



Der griechische »Mini-Sports cruiser« in Aktion:
Mit dem Honda BF 80 am Heck beschleunigt
die Drago 550 auf beachtliche 33,3 Knoten

TEST



DRAGO 550

GROßE KLEINE

Mit der Drago 550 durchlief das kleinste Kabinenboot der weithin bekannten griechischen Werft das SKIPPER-Bootshandel-Testprogramm. Wir erprobten den kompakten Kunststoff-Gleiter in Kombination mit einem Honda BF 80 LRTU, der 58,8 kW (80 PS) ins Wasser bringt. Ort des Geschehens war der Main bei Würzburg.

TEST

Die Drago 550 darf man mit Fug und Recht als »Dauerbrenner« beschreiben, zumal dieses nette Bötchen unter der aktuellen Modellbezeichnung schon seit 15 Jahren angeboten wird. Zuvor hieß das stimmig proportionierte Kompakt-Kabinenboot Drago 540 und Drago 510, so dass die bemerkenswert lange »Karriere« unserer Testkandidatin eigentlich noch viel früher begann. Bisher entstanden von diesem im positiven Sinne zeitlosen Entwurf jedenfalls mehrere hundert Einheiten, wobei über die gesamte Produktionszeit regelmäßig dezente optische Retuschen erfolgten. Die wiederum dafür sorgten, dass der stilistisch durchaus gefällige 18-Footer aus jedem Blickwinkel keinesfalls altbacken oder in irgendeiner Weise angestaubt wirkt. Im Gegenteil. Die 5,50 m lange und lediglich 2,04 m breite Drago 550 steht mit ihrer blütenweißen Außenhaut da wie aus dem sprichwörtlichen Ei gepellt. Das topfebene Gelcoat-Finish hinterlässt einen glänzenden Eindruck. Die Vokabel »blitzsauber« würde gut zu diesem Motorboot für Einsteiger und Fortgeschrittene passen, »optisch ausgereift« natürlich ganz genauso ...

Bevor es gleich losgeht mit dem Probeauf auf dem Main, gibt es einige kurze Infos über die in Koropi bei Athen beheimatete Drago-Werft. Am Ruder des seit 1968 existierenden Bootsbauunternehmens steht nach wie vor der Gründer und Ideengeber Nikos Farazis, wobei dessen Tochter Melissa-Maria mittlerweile als Co-CEO auftritt. Der schon immer stark exportorientierte Traditionsbetrieb mit knapp 50 Mitarbeitern lieferte bisher rund 30.000 von Hand laminierte Kunststoff-Boote aus. Prinzipiell werden etwa zehn Modelle in Längen von 18 bis 29 Fuß angeboten, wobei das Repertoire des erfahrenen Herstellers vom universell einzusetzenden Center Consoler bis zum schnittigen Weekender reicht. Der Verkauf im Bundesgebiet erfolgt über die autorisierten Fachhändler Schütze-Boo-



te aus Berlin-Köpenick, Bootshandel Dreier aus Cuxhaven an der Elbmündung und die Firma Öchsner-Boote aus Kürnach bei Würzburg. Letztere hat mit dem Hausfabrikat »Yachtline« eine eigene Bootsserie am Start, und anders als bei Schütze und Dreier der Fall, wird die gegenwärtig auf vier Modelle dezimierte Drago-Range grundsätzlich im Paket mit einem Honda-Außenborder verkauft. Wer sich für den Erwerb der unbelastet etwa 570 kg schweren Drago 550 entscheiden möchte, der wählt zunächst einmal die für ihn persönlich und den jeweiligen Einsatzzweck am besten geeignete Antriebsleistung. Zur Disposition stehen führerscheinfreie 15, ökonomische 60 oder einige Reserven bietende 80 Pferdestärken. Unser Favorit wäre in jedem Fall der vierzylinderige BF 80 LRTU, der seine 58,8 Kilowatt aus 1,5 l Hubraum schöpft. Der japanische Viertakter mit programmierter elektronischer Benzineinspritzung, 16-Ventil-Technik und dem Honda-typischen BLAST-System für ein höheres Drehmoment bei niedriger Drehzahl gehört definitiv zu den zuverlässigsten und langlebigsten Antrieben seiner Liga. Auch rein optisch passt der in gewohntem Silbermetallic lackierte 165-kg-Motor gut ins Bild. An der Steganlage des WSC Eibelstadt bekommen wir das einsatzbereite Gespann zu Gesicht. Zunächst gilt es, das Boot zu inspizie-

