

VÅR/SOMMAR 2011

**NIMBUS**



FEEL THE DIFFERENCE

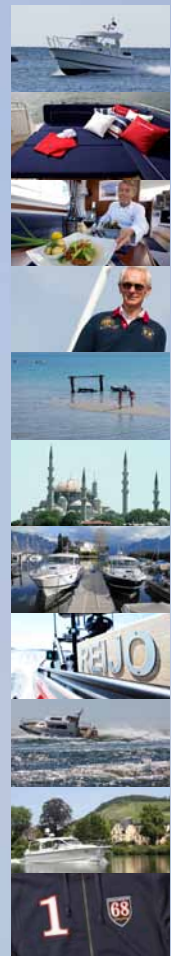
# World





# Innehåll

“Snyggare snygg” - Nimbus 27 Nova S HT	6
Lyckat recept - Nimbus 31 Nova S med och utan tak.	16
Seglarkrogen - Amarone, parmesan och västkustfisk i skön harmoni	24
Ulf Nyberg - Eminens med vilja att sälja	32
Ljuvliga Läsö - Gott att hamna på.	36
Turkiet - I Istanbul kokar Bosporens vatten	42
Genèvesjön - Borgar och berg	50
“Slitvargen” - Paragon 25 SAR hos finska sjöräddningen.	58
Paragon 31 - Kung i klassen	66
Nimbus around the World	76
Nyheter	80





Nimbus 27 Nova S HT

# Snyggare Snygg





## Nimbus 27 Nova S HT

# Snyggare Snygg

Vissa båtar fungerar extra bra med hardtop. Så är det med Nimbus 27 Nova HT. Taket ger båten ännu bättre proportioner med ökat väderskydd som bonus.

Snabbt sett kan det verka enkelt att sätta tak på en existerande modell. Men om det ska stämma med båtens linjeföring i stort, gäller det för formgivarna att vara varsamma. Ju mindre båt, desto svårare är det för ögat att gilla proportionerna.

För Nimbus 27 Nova bestod den intrikata uppgiften i att finna rätta balansen mellan stil och funktion. Snygg att se på, fungerande för färder i skydd när vädret inte är på sin bästa sida och på samma gång luftig och inbjudande när solen skiner, var kraven.

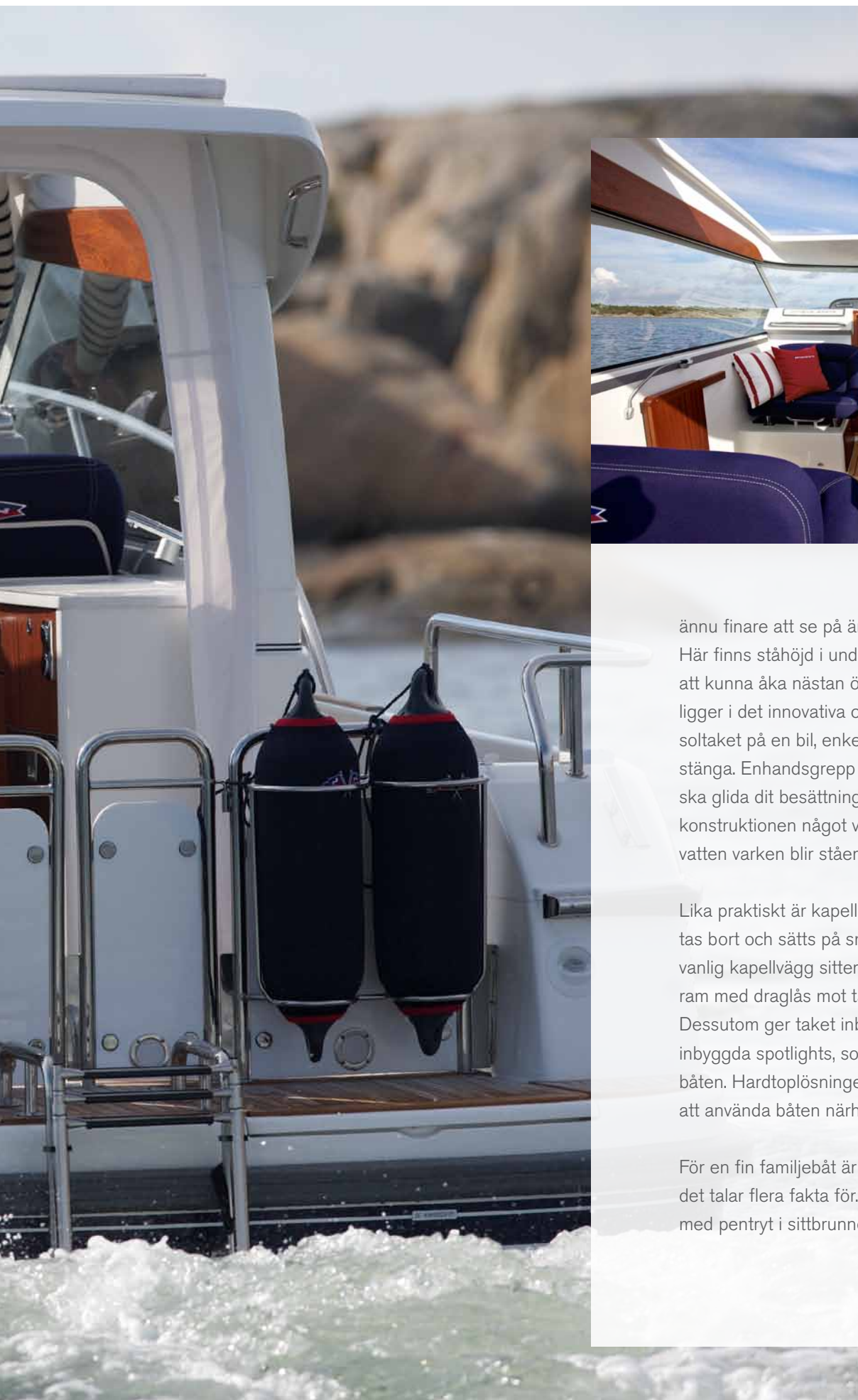
Kapell som taklucka och kapelldörr till akterdäck blev den lyckade lösningen. Resultatet är gott, 27 Nova HT har den trevliga egenskapen att vara











ännu finare att se på än sin öppna syster. Här finns ståhöjd i under tak plus tjusningen att kunna åka nästan öppet. Hemligheten ligger i det innovativa canvastaket, som likt soltaket på en bil, enkelt går att öppna och stänga. Enhandsgrepp räcker för att taket ska glida dit besättningen vill. Som sig bör är konstruktionen något välvd och har kanaler, så vatten varken blir stående eller läcker in.

Lika praktiskt är kapellet till akterdäcket, det tas bort och sätts på smidigt. I likhet med en vanlig kapellvägg sitter det på 27 Nova HT i en ram med draglås mot taket och sidostolparna. Dessutom ger taket inbyggda tidningshyllor, inbyggda spotlights, som ökar familjenöjet med båten. Hardtoplösningen ger en familj chans att använda båten närhelst andan faller på.

För en fin familjebåt är Nimbus 27 Nova HT, det talar flera fakta för. Hit hör planeringen med pentryt i sittbrunnen och under tak,

27 Nova S, öppna-, och hard-  
topmodellen ute på en repa.



sittsoffan i färdriktningen och en  
förlig, som går att vippa bakåt till  
lunchläge eller fälla framåt till åkläge.

Sidewalken – det asymmetriska  
däcket med nersänkt nivå om  
styrbord, underlättar när besättningen  
ska gå ombord eller iland. Fin fotbredd  
och överliggande reling ger djup för  
att kunna röra sig med matkassar i  
händerna eller barn i famnen. Även  
hundar tar sig enkelt fram ombord.

Nergången är bred och med bra  
djup för en båt på 27 fot. Här finns  
skjutlucka, gallerdörr för ventilation  
och räcke. Väl placerade steg, ersätter





platskrävande trappa och skapar fullgott svängrum nere på durken. Som sin syster, har Nimbus 27 Nova HT halvöppen planlösning med hurts mot förpiken. Ruffen delas av, men det ovanliga är stickkojen. Den ligger långskepps under förarplatsen, är en utmärkt extrakoj med bekväm instegshöjd och god takhöjd.

På toaletten råder ståhöjd, här finns dusch och tilltagen plats att sitta. Skåp, mugghållare, hylla och ett högblankt handfat med bänk i mahogny ger tydlig Nimbuskänsla även här.



Köregenskaperna är kalas, det visar sig under ett test. Det luftsmorda skrovet, ändrar inte nämnvärt trimvinkeln vid gaspådrag, det planar upp snabbt. Båten ligger lätt på vattnet, men känns ändå stadig och har precis rätt temperament för att passa familjer med sportig livsstil. Det är en semesterbåt som klarar sjögång utan problem. Dyningar och meterhög skvalpsjö forcerar 27 HT utan smällar eller hårda sättningar i planing. Vridstadgan känns, båten är stum när den sätter i sjö, tack vare byggsättet i vakuum.



Bara när förhållandena är särskilt ovänliga, är displacementsfart att föredra för att skona besättning och båt. Men den fina sidostabiliteten består även i lågfartsområdet och upplevelsen av trygghet är påtaglig. Etiketten "Nimbus bästa" känns fullt befogad.

#### Utmärkande egenskaper

- Väderskydd via canvastak
- Kapelldörr till akterdäcket
- Spotlights i taket
- Goda proportioner
- Vridstyv via injicering

## Fakta

Längd	8,10 m
Bredd	2,75 m
Vikt	2 650 kg
Bränsle	240 liter
Vatten	100 liter
Design	Nimbus
Motoralternativ	D3-200/DP 147 kW (200 hk) D3-220/DP 164 kW (220 hk) D4-260/DPH 191 kW (260 hk)



# Lyckat recept

Nimbus 31 Nova S, med och utan tak.

Med längre badbrygga, mer volym i akterpartiet och vältänkt hardtop, har Nimbus 31 Nova S och Nova S HT mycket att erbjuda båtälskare. Här ges skyddat åkande och typisk elegant Nimbusstil.





## 31 Nova S HT



Vid lanseringen 2006 fick Nimbus 30 Nova S beröm. Lösningen med sidewalk eller gångdäck bara på ena sidan, ansågs ge föredömligt enkel av och påstigning, samtidigt som innerutrymmena blev svårslagna på en sportig 30-fotare.

Till 2011 har denna omtyckta båtmodell blivit ännu attraktivare genom ett par vältänkta grepp. Den påtagligaste nyheten är att badbryggan förlängts 65 cm för att ge bättre plats åt en jolle och solstolar i hamn. Nimbus skarpsinniga designteam har även förlängt aktersargen så att sittbrunnen har fått en praktisk avskärmning mot



badbryggan. Passagen till eller från badbryggan sker nu genom en dörr i sargen, istället för grindarna på 30 Nova. Ett nytt innovativt stuvställ för fendrarna är också en nyhet.

Den nya dispositionen har gett längre vinkel på aktersoffan, varpå det nu går att duka upp för fyra kring bordet. Även detta är större än förr. På köpet passar bordsskivan i soffans uttag, vilket förvandlar sittgruppen





till solaltan, eller till en bred extrakoj under hardtopen.

Med hjälp av hardtopen har Nimbus 31 Nova HT finesser som inbyggd takbelysning och tidningshyllor. Men största fördelen är just taket. Det består av en snillrik konstruktion med dubbla kapell på bågar i glidskenor. Ett enda handgrepp räcker för att öppna eller stänga taket på samma eleganta sätt som på en lyxig bil med soltak.

