



Klare Linien prägen den Charakter der Paragon 31, die sich durch exzellente Fahreigenschaften auszeichnet

Schlanke Alleskönnerin

Paragon 31

Seit dem vergangenen Jahr zählt die finnische Marke Paragon zur schwedischen Werftengruppe Nimbus. Zurzeit werden zwei Modelle auf Kiel gelegt, die Paragon 25 und unsere Probandin, die Paragon 31. Pläne für ein Boot in der 43 Fuß-Klasse liegen in der Schublade parat und sollen demnächst realisiert werden.

Von Klaus Schneiders

Auf den ersten Blick lässt die Paragon 31 an ein RIB der Oberklasse mit Steuerhaus denken, doch dieser Eindruck täuscht erheblich. Was wie ein Tragschlauch aussieht, ist in Wirklichkeit eine äußerst massiv ausgeführte Kunststoffscheuerleiste. Und damit sind wir auch gleich bei der Werftphilosophie angelangt: Paragon baut robuste, rauwassertaugliche Boote mit guten Fahreigenschaften, großzügigem Raumangebot und einem ureigenem Charme. Charakterbildend ist auch die halbrunde Frontscheibe des Steuerhauses sowie der auffällig niedrig gehaltene Rumpf mit elegantem Sprung im Vorschiff. Der GFK-Aufbau hinterlässt einen sehr guten Eindruck und auch die übrigen zum Einsatz kommenden Materialien wurden mit Sorgfalt und Bedacht gewählt und adäquat verarbeitet.

An Deck

Der Einstieg erfolgt über die Badeplattform, die mit einer klappbaren Badeleiter und einem mittig eingelassenem Staufach ausgestattet ist. Die äußerst robuste Edelstahlreling weist hier zwei Durchgänge auf, die in die auf einer Ebene liegende Plicht führen. Alle begehbaren Flächen des Testbootes sind mit aufpreispflichtigem Teakdeck belegt, in der Standardversion gibt eine rutschhemmende Struktur im GFK den nötigen Halt. An der Rückseite des Steuerhauses sind zwei klappbare Sitze aus Teakgrating montiert, die achterliche Sitzbank nimmt die Gasflasche und die optional zu ordernde Heckdusche auf. Die breite Gangborde werden von einem hohen Schanzkleid begrenzt, auf dem die Reling montiert ist. Im vorderen Bootsdrittel gleicht eine niedrige Stufe den Niveau-Unterschied zum Vorschiff aus. Der selbstlenzende Ankerkasten zählt zur Basis-

ausstattung, wohingegen sich Ankergeschirr und elektrische Winsch auf der Zubehörliste finden. Der geteilte Bugkorb und der Tritt aus Teakholz ermöglichen auch den bequemen Zugang über den Bug. Für die Festmacher stehen sechs solide Edelstahlklampen zur Verfügung, je zwei auf dem Vordeck, mittschiffs und achtern. Auf dem gesamten Boot geben gut dimensionierte Handläufe sicheren Halt. An den von einem Geräteträger überspannten Außensteuerstand gelangt man über zwei recht hohe Tritte. Für den Skipper steht hier ein Einzelsitz zur Verfügung, an Backbord können zwei weitere Personen auf einer gut gepolsterten Bank Platz nehmen. Der dunkel getönte, recht niedrige Windschutz hat wohl eher eine gestalterische Funktion.

