

Griechischer Salat

Erfolgsrezept. Geräumiges Layout, sparsamer Diesel, preiswertes Boot. Eine Mixtur, die schmeckt?

Die Namen verleiten zum Verwechseln, die Produkte jedoch kaum: Zwischen Booten der norwegischen Draco-Werft und Drago, ihrem griechischen Namensverwandten, liegen Welten, nicht nur geografisch. Die Drago-Werft ist hierzulande noch ein Newcomer, der jedoch speziell in den derzeit wirtschaftlich schwachen Zeiten sehr interessante, weil preislich attraktive Produkte bietet. Die Produktpalette der 1969 gegründeten Werft umfasst sieben Boote von fünf bis neun Metern Länge, das getestete Fiesta 660 ist die neueste Entwicklung.

Kernphilosophie der griechischen Werft ist ein ausgewogenes Preis-Leistungs-Verhältnis, man bietet also recht viel Boot für wenig Geld, ohne Hardcore-Spartaner im Visier zu haben. Angepeilt werden Bootsfahrer, für die der schwimmende Untersatz alltagstauglich und vernünftig ausgestattet, aber preislich interessant sein soll. Reduktion aufs Wesentliche also, plus die Option, mit ein paar Goodies das Boot individuell aufzupeppen. Bugstrahlruder auf einem Siebenmeterboot? Kein Problem, ebenso wenig wie E-Ankerwinch oder Fäkalientank.

Einfach fahren

Der Basispreis von 28.900 Euro (mit 3,0-l-Mercruiser und Alpha-One-Antrieb) ist also das Zugpferd im Drago-Stall. Für diesen Betrag bekommt man ein Boot mit Schlafplätzen für zwei Personen in einer Kajüte mit üppigen 1,60 Metern Stehhöhe, Minipantryeck und separatem WC-Raum. Ein schwimmendes Miniheim also, auf dem man es länger aushält als auf so manch anderem Boot dieser Längensklasse. Ein Vergleich sei gestattet: Das Bayliner 602 (siehe Test in der letzten Ausgabe) ist nicht viel kürzer, spielt aber in der Liga der Daycruiser, bietet ungleich weniger Lebensraum und kostet mit gleichem Motor nur knapp 6.000 Euro weniger. Damit wird klar, dass mit dem Drago Fiesta 660 wirklich viel Boot fürs Geld geboten wird.

Ebenfalls interessant ist die Parallele bei der Motorisierung: Beide Boote stellten sich dem Test mit dem Mercruiser 1,7-l-Diesel, was sich preislich deutlich bemerkbar macht, an der Zapfsäule jedoch Freude bereitet. Ein Trend zum Selbstzünder in kleinen, sportlichen Booten ist also unübersehbar – auch wenn sich die höheren Anschaffungskosten erst nach sehr vielen Betriebsstunden rechnen.

Fahrtechnisch kann man dem kleinen 120-PS-Diesel nicht viel vorwerfen: Er kommt mit dem immerhin 680 Kilos schweren Boot gut, wenn auch nicht super-locker zurecht, hängt im mittleren und oberen Drehzahlbereich stets drehfreudig am Gas und rührt akustisch eher dezent am Ohr. Natürlich darf man sich vom Fiesta 660 keine überschäumende Fahrperformance erwarten, das tut man jedoch ohnehin nicht: Der Rumpf kann seine optische wie faktische Hochbordigkeit nicht leugnen, was man angesichts des Raumgefühls aber leicht hinnimmt.

Dennoch geht's voran: 27 Knoten beträgt die Höchstgeschwindigkeit mit vollen Tanks, bequem reisen wird man bei rund 20 Knoten oder 3.600 Touren. Aus der Ruhe bringen lässt sich der kleine Cruiser nur schwer und vermutlich höchstens durch mehr Seegang, was jedoch auf der Donau nicht getestet werden konnte. In Kurven lässt sich das Boot erstaunlich eng hineinzirkeln, kippt sachte aber deutlich über die Längsachse zum Drehpunkt und stemmt sich brav wieder in die Gerade. Der 19-Zoll-High-Five-Edelstahlprop ist nur zum Luftschnappen zu bewegen, wenn man abrupte Last-

 www.drago.gr

wechsel provoziert.

Auf der Geraden liegt das Boot satt im Wasser, allerdings sollte man unbedingt die am Testboot montierten Trimmklappen ordern: Packt man zuviel Zubehör – beispielsweise eine zusätzliche Batterie oder einen Reservemotor – ins Heck, bekommt der Rumpf leicht Schlagseite, ebenso bei ungleichmäßiger Verteilung der Passagiere.