På Nimbus 31 Nova HT kan besättningen njuta av öppen åkning och frihetsrufs håret när vädret är vackert och varmt. Och i stängt läge ger kapelltaket och kapelldörren



akterut, angenämt skydd dagar då andra stannar hemma. Enkelt uttryckt ger 31 Nova HT sin ägare chans att förlänga säsongen och uppleva sjölivets skiftningar.

En annan nyhet är att instrumenteringen från 2011 kommer från Simrad, men förarmiljön är lika

ombonad och välfungerande som förr. Plottern är större och infädd i panelen, varvräknare, temperatur, laddning och batteriladdning sitter i en elegant låg display framför, reglaget är av Volvo Pentas nya maffiga modell med enhandsfattning och där powertrim är inbyggt. Strömbrytarna för torkare, lanternor, ankarspel, fläkt, vindrutespolning, bogpropeller med mera sitter placerade så att de kan sättas på och stängas av utan att behöva fundera.

Skrovet på Nimbus 31 Nova och HT har fått en aning mer volym akteröver, vilket har gjort gångegenskaperna ännu bättre. Snabbare planing, men fortsatt ingen egentlig planingströskel

31 Nova S





gör att 31:an smyger upp ur vattnet vid gaspådrag. Den är lättdriven med plant trimläge i fart, trimplanen behövs bara för att balansera båten i sidled. Luftsmörjning med hjälp av de tvärgående stegen är hemligheten bakom köregenskaperna. Utformningen ger förnämlig körekonomi – 31 Nova drar i full fart måttliga cirka en liter sjömilen.

Rutinerade båtmänniskor som testat 31 Nova/HT S slås även av



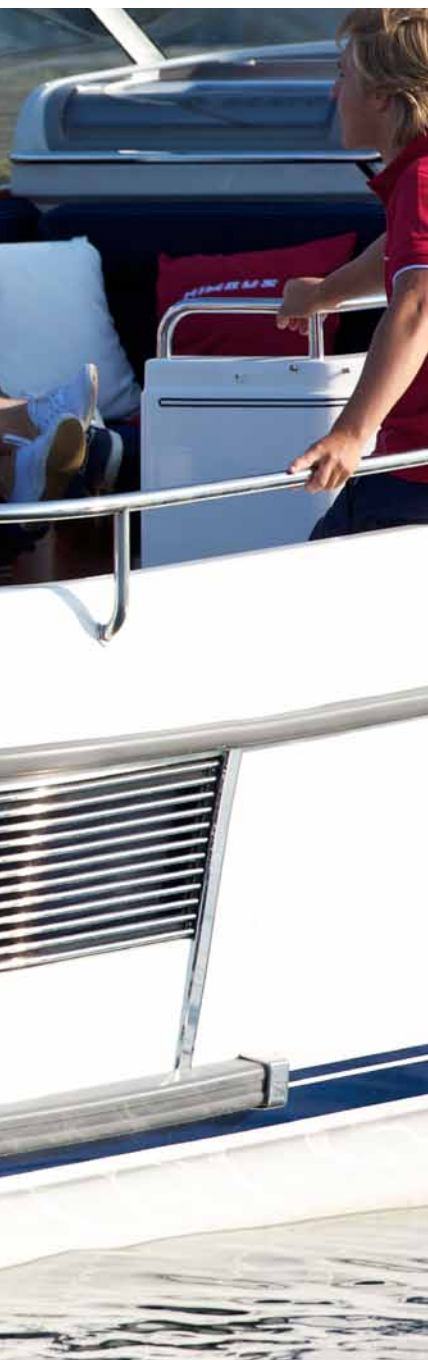
sjöegenskaperna, 31 Nova S går mjukt och stadigt, men är framför allt stum i sjö, skrovet vrider sig inte, inget knirk och knak finns, tack vare Nimbus byggsätt med vakuuminjicering.



Precis som på 30 Nova S håller utförandet svårslagen hög nivå med riktigt lagd teak på gångytorna, lackad mörk mahogny på soffsidorna, kantsydd kraftiga dynor, stabila rostfria räcken, dekorativa galler på skrovsidan, stryktåliga och blanka ytor i glasfiber i sittbrunnen, utvald mahogny i ruffen och en flott toalett med duschkörna, skapar vill ha känsla.

Nimbus 31 Nova/HT är ett bra bevis på Nimbus ständiga strävan att utveckla modellerna, ju bättre de blir, desto högre blir nöjet att äga en.

- **Starka sidor**
- **Lättplanande**
- **Välbyggd**
- **Ombonat inredd**
- **Smidigt takkapell**



# Fakta

Design Nimbus Design Team

Längd	9,60 m
Bredd	3,10 m
Vikt	4 200 kg
Bränsle	300 liter
Vatten	130 liter
Motorer	D4-260/DPH 191 kW (260 hp)
	D4-300/DPH 221 kW (300 hp)
	D6-330/DPH 243 kW (330 hp)



# Seglarkrogen



## Amarone, parmesan och västkustfisk i skön harmoni

**D**et måste sägas på en gång: Maten, liksom förstås vinet, smakar precis lika bra på Seglarkrogen för den motorbåtsburne som för seglaren. Till och med för den bil- eller spårvagnsburne.

GKSS – Göteborgs Kungliga Segelsällskap – har sitt hjärta i Långedrag's marina och sedan 2009 driver här krögarlegenden Stefan Jansson Seglarkrogen med kompanjonen Stefan Zeko.

Ta plats på den stora terrassen och följ med när Stefan Janssons hjärta flödar av lika delar svensk Västkust och Italien.

Långedrag är Göteborgs och Västkustens centrum för båtlivet. Förutom att 150-årsfirande GKSS huserar här, finns förstås Nimbus huvudkontor och hamnanläggning här. Därtill är marinan en av Sveriges

största. Gästplatserna är många, vilket är viktigt för Stefan Jansson och hans team i restaurangen.

När vi lägger till med vår Nimbus 340 Commander på bryggan närmast GKSS-huset, möts vi av Stefan själv men också av hans kollega Stefan Zeko, kökschef på systerkrogen Jungman Jansson, samt unge Fredrik Karlsson, kökschef på Seglarkrogen och blivande svärson.

De tre herrarna bär ombord allt som behövs för den trerätters middag de planerat laga på båten. Plus ett par intressanta viner, förstås. Eftersom ett av Stefans motto lyder "Amarone och Parmesan", förstår vi vad som kan vänta. Aningen trångt blir det vid spisen när alla tre skall vara där, men stämningen är god och skämten haglar. Ändå låter Stefan ungtupporna fortsätta jobbet medan han själv sätter sig uppe på flybridge för att berätta.



### Krögarfamilj i 60 år

Familjetraditionerna är viktiga i Stefan Janssons krögarliv. Mellan alla sina göteborgsvitsar ger han sin bakgrund:

- Det började med mamma och pappa, säger han pedagogiskt. Pappa Uno blev en legendarisk krögare efter att 1952 ha lämnat Grand Hotell i Stockholm för att flytta till Göteborg. Här startade han Papagallos tillsammans med mamma Eyvor. Jag var då tre år gammal och kan verkligen säga att jag vuxit upp i ett restaurangkök för dit gick jag sedan varje dag efter skolan. Ännu mera känd blev pappa med lyxkrogen La Scala vid Götaplatsen (Fond idag), som han drev 1968-1984. Förutom alla andra restauranger – han öppnade elva stycken och var aktiv till 82 års ålder...

### Halva hjärtat i Italien

- Efter militärtjänstgöringen 1969 gick jag i lära på Milanos bästa krog, den anrika Trattoria da Giannino – precis som pappa hade gjort 1951. Här träffade pappa bland gästerna den likaledes legendariska svenska fotbollstränaren "GreNoLi".

- För övrigt är vi idag super-öisare, allihop.

- Det året fyllde halva mitt hjärta med Italien – deras fantastiska matkultur och underbara viner. Detta tog jag med hem och blev kompanjon med pappa 1970. Men här på den svenska Västkusten har vi också en fantastisk mattradition, givetvis byggd på fisk, medan vinet inte är lika lysande. Så fylldes andra halvan av hjärtat med svenska skaldjur och plattfisk.

### Gått den långa köksvägen

Under sin tid som krögare tillsammans med hustrun Katarina på Hovås Golfklubb, anställde Stefan Jansson för ungefär 20 år sedan en ung man i köket, Stefan Zeko.

Denne säger att han inledde sin karriär hos den berömda Allan Hult på Park Avenue i Göteborg.

- För 14 kronor i timmen, säger han. Jag åt med städerskorna, rensade fisk, fick knyta raphöns, sedan steka kött och så vidare. Till slut var jag kock. Hamnade på hotell Ramada utanför centrum, där vi skapade stans bästa julbord, dit folk vallfärdade under flera år.









- Så kom jag till Friedrich Schwache – många duktiga kockar var tyskar vid den tiden – och till sist som extrahjälp till Hovås Golfkrog. Där träffade jag Stefan Jansson och sedan dess är vi kompanjoner. För 17 år sedan startade vi Jungman Jansson och där är jag fortfarande kökschef.

#### Har två krogar vid havet

Göteborg har ibland fått "kritik" för att staden inte utnyttjat läget vid havet för att öppna bra restauranger.

- Det är sant, säger Stefan Jansson.  
- Det finns inte särskilt många – flertalet stjärnkrogar ligger mitt inne i Göteborg, men vi har i alla fall öppnat två krogar vid vattnet. Jungman Jansson har extremt bra rykte och

många dagar tror vi att vi serverar lika många affärsluncher där som stans centrala krogar gör tillsammans.

Nu hoppas de förstås att också Seglarkrogen skall få samma goda rykte som Jungman Jansson har bland seglande och bilande hungriga finsmakare.

En titt på menyn och vinlistan lovar onekligen stordåd. Här finns precis en blandning av svenska Västkusten och Italien, plus en del annat. Amarone och Parmesan finns förstås på menyn, men Stefan förklarar att någon riven parmesan inte är att tänka på till den italienska favoriten – Spaghetti frutta di mare.

#### Förföriska dofter till flybridge

- Om jag hade serverat riven ost till den pastan på Giannino hade det blivit enkel biljett till Sverige direkt, säger Stefan Jansson medan dofterna från köket på den bekväma Nimbus 340 Commander sprider sig upp till flybridge.

Förrätten – vin- och vitlökskokta blåmusslor (moules marinières) – doftar förföriskt.

- En Cà PerlarLugana, gjord på Trebbiano-druvan, från vinhuset Aldeghegi i Verona (Valpolicella) passar perfekt därtill, säger han.

Varmrätten då? Hur låter urbenad bergtunga med parmesan?



- Man skulle också kunna tänka sig en annan av våra specialiteter, säger Stefan Zeko. Hel piggar, trancherad vid bordet, med riven pepparrot...

En ung, röd Valpolicella är perfekt till bergtungan, men snäppet upp till en kraftigare Ripasso från samma distrikt är inte heller fel.

### **Svärsonen gick i Zekos skola**

Stefan Jansson vill förstås slå ett slag för den blivande svärsonen, kökschefen Fredrik Karlsson på Seglarkrogen. Så Fredrik får berätta:

- Jag har gått den hårda skolan under Zeko och har därigenom de bästa tänkbara grunderna. Men jag vill ändå blanda litet mer med influenser från "nya världen" liksom asiatiskt, förutom klassisk husmanskost. Jamie Oliver och Gordon Ramsey hör till inspiratörerna.