Unter Deck

Seitlich angebrachte Schiebetüren führen ins Deckshaus. Der Fahrstand ist sehr übersichtlich an Steuerbord eingerichtet und weist als zentrales Instrument den serienmäßig verbauten Raymarine-Kartenplotter C 120 W auf. Auf Wunsch kann die Technik mit Radar, AIS-Receiver, Autopilot und Funk auf-

gerüstet werden. Der Skipper nimmt auf einem horizontal verstellbarem Sitz Platz, der sehr guten Seitenhalt bietet. Die Sitzfläche kann hochgeklappt werden, was in Verbindung mit dem großen Dachluk das Fahren im Stehen ermöglicht. Ein ebenso einfacher wie effektiver Mechanismus erlaubt es, aus der an Backbord angeordneten Sitzgruppe einen Sitz für den Co-Piloten in Fahrtrichtung zu schwenken. Ganz den praktischen Gesichtspunkten entsprechend ist auch der Tisch konzipiert. Bei Nichtgebrauch wird er an der stabilen Edelstahlsäule an die Decke geschoben und dort mit einer Knebelschraube fixiert. So dient die Säule bei rauen Fahrtbedingungen als zentraler Haltepunkt. Die Sitzgruppe ist für vier Personen ausgelegt, die dank der großflächigen Verglasung allesamt einen hervorragenden Blick auf das Geschehen außenbords haben. Zwei Tritte führen ins Vorschiff, in dem an Backbord eine kleine Pantryzeile mit dreiflammigem Gasherd, Rundspüle aus Edelstahl und einem Kühlschrank platziert ist. Ihr gegenüber liegt der Sanitärraum mit Marine-WC, Waschtisch und Dusche. Im Bug hat man zwei V-förmig angeordnete Kojen realisiert. Zwei weitere Schlafstätten wurden achtern angeordnet. Auch hier gelangt man über zwei Tritte in die Kabine, die volle Stehhöhe bietet.



Der Beifahrersitz lässt sich in die Sitzgruppe integrieren



Blick in die Achterkabine mit zwei großen Einzelkojen



Der Sanitärraum ist pflegeleicht und weist viel Stauraum auf



Die Sitzfläche des bequemen Stuhls lässt sich hochklappen



Gut gelöst: Bei Nichtgebrauch wird der variable Tisch an der Säule nach oben geschoben und mit einer Knebelschraube sicher fixiert



Wie aus einem Guss: Übersichtlicher Steuerstand mit Plotter



Blick in die Vorschiffkabine mit V-förmig angeordneten Kojen

Die Fußteile der seitlich angeordneten Einzelkojen ragen unter den Boden des Steuerhauses. Im gesamten Boot wurde jeder erreichbare Winkel zur Schaffung von Schrank- und Stauraum genutzt. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der unter Deck zur Verfügung stehende Platz optimal verwertet wurde.

Praxis

Die Paragon 31 wird von Volvo Pentas D6-Turbodiesel mit Duoprop-Antrieb in Fahrt gebracht. Wahlweise stehen die Variationen D6-330 EVC/DPH oder D6-370 EVC/DPH zur Auswahl. In unserem Testboot verrichtete die stärkere Version ihren Dienst. Die 272 kW (370 PS) werden aus sechs Zylindern

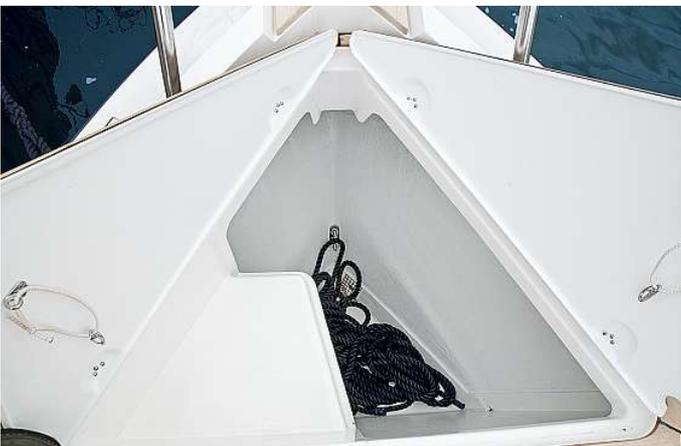
und einem Hubraum von 5500 cm³ bei einer Nenndrehzahl von 3500 min⁻¹ generiert. Die erreichte unsere Probandin mit 3300 min⁻¹ nicht ganz, dennoch kann sich angesichts der ruppigen Seeverhältnisse vor Göteborg die ermittelte Höchstfahrt von 33,3 kn sehen lassen. Auch der am Innensteuerstand gemessene Schallpegel von 76 db(A) verdient Anerkennung und spricht sowohl für die Laufkultur des Selbstzünders als auch für die Montage und die exzellente Maschinenraumdämmung seitens der Werft. Im Leerlauf bewegt sich die Paragon bei 600 min⁻¹ mit 2 kn durch den Hafen. Wer 1000 min⁻¹ anlegt, wird angesichts von 5 kn Fahrt missbilligende Blicke des Hafenmeisters auf sich ziehen, auch wenn die dabei erzeugte Welle durchaus unerheblich ist. Äußerst weich teilt der mit 24,5



