

ESSAI PARAGON 25 RANGER

Paragon 25 Ranger... C'est ce dernier terme – Ranger – qui le différencie du modèle sorti des chaînes de montage en 2010. Mais il n'est pas besoin d'avoir le catalogue du constructeur en main pour apprécier les différences. Un simple coup d'œil à la silhouette générale permet de comprendre que nous avons affaire à un open et non plus à un timonier comme c'était le cas pour les Paragon 25 ou 31. La première impression est que l'absence de timonerie ne nuit pas à la ligne, bien au contraire, et le cahier des charges est respecté. Le gros liston qui ceinture une partie des œuvres mortes, juste au-dessus du redan, et les balcons et les taquets dotés d'un beau diamètre, sont toujours présents. À bord, tout est surdimensionné. L'ensemble respire le sérieux, rien ne bouge à bord et pour cause, la marque Paragon, entrée dans le giron du groupe Nimbus, fabrique des unités de sauvetage et de secours, par définition taillées pour le large et les conditions de mer difficiles. Cette spécificité se remarque également au niveau de la carène, avec un V très marqué.

Une version open avec la même carène

Mais pourquoi avoir décliné ce Paragon 25 en version open ? « C'est une demande de nos clients, précise Jonas Göthberg, le directeur commercial du groupe Nimbus. Ces derniers ne voulaient pas de semi-rigides, très peu développés en Suède. Mais ils souhaitent malgré tout conserver le concept du pneumatique, c'est-à-dire un bateau ouvert. » D'autres similitudes avec les semi-rigides sont visibles, en particulier au niveau de la carène,



Avec son gros liston, le Paragon 25 Ranger fait penser à un semi-rigide. Cet équipement permet d'assurer une certaine stabilité en virage.

À bâbord du poste de pilotage se trouve un réfrigérateur surmonté d'un évier.



Les aménagements intérieurs sont organisés comme dans une automobile : deux places à l'avant et une banquette pour trois personnes à l'arrière.



C'est un Volvo de 300 chevaux (la motorisation de notre essai) qui prend place au fond de la cale. Un 225 ou un 260 chevaux peuvent également être montés.



Preuve d'une certaine fonctionnalité, le poste de pilotage bénéficie d'une finition mate pour éviter les reflets.

LA FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI

LES CARACTÉRISTIQUES

COQUE



Carène au V profond. Un redan et trois virures. 26° au tableau arrière

Longueur hors tout **8,52 m**
 Longueur de coque **8,52 m**
 Largeur **3 m**
 Poids **3 370 kg**
 Puiss. conseillée **260 ch**
 Puissance maxi **300 ch**
 Tirant d'eau **0,90 m**
 Tirant d'air **nc**
 Capacité en eau **42 l**
 Capacité en carbu **320 l**
 Homologation **cat. B/6 pers.**
 Transmission **Z-drive**
 Constructeur **Paragon**
 Importateur **Dolphin Services**
 Garantie **2 ans**

MOTORIZATION DE L'ESSAI

Nbre de moteurs **1**
 Marque **Volvo Penta**
 Modèle **D4-300**
 Type **TD**
 Puissance réelle **221 kW (300 ch)**
 Puiss. admin. **14,70 CV**
 Régime **3 500 tr/mn**
 Cylindres **4 en ligne**
 Cylindrée **3 700 cm³**
 Alésage/course **103 x 110 mm**
 Rapport de réduction **1.36:1**
 Poids **663 kg**
 Garantie **2 ans**

ÉQUIPEMENT STANDARD

Propulseur d'étrave, désembuage air chaud, Simrad 12' GPS, table de cockpit, flaps hydrauliques, WC avec réservoir à eaux noires (40 l), taud de camping, projecteur électrique sur arceau, hi-fi, arceau inox, écran de contrôle Volvo couleur 4 pouces EVC.

OPTIONS

Chargeur de batterie (2 234 €), pack amarrage (922 €), réservoir eau douce et évier (1 412 €), réfrigérateur (1 361 €), douche extérieure (791 €), guindeau électrique (5 500 €), teck (9 130 €).