- Det handlar om "cross cooking" på högsta nivå, hävdar Stefan och Stefan samtidigt.

- Annars vill jag påstå att Seglarkrogen är litet mer av "bistro" än Jungman Jansson. Vi samarbetar förstås mycket, säger Fredrik Karlsson som har både blivande hustrun Petra och svärmodern Katarina på systerkrogen.

- Petra håller stenhård koll på oss och vi får skäll för jämnan.

Stefan Jansson nickar och säger att "skället" är viktigt. Han konstaterar att hans egen hustru Katarina varit ett stort stöd för honom i hela krögarkarriären, inte minst under de viktiga åren på Hovås Golfkrog.

### **En restaurang med själ**

Under samtalets gång har vi nått

fram till desserten. Här har det inte lagats till något, utan det är helt enkelt den himmelska kombinationen av Amarone och Parmesan. Övriga kommentarer överflödiga.

- En restaurang skall ha en själ, säger Stefan Jansson, nu litet allvarligt. Den skall kännas litet annorlunda och gästerna skall inte behöva gå ut i köket och tacka för en god middag. De har betalat för maten och det är istället jag, som krögare, som skall gå ut i matsalen och tacka mina gäster.

- För övrigt älskar jag just att vara ute bland gästerna. Med ålderns rätt kan jag låta ungdomen göra mästerverken i köket medan jag får berömmet.

Hans leende är nu stort...



## *Moules marinières*

*förrätt*

### *Stefan Janssons recept*

Stefan Janssons meny på vår Nimbus 340 Commander blev som följer. "Ingen konst att laga till på båten, bara man är väl förberedd", hävdar han. Och inte måste man vara tre kockar ombord heller – det räcker med normal matlagningkunskap.

### *Moules marinières*

*Ingredienser för 4 personer:*

2 kg färska blåmusslor (nät)  
1 dl olivolja  
50 g smör  
1 normalstor purjolök eller 3-4 schalottenlökar  
4 vitlöksklyftor  
5 dl vitt vin  
2 msk grovhackad bladpersilja  
Salt och vitpeppar från kvarn

### **Gör så här:**

Skrapa musslorna fria från skägg och skölj i kallt vatten – kasta dem som är öppna eller skadade. Finhacka halva purjolöken (ta först bort de grövsta bladen) och fräs den ihop med oljan och smöret (inte för hög värme).

Tillsätt musslorna, pressa i vitlöken, salta och peppra, håll på vinet, höj värmen och sätt på locket. Koka upp ordentligt och skaka då och då kastrullen.

Efter cirka 1,5 minuters uppkok, sänk värmen och låt sjuda – kontrollera att musslorna har öppnat sig – släng dem som är stängda.

Strö över persilja innan servering och servera gärna musslorna direkt från kastrullen, rykande heta.

Till detta tycker jag det skall stå varma vitlöksbröd på bordet.

### *Vin till förrätten*

Cà Perlar Lugana, gjord på Trebbiano-druvan, från Aldeghe i Valpolicella.



## Bergtungafilé med parmesan

*huvudrätt*

### *Bergtungafilé med parmesan*

Det här behövs för 4 personer:

4 bergtungafiléer (alltså från en fisk per person),  
kvarstående vikt cirka 175 gram  
3 dl klassisk vitvinsås (har du ingen, be fiskhandlaren  
skicka med fiskbenen så gör du en egen sås)  
300 gram ost – Parmesan eller Grana padano  
Färsk basilika  
12-16 cocktailtomater  
Flingsalt, nymalen vitpeppar, litet råsocker, litet smör och  
rapolja  
Panko (japanskt ströbröd)  
12-16 små fina säsongspotatisar

#### **Gör så här:**

Skala och koka potatisen.  
Strö litet flingsalt och en nypa råsocker över  
cocktailtomaterna – sätt in dem i ugn på 130 grader  
medan potatisen kokar.  
Lägg fiskfiléerna på varandra så det blir som fyra hela  
urbenade fiskar.

Blanda litet flingsalt och en nypa vitpeppar med panko och  
vänd fiskarna i detta på båda sidor.

Stek fiskarna i lika delar rapolja och smör på båda  
sidorna tills de blir gyllenbruna.

Ta ut tomaterna och placera 3 stycken uppe på varje  
fiskportion, riv osten och strö en dessertsked över varje  
portion.

Sätt in fisken i ugnen, 170 grader, cirka 10 min.

Koka upp vitvinsåsen.

När fisken är färdig, lägg upp den på tallrikar och placera  
potatisen snyggt bredvid, garnera med några blad färsk  
basilika.

Tills sist vispar du (en stavmixer är perfekt) ner resten av  
osten i vitvinsåsen samt håller lite sås runt fisken. Sätt  
fram resten av såsen i en kanna på bordet.

### *Vin till förrätten*

Till denna ffskrätt smakar det utmärkt med ett glas av en  
ung Valpolicella.

Buon appetito!  
Stefan o Stefan



# Ulf Nyberg

## *Eminens med vilja att sälja*

Få personer med båtar och försäljning som ledstjärna, kan se tillbaka på ett så innehållsrikt yrkesliv som Nimbus eminens Ulf Nyberg.

**U**lf Nyberg kallas inte eminens, men skulle kunna göra det. För i likhet med de diplomater som en gång kallades så, för att de gjorde en storartad insats utan åthävor, har han varit en betydelsefull person på Nimbus i många år. Hans förmåga att skapa och hålla kontakt med båtköpare, är omvittnad och utomordentlig. Alla kontakter med kunder har gett honom svårslagen kunskap om önskemål och trender.

- Min bana på Nimbus började 1987 med att jag kom in i Långedrag för att köpa båt. Märket var i mina ögon det enda som gällde, det visste jag eftersom jag varit egenföretagare med försäljning av segelbåtar. Jag förstod till fullo värdet av att välja rätt märke.

Men besöket slutade med att jag blev anställd, Nimbus ville ha mig att ansvara för försäljningskontoret i Göteborg. Dessutom kände jag Hans och Lars Wiklund, Hans Andreasson och Calle Sahlkvist, vilket gjorde det extra roligt att börja, menar Ulf Nyberg.

Det lite speciella i förhållandet mellan Ulf Nyberg och Nimbus är att Ulf hela tiden haft ett stort mått av frihet, ända från början har försäljningen drivits som om den vore ett eget bolag.

- Vitsen är att jag har koll på hur man uppnår lönsamhet, åren som egenföretagare har varit och är till stor nytta. Som mest har vi sålt 130 nya båtar på ett år från



*Just för tillfället kör Ulf en 230 R.*

Långedragkontoret. Ett par år hade vi kunnat sälja ännu fler, men fabriken var fullbokad. Dessutom har vi hela tiden sålt ett stort antal inbytesbåtar.

På frågan hur man kan lyckas så till den grad, menar Ulf Nyberg att hans goda kontakt med många gamla kunder från segelbåtstiden är en del av förklaringen. Han uppskattar att hälften av alla som köpte segelbåtar av honom en gång, har blivit Nimbusägare. Med sitt självklara sätt förklarar Ulf Nyberg att det inte varit konstigt att få dem att gå över, eftersom han gjort samma resa själv.

Vad han egentligen vill säga, är att försäljning handlar om att skapa förtroende.

- Målet är att få intresserade att gilla våra produkter, men aldrig att sälja på någon en båt. Min idé är och har alltid varit att föreslå köpare att gå hem och fundera om de är osäkra. De flesta kommer tillbaka, men visst behövs en del tålamod.

Det är roligt att göra affärer, men lika

roligt att träffa kunderna efteråt ute på sjön. Jag gillar att träffa kunder efter leverans och få veta hur båten fungerar. Då blir det lättare om något inte skulle stämma och ännu enklare att komma överens när det blir dags att byta till en ny Nimbus.

Genom att ha varit med i snart 25 år, har Ulf Nyberg kunnat följa både trenderna och kunderna. Flera som började med en 22 DC, har fortsatt till 26 Nova, sedan till en 33 Nova när den kom. Han var med och bidrog till att R-serien "slog", han har sett hur

320 Coupé blev en trendbåt och hur 30 Nova S och 27 Nova S idag lockar köpare.

Det egna båtlivet finns, trots att båtar är vardag, yrke och går att låna. För närvarande kör Ulf en Nimbus 230 R och ibland ända från Göteborg till sommarhuset i Båstad. 80 sjömil d.v.s. tre timmar kör han för upplevelsens skull. Men Ulf vore inte säljare, om han inte ständigt ser nya chanser att värva kunder. I den populära skånska badorten, har han sett till att Nimbus är på plats under tennisveckorna.



*Utställningshallen i Göteborg.*





fr. vänster Erik Hansson, Ulf Nyberg och Peter Bergström.

Rent båttekniskt har Nimbus eminens en gedigen bakgrund. Som seglare har han SM-guld i Drake, fina placeringar i Tjörn Runt och i avsmnade Skaw Race. I båtbranschen började Ulf 1975 med att sälja lyxiga segelbåtar byggda i Stenungsund och startade sedan segelbåtsföretaget Comfortbåtar i Göteborg. Men ännu stoltare är han över att varit pionjär på att sälja delägarskap i segelbåtar som hamnade i forna Jugoslavien. Ett tag var han lika mycket resesäljare som båtsäljare, kan han berätta.

Även formellt har Ulf Nyberg torrt under fötterna med examen ekonomi och en bakgrund som reklamman och säljansvarig i detaljhandeln. Kanske är det all försäljning, som satt sig djupt i hans sinne? För trots en ålder då andra trappar ner, fortsätter Ulf på Nimbus. Nu som rådgivare på försäljningssidan. Engagemanget är detsamma, men den nya rollen plus gamla kontakter kommer att smörja säljmaskineriet, nu även över gränserna.

– Det nya är att Peter Bergström tar över på försäljningskontoret i Göteborg, medan jag blir kvar som säljare och rådgivare med samma frihet som tidigare. Det här företaget är för bra för att sluta på. Och det känns fint att produkternas popularitet är resultatet av det jobb jag har gjort under många år. Övergången är naturlig, Peter är mogen och vi kommer att ha mycket gemensamt och roligt även framöver.

En utomstående slås lätt av den lojalitet och arbetsglädje som finns bland alla på Nimbus. Ulf Nyberg är ett lysande exempel och ett bevis på att nöjda kunder, ger nöjda säljare. Få företag kan stoltsera med lika motiverade medarbetare som har så bra förhållanden till sina kunder. Andra skapad av eminens med andra ord.



22 Spectra



26 Nova



33 Nova



320 Coupé



30 Nova S



27 Nova S

# Ljuvliga Läsö

*Gott att hamna på*

Namnet räcker för att styra till Läsö. Det betyder lä för sjön och det råder i Österby och Vesterö. Trivsel med trängsel, vida sandstränder och hyrcykel till klitterna lockar.

**F**ör båtfarare på jakt efter enslighet, är Läsö en chock. Varma sommandagar är hamnarna i Österby och Vesterö proppade med svenska, danska och norska båtar i 20-30 led utanpå varandra och flera hundra gästbåtar. Ändå får ingen spel och det finns alltid plats för en till båt. Regeln är att ta bästa platsen som är kvar. Och ingen blir störd av att få en båt på sin utsida, tvärtom är detta tradition och en del av charmen med att lägga till på Läsö.

Den som funderar på hur båtarna längst in gör när de ska ut, får veta:

– Inget problem, vi säger till närmsta båten på kvällen som skickar budskapet vidare. Nästa morgon lättar båtarna utanför och vi tar oss ut. Ett trick som förslagna brukar ta till för att få en bra plats är att fråga runt på kvällen. Får de napp om en båt som ska gå nästa morgon avvaktar de när den lättar, glider in och tar bästa platsen som finns kvar.

