

Paragon 31

Alleskunner

Wie zou er nou een boot als de Paragon 31 willen hebben? Arnold Eijkelenstam van De Vaart Yachting, de Nederlandse importeur, weet het inmiddels nadat hij er twee heeft verkocht: "Iemand die alles al eens heeft gehad en een boot wil waarmee hij altijd kan varen, waar en wanneer hij maar wil".

TEKST: JAN BRIEK // FOTO'S: RICHARD DE JONGE



Paragon 31



Net als in andere Europese 'bootbouwlanden' is er in de Scandinavische regio de afgelopen jaren veel veranderd. Werven en merken wisselden van eigenaar in een tempo dat maar net was bij te houden. De historie van Paragon begint in Finland: bij Sakari Mattila die aan de basis stond van het Finse motorbootmerk Aquador (in Nederland nog altijd geïmporteerd door Aquanaut in Sneek). Mattila verkocht Aquador in de goede tijd voor even goed geld aan investeringsmaatschappij Brunswick en had daarna alle tijd – en geld – om iets leuks voor zichzelf te gaan doen. Met het eveneens Finse merk Targa in z'n achterhoofd, ontwikkelde hij vervolgens een soortgelijke boot voor zichzelf. Stoer, sterk en onverschrokken: de Paragon 25. Het model bleek zo succesvol dat het op de bootshow van Helsinki in 2008 werd uitgeroepen tot de 'boot van de show'. Waarmee weer de aandacht werd getrokken van Storebro, een werf uit Zweden. Die werf had juist het zeilbotenmerk Maxi weer van de hand gedaan (aan Najad, ook Zweeds) en zocht een nieuw product. Precies: Paragon. Volg je het nog? Eind van het liedje is dus dat de van origine Finse Paragon wordt gebouwd door de Zweedse Storebro-werf. Wie een klein beetje bekend is met het wereldje van luxe snelle motorboten weet dat Storebro al sinds jaar en dag garant

staat voor de spreekwoordelijke Scandinavische kwaliteit. En dat is op deze Paragon dus niet anders. Het grote model werd bovendien al even enthousiast ontvangen als z'n kleine broertje. De boot werd vorig jaar door Motorboats & Yachting uitgeroepen tot motorjacht van het jaar in z'n klasse.

BEROEPSUITVOERING

Dat alles maakt nieuwsgierig naar deze onalledaagse boot. Temeer als je hoort dat hij werd geïntroduceerd op de afgelopen Hiswa te Water en er toch al twee zijn verkocht in ons land. Het merendeel van

De boot werd vorig jaar uitgeroepen tot motorjacht van het jaar in z'n klasse

de Paragons, ongeveer negentig procent, blijft namelijk in Scandinavië. Niet alleen als jacht trouwens, want de boot is er in diverse uitvoeringen, ook voor verschillende beroepsmatige toepassingen, bijvoorbeeld als politieboot, reddingboot en

patrouillevaartuig. Dat beroepsschippers voor deze boot kiezen, is niet zo gek als je hem aan een nadere inspectie onderwerpt. De romp van de Paragon 31 wordt met de hand volglas gebouwd en heeft talloze ingelamineerde verstijvingen die het schip zeer sterk en stijf maken. In het geval van de jachtuitvoering maakt ook het compleet ingelamineerde interieur deel uit van de constructie. Het gewicht van de boot zegt eigenlijk alles over de constructie: de Paragon 31 weegt maar liefst 4.700 kilo. Dat is bijvoorbeeld een ton meer dan een Nimbus 31 – toch ook geen flauw gebouwd bootje. Het rompontwerp is dat van een ultieme sportboot: relatief smal, zeker voorin, met een diepe V, een brede sprayrail en uitlopend in een breed, dragend vlak achter waarop hij draagt als je in plané bent. Aan dek is deze Paragon een zogeheten *walk-around*: de opbouw staat in het midden zodat je er helemaal omheen kunt lopen. Handig bij manoeuvres en in havens of sluizen. Het deurtje in de opbouw – met daar de middenbolder onder handbereik – maakt 't zelfs een eitje om in je eentje te varen. Deurtje open, spring op de middenbolder, spring om een bolder aan de wal, beetje gas vooruit en klaar is Kees. Kenmerkend in de styling zijn de rechte ramen van de opbouw en het rechtopstaande ruitje voor de buitenstuurstand en natuurlijk de stoere stootlijst (massief) die de boot een beetje het uiterlijk van een RIB geeft.



