

Kajütboot mal anders

Paragon 25 zeigt ein ganz spezielles skandinavisches Aussehen.





Der tiefe V-Rumpf verhilft der 25 zu besonders gutem Rauwasserverhalten und dürfte in der Klasse schwer zu schlagen sein. Das umlaufende Fenderkissen unter der Scheuerleiste dient mehr dem Design als der Funktion.

Was man selbst nicht baut, kauft man dazu. Gemäß diesem Motto erweiterte die schwedische Nimbus-Gruppe ihr Sortiment mit ganz außergewöhnlichen Booten. Die Wahl der Nimbus-Manager fiel dabei auf den „benachbarten“ Bootshersteller Paragon in Finnland: Man will Boote von 25 bis 43 Fuß bauen, von denen bislang jedoch erst zwei Modelle real existieren: Paragon 31 und unser Testboot Paragon 25.

Es handelt sich hierbei um typisch skandinavische Boote, was das Aussehen betrifft: Ein tiefer V-Rumpf, auf dem ein nahezu kubischer Aufbau sitzt, um den man herumgehen kann. Das Testboot bietet zwei bis drei Schlafplätze unter Deck, Sitzgelegenheiten, Tisch, Toilette und Pantry.

Was die Verarbeitung angeht, beginnen wir mit Kritik, und zwar an der zu scharfkantigen Kunststoff-Schnittkante vom

Kabinendach. Ansonsten überzeugen die Kunststoffarbeiten außen und innen. Auf hohem Niveau befinden sich die Holzarbeiten. Auch bei den technischen und elektrischen Installationen gibt es wenig zu bemängeln.

Fahren und Manövrieren

Um mit dem Testboot in Verdrängerfahrt die Heckwelle flach zu halten, tuckern wir mit maximal 1000/min (7 kn) voran. Dann läuft das Testboot minimal aus dem Ruder und kehrt allein wieder zum Kurs zurück (gieren). Wechseln Personen im Testboot den Platz, beeinflusst das weder Kurs noch Krängung.

Manövrieren: Mit niedrigsten Drehzahlen messen die Vollkreise vorwärts oder rückwärts eingekuppelt nicht mehr als eineinhalb Bootslängen. Während voraus das Boot, wie auf Schienen laufend, dem Ruder sofort gehorcht, braucht es beim Umsteuern in Rückwärtsfahrt nach Steuerbord einen Schubs vom Bugstrahlruder,

ten. Bei 3400/min (100/min weniger als der Hersteller erlaubt) bleibt der Drehzahlmesser stehen, während unser GPS 36 kn als Höchstgeschwindigkeit anzeigt.

Für die Reichweiten heißt das nach Auswertung der Messdaten, dass man mit einer Tankfüllung in Verdrängerfahrt theoretisch über 600 sm am Stück zurücklegen kann, ohne die 15-%-Reserve zu beanspruchen. In Gleitfahrt fährt die Paragon 25 bei 3000/min (31 kn) am wirtschaftlichsten. Mit einem Verbrauch von 1,4 l/sm ergibt das über 190 sm plus Reserve. Bei Vollgasfahrt muss man nach knapp 180 sm eine Bunkerstation anlaufen. Gut: Mit diesen Werten erfüllt das Testboot unsere Mindestreichweiten-Forderungen sogar bei Vollgas. Allerdings sollte man abruptes Gaswegnehmen unterlassen, damit die Hecksee das Cockpit nicht überspült.

Positiv werten wir den Schalldruck, der im Salon am Fahrstand bei geschlossenen Türen und Deckenluken nicht mehr als 80 dB/A beträgt. Selbst direkt über dem Motor im Cockpit haben wir maximal 84 dB/A gemessen.

Durch die Bank werten wir die mit Höchstgeschwindigkeit gefahrenen Extremmanöver ebenfalls mit guten Noten. Ob das die immer enger verlaufenden Kurven sind, wo sich das Boot zum Kurvenmittelpunkt neigt und sich der Rumpf bis in untere Gleitfahrt abbremst, oder die 180°-Wenden, die sich sicher ohne Schaukeln oder Einhaken mit haltbaren Fliehkräften fahren lassen. Nicht schlechter sieht es beim Verreißen der Steuerung aus. In dieser Situation neigt sich die Paragon kurz in die Lenkrichtung und fährt dann aufrecht weiter. Auf der imaginären Slalomstrecke pendelt das Testboot zwar deutlich spürbar,

TEST

1301

PARAGON 25

damit die Nase umschwenkt. Das liegt aber nicht am Boot, sondern am Antrieb, dessen Einschlag begrenzt ist.

