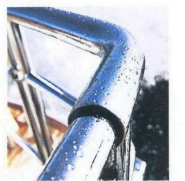


Im SUV lässt sich alles ertragen

So ein Zufall. Schon eine Weile hatten sie bei Nimbus mit dem Gedanken gespielt, ein neues Marktsegment zu erschließen. Ein nordischer „Commuter“ schienen den Verantwortlichen des schwedischen Konzerns vielversprechend, ein Boot wie ein SUV, maßgeschneidert für all die Skandinavien, die in den Schärenlandschaften wohnen, auf Inselchen vor der Küste, und ein Boot benutzen, um in die Stadt zu fahren.

Dieses Pendlerboot sollte an 365 Tagen im Jahr funktionieren. Nicht bloß bei schönem Sommerwetter, sondern auch dann, wenn Wasser waagrecht durch die Luft fliegt, in aufgewühlter See, in langen Wintern, bei Kälte. Im Unterschied zu manchen in der Autoindustrie anstehenden SUV sollte es kein Blender sein. Fürs Grobe geschaffen und nicht nur so tun, als ob.

Dergleichen, so die Überlegungen, müsste sich nicht nur an Pend-



Anmutung eines Rettungskreuzers: Manchen Kunden ist das wichtig.

ler und Freizeitkapitäne, sondern auch an professionelle Nutzer, an Rettungsdienste oder Behörden verkaufen lassen, an Taucher, Angler, Segler, die den Umstieg aufs Motorboot beabsichtigen, nicht zuletzt auch an Interessenten in südlicheren Gefilden, die das Solide, Tüchtige schätzen, aus welchem Grund auch immer. Vielleicht weil sie es wirklich brauchen, vielleicht als reines Statussymbol im Abenteurerlook, das signalisiert: Ich kann rausfahren, wenn andere reinkommen. Heutzutage ist es ja gar nicht mehr so einfach, mit einem Boot aufzufallen.

Auf der Bootsausstellung von Helsinki im Jahr 2007 fiel Nimbus-Leuten die Paragon 35 auf, eine Debitänntin, die der finnische Konstrukteur Sakari Mattila gemeinsam mit seinem Landsmann Jan-Erik Viitala entwickelt hatte. Sie machten Probefahrten, waren begeistert und schlugen zu. Nimbus kaufte nicht das Boot, sondern gleich das ganze Unternehmen, die Pläne und den Namen. Damit hatten die Schweden ihren Nordland-Commuter im Programm und eine weitere Marke unter dem Dach ihrer im Göteborger Stadtteil Långdrag anässigen Gruppe: außer Nimbus, Storebro und Ryds nun auch Paragon. Das Konzept der 9 Meter messenden 35 wurde verfeinert, die Produktion nach Schweden verlagert. Schließlich wurde eine größere Version, die knapp zehn Meter lange Paragon 31, nachgeschoben.

Mattila und Viitala hatten sich ursprünglich nicht weniger vorgenommen als die Schaffung eines im Dienste des Fahrverhaltens „perfekten“ Rumpfs. Zweitgrößte war für sie, was im Fall vieler Freizeitboote von Anfang an im Zentrum aller Planungen steht: bestmögliche Raumausnutzung, die Zahl von Kabinen und Kojen, Größe der Galerie, also das, worauf viele Messbesucher zunächst einmal achten. Die Finnen formten zuerst den Rumpf und machten sich dabei die Erkenntnisse zunutze, die sie zuvor in Untersuchungen sowie Befragungen von Vielfahrern gewonnen hatten, die an schwierige Bedingungen gewöhnt sind: Küstentwache, Seeerrettung, Rennfahrer.

Die tiefe V-Form mit dem Ruch des Racings ist das wesentliche Kennzeichen des Rumpfs. Er ist schlank, schneidet mit seiner scharfen Bugsektion die Wellen, statt über sie zu stolpern. Von der Schiffmitte zum Heck hin nimmt er allmählich an Volumen zu, um die nötige Stabilität zu gewährleisten. Solch ein Pfeil benötigt viele Pferdestärken. Die Paragon 31 wird mit einem 28 kW (39 PS) oder 272 kW (370 PS) leistenden Volvo-



Gib ihm: Wenn es anfängt, Spaß zu machen, steckt man nicht gerne zurück. Die Paragon 31 macht das mit.

Fotos Wille, Hersteller

Schweres Wetter und leichtfüßiger Fahrspaß – dafür ist die Paragon 31 geschaffen. Ein skandinavisches Boot für eine Saison, die sich über vier Jahreszeiten erstreckt.

