



Wenn's drauf ankommt: Paragon 31 Cabin

Die Paragon-Yachten der schwedischen Nimbus Werft werden sowohl im privaten als auch im professionellen Bereich genutzt. Bei der Entwicklung waren Mitglieder der skandinavischen Küstenwachen und der Seenotrettung, ebenso wie Berufskapitäne, aber auch Rennfahrer beratend tätig. Nun wurde die Paragon 31 von Grund auf überarbeitet.

Text: Christian Schneider / Fotos: Adstream AB - Henrik Ljungqvist / C. Schneider

Design, Konzept, Verarbeitung

Die Anfrage eines norwegischen Kunden aus dem kommerziellen Bereich nach einer 31er mit den etwas größeren, kräftigeren und ruhiger laufenden Volvo Penta D4-300 Motoren statt der bisher maximal verfügbaren D3-220 Doppelmotorisierung und einem anderen Layout war ein Auslöser für eine Überarbeitung des bisherigen Modells. Da sich die Paragon 31 auf vielen Meilen in rauen, nordischen Gewässern bestens bewährt hatte, schritten die Konstrukteure aber mehr korrigierend als neu konstruierend zu Werke und nahmen Anpassungen an die erweiterten Anforderungen vor. Um 40 Zentimeter wuchs der Rumpf in der Länge, um ca. 10 Zentimeter das Freibord. Die Flybridge wich einem geräumigeren Deckssalon mit einer Schiebetür, die sich zum hinteren, großen Arbeitsdeck öffnet. Der neuen Aufteilung fiel zwar

die Achterkajüte der bisherigen Fly-Version zum Opfer, dafür tun sich wahre Abgründe auf, wenn die Deckel der riesigen Stauräume geöffnet werden. Damit empfiehlt sich das Boot z.B. auch zur Nutzung von Tauchern, Hochseeanglern u.v.a. – sprich all Jenen, die ein robustes, pflegeleichtes und seegängiges Boot mit großem Stauvolumen und hoher Funktionalität suchen.

„Function before Design“ heißt es so auch zur Philosophie der Marke. Ein klares Statement, dessen Umsetzung sich an vielen Details an Bord zeigt, ohne dabei aber raubeinig oder grob zu wirken. Auch wenn das Boot u. a. für den Profi-Einsatz gedacht ist – rustikales Fischkutter-Ambiente findet sich nicht an Bord. Im Gegenteil: Optisch und haptisch sehr ansprechend mit klaren und typisch skandinavisch, gradlinigen Gestaltungselementen und einer Top-Materialauswahl, ist das Schiff ein seriöser Imageträger mit einer souveränen Prestigeaussage.



Alle Wetter: Paragon verlängert die Bootssaison auf 365 Tage im Jahr.

chen Sitz- und Sofa Konfigurationen werden für den Deckssalon von Paragon angeboten, wovon uns die Variante mit Fahrer- und Beifahrersitz, zwei drehbaren Sitzen dahinter, einem achteren L-Sofa und Esstisch an Backbord achtern und eben dem Pantry-Block an Steuerbord gegenüber der Sitzecke unter dem Gesichtspunkt der Verwendung des Bootes als Motoryacht am besten gefiel. Bei aller Funktionalität: Auch Komfort-Features wie z.B. ein Fernseher oder ein Cerankochfeld sind natürlich möglich.

An Deck kann die rutschhemmende Beschichtung der Laufdecks überzeugen, alternativ stehen sowohl an Deck als auch im Deckshaus diverse Beläge vom professionellen TBS-Kunststoff Belag über Kunststoff-Stabdecks in Holzoptik oder dem klassischen Teakholz zur Wahl. Empfehlenswert ist der optionale Außensteuerstand an Steuerbord achtern, der nicht nur das Manövrieren des Bootes im Hafen erleichtert, sondern dank der guten Übersicht durch das Deckshaus es auch gestattet, das Boot von außen zu fahren. Die gesamte Beschlags-Ausrüstung ist ausnahmslos aus poliertem Edelstahl gefertigt und orientiert sich hinsichtlich der Dimensionierung am professionellen Einsatz, ebenso wie die umlaufende Gummischeuerleiste, die auch gröbere Rempler abfendern dürfte, und das kernige Gesamtbild des robusten Schiffes unterstreicht.