Ab etwa 1800/min beginnt die Übergangsphase von Verdränger- in Gleitfahrt, was der glatte Wasserabrieb am Heck zeigt. Um 2500/min oder bei einem Tempo von 24 kn senkt sich der Bug ab und signalisiert: Gleitfahrt erreicht. Die Voraussicht bleibt über den gesamten Übergangsbereich stets erhal-

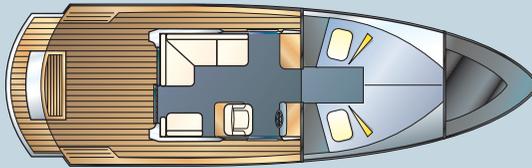
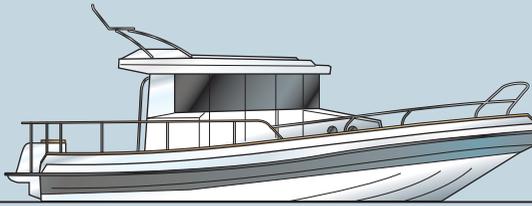
DATEN UND MESSWERTE

DAS BOOT

| | |
|-------------------------------|--|
| Werft | Nimbus Boats AB, Schweden |
| Typ | Paragon 25 |
| CE Kategorie | B = außerhalb von Küstengewässern |
| Rumpf und Deck | Kunststoff |
| Länge über alles | 8,10 m |
| Breite | 2,90 m |
| Verdrängung Gewicht mit Motor | 2990 kg |
| Tiefgang | 0,90 m |
| Durchfahrthöhe | 3,20 m |
| Kraftstofftank | 320 l |
| Wassertank | 40 l |
| Fäkalientank | 40 l |
| Kojen | 2 |
| Kojenabmessung | 1,92 m x 1,95 m |
| Stehhöhe/Sitzhöhe | Bugkabine Eingang 1,39 m/0,89 m Salon 2,06 m/1,26 m Fahrstand 1,95 m/1,12 m |
| Cockpitgröße | 1,68 m x 2,58 m |
| Freibord | 0,27 m |
| Seitenhöhe Cockpit innen | 0,50 m-0,72 m |
| Wendekreise (Bootslängen) | vorwärts Stb. 1 1/2, Bb. 1 1/4 rückwärts Stb. 1 1/2, Bb. 1 1/2 |
| Umsteuern | von links nach rechts Anstoß mit Bugstrahlruder von rechts nach links 4 s |
| Testbeladung | 3 Personen, 3/8 Tank, Testgewicht 3500 kg |
| Mögliche Motorisierung | 1 Einbaudieselmotor mit Duoprop-Z-Antrieb von 165-221 kW (225-300 PS) |
| Testpropeller | G6 |
| Preis Testboot Standard | 144 700 € |
| Händlername | Nautic Yachting GmbH Ancora marina An der Wiek 7-15 23730 Neustadt in Holstein Boote Polch KG, Zum Hafen 56841 Traben-Trarbach |

DER MOTOR

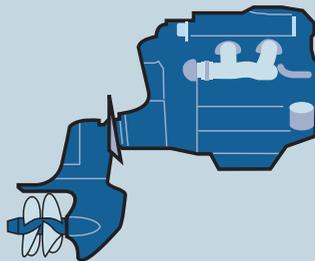
| | |
|---------------------|------------------|
| Hersteller | Volvo Penta |
| Typ | D4-300/DP |
| Leistung | 221 kW (300 PS) |
| Volllastdrehzahl | 3500/min |
| Zylinder | R4 |
| Hubraum | 3,7 l |
| Kraftstoff | Diesel |
| Kühlung | Wasser/Zweikreis |
| Lichtmaschine | 12 V/115 A |
| Getriebeübersetzung | 1,76:1 |



STANDARDAUSRÜSTUNG

Ankerkasten/Staukasten, Badeleiter, 2 x 100-Ah-Batterien, automatischer Feuerlöscher im Motorraum, Defroster und elektrisch beheizbare Windschutzscheibe, hydraulische Steuerung, hydraulische Trimmklappen, Analogkompass, Log und Lot, elektrische und manuelle Lenzpumpe, BSH-attestierete Navigationslampen, GPS-Plotter, drei Schiebetüren, Bug- und Heckkösen, drei Scheibenwischer.

TESTMOTORISIERUNG



Das Testboot war mit einem Volvo-Penta-Dieselmotor ausgestattet. Typ D4-300DP, 221 kW (300 PS) mit Duoprop-Z-Antrieb.

