

Wildlife Open - Paragon

WasserSport
An Bord

„Oben ohne!“ Die Paragon Ranger ist die konsequente Fortführung der Paragon Philosophie.



„Ein Schiff liegt im Hafen gut und sicher – doch dafür wurde es nicht gebaut.“ Dieses alte Sprichwort scheint eines der Leitmotive der Ingenieure gewesen zu sein, die die seetüchtigen Paragon Yachten entworfen und konstruiert haben. Nun hat das Konstruktors Team der Nimbus Group noch einmal nachgelegt. Nicht nur das die Paragon 25 als eine ganz neue Generation an den Start geht – der stäbige Cabin-Cruiser, der auch im professionellen SAR Einsatz fährt, bekommt auch noch einen offenen Bruder. Und der positioniert sich mit seinem Modellnamen „Ranger“ auch gleich dort wo eine Paragon gemeinhin erwartet wird: In freier Wildbahn, auf See. WasserSport Redakteur Christian Schneider ging als erster Fachjournalist mit der Ranger auf Test-Safari.

Text und Fotos: Christian Schneider

Design, Konzept, Verarbeitung

„Estelle“ ist der Name der Baunummer 1 der Paragon 25 Ranger, die an dem Tage fertiggestellt wurde, an dem auch Prinzessin Estelle, Tochter der schwedischen Kronprinzessin Victoria das Licht der Welt erblickte. Ansonsten eint die beiden recht wenig. Während die Nummer zwei der schwedischen Thronfolge noch ein zarter Säugling ist, sieht unsere

„Ranger“ sehr erwachsen aus. Das Design hat mit seiner klaren Formensprache einen hohen Wiedererkennungswert und geht mit seinem umlaufenden, ebenfalls neu konzipierten Fender auf eine sympathische Art ins leicht Martialische. Klare Botschaft: Dieses Boot ist ernst zu nehmen.

Wer glaubt, die Ranger sei nichts weiter als eine um die Kabine gestrippte Paragon 25, sollte genauer hinschauen. Das Boot bietet mehr, kommt mit einem eigenen Kon-

zept. Das Layout des Bootes hat mit der Paragon 25 nur insofern etwas zu tun, als das es auf dem gleichen Rumpf steht. Der Rest ist ein eigenständiger, und dabei sehr selbstbewusster Auftritt. „Protected Open“ könnte die entsprechende Typisierung lauten, denn genau das ist es, was der Fahrer der Ranger empfindet, wenn er mit hoher Fahrt auch bei Wind und Wetter in grober See unterwegs ist. Walkaround Konzept, großes, freies Vordeck und großzügiges Achterdeck mit Badeplattform.

25 Ranger



Aufgeräumt und ergonomisch: Der Fahrstand glänzt durch durchdachte Lösungen. Die Wetbar versorgt die Crew mit Erfrischemdem.



Schöner wohnen: Die Kammer unter Deck bietet eine gemütliche Doppelkoje, Schrankraum und eine See-Toilette unter der Koje.



Wandlungsfähig: Das Cockpit wird mit wenigen Handgriffen zum Esszimmer.

Qualität im Detail: Teakstufen erleichtern den Weg aus der Plicht.



Ein umlaufendes Schanzkleid mit einer stabilen, umlaufenden Seereling darauf, sichert die Crew außerhalb des Cockpits. Das ist eine umschlossene Sektion, deren Boden ein tieferes Niveau hat, als das Laufdeck außenherum. Der Zugang erfolgt durch zwei Durchlässe jeweils seitlich mit einer guten Süllhöhe gegen überkommendes Wasser. Innerhalb dieser Plicht ist die Crew perfekt aufgehoben.

Fahrer und Beifahrer sitzen durch die hohe Frontscheibe gut vor dem Fahrtwind geschützt in bequemen Sesseln, deren Sitzflächen sich zur besseren Übersicht oder dem Genuss des Fahrtwindes als Stehilfe nach oben klappen lassen. Weitere Crewmitglieder machen es sich auf der achteren Sitzbank bequem. Ein Cockpittisch und drehbare Frontsitze lassen die Plicht zum Esszimmer werden.