Fahreigenschaften

Der Fahrstand der Paragon ist übersichtlich und ergonomisch gestaltet, der Blick durch die geraden und vorne einmal geteilten, gebogenen Scheiben ist auch dank des Dachüberstandes blendfrei und ohne Sicht-einschränkungen. Bei schönem Wetter können das Glasdach und die



Innen & Außenfahrstand, bei Doppelmotorisierung optional auch mit Joysticksteuerung.



Die einzige separate Kammer der neuen „Cabin“ befindet sich im Vorschiff. Dort gibt's eine Doppelkoje und eine weitere Extrakoje unter dem Laufdeck an Backbord. Unser Testschiff präsentierte sich hier im bekannten, sehr hochwertigen, schnörkellosen Holz ausbau mit den Paragon-typischen, grauen Polstern. Auch die Nasszelle ist im Vorschiff zu finden. Optional kann der Einbauschrank als kleine Pantry mit Waschbecken und Kühlschrank ausgelegt werden. Beim Layout als Yacht macht der alternative Pantry-Block mit Waschbecken und Herd im Salon aber mehr Sinn, so dass in der Kabine dann stattdessen Schrankraum zur Verfügung steht.

Standardmäßig kommt ein hochwertiger, gefederter Sitz des deutschen Herstellers Grammer für den Fahrer und optional auch für den Beifahrer zum Einsatz. Fünf verschiedene Layouts mit unterschiedli-

seitlichen Schiebetüren geöffnet werden. Gut gedämpft brummeln die beiden Volvo Pentas im Heck. Das Manövrieren vom Außensteuerstand über Rad und elektronischer Doppelhebelschaltung funktioniert erwartungsgemäß problemlos. Auch mit einer Maschine lässt sich die Paragon fast auf dem Teller drehen. Sofern eine Doppelmotorisierung wie bei unserem Testschiff (2 x Volvo Penta D4-300) gewählt wird, steht die Möglichkeit der Steuerung per Volvo Penta Joystick zur Verfügung.

Wer sich Gedanken darüber macht, ob eine Paragon wohl auch bei Rauwasser sichere Fahreigenschaften an den Tag legt, sauber durch die Welle läuft, oder ob sie wohl in schnellen Kurven mit dem Heck ausbricht oder einhakt, der fragt sich wahrscheinlich auch, ob ein Land-Rover geländegängig ist. Vor diesem Hintergrund könnten wir das Ergebnis der Testfahrt mit dem Resümee „Allerbest!“ abhaken, zum Fazit



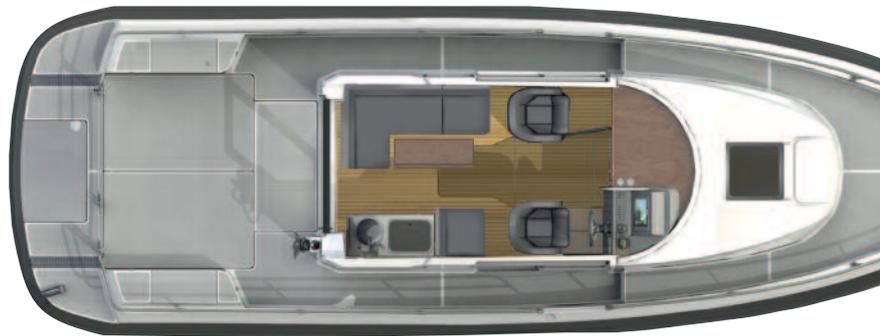
Großes Achterdeck je nach Einsatzzweck als Arbeits-, Picknick- oder Badeplattform – hier mit klappbarer, robuster Taucher- oder Badeleiter.



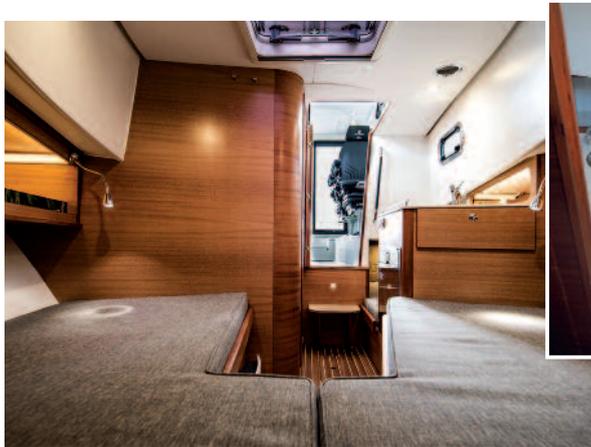
Zweckmäßig, solide Ausstattungsvariante des Testschiffes für den professionellen Einsatz. Alternativ stehen Yachtlayouts und –Ausstattungen zur Auswahl.