DIE MESSERGEBNISSE

| Drehz. | Geschw. | | Verbrauch* | | Reichweite** | | Lautst. |
|--------|---------|------|------------|------|--------------|-----|---------|
| | U/min | km/h | kn | l/km | l/sm | km | |
| 700 | 9,9 | 5 | 0,15 | 0,28 | 1795 | 969 | 58 |
| 1000 | 12,7 | 7 | 0,24 | 0,44 | 1151 | 622 | 63 |
| 1500 | 15,8 | 9 | 0,76 | 1,41 | 358 | 193 | 67 |
| 2000 | 25,4 | 14 | 0,91 | 1,68 | 300 | 162 | 74 |
| 2500 | 43,6 | 24 | 0,78 | 1,44 | 349 | 188 | 77 |
| 3000 | 58,0 | 31 | 0,76 | 1,40 | 359 | 194 | 79 |
| 3400 | 67,4 | 36 | 0,83 | 1,54 | 327 | 177 | 80 |

□ Wirtschaftlichster Geschwindigkeits- und Drehzahlbereich

* Verbrauch: 1 Motor **Reichweite: 1 Tankfüllung (320 l) abzüglich 15 % Reserve Lautstärke: 1 m entfernt vom Motor gemessen. Maximale Motorraumtemperatur 41 °C, Lufttemperatur 20 °C, Wassertemperatur 19 °C, Wind 4 Beaufort, Seegang 3.

max. **36** kn
ökon. Geschwindigkeit
31 kn

144 700 Euro
mit 300-PS-Einbaudiesel

UNSER TEST-URTEIL

| | ↑ | → | ↓ |
|-------------------------------|---|---|---|
| Gleitfahrt | | | |
| Verdrängerfahrt | | | |
| Manövrieren | | | |
| Lenken | | | |
| Schalten | | | |
| Verarbeitung Kunstst. | | | |
| Verarbeitung Ausstatt. | | | |
| Installationen techn. | | | |
| Installationen elektr. | | | |
| Bewegungssicherheit | | | |
| Feuerlöscheinrichtung | | | |
| Lenzeinrichtung | | | |
| Absperrhahn (Tank) | | | |
| Batterie Hauptschalter | | | |
| Servicefreundlichkeit | | | |
| Schallsisolierung | | | |
| Motorraumbe- und -entlüftung | | | |
| Reichweite | | | |
| Instrumentierung (Motor) | | | |
| Instrumentierung (Navigation) | | | |
| Positionslaternen | | | |
| Windschutzscheibe | | | |
| Scheibenwischer | | | |
| Sitze | | | |
| Polster | | | |
| Stauräume | | | |
| Klappen | | | |
| Reling | | | |
| Handläufe/Haltegriffe | | | |
| Badeplattform/Leiter | | | |
| Ankern | | | |

↑ gut → ausreichend ↓ mangelhaft

aber dennoch immer kontrollierbar und ungefährlich über die Längsachse. Dem tiefen V-Rumpf mit einer Aufkimmung von 26,5° am Heck muss bei allen Ruderbewegungen Tribut gezollt werden. Je langsamer die Gleitfahrt, desto mehr krängt die Paragon 25 in engen Kurven. Die Folge: Sichtbehinderungen sind an der Tagesordnung, da das Kabinendach im Blickfeld des Fahrers liegt.

Eben noch in Kritik, zeigt der tiefe V-Rumpf im Rauwasser seine Stärke. Egal, was sich da vor dem Bug aufbaut, ob Kabelwasser oder Wellen von Sportbooten oder Fährschiffen im Kattegat vor Göteborg, die Paragon geht sprichwörtlich durch, „wie das Messer durch die warme Butter“. Dass dabei, gegen Wind und Wellen fah-

rend, auch Gischt auf die Scheibe spritzt, ist normal, was aber für die drei Scheibenwischer mit Waschanlage keine große Aufgabe darstellt.

Dass bei diesen Booten die Fahrstände keine Schönheitspreise gewinnen, ist durch Größe und Bauart bedingt. So auch im Testboot. Aus Platzgründen wurden alle Motorinstrumente und die Tankanzeige unter das Dach montiert. Die Ablesbarkeit ist durch Reflexionen in den Instrumenten-
gläsern gestört. Besser: Analogkompass, GPS-Kartenplotter, Schaltung und Schalter platzierte der Konstrukteur optimal. Als Seekartenablage fungiert entweder die Niedergang-Abdeckung oder die Fläche vor dem Beifahrer. Der Fahrer logiert auf einem in

Der Fahrstand ist im Großen und Ganzen funktional gestaltet. Der Fahrer kommt dank Schiebetür schnell auf das Seitendeck und mit einem Handgriff an den Kühlschrank unter sich.