Enge Kurven durchfährt die Ranger auch mit hoher Fahrt lässig.

nomische Marschgeschwindigkeit und als unsere Paragon doch einmal kurzzeitig vom Wellenkamm abhebt und ein paar Meter durch die Lüfte saust, bemerken wir das eigentlich nur am kurzen Aufheulen des Volvo Penta D4-300 Diesels im Heck. Das Einsetzen in die nächste Welle nehmen wir kaum wahr. „Protected Open“ – geradezu behütet und sicher sitzt es sich im Cockpit der Ranger. Egal wie grob es auch kommt: Hier genießt die Crew in vollen Zügen den „Oben ohne Effekt“. Ideal auch die

Wenn das Wetter schlechter wird, auch mit einer schnell montierten Vollpersenning. Dadurch erweitert sich der überdachte Lebensraum deutlich, und die Plicht wird zum Salon. Unter Deck befindet sich eine kleine Kabine mit einer Doppelkoje, einer See-toilette darunter und etwas Schrankraum. Gegenüber dem Beifahrersitz sind ein Spülbecken und darunter ein Kühlschranks quasi als Wetbar angeordnet. Lediglich auf einen Kocher muss verzichtet werden. „Da denken wir noch über eine Lösung nach“, so Nimbus Export Manager Johann Bäckmann. Stauräume befinden sich unter Deck in der Kabine, achtern und unter dem Plichtboden. Vorne ist ein selbstlenzender Ankerkasten. Der Motorraum ist aufgeräumt, der Zugang durch die große Motorenluke bequem. Die technischen Installationen wie Tankanschlüsse, Kraftstoffleitungen, Elektrik usw. sind professionell und solide ausgeführt. Auch einem prüfenden Blick in die Ecken und hinter die Kulissen hält die Paragon stand. Typisch für einen Spross aus der Nimbus Familie ist das schnörkellose, klare und funktionale und in jeder Hinsicht hochwertige Layout an Deck und am Fahrstand. Überall dort ein stabiler Handlauf wo er benötigt wird, Abstützungen für die Füße, genug Ablageflächen, Getränkehalter, selbst der Rahmen der Frontscheibe trägt einen zupackenden Griff. Kanten und Ecken sind gerundet oder gebrochen, die GFK Arbeiten makellos, die Schlosserarbeiten an Relingen, Beschlägen und Handläufen sind beste Handwerksqualität. Die Holzarbeiten ebenso.

Die Paragons werden in der Nimbus-Edelschmiede in Storebro gebaut. Dort entstehen auch die Flaggschiffe der Nimbus Group die Storebro 435 Suntop, die Commander und die Nimbus 43. Dass es sich hier um die Baunummer 1, also quasi um den Prototyp handelt, ist kaum zu glauben. Hier wirkt nichts improvisiert oder unfertig. Kein Wunder, dass die Werft von der Präsentation des neuen Modelles auf der Bootsmesse in Stockholm aus



Bestes Seeverhalten und Fahrspaß pur sind ein Markenzeichen der Paragons.

dem Stand fünf Boote verkaufte und 25 Anmeldungen zur Probefahrt mit nach Hause nahm. Der langen Rede kurzer Sinn: Das Konzept stimmt, die Qualität sowieso.

