHT	3 700 kg
BATTERIES	4x12V-75 Ah
FUEL CAPACITY	340 l
WATER CAPACITY	180 l
REFRIGERATOR CAPACITY	65 l
ENGINE ALTERNATIVES	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ D4-225 165kW (225 hp)</li> <li>✓ D4-260 191kW (260 hp)</li> </ul>

**VOLVO  
PENTA**



## 335 COUPÉ

OVERALL LENGTH	10,27 m
BEAM	3,10 m
DRY WEIGHT	4 500 kg
BATTERIES	6x12V-75 Ah
FUEL CAPACITY	480 l
WATER CAPACITY	190 l
REFRIGERATOR CAPACITY	65 l
ENGINE ALTERNATIVES	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ D4-260 191kW (260 hp)</li> <li>✓ D4-300 221kW (300 hp)</li> </ul>

**VOLVO  
PENTA**



## 365 COUPÉ

OVERALL LENGTH	10,90 m
BEAM	3,50 m
DRY WEIGHT	6 300 kg
BATTERIES	8x12V-75 Ah
FUEL CAPACITY	500 l
WATER CAPACITY	200 l
REFRIGERATOR CAPACITY	85 l
ENGINE ALTERNATIVES	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ D6-370 272 kW (370 hp)</li> </ul>

**VOLVO  
PENTA**



## 380 COUPÉ

OVERALL LENGTH	11,50 m
BEAM	3,60 m
DRY WEIGHT	6 800 kg
BATTERIES	6x12V-75 Ah
FUEL CAPACITY	755 l
WATER CAPACITY	300 l
REFRIGERATOR CAPACITY	85 l
ENGINE ALTERNATIVES	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 2 x D4-260 191kW (260 hp)</li> <li>✓ 2 x D4-300 221kW (300 hp)</li> </ul>

**VOLVO  
PENTA**



## 380 CARISMA

OVERALL LENGTH	11,50 m
BEAM	3,60 m
DRY WEIGHT	7 000 kg
BATTERIES	6x12V-75 Ah
FUEL CAPACITY	755 l
WATER CAPACITY	300 l
REFRIGERATOR CAPACITY	85 l
ENGINE ALTERNATIVES	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 2 x D4-260 191kW (260 hp)</li> <li>✓ 2 x D4-300 221kW (300 hp)</li> </ul>

**VOLVO  
PENTA**



## 340 COMMANDER

OVERALL LENGTH	10,30 m
BEAM	3,40 m
DRY WEIGHT	5 300 kg
BATTERIES	6x12V-75 Ah
FUEL CAPACITY	400 l
WATER CAPACITY	200 l
REFRIGERATOR CAPACITY	85 l
ENGINE ALTERNATIVES	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ D6-330 243kW (330 hp)</li> </ul>

**VOLVO  
PENTA**



## 380 COMMANDER

OVERALL LENGTH	11,50 m
BEAM	3,60 m
DRY WEIGHT	6 800 kg
BATTERIES	6x12V-75 Ah
FUEL CAPACITY	755 l
WATER CAPACITY	430 l
REFRIGERATOR CAPACITY	130 l
ENGINE ALTERNATIVES	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 2 x D4-260 191kW (260 hp)</li> <li>✓ 2 x D4-300 221kW (300 hp)</li> </ul>

**VOLVO  
PENTA**



Alle Angaben ohne Gewähr und unter Vorbehalt von Änderungen. Manche Abbildungen können Sonderausstattungen enthalten, die unter Umständen nicht mehr verfügbar sind.  
Für detaillierte Informationen wenden Sie sich bitte an die Boote Polch KG.

[www.bootepolch.de](http://www.bootepolch.de)