Kenmerkend zijn de rechte **ramen** van de opbouw en het ruitje voor de **stuurstand**

Paragon 31

EFFICIËNT

Buiten mag de Paragon 31 dan een niet-alledaagse verschijning zijn, binnen is hij dat eigenlijk nog meer – al valt het misschien niet direct op. De spaarzame ruimte aan boord is namelijk op een heel efficiënte, slimme manier benut. De centrale ruimte is natuurlijk het stuurhuis met voorin een stuur- en meevaardersstoel en daarachter een L-bank met tafel. Deze tafel kun je ongebruikt helemaal tegen het plafond schuiven, zodat hij geen sta-in-de-weg is. In de L-bank zit een doorgang naar de achterhut. Deze doorgang kun je weer met een losse zit afsluiten zodat over de hele breedte van het stuurhuis een bank ontstaat.

In die achterhut zijn twee bedden gemaakt, waarvan het exemplaar aan bakboord met een beetje goede wil dienst kan doen als tweepersoonskooi. Wel is de bergruimte beperkt, maar dat is een beetje het probleem door de hele boot – de benutting van de ruimte moest nou eenmaal uit de lengte of de breedte komen. Voorin vind je dan nog eens twee (ruim bemeten) eenpersoonskooien. Hier ook de kombuis en daar tegenover de – relatief kleine – natte cel. Al met al heb je dus op een minimum aan

ruimte niet minder dan vijf slaappleatsen én alle benodigde voorzieningen – een knap staaltje van het benutten van de ruimte.

Als gezegd: het gangboord van deze boot loopt helemaal rondom en heeft één niveauverschil naar het voordek toe. Dank

De boot houdt dit langer vol dan de bemanning...

zij het hoge boeisel in combinatie met een zeereling en prima geplaatste handgrepen voel je je veilig als je buiten wat moet doen. Bergruimte in de kuip vind je in een bergbak onder de vloer, in een bak in het zwemplatform en in de vaste bank op het achterdek. Via de spiegel en doorstappen in de reling ter weerszijden kom je makkelijk aan en van boord. Een verhoging in de kuip en een trede geven toegang tot de buitenstuurstand waar je (samen met twee

passagiers als het moet) zit als een prins – maar wel een natte, zo zal blijken...

VOL GAS RAGGEN

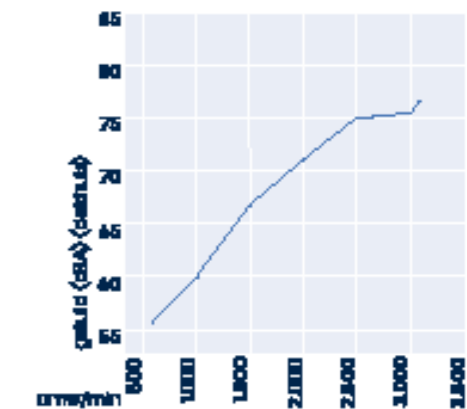
We varen namelijk met de Paragon 31 onder omstandigheden die deze boot wel liggen: een stevige windkracht 5 op het zuidelijke IJsselmeer. Een soort 'Efteling-attractie' met een boot als de Paragon 31. Die verblijft of verbloost namelijk niet als je hem door dit soort zee'tjes stuurt. Af en toe komt 'ie los; geen probleem, de boot dondert met wat geweld terug in de golven en vervolgt gewoon weer z'n weg. Na een kwartiertje vol gas raggen, kom je daardoor al snel tot de conclusie dat de boot dit veel langer gaat volhouden dan z'n bemanning. Een beetje gas terug dan maar en met twintig knopen vaart het heel comfortabel. Het geluidsniveau is in dat geval – rond de 70 decibel – ook nog eens opmerkelijk laag. Dat geldt sowieso: vol gas blijft de meter steken op 77 decibel. Nee, dat is niet heel erg stil, maar voor een boot waar een paar meter achter je bijna 400 paarden staan te brullen meer dan acceptabel. Een nadeeltje vonden we echter ook: de afstelling van de elektronische gashendel. Die is te licht zodat de hendel beetje bij beetje 'voorover zakt' en je dus ongemerkt steeds harder gaat varen. Dat is wel wat om even op te lossen. Bovendien moet je natuurlijk even wennen aan de aard van de voortstuwing: een hekdrieve. Want met een hekdrieve betekent geen gas, geen manoeuvres. 't Is een kwestie van oefenen. En wie een buitenboordmotor gewend is, zal er geen enkel probleem mee hebben.