ren. Um ins selbstlenzende Cockpit des »Mini-Sportscruisers« zu gelangen, sollte man den Fuß auf die beidseitig vorhandene eingeformte Zwischenstufe setzen – die Schrittlänge halbiert sich und das An- und Vonbordkommen gerät zur leichten Übung. Bei Bedarf kann die Heckbank ruckzuck in eine 160 x 100 cm messende Sonnenliege umgewandelt werden. Die fachmännisch installierte Batterie, natürlich mit Hauptschalter, befindet sich im Unterbau. Um die Proportionen des nach der geltenden CE-Norm C für fünf Personen zugelassenen Drago-Klassikers zu verdeutlichen: die rutschhemmend strukturierte Bodenfläche misst 170 x 148 cm, wobei die Höhe der Cockpitwand von 73 auf 78 cm ansteigt. Die umlaufenden Gangborde breiten sich nach vorne hin auf zehn Zentimeter aus, wenn man die winzige Außenkante inkludiert. Mittelprächtigt zu erreichen ist daher der Bugankerkasten, wobei der Anker maximal platzsparend außenbords gefahren wird. Einer der wenigen Schwachpunkte unserer Probandin sind die zierlichen vorderen Einzelsitze, wenngleich sich diese drehen und höhenverstellen lassen. Kräftig gebaute Skipper, die hier gerne eine stabilere Konstruktion vor sich hätten, bekommen diesen Wunsch von Öchsner-Boote nach Absprache erfüllt. Das Armaturenbrett ziert ein multifunktionaler Garmin-Plotter, die steil



1. Die immerhin 134 cm hohe Bugkabine bietet erstaunlich viel Platz, so dass hier zwei Personen übernachten können
2. Fachmännische Batterieinstallation unterhalb der Heckbank
3. Gute Detaillösung - beidseitig vorhandene Trittstufen in der Cockpitwand erleichtern das Ein- und Aussteigen erheblich
4. Die nutzbare Breite der strukturierten umlaufenden Seitendecks wird mit ausreichenden zehn Zentimetern notiert
5. Blick ins selbstlenzende Cockpit, das erfreulich groß geriet



stehende mechanische Lenkung, welche lediglich zweieinhalb Ruderdrehungen zwischen den Anschlägen benötigt, liegt wie die Schaltung prima zur Hand. Wir schauen in die elektrisch beleuchtete Kabine – und sind angenehm überrascht. Als größte Deckenhöhe werden 134 cm protokolliert, sauber verarbeitete Seitenverkleidungen, sorgfältig vernähte Premium-Polster und die viel Tageshelligkeit hereinlassenden Fenster verdienen ein Sonderlob. Das Highlight ist jedoch das unerwartet üppige Kojenmaß, das inklusive mitgeliefertem Einlegeelement stolze 210 x 175 Zentimeter beträgt.

Auch bezüglich der Laufeigenschaften gibt es fast nur Gutes zu berichten. Die Einschränkung bezieht sich auf die in forcierte Kurvenfahrt spürbare Tendenz zu Propellerkavitation. Also müssen zum schnellen Wenden etwas weitere Radien her. Die Fahrstabilität und Kurstreue des moderat aufgekimmten V-Rumpfes können sich hingegen übers gesamte Drehzahlband sehen lassen. Mit zweiköpfiger Besatzung bringt es die Drago bei 3.000 min⁻¹ und einem Spritkonsum von 8,3 l/h auf 9,5 kn, die 4.000-Touren-Messung hat 14,6 l/h und solide Gleitfahrt mit 20,5 Knoten zur Folge. Die große

Kleine aus Griechenland kann aber noch deutlich schneller übers Wasser flitzen. Dank des jederzeit sehr gut am Gas hängenden Honda BF 80 LRTU stehen auch obenherum immer genügend Leistungsreserven bereit. Mit idealem Trimm sind bei finalen 5.900 min⁻¹ beachtliche 33,3 Knoten drin. Die womöglich wichtigste Information kommt zum Schluss: Das praxisgerecht ausgestattete Testboot kostet laut Liste 34.690 Euro. ■