Längsrichtung und um 360° verstellbaren Einzelsitz. Seitenhalt bietet der Sitz nicht, wer in diesem Punkt mehr Komfort möchte, bestellt sich gegen Aufpreis einen Schalensitz.

Der Beifahrersitz entsteht aus der gedrehten Sitzfläche der L-Bank im Salon. Halt bietet hier ein senkrechter Griff vor der Seitentür. Exzellente sind die Sichtverhältnisse für Fahrer



Dieses Jahr kreierte BENETEAU DIE VERSUCHUNGEN

Sie könnten es bereuen,
Nicht davon probiert zu haben!



BENETEAU

TRÄUMEN SIE VON TÖRNS ZU IMMER FERNEREN ZIELEN

Entdecken sie die Angebote von BENETEAU im Bereich segel- und motorboote und geben sie der versuchung unter www.beneteau.com nach



DIE WERFT SAGT

Der Rumpf wurde entwickelt für die besten Fahreigenschaften und Seegängigkeit, für raue See schlechthin und ist ein Ergebnis aus der Zusammenarbeit mit der Seerettung, Rennfahrern und Personen, die Boote beruflich fahren. Die Paragon 25 kann das ganze Jahr benutzt werden. Es herrscht genügend Platz, sie ist recht praktisch gebaut, damit man komfortabel leben kann. Das Boot ist leicht zu fahren und zu manövrieren.

WIR SAGEN

Was Rumpf und Seegängigkeit angeht, findet man in der Klasse kaum ein Boot, das dieses überbieten kann. Für die Ganzjahresnutzung muss man allerdings einiges an Komfort-Zubehör dazu kaufen. Was die Platzverhältnisse an Bord angeht, so ist es ein ideales Boot für zwei bis drei Personen, um darauf Urlaub zu machen. Die Paragon 25 ist in der Tat leicht zu fahren – auch beim Anlegen gibt es keine Probleme.

DIE KONKURRENTEN

1 Targa 25.1 (FIN): 8,38 m lang, 2,88 m breit, Verdrängung 3400 kg. Mit 300-PS-Volvo-Penta-Motor: 122 451 €.



2 Minor 27 WR (FIN): 8,50 m lang, 2,85 m breit, Verdrängung 3200 kg. Mit 300-PS-Volvo-Penta-Motor: 144 900 €.



3 Nordstar 26 Patrol (FIN): 8,40 m lang, 2,80 m breit, Verdrängung 3300 kg. Mit 300-PS-Volvo-Penta-Motor: 126 800 €.



und Co: 360° nahezu ungestört. Außergewöhnlich ist die serienmäßig beheizbare Frontscheibe.

Motor, Tank, Elektrik

D4-300/DP lautet die Kurzform unseres Testmotors, der unter einer großen Cockpitklappe fein säuberlich montiert im Motorraum steht, für Service oder Kontrollen bestens zugänglich. Common-Rail-Diesels-Einspritzanlage, vier Zylinder, Vierventil-Technik und

zwei oben liegende Nockenwellen produzieren elektronisch gesteuert Leistung und Drehmoment.

Die Werft baut einen Kraftstoffvorfilter mit Wasserabscheider ein, verzichtet aber auf einen Alarmsensor. Wasser im Vorfilter bemerkt der Skipper dann nur am absterbenden Motor. Der Tank steht im Salon unter dem Boden. Um an die Kraftstoffhähne am gleichen Ort heranzukommen, muss man jedoch erst eine Boden-

klappe öffnen. Nur, da ist nichts dran, um sie hochzuheben. Schraubendreher oder Messer müssen helfen. Auf gleiche Weise deckelt Paragon die Batterien. Besser erreichbar sind die Hauptschalter unter dem Treppentritt des Saloneingangs. Automatiksicherungen findet man bei den Hauptschaltern und unter dem Armaturenbrett, die über den Stauschrank in der Kabine zugänglich sind.

Ein 230-V-Landanschluss gehört zum Standard. Gleiches

gilt für das automatische Ladegerät, dass die Starter- und Bootsbatterie unabhängig voneinander lädt.

Sicherheit

Hier punktet die Paragon 25 mit ihren guten Fahreigenschaften – besonders mit dem exzellenten Verhalten im Rauewasser.