Vollwertig ausgestatteter Steuerstand auf der kleinen Flybridge



Die große Plicht wird achtern nur von der soliden Reling begrenzt



Der Ankerkasten ist für den Einbau der Ankerwinch vorbereitet



Der kräftige Volvo D6 ist gut erreichbar unter der Plicht installiert



Das tiefe V und der elegante Deckssprung prägen die Paragon 31

Grad aufgekimmte Rumpf die ruppigen Wellen. Die vom Wind angewehrte Gischt wird von den beiden kräftigen Scheibenwischern mühelos beseitigt. Eng und schnell gefahren



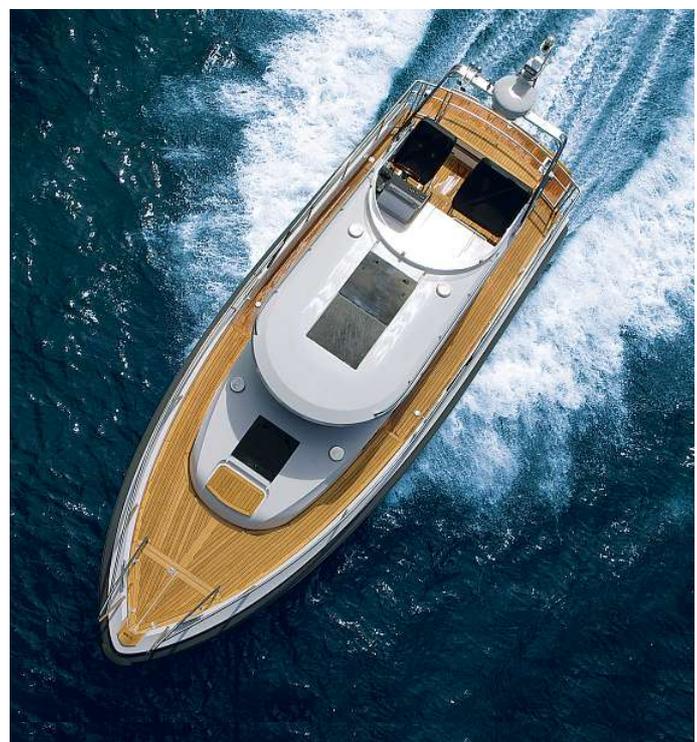
Kompakt doch komplett: Die Pantryzeile im Vorschiffsbereich

Kehren quitiert der 3,30 m breite Rumpf mit der bauarttypischen Krängung hin zur Kurveninnenseite. Setzt man das Kurvenspiel fort, saugt sich das Heck fest, um bei Ruderlage recht voraus durchaus sportiv wieder in Höchstfahrt zu verfallen. Die Marschfahrt bei 3000 min⁻¹ messen wir mit 28,1 kn. Am Innensteuerstand ist die Sicht nach achtern eingeschränkt. Wohl wurde ein schmales, durchlaufendes Fenster in die hintere Begrenzung des Steuerhauses eingelassen, doch bleibt ein toter Winkel zu den Seiten.