Fahreigenschaften

Wir hämmern mit ca. 27 Knoten (ca. 50 km/h) an der schwedischen Westküste aus dem Schutz des Schärenürtels heraus und das Kattegat nimmt uns mit kalten Böen und einer kurzen, steilen Welle in Empfang. Unsere „Ranger“ ballert durch die Seen und lässt die Gischt fliegen. Kein Gedanke daran, das Gas rauszunehmen, wir laufen eine öko-

Ergonomie des Fahrstandes. Fahrer und Beifahrer finden guten Halt in den Sitzen, können sich sicher mit den Füßen abstützen. Alle Bedienelemente und Anzeigen sind da wo sie sinnvoll, gut erreichbar und einsehbar sind. Die Ranger legt bei dieser und auch noch höherer Geschwindigkeit bei den vorherrschenden, etwas ruppigen Bedingungen ein grandioses und komfortables Fahrverhalten an den Tag. Spurtreu läuft sie sowohl mit als auch gegen die Welle, legt sich lässig aber sportlich in die Kurven, stützt sich dann sicher ab und macht auch in eng gefahrenen Kurven nicht mal den Ansatz des Versuches auszubrechen oder einzuhaben. Mit gut zwei Bootlängen



„Oben mit“: Die Vollpersenning verwandelt die Plicht bei Regen zum Salon.



Stauraum satt und Liebe zum Detail: Gasdruckaufsteller an den Lukendeckeln.

Wendekreis wirbelt die Ranger bei schneller Fahrt durch die Kehre – Luft ziehen, Kavitation? Fehlanzeige, da passt alles. Spritzwasser an Deck oder gar im Cockpit? Kein Gedanke dran! Das Boot begeistert durch seine gelassene, kraftvolle Souveränität, durch sein absolut sicheres Fahrverhalten, was dennoch den Spaßfaktor nicht zu kurz kommen lässt. Nicht unschuldig daran ist der Volvo Penta D4-300 im Heck des Bootes, der eine passende Leistungscharakteristik anbietet und die maximale Motorisierung für die Ranger ist. Der Antritt ist druckvoll und vehement, aber nicht brachial. Nach ca. 6 Sekunden ist aus dem Stand heraus die Gleitphase erreicht, nach ca. 15 Sekunden knackt die Paragon Ranger die 30 Knoten (ca. 55,5 km/h) Marke. 37 Knoten (ca. 68,5 km/h) sind maximal drin. Diese Werte können sich sehen lassen. Dabei punktet die Maschine durch eine spontane Gasannahme und gute Verbrauchswerte. So genehmigt sich der D4 laut der Verbrauchsanzeige bei einer Marschfahrt von 25 Knoten 35 Liter Diesel die Stunde. Das sind 1,4 Liter pro nautische Meile bzw. ca. 0,76 Liter pro Kilometer. Da gibt's nichts zu meckern.

Hinsichtlich der Geräuschentwicklung gibt es ebenfalls keine Klagen. Der Motor steht gut isoliert im achteren Teil des Bootes, bei der Crew kommt er nur gedämpft an und klingt doch erwachsen. Vibrationen, Nebengeräusche? Keine Spur. Wind- und Wellengeräusche überwiegen klar beim Klangkonzert der Ranger, eine Unterhaltung ist über das gesamte Drehzahlband möglich. Ein letzter

Punkt soll nicht verschwiegen werden – Die Manöviereigenschaften. Wie kaum anders zu erwarten: unproblematisch. Das Boot liegt satt im Wasser, neigt nicht zum Vertreiben, lässt sich mit dem Z-Antrieb exakt dirigieren. Im Notfall hilft der Bugstrahler. Der Drehkreis des Bootes beträgt mit eingekuppelter Maschine und volleingeschlagenem Ruder gerade mal ca. 1,5 Bootslängen. So what?