PRIX

159 666 € avec Volvo D4 225 ch
164 145 € avec Volvo D4 260 ch
169 210 € avec Volvo D4 300 ch

CONDITIONS DE L'ESSAI



Bateau : 3 personnes à bord, carène sale à la flottaison, sécurité, 200 l carburant



Météo : mer peu agitée, houle de 1 m environ, T° air : 15 °C

LES PERFORMANCES

avec 300 ch Volvo D4

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	4,7	-	-
1 000	6,3	3,4	1,85
1 500	8,2	15	0,54
2 000	13,6	25	0,54
2 500	22	35	0,62
3 000	29,9	52	0,57
3 360	35	-	-

TESTS D'ACCÉLÉRATION



Déjaugage : **3,9 s**
 De 0 à 20 nœuds : **8 s**
 De 0 à 30 nœuds : **14,3 s**

NOS APPRÉCIATIONS



- Qualités marines
- Finitions irréprochables
- Esthétique novatrice
- Équipement standard



- Sellerie un peu ferme
- Peu de rangements
- Poignée des gaz trop éloignée du volant

Comportement	★★★★★
Volume de rangement	★★★★★
Finition	★★★★★
Rapport qualité/prix	★★★★★
Performances	★★★★★
Esthétique	★★★★★
Pilotage assis	★★★★★
Pilotage debout	★★★★★
Déplacement à bord	★★★★★
Équipement standard	★★★★★
Note globale	★★★★★

BUDGET

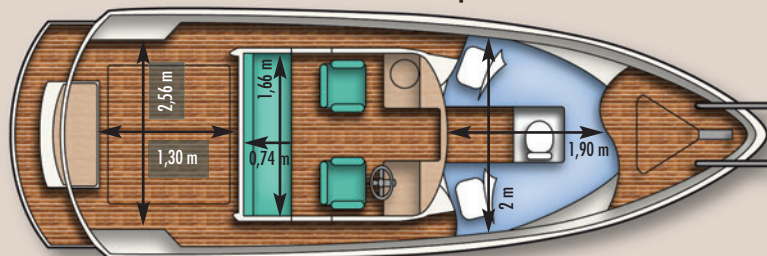
FRANCISATION

DROITS SUR LA COQUE **105 €**
 DROITS SUR LE MOTEUR **315 €**
 TOTAL **420 €**

ASSURANCE (CHEZ APRIL MARINE)

LA PRIME ANNUELLE **799,50 €**
 FRANCHISE **700 €**

Que le Paragon 25 passe en version Open (Ranger) ne change rien à son plan de pont, autour duquel on circule librement.



ESSAI PARAGON 25 RANGER



Le Paragon 25 Ranger peut recevoir en option un taud qui permet de naviguer au sec.



Les deux vantaux de la baïlle à mouillage sont montés sur vérins.

La poupe est terminée par une plage arrière située au même niveau que le reste du cockpit.



dotée de trois virures. Le V profond rappelle celui des ribs anglais ; quant au gros liston, il fait penser à des flotteurs. Cette particularité n'est pas qu'esthétique, elle permet aussi d'apporter une assise supplémentaire lors des virages courts ou très serrés, où le Paragon 25 Ranger affiche une gîte assez prononcée, due à sa carène en V. Pour les aménagements, le changement principal de cette version

Ranger se remarque au niveau de la timonerie. Exit le pare-brise droit ou inversé (fréquent sur des unités scandinaves ou sur des bateaux typés « chalutier »). Désormais, le cockpit est surmonté d'un arceau en inox, avec les places du pilote et du copilote à l'avant et une banquette de trois places à l'arrière, comme dans une automobile. Le reste du plan de pont est commun aux deux modèles, qu'il s'agisse des parties

arrière et avant, ou bien encore de la largeur des passavants (29 cm).

Un comportement sans faille

L'accès à l'intérieur s'effectue par un décrochage dans les montants du franc-bord qui ceinturent le cockpit. Une marche, facilement franchissable pour un adulte, est suffisamment haute pour éviter qu'un enfant

ne s'aventure seul sur le plan de pont walkaround.