Skälet till platsletandet är att många gärna stannar i dagar när vädret är fint och ju närmre kajen, desto enklare att komma iland.

På frågan om varför välja trängseln på

Läsö istället för en lugn naturhamn i Bohuslän, kan svaret låta:

– Men det är ju det som är poängen. Trängseln är trevlig, det händer alltid något, det är

mycket att se på och med båtgrannar att prata och umgås med går tiden fort.

## *Läsöpotatisen*

Synen är inte svår att snappa, för i Vesterö en solig eftermiddag råder avspänd atmosfär. Barn och vuxna solar i sittbrunnarna, grillmaten ligger i marinad, nyköpt



*Vida och långgrunda stränder är ett paradiset för solfångare.*

Läsöpotatis puttrar i kastrullerna och borden på bryggan dukas för en sällskaplig skön kväll. Och utanför piren ligger den magnifika Kongastranden med långgrundt, varmt, klart vatten, fritt från maneter och perfekt barnbadliv.

Den som hamnat i tionde led behöver inte misströsta, båtgrannarna håller koll, när man går iland. Första anhalten kan bli på verandan hos härliga Carlsens Hotel. En lunch med Läsös nationalrätt - nyfångad spätta med nykokt Läsöpotatis, remouladsås och dill hör till.

Läsös andra nationalrätt Jungfruhummer – havskräfta landas tonvis av trålarna på ön. I Vesterö

ligger cirka 20 trålare, i Österby 40. De är i ek, små och välhållna, ljusblå eller röda. Vissa har en dekal på styrhytten med en kräfte, EU-flaggan



och ett pekfinger, som säger vad fiskare på Läsö tycker om kvoter. I allmänhet mår man gott på Läsö, husen är fina, reveterade i solgult eller terrakottarött, vägarna är prydliga, kajerna underhållna, nya hamnhus finns för samling och gästfolk. Och inåt ön finns konferenshotell,

hästgårdar, golfbana och även ett litet flygfält.

Från Nimbus i Långedrag, är distansen till närmaste hamnen Österby cirka 30 sjömil, en resa på cirka två timmar. Det går att köra över fortare, men då behöver sjön vara lugn. De rutinerade, drar på morgnarna innan sjöbrisen börjar. Med Läsö Trindel som waypoint, prickas in seglingsbojen Engelsman och man når hamn i tid till lunch.

Väl förtöjda hör det till att pusta ut, sjunka ner i sittbrunnen, ta tiden som den kommer och fundera på vad man kan se och göra på Läsö.



## *Vada på reveeln*

Den som lämnar komforten i sittbrunnen har å höjdpunkter att se fram emot. De vanligaste är att vandra bland klitterna, hyrcykla till Vesterö, vada på Havreveln, spana in de rara bondgårdarna och alla vackra hus inåt land.

Läsös platta landskap är perfekt att cykla på, enda backarna är från hamnarna. Mer motstånd kan vinden ge, men från Vesterö till Österby, blåser sydvästen i ryggen, det är bara

att rulla med mot Österby. Väl framme lämnas cykeln, firmorna hämtar och skjutsar tillbaka.

Ett spännande stopp är Läsö Klitplantage utanför Vesterö, en vidsträckt hed med gräs och småvuxna tallar. Den anlades på 1930-talet för att hindra sanddriften, som höll på att täcka byar och göra åkrarna till öken. Plantagen är ganska stor med höga klitter, som gör att lederna behövs för att inte gå vilse i dynernas djupa dalar.

Nästa spännande stopp är Havreveln med långa, låga sandbankar. Här håller solbadande sälar till och man vadar gärna i det grunda, varma vattnet. I fint väder lägger sig långseglare på svaj utanför Hvidebakker och gör att Läsö känns som Karibien med doften av sand, salt, gräs.

Den som blir mätt på natur, har Byrums rödkalkade tegelkyrka från 1200-talet inom räckhåll. Salen med korsvalv har klädhängare bara



*Läsö bjuder på det mesta sommaren har att erbjuda.*

längs ena sidan vilket beror på att männen hängde sina hattar här, kvinnorna satt på andra sidan gången.

Sedan styr en del mot Rönnerne, Läsös omtalade våtmarker i syd. I detta lågland sjunker vattnet undan vid högtryck och skapar kanaler och strandängar för växter och fåglar. Men när vägen blir till en stenig stig, luften dallrar, hägringarna svävar och sandtärnor, rödbenor, tofsvipor, far runt huvudet, är det dags att vända. En titt sydvart visar knappt var land

slutar och havet börjar. Landskapet är i samma nivå och sandbankarna är som bläckfiskarmar tio sjömil sydvart. Att angöra Läsö söderifrån är med andra ord vanskligt, GPS behövs för att gå klar ostmärkena



vid Kobbergrund, sydmärkena vid Mellemlak och vid Silderön. Land syns för sent även i bra väder.

På Läsö Museum går att förstå hur farliga strandningar var och öbornas kluvna inställning. Ön saknade skog och vrakgods var välkommet som virke, vraka var tradition på ön. Samtidigt tvekade man inte att bärga skeppsbrutna. Vid storm höll man vakt och upptäcktes ett skepp i nöd, hissades en signal: Alle man ur huse! Räddningsbåten kördes med häst och



vagn till närmsta plats och sjösattes. Den krävde åtta man och åror med bly. Många försvann på uppdragen och räddningsstationen i Österby minner om mardrömmar och mod.

Läsös nyaste sevärdhet är Saltsjuderiet ute på Rönnerna, där salt utvinns som förr. Men Österby är intressantare för ännu mer myller än i Vesterö. Högtrycksdagar ligger här dubbelt antal båtar mot gästplatser,

de flesta utanpå varandra och inte en fläck kan verka ledig. Likväl får nykomlingar plats. Mindre båtar lägger sig på tvären mellan leden, större utanpå fiskekuttrar och andra gör ytterligare ett led.

Som lön för dagens dont med sightseeing och vandringar, är en god middag på klassiska Österby Hotel en upplevelse. Läsös, anrika och inpyrda sjömanshotell har storartad stämning

och på menyn står havskraftsoppa, jungfruhummer, räkor och spätta. Hotellets devis - här är maden god, här är fred og ro, stämmer helt och hållet.



*Nimbus 300 R och 250 R.*

# *Fakta*

Läge: Ca 30 M SV Långedrag  
Ca 20 M öst Fredrikshamn

Sevärt: Kongastranden,  
Saltsjuderiet,  
Läsö museum,  
Klintplantagen,  
Carlsens Hotel,  
Österby Hotel, hamnmyllret.



# *Turkiet*

## *I Istanbul kokar Bosporens vatten*

Själsäker. På ett naturligt, inte snobbigt sätt. Fylld med historia, kultur och ständigt ljuvliga dofter av spännande mat. Folklivet sjuder, det ständigt närvarande vattnet bubblar av rörelse. Det här är vår stad, den gillar vi. Halva i en världsdelen, halva i en annan. Vi är 15 miljoner invånare, eller 17, so what. Allt är Istanbul. Här kokar det, både i och omkring den älskade Bosporen.





*En Nimbus 35 Nova passar utmärkt vid bryggan till någon av Bosporens många "yalis".*



Längs Bosporens båda stränder finns över 600 "yalis", palatsliknande villor. Ibland är de byggda som radhus, och oftast med mycket snickarglädje.

**V**i träffar Murat Barlas med hustrun Eva i den magnifika konserthallen i Haliç Convention Centre på stranden av Gyllene Hornet i Istanbul. Haliç invigdes under 2010 då Istanbul var Europas kulturhuvudstad och nu lyssnade vi, tillsammans med cirka 2 500 andra musikvänner, till en konsert med den unge kinesiske världspianisten Lang Lang och BIFO (Borusan Istanbul Philharmonic Orchestra).



AGA-spisen är en svensk uppfinning, som +D Group är stolt representant för i Istanbul. Företagets AGA-shop ligger i det supermoderna köpcentret Kanyon.

Murat Barlas är andra generationens ägare och VD för läkemedelsbolaget Liba Laboratuvarlari och han älskar, förutom musik av Schumann och Chopin, att ta sin Nimbus 43 Nova ut på en tur i Bosporen, Marmarasjön eller Svarta Havet. Och det sker ofta.

#### Ena sidan lika bra som andra sidan

I Haliç möter vi också Galip Kaynar med hustrun Sizen. Han driver +D Group, som bland flera exklusiva europeiska varumärken också säljer Nimbus på den turkiska marknaden.

Det bestäms förstås att vi skall göra en rejäl tur på den älskade Bosporen. Men först Lang Lang och sedan litet sightseeing i den jättelika historiska staden med besök på några av +D Groups faciliteter.

I Istanbul skiljer man inte på "Europa" och "Asien", man talar mer om ena sidan eller den andra, utan ytterligare värderingar. Två stora hängbroar med ständiga trafikstockningar förenar sidorna och snart är en tunnel för kollektivtrafik färdigbyggd. De flesta människor pendlar nog ändå över Bosporen med de hundratals färjor, som

trängs i det krabba vattnet med mängder av turistbåtar, fritidsbåtar och en strid ström av lastfartyg – en smått sanslös och härlig röra.

Galip Kaynar bor på den asiatiska sidan och här finns den största av hans inredningsbutiker. Två långa, enkelriktade gator sträcker sig parallellt med Marmarasjön, den ena med möbel- och inredningsbutiker, den andra med modebutiker. Här saknas inget av världens stora varumärken på någon av gatorna. Vi stannar utanför den som har Grange som huvudnamn. Det är ett franska möbler och vi förstår av prislapparna att här är vi mil från IKEA...

- Här arbetar jag tillsammans med Sizen och några medarbetare med det vi kan bäst, säger Galip Kaynar. Vi är arkitekter och arbetar med såväl hem som offentlig miljö.

### Alltid plus dekoration

- Jag startade företaget 1991 och beskrev verksamheten för min reklamkonsult – "arkitekt för design, dekoration samt säljer dekurationsutrustning i ett komplett utbud". På tio sekunder kom svaret: +D, alltså alltid "plus dekoration".

- Säng, bokylla, spis, ja allt, plus dekoration. Det har jag också tagit med när jag sedan något år även representerar Nimbus, liksom Hallberg-Rassys segelbåtar, i hela Turkiet. Även i båten gäller det att kunna välja den bästa utrustningen precis som i hemmalivet.

Galip Kaynar beskriver hur han arbetar med uppdrag för den stora stadens fortsatta expansion.

- Jag är besviken på att de styrande inte just styrt upp bättre under den enorma tillväxten sedan 1970-talet. Egentligen har man restriktioner för byggnation på kullarna mot vattnet, men det har ändå skett ett vilt byggande och det är inte vackert. Vi kunde ha haft fler turister än Paris idag om vi hade varit tuffare och byggt vår stad vackrare, säger han.