Gut zugänglich und prall gefüllt: Der Motorraum des Testschiffes mit Volvo Penta D4-300 Doppelmotorisierung.



Für Reise und Revier: Layout mit L-Sofa, Pantryblock und Stabdeck für den Einsatz als Motoryacht.



Der hochwertige Ausbau des Vorschiffes offenbart die Yacht-Gene der Paragon.



Dachüberstand zum Schutz vor Blendreflexen im Inneren, solide Handläufe und sinnvolle Zusatzausstattungen wie Suchscheinwerfer unterstreichen den professionell-funktionalen Charakter der Paragon.

übergehen und nach ein paar weiteren, wohlwollenden Sätzen den redaktionellen Feierabend einläuten.

Ganz so einfach macht es uns die neue Paragon 31 Cabin aber nicht, denn – wir erinnern uns – sie schleift jetzt mit ca. 160 PS mehr maximaler Motorleistung und ca. 40 Zentimeter mehr Rumpflänge auch einige hundert Kilo mehr Gewicht durchs Wasser als bisher.

West fünf Beaufort, eine ruppige Welle im Bereich des Göteborger Fahrwassers am äußeren Rand der Schärenküste, verstärkt durch den Verkehr der Großschifffahrt – optimale Testbedingungen für eine Paragon. Was auf manch anderen Yachten zur Zurückhaltung am Gashebel auffordern könnte, kostet uns hier nur ein Schulterzucken. Und die konstruktive Veränderung des Rumpfes wirkt positiv: Konnte man der „alten“ 31er in jeder Hinsicht ein sehr gutes Fahrverhalten attestieren, meistert die Neue sämtliche Manöver geradezu mit Perfektion, wirkt noch fahrstabiler, ohne dank höherer Motorleistung an Agilität einzubüßen. Konstante Reisegeschwindigkeiten von über 30 Knoten sind locker drin und selbst bei 40 Knoten Vollastfahrt ballert der neuzeitliche Wikingerzossen mit druckvollem aber butter-

weichem Lauf völlig unbeeindruckt durch die Welle, lässt sich sicher und gut kontrollierbar auch durch enge Kurven feuern, und chauffiert die Crew mit gelassener Selbstverständlichkeit sanft und gut gefedert auch durch ruppige Seegangs-Bedingungen.

Mit hoher Fahrt werden selbst große Heckwellen vorbeiziehender Frachtschiffe mit weichem Lauf durchfahren, lässt sich das Schiff auch mit rüden Manövern an der sehr direkten Lenkung nicht aus der Ruhe bringen, ist feinfühlig und exakt zu dirigieren und zu trimmen und ist neben ihrer absolut souveränen Gangart auch noch ein Garant für echten Fahrspaß für den ambitionierten Motorbootfahrer. Am Fahrstand zu stehen, „im Keller“ bollern gut gedämpft und satt die Volvo-Diesel, mit Gelassenheit und 33 Knoten Marschfahrt die gegen an kommenden Ostseeroller in einer sprühenden Gischt Wolke zu durchfahren, das weiche Einsetzen des Bootes spüren... da liegt Suchtpotential drin.

Fazit

Die Paragon 31 ist kein Boot für Jedermann. Sie ist ein echtes Multipurpose-Tool für Profi und Privat, für anspruchsvolle Seefahrer, für die „bösen Jungs“, die es wissen wollen, und für all jene, die „Schiff“ meinen, wenn sie „Yacht“ sagen. Unterschiedlichste Layouts und einsetzspezifische Ausstattungen eröffnen Einsatz-Möglichkeiten vom robusten Arbeitsboot bis zur seegängigen Offshore-Yacht.