Von Walter Wille



Klare Sicht und ein Tisch unter der Decke: Steuerhaus der Paragon 31



Junge Schwedin: Goldgelbes Kreuz auf Mittelblau, Steuerhaus und Rundum-Rammenschutz im Proflook

Die Nimbus-Gruppe nimmt sich die Autoindustrie zum Vorbild

„Wir sind einer der Top-Player in Europa“, sagt Magnus Andersson. Der Vorstandsvorsitzende der Nimbus-Gruppe aus Göteborg will mit seinem Bootbau-Unternehmen auch in schwieriger Zeit wachsen, unter anderem durch die Eröffnung von Händler-Stützpunkten in Ländern wie Brasilien, Indien und Russland. Hinsichtlich der Produktion will sich Nimbus stärker an der Autoindustrie orientieren. „Man kann auch mit hocheffizienter Fertigung beste Qualität liefern.“ Die ersten Paragon 31 entstanden nach den Worten Anderssons in 1800 Arbeitsstunden, heute reichen - bei bes-

serer Qualität - 600. Aus. In Zukunft soll das dank gesteigerter Effizienz und einer Weiterentwicklung des Vakuum-Infusionsverfahrens zur Herstellung des Glasfaserkunststoffs in 300 Stunden zu schaffen sein. Wegen strenger schwedischer Umweltauflagen war Nimbus schon vor ungefähr zehn Jahren gezwungen, in die Vakuum-Technik als Ablösung des Handauflegeverfahrens zu investieren. Was damals ein Nachteil gegenüber anderen Anbietern gewesen sei, werde nun zum Vorteil, weil man anderen, die jetzt nachziehen müssten, Erfahrung vorausha-

be, mein Andersson. Nimbus produziert in zwei Werken (Mariestad und Storebro) zurzeit 16 Modelle der Marken Nimbus, Storebro und Paragon, zusammen etwa 250 Yachten im Jahr, dazu etwa 1500 Klein- und Angelboote der Marke Ryds. In den Zeiten der Krise haben die Schweden in ihre Produktionsstätten und in neue Produkte investiert, was sich nach Darstellung von Andersson jetzt auszahlt. Erfolgreichstes Modell in Deutschland, einem der wichtigen Märkte, ist momentan die neue Nimbus 35 Coupé (beschrieben in der Sonntagszeitung vom 4. Juli 2010). (Ile.)

Penta-Diesel mit Z-Antrieb bestückt, als Option gibt es eine Doppelmotorisierung mit zwei jeweils 162 kW (220 PS) starken Volvo-Motoren. Je nachdem, was im Maschinenraum steckt, erreicht sie Höchstgeschwindigkeiten von 33 bis 37 Knoten (61 bis 68 km/h).

Bei Vollgas verbraucht die Paragon nach Angaben der Werft um die 80 Liter Diesel in der Stunde, je Seemeile gut zwei Liter. Bei gemäßigterer Gleitfahrt von 18 bis 28 Knoten sinkt der Treibstoffbedarf auf etwa 35 bis 46 Liter in der Stunde. Wer es gemächlich angehen

lässt, kommt zum Beispiel mit den Doppelmotoren in Verdängerfahrt (6 Knoten) mit 3,6 Liter in der Stunde aus, je Seemeile nur rund 0,6 Liter. Allerdings verfährt die Paragon dazu, es krachen zu lassen, auch – nein, erst recht – unter Umständen, unter denen einem viele

andere Boote die Plomben aus den Backenzähnen hämmern.

Strammer Wind vor Göteborg, die See in einem unruhigen Zustand. Also vorsichtig mit den Gashebeln? Nö. Vor bis zum Anschlag. So hat das Jonas Göthberg, der Nimbus-Verkaufsleiter, eben auch gemacht. Mal sehen, was passiert, wenn man aus dem Stand Vollgas gibt: Erst mal wenig, die Motorsteuerung nimmt sich eine Sekunde des Bedenkens. Dann löst sie satten Schub aus. Was folgt, ist ein sehr rasantes Vergnügen, das zugleich ein erstaunlich entspanntes ist. Der Fünftonner wuchtet sich voran, geht lässig und ohne Aufbäumen ins Stadium des Gleitens über, rasiert sanft Wellen von einem halben Meter Höhe und mehr, folgt messerscharf Lenkimpulsen, legt sich wie Rossi mit seiner Ducati in die Kurve, zieht Kreise, ohne beängstigt zu haken oder zu rücken – das ist sowohl atemraubend als auch verunsichernd. Und es lässt den Gedanken aufkommen, dass diese Paragon durchaus noch ein wenig schneller sein dürfte als die 36,5 Knoten, die an diesem Tag laut GPS-Anzeige zu erreichen sind.

Wir nutzen die Heckwelle einer vorbeikommenden Fähre, heben ab zur Luftfahrt – und landen sachte. Solchen Unfug lässt die Paragon stoisch über sich ergehen wie die Nordmannante den Schneesturm. Nichts poltert, nichts scheppele. Wer trocken bleiben will bei derartigen Aktionen oder bei Schlechtwetter, verzicht sich vom Frischluft-Steuerstand, wo immerhin drei Personen Platz finden, nach innen. Dort sitzt oder steht man auch bei wilder Fahrweise relativ ruhig, weil sich Innensteuerstand und Beifahrerplatz ungefähr im Zentrum der Bewegungen befinden. Auffallend ist das geringe Geräuschniveau, exzellent die Sicht dank großzügiger Verglasung. Gleich vier Wischer mühen sich auf der stark gekrümmten Frontscheibe ab, die beheizt und von einem Wärmeluftegebläse bepus-tet werden kann.