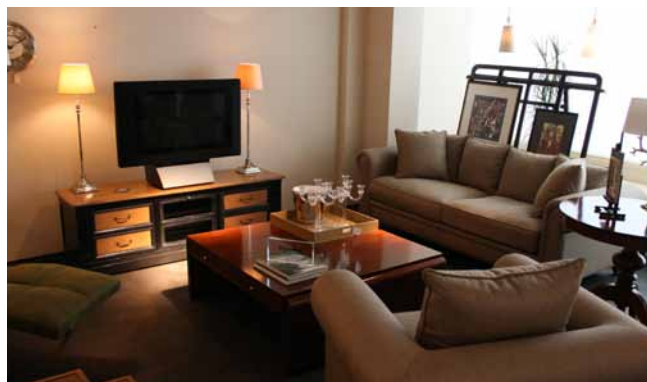
*Galip Kaynar är Nimbus representant i Turkiet.*



*En Nimbus 43 Nova i full speed på Bosporen med Fatih Sultan Mehmet-bron i bakgrunden, är en trevlig syn.*



*Göксу Marina ligger i en liten flod på den asiatiska sidan av Bosporen. Här ligger Turkiets ännu enda Nimbus 43 Nova.*



*+D Group i Istanbul säljer möbler från den exklusiva franska möbelfabrikaren Grange*



*På en exklusiv adress i stadsdelen Galata ligger en av Galip Kaynars inredningsbutiker.*

Annars finns fantastiskt mycket spännande att se som turist i den myllrande staden. Att åka bil är sämst medan spårvagn är näst bäst runt i den gamla staden. Bäst är att använda apostlahästarna och sedan suga in alla intryck med ögon, öron och näsa. Fantastiskt är det att åka runt i en Nimbus 43 Nova, förstås, men det återkommer vi till.

### **Kunderna fungerar som showroom**

Efter besöket i affären och en stunds promenad längs Marmarasjön tar vi bilen. Vi passerar Fenerbahçes stora fotbollsarena (där Galip är medlem), lämnar den asiatiska sidan i kön över den 1074 meter långa Bosporenbron, som blev klar 1973, och hamnar på en fashionabel gata i Ni anta 1. Här har +D Group också en inredningsbutik med Grange som dragplåster. Därefter ut till ett stort, nytt komplex kallat Kanyon. Här finns bostäder, kontor och 160 affärer – en är +D Groups AGA-butik med fantastiskt köksutrustning av svenskt ursprung.

- Jag är stolt över våra butiker och vårt sortiment, säger Galip Kaynar. Vi har ännu ingen butik för våra båtar – de som redan är levererade fungerar som showroom för nya kunder. Båtlivet i Turkiet, givetvis särskilt i Istanbul, är på stark frammarsch och många av våra inredningskunder vill också prata båt. De kunder vi har är oftast framstående affärsmän som gärna gör reklam för sin båt.

En av dem är Murat Barlas med Turkiets största Nimbus. Och den kanske mest kända.



*Istanbuls Grand Bazaar är berömd och ett måste för varje turist, men missa då inte den intilliggande egyptiska kryddbasaren.*



*opkapi, känd från en 50-talsfilm med samma namn, är ett magnifikt palats i Istanbul.*



### Fördomarna ryker

Men innan turen på Bosporen ska sevärdheter som Galatabron, Galata Tower, Grand Bazaar och den egyptiska kryddbazaren, det fantastiska palatset Topkapi, några av de största av stadens hundratals moskéer och den underjordiska the Basilika Cistern med sitt vatten och pelarrader, besökas. Plus litet annat...

Istanbul är en fantastisk stad och de flesta sevärdheterna ligger faktiskt i Europa. Inte vad man tänker att den jättelika Blå Moskén eller den myllrande orientaliska basaren skall göra. Fördomarna får tillfälle att flyga världens kos när man första gången besöker denna så oerhört levande stad.

Maten i Istanbul förtjänar ett eget kapitel, men vi får nöja oss med konstaterandet att även den är av yppersta klass. Också den enklaste restaurang kan servera utmärkt mat, och så riklig, att man kan falla i sömn – uykuluk. Särskilt om måltiden inleds med en raki, turkisk pastis.

Nu är det ändå för Nimbus räkning vi besöker Istanbul och äntligen är det dags för turen med Murat Barlas Nimbus 43 Nova.



### Smalaste farleden

Vi kör först med bilen en liten bit längs Bosporens östra strand och når utloppet av en liten flod. I den ligger marinan Göksu och här väntar Murat Barlas med sin hustru, österrikiska Eva, iklädda sina Nimbuströjor och -kepsar. 43 Novan är klar och det är dags att ge sig ut. Vilken dag.









# Genèvesjön Borgar & berg



Voltaire, Charlie Chaplin, Audrey Hepburn – listan över mer eller mindre kända personer som lovordat Genèvesjön är lika omfattande som Alpernas största insjö. Kliv ombord för en ovanlig kryssning på alpsjön vid gränsen mellan Frankrike och Schweiz.

**A**ec Tournier är en god förlorare. "Med konstant vind hade vi kunnat vinna", säger generalsekreteraren för Société Nautique de Genève. "Men de där galna vindbyarna var förödande för Alinghi. Jänkarnas båt var helt enkelt bättre lämpad. Men strunt samma. Det kommer fler tillfällen. Och vem vet vem som vinner America's Cup nästa år", tillägger han. Med det uttalandet slår schweizaren huvudet på spiken där han sitter på terrassen utanför Genève's välrenommerade båtklubb. Båten Alinghi, ja. År 2010 hade det här otroliga kraftpaketet

– som utvecklats i laboratorier för strömningsdynamik vid tekniska högskolan i Lausanne – inte en chans mot den amerikanska trimaranen på det vinterstormiga Medelhavet. Därför hade monsieur Tournier inget annat val än att plocka fram segelsportens mest eftertraktade pokal ur klubbhusets vitrinskåp och överlämna den till segraren.

Genève är en mycket speciell stad. Bara några kilometer från båtklubbens marina vilar den omtalade bankir- och diplomatmetropolen på Savoyalpernas utlöpare. Med i runda

tal 200 internationella organisationer och över 40 procent utlänningar kan man fråga sig om den här staden vid Genèvesjöns sydvästra strand verkligen kan kallas schweizisk. Jag hann inte fundera över svaret på den frågan.

Jag skulle träffa monsieur Tournier på segelklubben redan vid lunchtid. Därför fick det bli en rask promenad genom den fridfulla tystnaden i Gamla stan, förbi försynta antikaffärer och upp till St-Pierre-katedralen, och från detta mäktiga byggnadsverk ned längs små kullerstensgränder

och flotta shoppinggator till Quai du Mont-Blanc. De eleganta lyxhotellen precis vid strandkanten var, och är än idag, mötesplats för de mest förnäma och förmögna. Efter sin utvikning om Alinghi frågar monsieur Tournier mig om jag såg Nationernas palats. Självklart besökte jag det 400 meter långa monumentbygget i klassicistisk stil med över 1 200 kontor. "Bra! Då är du redo", säger han och pekar på en – nästan – splitter ny Nimbus Nova 42. "Välkommen", hälsar Denis inifrån sittbrunnen. Han presenterar sig som ägare till den lilla båtverkstaden Onyx Nautic i närheten av Montreux och visar mig till gästkabinen. När jag inkommer till mig i den bekväma kabinen under däck startar han de båda motorerna och kör på 1 000 varv i riktning mot Genève's landmärke, den berömda Jet d'Eau-fontänen.

### *Hottransport med La Vaudoise*

Wooooosch. Med ett öronbedövande larm skjuter 1 360 hästkrafter upp 500 liter vatten i sekunden mot den blå alhimlen. På cirka 140 meters höjd skingras strålen i miljontals små vattendroppar som duggar ned på Nimbusens teakdäck. Denis stänger det skjutbara taket. Ett par motortakter senare, vid det vackra gamla strandbadet Bains de Pâquis, släpper han in solen igen. "Vår första anhalt blir Nyon, ungefär 20 kilometer härifrån", säger han och pekar på kartplottern. Vi passerar mjuka kullar, vinodlingar och pittoreska små byar, och kommer så småningom fram till den lilla medeltidsstaden med dess vackra borgarvillor och respektabla slott. Denis letar upp en plats mitt



bland en grupp öppna motorbåtar i marinan, parkerar Nimbusen oklanderligt med hjälp av den fint doserade bogpropellern och styr stegen mot ett litet putsat stenhus där han hälsar på Christian. Han är fiskare och åker sedan snart 40 år tillbaka ut på sjön vid tretiden varje morgon, kastar sina nät och återvänder fyra timmar senare med drygt 50 kilo fisk. Vi förser oss med några smakprov,

inhandlar baguette och vitt Dézaley-vin i en kvartersbutik och slår oss sedan ned uppe på slottsterrassen. Denis korkar upp de ädla dropparna, räcker mig bröd och fiskfiléer och så skålar vi för den djupblå sjön och det istäckta, 4 810 meter höga berget Mont Blanc i bakgrunden. Nyon, Rolle, Morges – alla dessa vackra små städer längs vägen till Lausanne ligger precis vid strandkanten och det



krävs bara några minuters promenad från marinan eller bryggan för att utforska dem. I Lausanne, en stad med 125 000 invånare, måste man dock bekänna färg. I hamnen Ouchy kan man nämligen välja mellan att ta tunnelbanan eller gå till fots längs trånga kullerstensgränder upp till Gamla stan – "la Cité". Ungefär 200 meter ovanför sjön tronar katedralen Notre Dame, Schweiz

vackraste byggnadsverk i tidig gotisk stil. Inte långt därifrån sveper blom- och grönsaksmarknaden in de gamla tättstående husen i ljuvliga dofter. Lausanne är en konst- och universitetsstad byggd på tre branta kullar som är sammanlänkade av broar. Jag hade kunnat strosa runt i flera timmar, men Denis vill presentera mig för Ouchys pirater. "Pirater? Det klingar ond bråd död." "Nej, nej",

flinar Denis. "Det är inte som du tror." Tillbaka i hamnen pekar han på en gammal fraktseglare.

"Det där är La Vaudoise, det sista latinsegelförsedda fartyget som sjösattes. Förr i tiden fanns det en hel armada här. De användes till och med för att transportera kor till sommarbetet." Jag tror knappt mina ögon när jag ser vad som



Kvällstid är Jet d'Eau-fontänen ännu mer spektakulär



Stadskärnan i den kosmopolitiska bankir- och diplomatstaden Genève ger ett mycket idylliskt intryck



Längs Quai du Mont-Blanc i Genève ligger lyxhotellen tätt



Åtta av CGN:s sjutton passagerarbåtar är belle époque-ångbåtar

fladdrar i fartygets mast – en enorm dödskalleglagga. "År 1144", förklarar Denis, "fick Ouchy rätten att bedriva utrikesfart och man tog ut höga varutullar från handelsfartygen. Det gjorde att stadens invånare fick öknamnet pirater. Idag är Ouchys pirater en veteranklubb som tar väl hand om den nu 78 år gamla La Vaudoise."

### *Konstverk på köl*

Nästa morgon väcks jag av en båtsiren. Ett stenkast från vår båtplats lägger hjulångaren La Suisse till. De förgyllda namnbokstäverna, som sitter monterade på de enorma skovelhjulen, representerar det mest fascinerande kapitlet i Schweiz industrialiseringshistoria. För

omkring 200 år sedan skvalpade nyheten om ett okänt bergland i hjärtat av Europa över till England. Kort därpå reste muskulösa briter över till lilla Schweiz och blev först i världen att bestiga hela 31 berömda schweiziska bergstoppar. De här heroiska platserna måste Londons adel naturligtvis titta närmare på. För att göra vistelsen så behaglig som möjligt för de fina damerna och herrarna, uppförde hotellägarna sina byggnader i bästa empirestil. Men riktigt angenämt blev resandet dock först när ångmaskinen uppfunnits. I en handvändning erövrade den fräsande energikällan de schweiziska uppfinnarnas ritbräden och snart steg ångmolnen upp mot bergshimlen från lokomotiv, ångbåtar, linbanor och

bergbanor. "Ombord med dig. Jag hämtar upp dig senare i Vevey", flinar Denis och pekar på La Suisse. Jag är inte nödbedd.