In Sachen Fahreigenschaften platziert sich die Paragon mit ihrem sehr ausgewogen konstruierten Deep-V Rumpf unter den Testkandidaten der WasserSport Redaktion auf den vordersten Plätzen, und legt auch bei rauen Bedingungen und gleichzeitig hohen Geschwindigkeiten eine Souveränität an den Tag, die Maßstäbe setzt.

Dass ein solcher Qualitätsanspruch mit einer umfangreichen, fahrfertigen Ausstattung nicht zum Schnäppchenpreis zu haben ist, versteht sich von selber. In der Liga „Profi oder Privat“ positioniert sich das Schiff preislich aber im wettbewerbsfähigen Rahmen und ist in vieler Hinsicht kundenspezifisch konfigurierbar. Die Paragon 31 Flybridge steht zudem laut aktuellem Paragon-Katalog auf Basis des überarbeiteten Rumpfs ab 2017 zur Verfügung.



Händlerkontakt:
nautic yachting GmbH,
 ancora marina, An der Wiek 7-15
 23730 Neustadt in Holstein
 Tel.: +49 (0) 45 61/52 67 80
 Fax: +49 (0) 45 61/52 67 88
 Vertriebsbüro West
 Akademiestraße 3, 40213 Düsseldorf
 Tel.: +49 (0) 2 11/63 55 63 66
 info@nautic-yachting.com
 ➔ www.nautic-yachting.com
Süddeutschland & Schweiz:
Boote Polch KG, Zum Hafen 18
 6841 Traben-Trarbach
 Tel.: +49 (0) 65 41 / 20 10
 Fax: +49(0) 65 41 / 29 30
 info@bootepolch.de
 ➔ www.bootepolch.de

Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)

0-Gleitfahrt	5
0-Marschfahrt	11
0-Vmax minus 1 kn.	22
Drehkreis in Bootslängen	3
Umdrehungen Ruder Stb/Bb	3

Testbedingungen

Revier	Schwedische Westküste/Göteborg
Wind (Beaufort)	5-6
Strom (Knoten)	1,8
Wellenhöhe (Meter)	0,5-1
Personen an Bord	2
Tankinhalt Wasser (Liter)	ca. 100
Tankinhalt Brennstoff (Liter)	ca. 230

Technische Daten

Herstellerland	Schweden
Werft/Modellbezeichnung	Nimbus Werft / Paragon 31 Cabin
Konstruktion/Design	Nimbus Boats
Länge ü. A. (m)	10,59
Rumpflänge (m)	10,45
Länge Wasserlinie(m)	8,32
Breite ü. A. (m)	3,47
Tiefgang max. ca. (m)	1,2
Durchfahrtsöhe max/min ca. (m)	3,68
Kabinenhöhe ca. (m)	2
Gewicht leer/max. load (kg)	6187 (m. 2xVP/D4 Mot.)/ +2067
Baumaterial	GFK
Rumpf/ Bauart	Gleiter /V-Spant 24,5 °
Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS))	2 x Volvo Penta/D4-300/221(300)
Brennstoff	Diesel
Propellergröße Test	DPH Duo-Prop
Motorisierung von - bis kW (PS)	272(370) - 2x 221(2x 300)
Antriebsart	Heckantrieb/Aquamatic
Kraftstofftank (l)	450 (650 opt.)
Frischwassertank (l)	200
Schmutzwassertank (l)	70
CE-Kat./Personen	B / 8
Schlafplätze/Kabinen (ggf.+Salon)	3 + 2 / 1+Salon
Preis Standard/Testschiff (€)	324.000/ ca. 397.000

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Reichweite*		Schallpegel** dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	sm	km	
Standgas eingekuppelt 1 Motor	700	3,40	6,30	2,38	0,70	0,38	578,57	1071,51	65
2 Motoren	700	4,70	8,70	7,05	1,50	0,81	270,00	500,04	65
Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)	930	6,40	11,85	14,72	2,30	1,24	176,09	326,11	67
untere Gleitfahrt	1870	12,00	22,22	34,00	2,83	1,53	142,94	264,73	75
ökonomische Marschfahrt	2570	25,00	46,30	56,00	2,24	1,21	180,80	334,85	76
schnelle Marschf.	2920	30,00	55,56	71,00	2,37	1,28	171,13	316,93	78
V-max.	3640	40,00	74,08	115,00	2,88	1,55	140,87	260,89	80

* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 405
 ** Gemessen am (Innen) Fahrstand