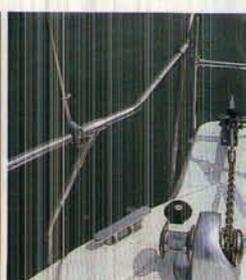
Die Unkompliziertheit, mit der das Drago zu handhaben ist, schlägt sich auch im Cockpit nieder: Alles hat seinen Platz (ein Kühlschrank kann eingebaut werden) und ist un-



BEQUEM Noch angenehmer wäre es mit einer Fußstütze



PRAKTISCH Badeplattform wie bei einer großen Yacht. Der Hilfsmotor wirkt ein bisschen deplatziert



EXTRA Aufpreispflichtig: elektrische Ankerwinch



SATT im Wasser und in engen Kurven trotz unbestrittener Hochbordigkeit erstaunlich problemlos

FIESTA 660

| | |
|---------------------|--|
| Länge ü. a.: | 6,60 m |
| Breite: | 2,26 m |
| Gewicht: | 680 kg |
| Personen an Bord: | max. 6 |
| fixe Kojen: | 2 |
| Motorisierung max.: | 210 PS |
| Standardmotor: | Mercuriser 3,0 l, Alpha I, 135 PS |
| Motor Testboot: | Mercuriser 1,7-l-DTI, Alpha I, 120 PS |

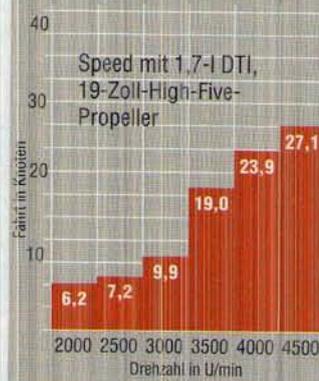
INFO

Capt'n Henry's Boat Machine, 3425 Langenlebar, Tullnerstraße 87, Tel. 02272/629 25, e-mail: capt'n-henry@aon.at, www.capt'n-henry.com

PREISE

inkl. Mehrwertsteuer
Preis mit 3,0 l: € 28.900,-
Preis mit 1,7 DTI: € 36.500,-

Extras (Auswahl)
 elektrische Ankerwinch, Trimmklappen, Bugstrahlruder, Fäkalientank, Eimini, Kühlbox, Navigationselektronik



kompliziert. Der Motor ist leicht zugänglich, ebenso die Badeplattform. Das Schalen-Gestühl für Fahrer und Beifahrer ist zwar recht bequem und gibt angemessenen Seitenhalt, steht aber etwas wackelig auf den Füßen, was sich durch Quietschen bemerkbar macht. Was dem Fahrer am gelungenen und übersichtlichen Fahrerstand abgeht, ist eine Fußstütze – versierte Bastler finden hier jedoch sicher eine Lösung.

Um das Camperverdeck auf der Zubehörliste wird man in der Regel nicht herumkommen, ebenso wenig um die erwähnten Trimmklappen. Eine elektri-

sche Ankerwinch ist natürlich ebenfalls eine feine Sache, aber das Bugstrahlruder scheint auf einem knapp sieben Meter langen Boot verzichtbar. Obwohl: Es macht das Manövrieren mit dem einmotorigen Boot zu einer ungewohnt eleganten Übung und hievt das Drago atmosphärisch in die nächsthöhere Liga.

Fazit

Preislich interessant, sofern man nicht die Zubehörliste rauf- und runterbestellt, fahrt-technisch ohne Makel, mit dem Dieselmotor ein sparsamer Reisegefährte: So stellt man sich

einen erschwinglichen Kleincruiser vor. Kleine Schwächen liegen höchstens in der Detailverarbeitung, aber die fallen angesichts des Gesamtpaketes nicht schwer ins Gewicht.

Hinsichtlich des Dieselmotors, der immerhin um flotte 7.600 Euro teurer ist als der ähnlich starke Basisbenziner, bleibt anzumerken, dass er in das Drago atmosphärisch weit besser passt als in ein reinrassiges Sportboot. Ob sich die Sache rentiert, entscheidet einzig die Anzahl der Betriebsstunden und die daraus resultierende Sponsorsparnis.

Robert Grünwald



SPARSAM Der 120 PS starke Mercuriser-Diesel kommt mit dem 680 kg schweren Boot gut zurecht