Jag ger mig av och ett par minuter senare sitter jag högt över vattenytan på belle époque-hjulångarens soldäck. Hjulångare? Den benämningen gör inte den 100-åriga damen rättvisa. Konstverk på köl vore mer passande! Under de senaste åren har rederiet CGN satsat 15 miljoner schweizerfranc för att ge sin Genève-sjöflottas 78,5 meter långa och 1 400 hästkrafter starka flaggskepp sin forna glans tillbaka. Monsieur Tournier hade inte bara lovprisat "sitt" Genève utan även erkänt ett brinnande intresse för

bergs- och vattensporter. "Schweiz", sa han lyriskt, "har näst efter Nya Zeeland flest båtar per invånare i hela världen. Bara kantonen Genève har över 5 000 registrerade skutor." Medan Denis står kvar i hamnen Ouchy och utbyter tankar med besättningen på La Vaudoise om Genève sjöns vindförhållanden – de omgivande bergen får vinden att öka, vilket ger obehagligt höga vågor – och La Suisses enorma kolvar ökar till maxhastighet långt där nere i maskinrummet, glider Olympiska museet förbi på babord sida. Efter elitidrottens stolthet, som är byggd i vit marmor och ligger på en liten kulle, följer hisnande branta vinodlingar och slott. Samtliga ombord – oavsett om de har en Swatch eller Rolex på armen – står vid relingen och njuter i fulla drag av panoramat. Till och med UNESCO blev helt betagna av detta paradiset på jorden och tog upp en del av regionen på sin världsarvslista. Klockan två lägger La Suisse punktligt till i Vevey. Jag kliver iland i den vackra staden – där för övrigt Charlie Chaplin och många andra artister valt att bosätta sig – och väntar på Denis. Den gamla damen har knappt hunnit stäva ut förrän han kommer farande som en riktig actionhjärte. Innan någon på stranden hinner bli irriterad släpper han på gasen och båten visar hur stabil den är i hård sjö när

den rätar upp sig och lägger till utan minsta lilla svallvåg.

Med ett kliv står jag på gångbordet, öppnar skjutdörren till förarhytten och anmäler att jag mönstrar på igen. Denis flinar. "Jaså, du är hemma igen?" Vad han menar förstår jag när vi har kommit ett par hundra meter längre ut på sjön. Schwisch, så låter han de båda Volvomotorerna visa vad de går för. Men vad nu? Jag hade väntat mig vad som helst, men hör ingenting – inga vibrationer, knappt något motorljud. De svenska

utvecklarna verkar sannerligen ha hittat Columbi ägg när det gäller tyst motordrift.

Lika systematiskt som Nimbus har höjt värdet på den skandinaviska båtindustrin, lika kompromisslöst förkroppsligar Château de Chillon begreppet makt. Slottet är lika berömt som Versailles, lika trotsigt som den tyska fästningen Ehrenbreitstein, och tillhörde på medeltiden Savojens grevar och hertigar. Detta mäktiga bålverk på sjöns östra strand var dock mer än bara en symbol för makten.





Dess kanoner och kasematter kontrollerade även handelsvägarna till Italien och stod för stora tullintäkter. Den som satte sig upp mot den här savojska sedelpressen genom att vägra betala, göra uppror eller bekänna sig till reformatorn Calvin istället för till den katolska kyrkan, slogs i kedjor av hertigarna och kastades i fängelsehålan. Det hände även prior François de Bonivard från Genève. Fram tills han befriades år 1536 satt han fastkedjad där i sex år och levde på vatten och bröd. Den schweiziska patriotens lidande förevigades år 1816 i Lord Byrons hjärtslitande epos "The Prisoner of Chillon".

Långt elegantare än fästningens valv är vinkällarna i Epesses. Efter

vårt besök i Chillon och badorten Montreux följer vi med postbussen



genom Route du Lacindas smala kurvor upp till de högt belägna vinbyarna. Serpentineuren följs av en munter provsmakning av de lokala vinerna och därefter en härlig måltid bestående av Filets de perche – smörstekta abborrfiléer – och Fricassée de porc – fläskragu.

Flera timmar senare återvänder vi till marinan i Montreux och kryper proppmätta ned i våra kolar. Samtidigt som jazzklubbarna, barerna och diskoteken på palmstranden rustar sig för nattsuddarna och bronsstatyn över den legendariska rocksångaren och stadens protagonist Freddy Mercury skrålar sin hitlåt "We are the Champions" ut över vågorna, drömmer vi om nästa dag.

### *Big Bang-simulering*

Välkommen till Valais! Tyst och stilla flyter Rhône genom den tredje största schweiziska kantonen och förbi 30 (!) bergstoppar på över 4 000 meter, förbi skidorterna Zermatt, Saas Fee och Crans-Montana, förbi augustinerklostret i Saint-Maurice, som är alprepublikens



äldsta kloster, för att slutligen mynna ut i Genève sjön vid den livfulla vattensportorten Bouveret. På motsatta sidan, i Genève, där Quai du Mont-Blanc och Rue de Chantepoulet korsar varandra, lämnar Rhône sjön bakom sig igen och skvalpar vidare i riktning mot Medelhavet. Ett stenkast därifrån begrundar monsieur Alec Tournier – nej, inte

Alinghi – utan CERN, det europeiska atomforskningscentret. I sin 27 kilometer långa partikelaccelerator simulerar Genève's forskningsmecka Big Bang och därmed Universums födelse. Men vi struntar i fysiken och Big Bang-maskinen. Istället letar vi upp en ledig båtplats i Port von Bouveret, som är Genève sjös största sportbåtshamn. Vi tar ett par

trivsamma varv med mini-ångtåget på nöjesfältet Swiss Vapeur Parc och promenerar sedan den korta sträckan till museet i St-Gingolph, där vi tar en titt på den historiska fraktseglaren du Léman.

St-Gingolph är den sista schweiziska staden innan den franska gränsen och därmed även slutet på vår resa. Härifrån är det cirka 60 kilometer till Genève, vilket innebär ungefär en timme på full gas. Men varför anstränga motorn? När allt kommer omkring är eleganta Evian, som är Frankrikes svar på Montreux, medeltidsstaden Thonon med sin över 120 år gamla linbana ned till sjön, och naturligtvis Yonnes ljuvligt doftande slottsparkslabyrinth, mer lockande än en maffig svallvåg. Det tycker Denis också. Därför väntar han inte tills det har hunnit bli sen eftermiddag – mitt kvällsflyg hem från Genève lyfter klockan sex – utan puttrar iväg i lugn takt över den franska delen av Genève sjön (pardon, Lac Léman menar jag) på 1 200 varv. Det klarar Nimbusen galant och stabilt. Den svenska 42-fotaren behärskar den behagliga déplacementfarten lika perfekt som den sportiga planingsfarten.

"Slitvargen" - Paragon 25 SAR hos finska sjöräddningen.

# "SLITVARGEN"

## Paragon 25 SAR hos finska sjöräddningen









# Paragon 25 SAR

## hos finska sjöräddningen

När finska sjöräddningssällskapet spanade in, testkörde och beställde en Paragon 25, var förväntningarna mycket höga från alla inblandade. Hur skulle båten fungera?





**T**anken var att få en båt som kunde kombinera persontransporter med skolverksamhet och även klara räddningsuppdrag vid behov. Beroende på behovet av en stryktålig slitvarg till båt, var kraven höga och frågan alla ville ha svar på var: Kommer en Paragon 25 att fungera som tänkt?

Efter en första säsong med 500 timmar på motorn och 4 000 sjömil på loggen, sade beredskapschef Jori Nordström: Jo, den fungerade utmärkt. Det är mycket roligt för oss

att ha en båt som håller vad den lovar. Och då bör man veta att den inte är ombyggd eller förstärkt för vårt ändamål. Den har bara en annan förpik för att vi ska få plats med personlig utrustning.

När vi såg Paragon 25:an första gången på flytande mässan i Helsingfors, tänkte vi att den kunde passa på vårt nya skolningscentrum på Bågaskär. Denna gamla kustbevakningsstation ligger i Ingå yttre skärgård, invid Porkala fjärd, där öppna havet ligger på. Dit transporterar vi personer och

utrustning och vi behövde också ha en bra båt för skolning.

Med hjälp av vår donator Reijo Rautauoma blev finansieringen ordnad. Men det som avgjorde valet, var testkörningen utanför Helsingfors, sjöegenskaperna slog oss. Aldrig förr hade vi åkt en så bekväm båt i sjö och då ska man veta att vi har mycket att jämföra med eftersom sjöräddningssällskapet i Finland har 150 båtar från Ribs till kryssare, berättar Jori Nordström. Av hans intryck framgår att Paragon 25:an håller extragod klass ifråga





om stryktålighet, inget av vikt har havererat trots all körning och trots att många olika personer har hanterat den. Det enda som slutade fungera var bogpropellern, men den blev utbytt.

– Varvets planeringspunkt – inga kompromisser i sjövärdigheten  
 – stämmer, och för att vara en åttametersbåt är Paragon 25 den bästa för oss. Vi pratar om den till Åländska sjöräddningen eftersom skrovet är så bra att det fungerar till mycket mera, menar beredskapschef Nordström.



Mest spänd på sjöräddningens val av Paragon 25 för de tuffa uppgifterna var dock Paragons Janne Viitala.

– Det är klart roligt att få kvitto på att

vår filosofi fungerar. Med tanke på hur mycket båten har kört till och från land och Bågaskär, som ligger långt ut, och all skolningsverksamhet den deltagit i, är jag väldigt nöjd.

Den aktuella Paragon 25:an är en standardbåt, men har mer elektronik än andra räddningskryssare, eftersom den utbildar i efterspaning och räddning. Dessutom är styrhytten omgjord så att sju kan sitta. Förpiken har kvar kojerna, men föröver finns ett lastrum för överlevnadsdräkter, hjälmar, dykutrustning och personligt bagage. Även utrustning för



räddningsuppdrag finns i form av reprulle för bogsering.

– Den ökade vikten av utrustningen har vi kompensert genom att inte ha teakdäck, vi har inte satt i kök, kylskåp toalett eller bord. Och eftersom båten är lätt från början har inte prestanda påverkats. Vi jobbade genom alla tekniska lösningar så att båten kan fungera för sina tre uppgifter, transporter, skolning och räddning under högsäsong, säger Janne Viitala.

Intressantast för båtfolk med samma höga krav som den finska sjöräddningen, är att byggsättet på Paragon 25 gör att båten tål tuffa tag.

Skälet är igen goda tankar redan på planeringsstadiet.

– Hemligheten med goda sjöegenskaper, är ett starkt skrov. Därför har Paragon 25 ett kraftigt handupplagt skrovlaminat, fyrdubbla balkar i botten.

Laminerade skott och fronter bidrar till att ge önskad vridstadga. Vårt byggsätt gör det möjligt att införa produktförbättringar efterhand som vi får synpunkter från kunderna, förklarar Paragons pappa Janne Viitala.

Den som vill se finska sjöräddningens Paragon 25 i aktion bör besöka

Bågaskär. Uppåt 1 000 personer tränas där varje år och där finns toppsiktet av sällskapetets båtar samlade. Och att utbildningen är viktig, det framgår av att uttryckningarna har ökat med 40 procent de senaste tio åren.