Fazit

Die Paragon 31 ist ein markantes Kabinenboot mit hervorragenden Rauwassereigenschaften. Unter Deck ist Platz für bis zu sechs Personen und die vier festen Kojen lassen auch ausgedehntere Törns zu. Zur Annehmlichkeit tragen dann der gut ausgestattete Sanitärraum und die Pantryzeile bei. Die Raumnutzung ist vorbildlich und überrascht durch etliche Details, so den variablen Kajüttisch, der bei Nichtgebrauch einfach an der Decke fixiert wird. Qualität hat ihren Preis! So werden für die Basisversion der Paragon 31 257700 € fällig. Mit der Testboot-Motorisierung steigt die Summe auf 268400 €. Mit ein paar optionalen Annehmlichkeiten wie elektrische Ankerwinde, Teakdeck, Bugstrahlruder und Seefunk gelangt man dann rasch in Regionen jenseits der 290000 €. Aber Spaß macht sie schon, die Paragon 31.

Klares puristisches Linienspiel auch aus der Vogelperspektive



Fotos: Klaus Schneiders (14) / Werft (1)

Technische Daten

Länge ü.A.: 9,85 m	Motor im Testboot: Volvo Penta D6-370/DP EVC, Turbodiesel mit Vierventiltechnik und Common-Rail-Direkteinspritzung, Leistung 272 kW (370 PS), Zylinderzahl: 6 in Reihe, Bohrung x Hub: 103 x 110 mm, Hubraum: 5500 cm ³ , Nenn Drehzahl: 3500 min ⁻¹
Breite: 3,30 m	
Tiefgang: 1,10 m	
Gewicht: ca. 3800 kg	
CE-Kategorie: B	
Sitzplätze im Salon: 6	
Kojenzahl: 4	
Brennstofftank: 450 l	
Wassertank: 200 l	
Septiktank: 70 l	
Baumaterial: GFK	
Motorisierung: Volvo Diesel mit Duo-prop-Z-Antrieb, Leistung bis 272 kW (370 PS)	
Grundpreis: ab 257 700 € mit Volvo Penta D6-330	
Grundpreis mit Testmotorisierung: 268 400 €	

Standard-Ausstattung (auszugsweise)

BSH-Beleuchtung, Kompass, komplette Pantry, zwei Scheibenwischer, Hydrauliklenkung, elektrohydraulische Trimmklappen, Signalhorn, Badeplattform mit Leiter, Bugspriet, umlaufende Seereling, automatisches Feuerlöschsystem

Lieferbare Extras (auszugsweise)

Deckwaschanlage, Bugstrahlruder, elektrische Ankerwinde, Heizung, Teakdecks auf dem gesamten Boot, LCD-TV mit DVD und DVBT-Receiver, Seefunk, Radar

Schall- und Fahrtmessung

(Leerlauf) 600 min ⁻¹	51 dB(A)	0 kn	Revier: Ostsee vor Göteborg/Schweden, Crew: 3 Personen, Messung: GPS, Wasser: 14°C, Luft: 18°C, Wind: 3-4 Bft., Tanks: Diesel 270 l (60 %), Wasser leer
600 min ⁻¹	54 dB(A)	2 kn	
1000 min ⁻¹	61 dB(A)	5 kn	
1500 min ⁻¹	64 dB(A)	8,2 kn	
2000 min ⁻¹	70 dB(A)	11,4 kn	
2500 min ⁻¹	76 dB(A)	20,5 kn	
3000 min ⁻¹	74 dB(A)	28,1 kn	
(Vollast) 3300 min ⁻¹	76 dB(A)	33,3 kn	

Informationen und Werft

Boote Polch KG, Am Hafen 18, 56841 Traben-Trarbach, Tel.: 0 65 41-20 10, www.bootepolch.de
Nautic Yachting GmbH, An der Wiek 7-15, 23730 Neustadt in Holstein, Tel.: 0 45 61-52 67 80, www.nautic-yachting.com

Nimbus Boats AB, 42605 Västra Frölunda, Schweden, Tel.: 00 46-31-72 67 70 0, www.nimbus.se