

ESSAI PARAGON 25

Un



incomparable look

Une ligne à couper le souffle, un niveau de finition exemplaire, des aménagements confortables et un comportement marin irréprochable, le Paragon 25 fait partie du meilleur en matière de timonier finlandais. Nous sommes littéralement tombés sous le charme de ce bateau exceptionnel qui devrait faire beaucoup parler de lui.

TEXTE : BERTRAND BEAUJEAN. PHOTOS : BORIS RÉJOU.



VITESSE MAXI (à 3 250 tr/mn)

33 nœuds

AU RÉGIME DE CROISIÈRE
(2 500 tr/mn)

VITESSE
(en nœud)

21,5

CONSO
(gasoil en l/h)

36

143 420 €

AVEC 300 CH VOLVO D4

ESSAI PARAGON 25

La marque finlandaise Paragon est pour l'instant peu connue en France, et pour cause, elle n'est importée que depuis quelques mois par Dolphy Services, situé à Golfe-Juan. Le catalogue ne comporte pour l'instant que deux modèles de 25 et 31 pieds. Il sera d'ailleurs possible de découvrir le 31 lors du prochain Salon de Cannes (du 8 au 13 septembre) et le 25 pendant le Grand Pavois de La Rochelle (du 15 au 20 septembre). Bien que ce constructeur soit finlandais et que les bateaux soient construits dans ce pays, cette marque a été rachetée il y a environ trois ans par le célèbre constructeur suédois Nimbus. Paragon fabriquait alors des unités destinées aux sauvetages et aux secours. Nimbus a conservé les excellentes carènes, mais a revu le plan de pont et les aménagements, et a apporté son immense savoir-faire en termes de qualité de fabrication et de finition. Le résultat est très convaincant. Le niveau de finition est irréprochable, le comportement en mer est remarquable et, enfin, le dessin est réussi. On comprend pourquoi Paragon peut afficher sans crainte son slogan : « En mer 365 jours par an ». Ces bateaux semblent réellement faits pour naviguer longtemps.

Une carène exceptionnelle

Nous avons pu essayer avec son importateur le plus petit de la gamme, en Méditerranée. Par chance, la mer n'était pas d'huile, mais tout de même trop peu agitée à notre goût. Nous aurions apprécié de pouvoir tester les aptitudes de cette carène dans un gros clapot, car elle paraît être taillée pour des conditions plus



Le cockpit est vaste et équipé d'un balcon offrant de nombreuses mains courantes. Cependant, la petite banquette manque de confort, l'assise est trop ferme et les tubes du balcon font office de dossier...



L'aménagement intérieur est typique des timoniers finlandais. Le teck est omniprésent et les finitions sont très soignées.



La cale moteur du Paragon 25 est immense et offre beaucoup de place pour circuler, ce qui fera le bonheur des mécaniciens.



Cet étonnant bateau repose sur une carène affûtée rappelant celle de certains semi-rigides anglais, comme les Revenger.



Les passavants sont très bien protégés par un haut balcon, ce qui est rassurant avec des enfants.



L'assise double en avant de la timonerie est agréable, mais il lui manque des mains courantes.

LA FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI

LES CARACTÉRISTIQUES

COQUE



Carène en V profond, constant, avec un angle de 26,5° à l'arrière.

Longueur hors tout **8,10 m**
 Longueur de coque **8,10 m**
 Largeur **2,90 m**
 Poids **2 990 kg**
 Puiss. conseillée **260 ch**
 Puissance maxi **300 ch**
 Tirant d'eau **nc**
 Tirant d'air **nc**
 Capacité en eau **40 l (en option)**
 Capacité en carbu **320 l**
 Homologation **cat. B/6 pers.**
 Transmission **Z-drive**
 Constructeur **Paragon**
 Importateur **Dolphy Service (06)**
 Garantie **2 ans**