# Paragon 25 SAR

## Teknisk specifikation



Length over all (LOA)	8,45 m
Lenght	8,10 m
Beam	2,90 m
Draft	0,95 m
Height over waterline	3,55 m
V-section, deadrise	26,5 deg
Weight	3 200 kg
Fuel	320 lit
Battery	4x 12V 100Ah
CE-category	B
Engine	Volvo Penta D4-300 (221kW, 300hp)
Sterndrive	Volvo Penta Aquamatic Duoprop
Propellers	G4
Top speed	34 knots
Cruise speed	28 knots
Range	200 nm
Navigation computere	PC, MS Windows 7 PRO, SMPS-assembly
Chart program / charts	Iso Loisto, C-MAP NT MAX WIDE
Displays	3 x HATTELAND HD 15T06, 15,2" displays
Radar	FURUNO M-1944C-BB, 6 kW, 4'
Black-Box GPS	GP-320B
Compass	FURUNO PG-500
Wind meter	RO WIND PLUS
Echosounder	FURUNO DFF-1
Keyboard control unit	FURUNO RCU-014
Trackball	NSI TSW50F5
Search lights	2 x Zeematz WS Mini 100W
Beacon	Sarco SOS-LR-135
Deck lights	4 x Britax L-18 55W
VHF-DSC equipment	SAILOR RT5022 VHF DSC Class A
Communication	VIRVE EADS THR880i
Hand held VHF	ICOM IC-M71
Hand held VHF	ICOM IC-GM1600E
Loud hailer	FURUNO LH-3000







# Paragon 31 KUNNG i klassen

**N**är Paragon 31 blev Motorboat of the Year i London 2010 öste juryn beröm över sjöegenskaperna, stilen, utförandet och layouten. Klassens kung blev bekräftad.

- Vi skulle kunna sälja farmor för en Paragon 31 sade juryn och förklarade varför: En robust, praktisk, skickligt designad, väl ihopsatt båt. Och en höjdare att köra oavsett vad vädret konspirerar. Det djupa V-bottenskrovet skär genom sjö bättre än större båtar. Samtidigt gör det inpassade styrhuset och den flexibla layouten längre resor bekväma.




Ord och inga visor, var regeln redan när Paragon 25 sjösattes. Den kombinerade för första gången spännande linjer med praktiska funktioner och signalerade – äntligen en sjömäsig hyttbåt. Paragon 31 talar samma språk, fast ännu tydligare. Sex fot till, gör 31:an attraktiv på längre resor samt att utrymmena och komforten når en högre nivå.

## Som havsloppsbåtar

Grundtanken är densamma, en kompromisslös båt med överlägsna sjöegenskaper för tuffa förhållanden. Nyttänkande på designsidan, funktion före form, är mantrat. Därmed är skrovet djupt med en bottenvinkel på hela 24,5 grader, eller lika mycket som på havsloppsbåtar. Tanken är att balansera hög fart med mjuk gång. På Paragon 31 får besättningen ge upp före båten.

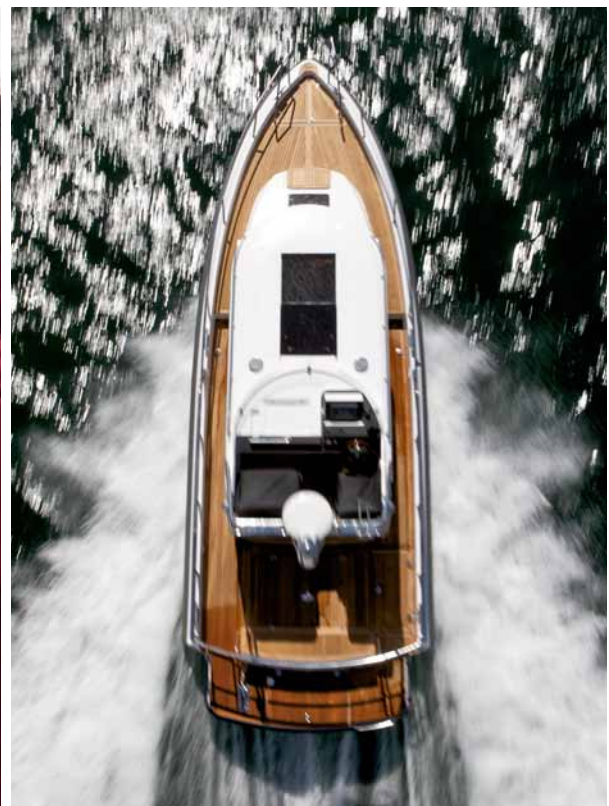
Om skrovformen eggas, är det inget mot vad linjeföringen gör. Paragons specilla avbärarlist, den karakteristiska välvda frontrutan, de infällda sidorutorna, det förhållandevis låga





styrhuset och den inbyggda, nästan osynliga flybridgen, ger identitet. 31:an signalerar sjövärdighet lång väg och för tankarna till sjöräddningens kraftfulla kryssare. Samtidigt andas båten stil, rubrikmakare kan lätt etikettera Paragon 31 som klassens kung.

För att stilla nyfikenheten på hur Paragon 31 är tog vi ut båten inför Volvo Ocean Race utanför Sandhamn. Ihop med shorecrew för Pumabåten var vi sju man ombord. Så många åker inte normalt ihop, men blev ett test på vad båten kan.



Första förvåningen gällde stabiliteten. Vanligen är båtar med djup V-botten ranka i hamn, men inte Paragon 31. Två välvuxna män klev på kanten utan att båten vickade till. Denna trevliga egenskap hör ihop med konstruktören Sakari Mattilas och byggare Janne Vittalas strävan att få ner tyngdpunkten. Normal påstigning sker dock via badbryggan eller över fören.

Nästa förvåning var att planingströskel nästan saknas, också det ovanligt för båtar med djup V-botten. Paragon 31:an i testet var bestyckad med en motor, en Volvo Penta D6 a´ 370 hk, för att hålla ner totalvikten. Trots det visade GPS på över 35 knop i full fart

samtidigt var gången stadig och utan aktertrim.

#### Rimlig förbrukning

Enligt instrumenten drog motorn 1,50 - 1,70 liter per sjömil oavsett fart. Det är bättre än genomsnittet, bra för en 4,9 tons båt och säger att skrovet är effektivt. Från 2011 finns även dubbla D3 ´a 330 hk att tillgå för att möta önskemål om toppfart nära 40 knop.

Vid testet rådde en del sjö och mycket svall, som gav ett bra mått på sjöegenskaperna. Paragon 31 påverkades inte av meterhöga, branta svallvågor, båten klarade att stå på utan gasavdrag och utan att besättningen oroade sig för smällar

och båten. Uttrycket som en kniv i smör, passade på körupplevelsen. På samma gång var båten fenomenalt följsam, den svarade fint på ratten, var kursstabil och avkopplande att köra.

De med krav gillade också att Paragon 31 är stum, den varken knirkade eller knakade när den satte i sjön. Mjuka dunsar var det enda som märktes när skrovet forcerade sjö i över 30 knops fart, sådant imponerar på vant båtfolk.

Ytterligare en förnämlig egenskap är stabiliteten och greppet i tvärgirar. 31:an släppte inte ens om den provocerades, den lutade lite, men kom ur svängarna helt obesvärad.



Tillochmed med tre man på flybridge kändes båten totalt trygg när vi tryckte på ute till havs för att följa flottan mot målet i St Petersburg.

Båtfolk med blick för detaljer noterar direkt att räckverket är kraftigt, att det är dubbelt mellan aktern och midskepps och att stöttorna sitter stumt. Även sådana detaljer andas sjöstyrka.

### **Funktion och form**

Bredden på styrhuset är anpassad för framkomlighet på däck. Igen har funktion gått före form. Räckerna på taket och akteröver, runt om i rätt höjd och gott gångdjup gör att barn, hundar och gästar med kassar rör sig säkert. Sittplatser utomhus finns på en fällbar teakbänk akteröver bakom styrhuset och på en soffa i aktern. Två kan även sitta föröver.

Flybridgen är väl tänkt. På dubbelsoffan om babord sitter två och skepparen på en egen skjutbar stol om styrbord. Man sitter med bra djup för benen och med fint skydd för fartvinden bakom jagarskärmen. Känslan av att sitta väl och tryggt, är





konkret och gör flybridge trevlig på längre resor.

Ingången till styrhuset är genom två breda skjutdörrar på sidorna och i hytten är styrplatsen raffinerad för en hyttbåt. Förarstolen har inbyggd dämpning, den är skålad och har klaff för att kunna stå och köra. Skinnklädda räcken, avrundad matt panel, vippbar plotter, sobra strömbrytare, gasreglage på lagom avstånd ger full poäng.

Fin sikt råder genom den välvda uppvärmda frontrutan som bara har en smal mittstolpe. Dubbla torkare speglar också omsorgen i

konstruktionen. På punkten förarmiljö är Paragon 31 kung i klassen.

Salongens L-soffa är lika bred som styrhuset och utnyttjar platsen maximalt. Rutor akterut ger viktig sikt bakåt. Besättningen åker framlänges genom att vända babordssätet och ett lyft på mittdelen av soffan, öppnar ingången till akterkabinen. Där råder ståhöjd, två goda kojor finns längs sidorna och gör mittgången fri. För ventilation och ljus finns en ruta akterut,

Förliga hytten på Paragon 31 är har pentryt om babord, där både trelågig ugn, djup diskho, kylskåp

och skjutlådor är standard. Även kojmåttan, och toaletten med dusch, talar för att båten fungerar fint att bo i.

#### **Fin finish**

Mantrat funktion före form har inte hindrar inte ett gott öga på finishen och utförandet i 31:an. Interiören är i jämn, afrikansk mahogny med liggande struktur, böjlimmade kraftiga kantlister och massiva hörnstolpar. Den matta finishen är samma behandlig med hårdvax som på exklusiva köksbänkar. Flott inklädda sidostolpar, panelade sidor och tak, samverkar med träarbetet till den lugna designatmosfären ombord.







För sjövana båtmänningar är Paragon 31 en körmaskin med enastående sjöegenskaper. Den här båten är tyst, stum och starkt byggd. Att den ser lika proffsig som den ser ut att vara och fungerar för upp till fyra på en längre tur bara ökar dragningen att äga en.

När proffsen från Puma klev av Paragon 31:an efter en hel dag ombord, sade de att en så bra båt hade de aldrig sett, var de än varit i världen.

#### Fakta

Längd .....	9,80 m
Bredd.....	3,30 m
Djup .....	1,10 m
Vikt.....	4,9 ton
Bränsle .....	450 liter
Vatten .....	200 liter
Motor.....	Volvo Penta D6
Effekt.....	330 eller 360 hk
Toppfart.....	35 knop
Design.....	Sakari Mattila

- + Självändig profil
- + Utomordentlig gång
- + Elgant utförande
- + B-certifierad

# Nimbus around the *World*



## *Traben-Trarbach* Nimbus 365 Coupé

Provkörning innan leverans av Nimbus 365 Coupé 2011 års modell i Traben-Trarbach i södra Tyskland.

Slutdestination för båten är Düsseldorf och leveransen sköttes av Boote Polch.





## *Lake of Constance* Nimbus 335 Coupé

fulltutrustad för härliga sjöturer i vacker  
mörkblå skrovfärg med matchande soldynor  
på fördäck.



## *Holland* Nimbus 365 Coupé

Läckert mörkblå. Nimbus 365:a levererad  
till Holland.