TOT SLOT

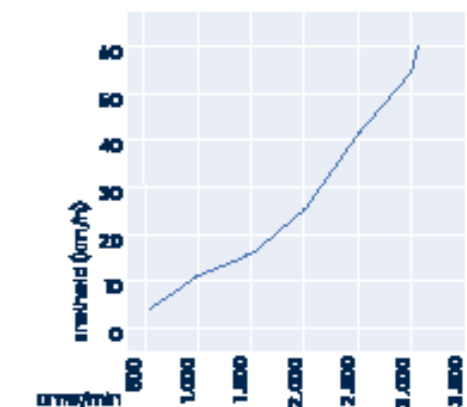
Geen alledaagse boot, voor niet-alledaagse mensen. Een boot voor de liefhebber die niet terugschrikt van wat wind en golven. Integendeel: die ze 't liefst opzoekt. Zeer solide en met een hoge graad van afwerking. Waaraan natuurlijk een prijskaartje hangt. Wie die prijs afzet tegen alleen maar de beschikbare ruimte die je ervoor krijgt, moet heel snel naar wat anders op zoek. Wie dat niet doet en de Paragon 31 mee naar buiten durft te nemen als het er echt om spant krijgt méér dan waar voor z'n geld. ↓



Geluidsniveau in het stuurhuis bij oplopend toerental



Snelheid bij oplopend toerental

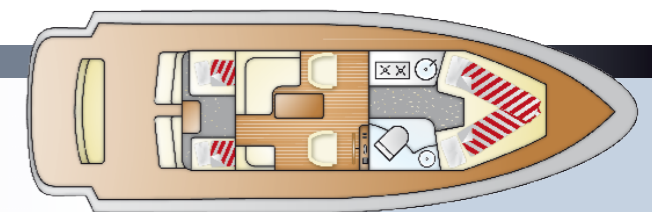


Twee stoelen en een L-bank zorgen in het stuurhuis voor veel comfortabele zitplaatsen met goed zicht rondom.



TECHNISCHE GEGEVENS

Lengte over alles	9,88 m
Breedte	3,30 m
Diepgang	1,13 m
Waterverplaatsing	4,7 t
CE	B
Motor	Volvo Penta D6-330 pk; optioneel: Volvo Penta D6-370 pk of 2 x Volvo Penta D3-220 pk
Brandstof	450 l
Water	200 l
Vuilwater	70 l
Prijs	vanaf €263.200 (met standaard Volvo Penta D6-330)
Prijs schip	
Vaarimpressie	€314.205
Extra's onder meer	Volvo Penta D6-370, boegschroef, walstroominstallatie, verwarming en boiler, teak dek op gehele schip
Bouw	Paragon Yachts/Nimbus Boats, Gothenburg, Zweden
Verkoop	De Vaart Yachting, Bolderweg 51 8243 RD Lelystad, 0320-21 23 41, www.devaartyachting.com, info@devaartyachting.com



PLUS

- + Constructie en bouw
- + Vaareigenschappen
- + Lawaaibestrijding

MIN

- Bergruimte
- Gashendel