Fazit

Ein Schiff für Männer, die die Herausforderung suchen und für Frauen, die das Besondere lieben. Das Boot bietet „Oben ohne“ mächtig Fahrspaß bei souveräner Fahrkultur, Seetüchtigkeit und reichlich fahrerischen Reserven. Zudem ist die Yacht auch hinsichtlich des gebotenen Komforts und des überzeugenden Gesamtkonzeptes mehr als ein offener Schönwetterkreuzer, was die Paragon 25 Ranger zu einem vielseitig einsetzbaren Fahrzeug macht. Wer mehr will, findet in der Paragon 25 die überdachte Alternative. Die Bauqualität setzt in jeder Hinsicht Maßstäbe und liegt damit in der Tradition der renommierten Störebros Werft. 169.800 Euro laut Preisliste der süddeutschen Paragon Vertretung Boote Polch für die Ranger mit dem Volvo Penta D4-300 und der „Ready to Cruise“ Ausstattung sind kein Pappenstiel, repräsentieren aber angesichts der hohen Qualität und der umfassenden Ausstattung den Gegenwert dessen, was der Kunde erwirbt und erwarten darf und gehen damit auch im Vergleich zu anderen Herstellern in Ordnung.



Große Klappe: Der Motorraum ist gut zugänglich, aufgeräumt und gut isoliert.



Professionell: Die Installationen sind solide ausgeführt.



Eisenhart: Die Schlosserarbeiten haben hohe Qualität.

Technische Daten

Länge ü.a.: 8,52 Meter
 Rumpflänge: 8,17 Meter
 Breite ü.a.: 3 Meter
 Rumpfbreite: 2,92 Meter
 Tiefgang max.: 1,15 Meter (Antrieb abge- senkt)
 Gewicht voll beladen/ betankt: 4643 kg
 Gewicht leer: 3492 kg
 Max. Last: 1149 kg
 Tankinhalt: 320 Liter Brennstoff / Wasser 40 Liter / Schmutzwasser 40 Liter
 Motorisierung: Volvo Penta D4 Diesel mit 165/191/221kW (225/260/300PS)
 CE Kategorie: B (6 Personen)

Design/ Konstruktion: Nimbus Design Team
 Hersteller: Storebro Bruks AB,
 S-590 83 Storebro, Schweden

Kontakt für Norddeutschland:
 Nautic Yachting, Daniel Goertz, Ancora Marina, An der Wiek 7-15, 23730 Neustadt i.H.

Tel. +49 4561-526780, Mobil: +49 171-5083040 www.nautic-yachting.com

Kontakt für Süddeutschland:
 Boote Polch, Patric Polch, Zum Hafen 18, 56841 Traben-Trarbach, Tel. + 49 6541-2010, Fax. +49 6541/2930
www.bootepolch.de

Ausstattung „Ready to Cruise“
 Bugschraube Sidepower, Fahrersitz gefedert, Fender- / Festmacherpaket, Heizung, Lichtpaket Interior, Radio, CD, iPod inkl. 4 Lautsprecher, Scheibengebläse, Scheibenpaket, Scheibenwaschanlage, Relings Ausstieg, Simrad Kartenplotter NSE 12, Suchscheinwerfer, Targa Edelstahl, Verdeck über Steuerstand, Volvo Penta 4“ EVC Farbdisplay, Volvo Penta Power Trimm Assistent, Volvo Penta Tripcomputer, Trimmklappen, Transport Schweden - Deutschland

Schiff: , Paragon 25 Ranger	Geschwindigkeit in kn (km/h)	Drehzahl U/min	Brennstoff/ Ltr./h
Minimalfahrt 1 Motor	4,3 (ca. 8),	700,	1,5,
Verdrängerfahrt Revier	7 (ca. 13)	1100	5,1
Gleitfahrtgrenze	12 (ca. 22,2)	1820	21
Marschfahrt 1	25 (46,3)	2700	35
Marschfahrt 2	30 (ca. 55,7)	3000	40
Maximalfahrt	37 (ca. 68,5)	3520	56
Drehkreis Manöver	Bootslänge:, 1,5		
Drehkreis Marschfahrt	Bootslänge:, 2		
Beschleunigung	Sekunden		
0-13 Knoten,	6		
0-30 Knoten,	15		
0-35 Knoten	25		
Revier: Schwedische Schären / Kattegat Wind: 4-5 Bft, Wellenhöhe: 0,3 - 1 Meter Personen: 2, Wasser: leer, Brennstoff: ¾ voll			