# Nimbus around the *World*



## *Ocean Lounge i Kroatien* Nimbus 365 Coupé

Det märks att nya Coupéserien är mycket populär inte bara i Sverige utan hela Europa. Här ser vi ytterligare en nylevererad Nimbus 365 Coupé i Kroatien.

## *Lake of Constance* 380 Carisma

En klassiker inom Nimbus  
Coupé segment - 380 Carisma  
med flybridge





## *Medelhavet Mallorca* Storebro 435 Commander

Här kommer Storebro 435 Commander verkligen till sin rätt med sina stora sociala ytor och massor av boudrymme för hela familjen.

## *Monaco* Paragon 31 & 25

Lyxig "bruksdesign" i Monacos hamn.  
Där finns två stycken Paragonbåtar för visning och provkörning. Läckert ...





## Lidingö en succé Nimbus Boats Stockholm

Man kan inte uttrycka det på något annat sätt - Nimbus Boats Stockholm har blivit en riktig succé. Närmare kunderna, bättre visningsmöjligheter och massor av modeller i sjön.

Dessutom har Stockholmskontoret från och med 2011 utökats med komplett eftermarknads- och serviceavdelning på Rindö.

- Flytten från Stäket till den nya anläggningen på Rindö bidrar verkligen till en ökad närhet till våra kunder, eftersom merparten av båtarna ligger i Saltsjön, säger Ulf Särnman, vd Nimbus Stockholm.

[www.nimbusstockholm.se](http://www.nimbusstockholm.se)

**PREMIÄR  
NIMBUS BOATS  
I KARLSTAD  
17-19 JUNI**

Vi öppnar hos Bosses Marin & Fritid på Nattvindsgatan den 17-19 juni. Vi firar med flytande mässa och provkörning av båtar. Vid bryggan visas Nimbus 35 Nova, 27 Nova, 365 Coupé, Storebro 435 Commander och ett flertal Rydsbåtar. Öppet 1000-1800.

VARMT VÄLKOMMEN

**NIMBUS BOATS**  
Bosses Marin & Fritid, Ursholmen, Nattvindsgatan, Karlstad tel. 054-850 171  
[WWW.NIMBUS.SE](http://WWW.NIMBUS.SE)

## Nu har vi öppnat portarna i Karlstad

Nu finns vi på Nattvindsgatan i Karlstad tillsammans med Bosses Marin och Fritid. Premiären ägde rum den 17-19 juni och firades med flytande mässa och provkörning. På plats visades Nimbus 35 Nova, 27 Nova S, 365 Coupé, Storebro 435 Commander och ett flertal Rydsbåtar. Titta in på [www.nimbuskarlstad.se](http://www.nimbuskarlstad.se) för mer information och kontaktuppgifter.

## Nimbus på plats i Båstad under Swedish Open

Under tennisveckorna finns Nimbus på plats där det händer. I hamnen på brygga F.

**COLLECTOR SWEDISH OPEN**  
presented by Sony Ericsson WTA

**2-9 jul 2011**

Swedish Open Women ▶



## The Nimbus Hoody -11

Stilren Nimbus Hood i superskön kvallite med anrika detaljer.

Finns i storlekarna XS-XXXL.

Pris 995:-



## Ny pikétröja

Helt ny sommarpiké. Till skillnad från våra klassiska pikéer har vi tagit ut svängarna lite grann och gjort flera nya applikationer och brodyrer. Vit med röda och blå ärmor. Finns i storlekarna S-XXXL.

Pris 595:-



## Nimbuskeps

Attraktiv sommarkeps för Nimbusägare. "One-size-fits-all".

Pris 150:-



## The Sailing Jacket

Ny modell. Baserad på Henri Lloyds klassiska seglarjacka. Finns i storlekarna XS-XXXL.

Pris 1195:-



## Ännu tuffare "look" på nya Paragon 25

Under hösten kommer nya Paragon 25 med nytt utseende. Skrovet och konceptet är detsamma med överbyggnaden har helt designats om för att följa samma strama "Paragonstil" som storasystemen Paragon 31. På nya båten har badbryggan förlängts och blivit större vilket ytterligare ökar möjligheterna med denna året-runt-båt. Paragon 25 levereras under 2012 med Volvo Penta motorer För mer information och utrustningsalternativ besök [www.paragonyachts.se](http://www.paragonyachts.se).





# store.nimbus.se



## Härliga accessoarer - **beställ online**

Det blir flera tillskott av nya produkter i vår fina kollektion. Bland nyheterna hittar ni en ny-gammel favorit, den klassiska "Lloyd" i Nimbusdesign. Utöver så kommer det nya kepsar,

pikéer, skärp, windstopper, hoodie med mera. Nyheterna trillar in löpande under våren så slå en signal på 031-726 77 00 eller besök vår webshop på [www.nimbus.se/shop](http://www.nimbus.se/shop)

för att få senaste status. Du är alltid välkommen till "The Nimbus Store" i Långedrag där du kan prova produkterna. Vi bjuder på en kopp gott kaffe, espresso eller te. Välkommen.

## Nya flytvästar klassisk & säkerhetssele

Lagom till säsongen kommer Nimbus med två nya flytvästar. En klassisk mjuk flytväst med ny design samt en ny räddningsväst för maximal rörelsefrihet och luftighet. Produkterna kommer in i butik under våren. Ring, besök oss eller titta in i webshopen.

Klassisk: Finns i storlekarna XS-XXL, Pris 1395:-  
Säkerhetssele: "One-size-fits-all", Pris 1395:-





**TEST**

# Starkt intryck internationellt när Marina.ch testar 335 Coupé

När utsända testpiloterna Lori Schüpbach och Ruedi Hilber testade Nimbus 335 Coupé så lät det så här i utlåtandet. - Lyxigt utrustad med bog och häckpropeller gör hamnanöver till en ren njutning. Vid gång ligger båten mycket snyggt och behagligt i

vattnet och håller kursen utan att låta sig påverkas av viktomfördelningar. Ett högvärdigt båtbygge med vacuuminjicerat skrov. Testpiloterna var även imponerade av interiören. Den asymmetriska konstruktionen möjliggör smidig in-, och utgång via

akterdörr och sidodörr. Båten har väldigt hög komfortfaktor med väl utförda detaljer och smarta funktioner. Kort och gott gjorde 335:an ett riktigt starkt intryck. Läs hela testen på [www.nimbus.se/content/news](http://www.nimbus.se/content/news)

## Franska "Moteur Boat" testar Paragon 25

**TEST**

Minsta Paragonmodellen väcker uppmärksamhet på kontinenten. När Franska båtmagasinet "Moteur Boat" testade Paragon 25:an fick den utlåtandet "Un incomparable look" dvs. en unik look och testpiloterna blev bokstavligen förläskade i båten och dess fantastiska egenskaper. Läs testen på [www.paragonyachts.se](http://www.paragonyachts.se).

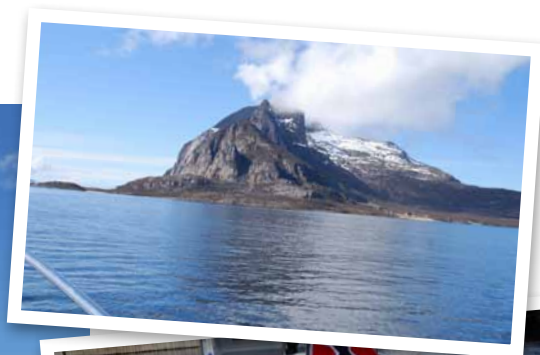




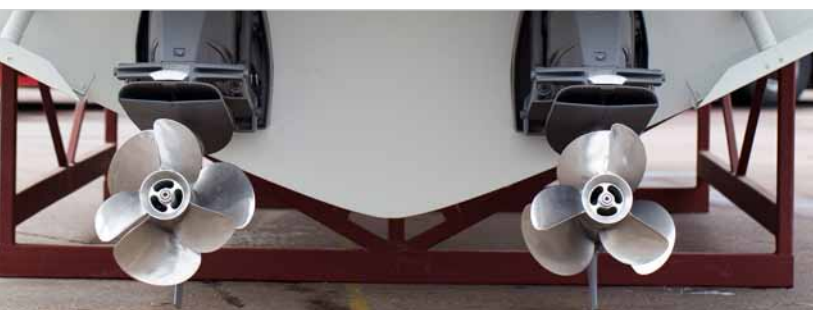
# Premiär för nya Storebro 435 Sun Top

En båt som utstrålar klassisk elegans, byggd för båtälskaren som värderar kvalitet, sjövärdighet och komfort under längre resor. Storebro 435 Sun Top, är endast 3,2 meter hög ovan vattenlinjen med masten nedfäld, vilket gör den idealisk för resor i Europas inre "vattenvägar" och sjöar. Salongen har tre elektriska takluckor för maximalt ljusinsläpp och frisk luft för riktigt varma sommardagar. Pricken över i:et är den 2,0x1,6 meter stora solbädden på taket ovanför salongen. Besök [www.storebro.se](http://www.storebro.se) för mer information.





Paragon 31 i sitt rätta element,  
på kusten utanför Bodö i Nordnorge.



## Dubbla D3:er i Paragon 31 för rätta brukskänslan.

Inför 2011 har Paragon 31 uppdaterats med möjligheten till dubbelinstallation av två stycken Volvo Penta D3-220.

Besök [www.paragonyachts.se](http://www.paragonyachts.se) för mer information.

## Paragon 31 nominerad till Motorboat of the year.

2010 utsågs Paragon 31 till "Motorboat of the Year" i klassen Wheelhouse and Walkaround. Båten är så uppskattad att den även i år 2011 var nominerad till "Motorboat of the year". Utmärkelsen är en av de mest prestigefyllda i branschen.



# The NIMBUS Store

Mycket har hänt det senaste året. En av de stora förändringarna på Nimbus i Långedrag är reservdelars nya fräscha butik med allt du behöver från accessoarer och kläder till roderskäddor och propellrar.

På webben hittar du ett stort utbud av vårt breda sortiment. Du kan lägga order och betala på ett säkert sätt direkt i webbutiken. Surfa in på [www.nimbus.se/shop](http://www.nimbus.se/shop) för mer information och bilder eller ring oss på 031-726 77 42. Eller besök oss i Långedrag.

Välkommen önskar Anders, Johan och Peter.





A full-page background image of a sunset over a body of water. The sky is filled with horizontal bands of orange, yellow, and dark purple clouds. The sun is low on the horizon, creating a bright glow. The water in the foreground is calm, reflecting the colors of the sky. A dark silhouette of a shoreline with trees and buildings is visible in the middle ground. The website address 'www.nimbus.se' is printed in white serif font in the center-right area of the image.

[www.nimbus.se](http://www.nimbus.se)

NIMBUS  FEEL THE DIFFERENCE

# World

VÅR/SOMMAR 2011

## THE MODEL RANGE



27 NOVA S HT



27 NOVA S



31 NOVA S / HT



35 NOVA



43 NOVA



230 R



250 R



300 R



335 COUPÉ



365 COUPÉ



320 COUPÉ



380 COUPÉ



380 CARISMA



340 COMMANDER



380 COMMANDER



**NIMBUS BOATS**

Nimbus Boats AB, Box 5152, 426 05 Västra Frölunda Besöksadress: GKSS-hamnen, Talattagatan 10, 426 76 Västra Frölunda  
Telefon 031-726 77 00, Fax 031-29 46 98, E-post info@nimbus.se

[WWW.NIMBUS.SE](http://WWW.NIMBUS.SE)