Eine rund ums Boot angebrachte Reling sorgt neben strategisch richtig angebrachten Haltegriffen oder Handläufen für die notwendige Bewegungssicherheit. Teak auf dem Deck bewahrt die Crew vor Ausrutschen. Für das Heck spendiert die Werft eine Teleskop-Badeleiter mit integriertem Haltegriff serienmäßig. Feuerlöscher in der Kabine und eine



Wohnen Ganz links der Fahrersitz an Steuerbord, wie er zum Tisch hingedreht ist, und der Beifahrersitz als Teil der Sitzbank an Backbord. Ist die Dinette geordert, sind Kocher und Spüle vor dem Beifahrer angeordnet.

automatische Löschanlage im Motorraum geben optimale Sicherheit, gleiches gilt für die Ausrüstung mit Hand- und E-Lenzpumpe.

Paragon hat der 25 an jeder der drei Eingangsschiebetüren eine Schwellenerhöhung verpasst, um die CE-Kategorie B (außerhalb von Küstengewässern) zu gewährleisten.

Wohnen und Cockpit

Unter dem Vordeck bietet die Paragon eine Sitzzecke, die sich in eine große Liegefläche für zwei bis drei Personen wandeln lässt. Manko: fehlende Polsterunterlüftung. Licht und Luft gelangen über Bullaugen auf beiden Seiten sowie Deckenluke in die Kabine. Stauraum findet man in einem kleinen Schrank unter dem Armaturenbrett, in

Schubkästen vor dem Beifahrer und unter der Salon-Sitzbank. Wer ein Pump-WC möchte, muss dieses zusammen mit dem Fäkalientank extra bestellen. Extra kosten auch Spüle und Kocher, die dann vor dem Beifahrer platziert werden. In den Salon mit Fahrstand führt von den beiden Seitendecks und vom Cockpit achtern je eine Schiebetür. Im Salon bieten zwei gegenüberliegende Sitzgelegenheiten bequeme Plätze; da auch der Fahrersitz zum Tisch hingedreht werden kann, reicht der Platz insgesamt für fünf Personen.

An Deck bietet ein Staukasten unter dem Cockpitboden, ein großer Stauraum im Vorschiff sowie im Sitzkasten vor der Heckreling genug Platz für Anker und Co.



Sicherheit Teak auf allen begehbaren Wegen soll vor Ausrutschen schützen. Reling und Handläufe bieten Bewegungssicherheit.

Ausrüstung

Extra kosten Druckwasseranlage, Boiler, Spüle und Heckdusche. Standard sind Kartenplotter, Kompass und hydraulische Trimmklappen. Das Echolot ist im Drehzahlmesser integriert, da das EVC-System von Volvo Penta bei Paragon serienmäßig geliefert wird. An sechs passend dimensionierten Doppel-T-Belegklampen lässt sich das Boot leicht festmachen.

Sonnenliegenpolster werden nicht angeboten, da muss man sich seine frei stehende Liege irgendwo auf das Boot stellen. Die Paragon 25 besitzt eine wirksame Scheuerleiste, die ihren Namen zu Recht trägt und hat darunter ein ausgeschäumtes Fenderkissen, das aber wegen der darüber hinausragenden Scheuerleiste nicht zum Tragen kommt.

Peter Lässig

FOTOS: MORTEN STRAUCH

ab € 119,-
im DZ

Exklusiv in Linz, Donau Kulturhauptstadt Europas 2009

Yachtfeeling im Advent

Zum bereits 25. Mal findet die traditionelle **Bootsmesse vom 21. - 29.11.2009 bei BOOTE FEICHTNER** statt. Über 100 Motorboote und Yachten bis 50 ft, Schlauchboote sowie ein vielseitiges Rahmenprogramm - wie die Fahrt mit dem Kristallschiff der Reederei Wurm & Köck auf der Donau mit Candle-Light-Dinner, der Besuch des neuen Ars Electronica Centers und des traditionellen Linzer Christkindlmarktes - erwarten Sie. Das Team von Boote Feichtner würde sich freuen, Sie begrüßen zu dürfen!









Nähere Information und Buchung zum Yachtfeeling im Advent Wochenende vom 21. bis 23. November 2009:
BOOTE FEICHTNER Saxingerstraße 5 / A-4020 Linz / Tel. +43 732 77 44 16 / E-Mail office@bootefeichtner.at / www.bootefeichtner.at

Boote Feichtner

linz
verändert

2009
KULTURHAUPTSTADT
EUROPAS
FRIENDS