MOTORISATION DE L'ESSAI

Nbre de moteurs **1**
 Marque **Volvo Penta**
 Modèle **D4-300**
 Type **Turbo diesel**
 Puissance réelle **221 kW (300 ch)**
 Puiss. admin. **14,70 CV**
 Régime maxi **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 avec embase**
 Garantie **2 ans**

ÉQUIPEMENT STANDARD

Puits à chaîne autovideur, échelle de bain, batterie services 100 Ah, batterie moteur 100 Ah, table de salon, extincteur automatique, réservoir à carburant de 320 l, sellerie complète, kit de premier secours, mains courantes gainées dans la timonerie, pare-brise dégivrant, direction hydraulique, flaps hydrauliques, compas, pompes de cale manuelle et automatique, feux de navigation, GPS Raymarine C 120 W, arceau inox porte-radar, siège passager pivotant.

OPTIONS

Propulseur d'étrave (3 528 €), réservoir d'eau douce de 40 l avec évier et réchaud à gaz (2 841 €), eau chaude (1 303 €), WC avec réservoir d'eaux noires de 40 l (1 662 €), réfrigérateur 49 l (1 662 €), douche extérieure (875 €), circuit 220 V avec chargeur de batterie (1 782 €), projecteur avec

télécommande (592 €), chauffage diesel Webasto (2 810 €), pack visuel incluant les deux toits ouvrants (3 140 €), pack éclairage incluant lumière indirecte et éclairage de la soute moteur (920 €), revêtement teck complet (9 718 €), radio CD avec 4 haut-parleurs (1 136 €), flaps automatiques ACS A Volvo (1 411 €), radar 2 kW (2 266 €), porte en teck (466 €), pack amarrage (1 411 €), guindeau électrique arrière (5 567 €), intérieur en Alcantara (1 431 €), siège pilote avec amortissement mécanique (1 909 €), préparation de la coque avec antifouling (1 292 €), frais d'immatriculation et certificat de constructeur CEE (419 €).

PRIX

131 320 € avec 225 ch Volvo D4
135 690 € avec 260 ch Volvo D4
143 420 € avec 300 ch Volvo D4

CONDITIONS DE L'ESSAI



Bateau : 3 adultes et un enfant à bord, antifouling, carène assez propre, embase très sale, matériel de sécurité complet, 250 l env. de carburant



Météo : mer belle à peu agitée, houle résiduelle de 0,50 à 1 m, T° air : 25 °C

LES PERFORMANCES

avec 300 ch Volvo D4

Diamètre et pas de l'hélice : nc

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	-	-	-
1 000	5,8	3,2	1,81
1 500	7,9	14	0,56
2 000	13,1	25	0,52
2 500	21,5	36	0,60
3 000	29,6	51	0,58
3 200	32	54	0,59
3 250	33	-	-

TESTS D'ACCÉLÉRATION



Déjaugage : 4,8 s
 De 0 à 20 nœuds : 8,8 s
 De 0 à 30 nœuds : 18,9 s

NOS APPRÉCIATIONS



- Finitions exemplaires
- Excellent comportement marin
- Très bonne insonorisation du moteur



- Banquette arrière peu confortable
- Pas de main courante autour de l'assise avant
- Portes latérales un peu trop basses
- Volant non réglable

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 **131 €**
 DROITS SUR LE MOTEUR **288 €**
 TOTAL **419 €**

ASSURANCE

LA PRIME ANNUELLE **978,30 €***
 FRANCHISE **900 €**

* CHEZ APRIL MARINE

NOS MESURES

Franc-bord arrière	0,72 m
Franc-bord avant	0,48 m
Passavants	0,33 m
Cockpit	2,58 x 1,34 m
Hauteur portes latérales	1,13 m
Hauteur porte arrière	1,47 m
Banquette timonerie	1,36 x 0,78 m
Couchette double	1,90 x 1,96 m
HSB cabine maxi	1,45 m
HSB cabine mini	0,48 m
HSB timonerie	1,94 m
Assise avant	0,40 x 1,10 m

Les larges passavants facilitent beaucoup la circulation à bord, surtout l'accès à l'avant.