On retrouve dans la cabine le teck qui habillait les aménagements du Paragon 25 (avec timonerie) et qui a logiquement disparu sur cette version Ranger. L'endroit a beau être sobre, sans fioriture, il n'en demeure pas moins chaleureux. Le volume est certes réduit, mais il reste possible d'y passer une nuit ou deux sur la couchette double (2,10 x 1,90 m). Des WC chimiques sont situés sous le V du couchage. Quant à la cuisine, ou plutôt la kitchenette, elle ne comprend qu'un réfrigérateur et un évier, tous deux situés devant le siège du copilote à bâbord.

Le pilote bénéficie d'une bonne visibilité sur 360°, version open oblige. Le bateau peut recevoir en option une capote pour les jours de pluie, qui couvre l'ensemble du cockpit, mais la vue sera forcément réduite. Le tableau de bord, toujours bien lisible, possède un système antireflet (de couleur grise) qui empêchera

LA CONCURRENCE



• Nuovajolly Prince 35 Sport Cabin
Prix : 185 380 € avec 2 x 320 ch – Long. : 9,98 m – Larg. : 3,69 m – Poids : 3 400 kg
Homol. : cat. B/10 pers. – Constr. : Nuovajolly (Italie)



• Anytec 750 SPD
Prix : 54 680 € sans moteur – Long. : 8,08 m – Larg. : 2,32 m – Poids : 1 120 kg
Homol. : cat. C/6 pers. – Constr. : Anytec



• Goldfish 28 Tender
Prix : 131 000 € avec 2 x 150 ch – Long. : 8,50 m – Larg. : 2,46 m – Poids : 1 580 kg
Homol. : cat. C/6 pers. – Constr. : Goldfish



Avec son V bien prononcé, le Paragon 25 Ranger se joue du clapot. En contrepartie, dans les virages il affiche une légère gîte.



L'intérieur de la cabine est sobre, sans fioriture, mais reste malgré tout chaleureux. Les finitions – comme partout à bord – sont irréprochables.

d'être ébloui. Testé au large de Göteborg, fief de Nimbus, le Paragon 25 Ranger est un régal à piloter. Sa direction souple, associée à un comportement sans faille, le rend très facile à prendre en main. Sa carène au V marqué (26° au tableau arrière) se joue de la houle que nous avons rencontrée pendant l'heure de navigation qui nous a menés du port de Göteborg à l'île de Marstrand, au nord. Le bateau passe sans broncher, sans taper, et le confort des passagers est excellent. En virage, à 18 nœuds, il affiche une gîte prononcée, mais peu étonnante au

regard du V. La trajectoire reste cependant saine, sans que l'arrière ne chasse ou que l'avant n'enfourne. L'utilisation des flaps est quasi inutile, le fardage étant plus que limité.

Avec le monomoteur Volvo D4 de 300 chevaux (sa motorisation maximale) qui équipait le Paragon de notre test, nous avons atteint 35 nœuds à 3 360 tr/mn.

À 2 200 tr/mn, le bateau file en croisière à 22 nœuds. Côté accélérations, il aborde les 20 nœuds en 8 secondes et déjauge en moins de 4 secondes.

EN CONCLUSION

Définitivement, les chantiers scandinaves savent y faire en matière de bateaux de plaisance. La déclinaison du Paragon 25 dans sa version Ranger en est la preuve... Utiliser un timonier pour en faire un open n'était pas une évidence, mais le concept est intéressant à plus d'un titre. D'abord, au niveau du look, il apporte une véritable innovation ; ensuite, il séduira autant les amateurs de balades à la journée que de petites croisières côtières, le tout sur un bateau vraiment marin.

Les détails qui font la différence...



On ne peut que louer la qualité des finitions à bord de cette unité nordique, à l'image des inox et du système de fermeture des portillons. En navigation, on ne perçoit aucune vibration, malgré un moteur de 300 chevaux placé à l'arrière du cockpit.



Pas de tableau arrière sur ce Paragon 25 Ranger, mais un unique coffre qui fait office de petit rangement, ainsi que de système de ventilation pour le moteur. Une gouttière en inox a été placée (à droite sur la photo) pour éviter que l'eau ne s'infilte dans la cale.