Im Sinne der Seetüchtigkeit hat die Werft auf einen niedrigen Schiffsschwerpunkt geachtet. Die geringe Höhe des Freibords (Rumpf oberhalb der Wasserlinie) soll die Windanfälligkeit reduzieren. Kommt Wasser über, kann es

über die nach achtern abschüssigen Decksflächen und die großen Öffnungen am Heck schnell wieder abfließen. Dank breiter Gangbords seitlich des Deckshauses, solider Relling und Haltegriffe in ausreichender Zahl, bequem zu begehendem Vor- und Achterdeck samt Badeplattform bewegt man sich sicher und ohne turnerische Eskapaden.

Dynamischer Rumpf, freie Flächen – das alles geht zwangsläufig



Gut Holz: Von den Skandinavien erwartet man die Seriosität der Nordmannante.

auf Kosten des Platzangebots im Innern. Über seitliche Schiebetrüren gelangt man ins Steuerhaus. Fahrstand und Sitz des Koplotten, eine Sitzgruppe und ein beweglicher Tisch – schon ist die Hütte voll. Ein halbes Stockwerk tiefer befinden sich im Vorschiff eine Doppelkoje, die Pantryzeile sowie eine Nasszelle ohne Stiehhöhe. An der hinteren Seite des Deckshauses geht es hinab in eine (zum Salon offene) Kabine mit zwei Einzelbetten. Um dorthin zu gelangen, klappt man zunächst ein Teil des Salonssofas hoch. Das ist ein wenig umständlich, zeigt aber zugleich, wie virtuos die Werft den begrenzten Raum zu nutzen versucht, um dem Schiffs-touring-Qualitäten mitzugeben. Ein anderes Beispiel: Der Salontisch kann an seiner Stütze bis unters Deck geschoben werden. Dann ist er aus dem Weg, wenn er nicht gebraucht wird.

Anbieter wie Targa, Minor oder Nordstar sind mit einer ähnlichen Sorte Boot schon länger zur Stelle. Paragon hat die Gattung nicht erfunden, allerdings mit seinem jüngeren, weniger konservativen Design einen ganz eigenen Weg ge-

wählt. Markant: der Wechsel aus harten Kanten und weichen Rundungen, konkaven und konvexen Flächen, die bündig eingebauten Luken, der rundliche statt des üblicherweise kastenartigen Aufbaus. Das ergibt eine Anmutung zwischen Arbeitsgerät und Yacht, mit einer starken Note Festpumpf-Schlauchboot, die durch den niedrigen Freibord, den Schwung an den Rumpfsseiten sowie den dicken Rundum-Rammschutz entsteht.

Die Paragon 31 ist teuer. Das relativiert sich, wenn man die offenbar vorzügliche Verarbeitung, die Solidität, das weite Einsatzspektrum berücksichtigt sowie die Tatsache, dass zum Modelljahr 2012 viele ehemalige Extras (zum Beispiel Bugstrahler, Landstromanschluss, Ladegerät, Heizung, Kartenplotter innen und außen, Trimmklappen) zur Basisausstattung gehören, ohne dass die Preise erhöht werden. Und sie verkauft sich gut, selbst im Mittelmeer. „Das Modell war vom ersten Tag an ein Erfolg“, sagt Magnus Andersson, der Vorstandsvorsitzende der Nimbus-Gruppe.

Und was muss er da entdecken? Der französische Branchenriesen Bénéteau hat vor wenigen Wochen eine neue „BarraCUDA“-Baureihe angekündigt mit allem Anschein nach starken nordischen Einflüssen. Zufälle gibt's.

Daten und Preise

Länge Über alles 9,98 m, Rumpflänge 9,79 m, Breite 3,32 m, Tiefgang 1,18 m, Gewicht ca. 5 t, Kraftstofftank 450 l, Wassertank 200 l, Abwassertank 70 l.

Rumpf und Deck Glasfaser-Kunststoff, hergestellt im Vakuum-Infusionsverfahren, Rumpf Massivlaminat, Deck Sandwichkonstruktion, CE-Kategorie B (außerhalb von Küstengewässern), maximal 8 Personen.

Grundpreise: Mit Volvo D6 330 PS 285 000, mit Volvo D6 370 PS 296 000, mit 2 x Volvo D3 220 PS 309 000 Euro, jeweils umfangreiche Serienausstattung. Extras: Bug- oder Heckanker-Ausrüstung jeweils 6000, Teakdeck 11 300, Antifouling 2500, Cockpittisch 500 Euro.

Händler: Boote Polch, Traben-Trarbach, und Nautic Yachting, Neustadt/Holstein.