Text & Fotos: **Peter Marienfeld**

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 5,50 m

Breite: 2,04 m

Tiefgang (Antr. angehoben): 0,35 m

Gewicht (mit Motor und Trailer): ab 1.000 kg

CE-Kategorie: C

Max. Personenzahl: 5

Kojenzahl: 2

Brennstofftank (opt.): 90 l (bei 60- und 80-PS-Motorisierung im Standard-Lieferumfang des Bootes enthalten)

Baumaterial: GFK

Motorisierung: Honda-Außenborder (Langschaft), Leistung

wahlweise 11 kW (15 PS), 44,1 kW (60 PS) oder 58,8 kW (80 PS)

Preis: Die Firma Öchsner-Boote bietet die Drago 550 ausschließlich im Paket mit einem Honda-Außenborder an. Preis mit Honda BF 15 (Leistung 11 kW/15 PS) ab 26.300 €. Das einsatzbereite Testboot mit dem Honda BF 80 kostet 34.690 €

MOTOR AM TESTBOOT

Honda BF 80 AK1 LRTU, Viertakt-Außenborder mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung, Leistung: 58,8 kW (80 PS), Zylinderzahl: 4, Bohrung x Hub: 73 x 89,4 mm, Hubraum: 1.496 ccm, Gewicht: 165 kg, max. Drehzahlbereich 5.000-6.000 min⁻¹, Einzelpreis: 13.199 €

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Selbstlenzendes Cockpit, integr. Heckstege mit Badeleiter, int. Navigationsbeleuchtung, Garmin-Multifunktionsplotter, Cockpit- und Kabinenpolster, eingeformter Bugspriet mit Ankerrolle, Anker mit Kette und Leine, Batterie mit Hauptschalter, abschließbare Kabinenschiebetür aus Acrylglas, Kabinenbeleuchtung und -Skylight, zwei höhenverstellbare Einzelsitze, zur Sonnenliege umbaubare Heckbank, el. Bilgenpumpe, komplette Installation des gewählten Honda-Außenborders, 90-Liter-Einbautank (nur in Verbindung mit 60- und 80-PS-Motor)

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Cabriovertdeck mit Gestänge (2.200 €), Bugliegepolster (650 €), el. Signalthorn (210 €), Mittelklampen (340 €), Cockpit-Tisch (240 €), Hafenebene (990 €), farbiges Rumpfdesign (490 € beziehungsweise 1.050 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	700 min ⁻¹	56 dB(A)	0 kn
	650 min ⁻¹	55 dB(A)	2,7 kn
	1000 min ⁻¹	58 dB(A)	3,8 kn
	1500 min ⁻¹	63 dB(A)	4,9 kn
	2000 min ⁻¹	67 dB(A)	5,9 kn
	2500 min ⁻¹	70 dB(A)	6,9 kn
	3000 min ⁻¹	77 dB(A)	9,5 kn
	3500 min ⁻¹	79 dB(A)	14,4 kn
	4000 min ⁻¹	81 dB(A)	20,5 kn
	4500 min ⁻¹	83 dB(A)	24,3 kn
	5000 min ⁻¹	85 dB(A)	27,0 kn
	5500 min ⁻¹	87 dB(A)	30,1 kn
(Volllast)	5900 min ⁻¹	88 dB(A)	33,3 kn

Revier: Main bei Würzburg, **Crew:** 2 Personen,

Messung: GPS, **Wasser:** 20° C, **Luft:** 30° C, **Wind:** 0-1 Bft.,

Tank: Benzin 45 l (50 %)

- ⊕ Leicht zu handhabendes, besonders kompaktes Sportkabinenboot
- ⊕ Bereits mit Mittelklasse-Pkw völlig problemlos zu trailern
- ⊕ Ansprechende Produktqualität und saubere GFK-Verarbeitung
- ⊕ Erstaunlich gute Platzverhältnisse im selbstlenzenden Cockpit
- ⊕ Für ein Boot dieser Größe superbes Raumangebot in der Kabine
- ⊕ Überzeugende Laufeigenschaften übers gesamte Drehzahlband
- ⊕ Die Drago ist individuell nach Kundenwünschen konfigurierbar

- ⊖ Zierliche Einzelsitze, die gerne etwas stabiler geraten könnten
- ⊖ Tendenz zu Propellerkavitation in forcierte Kurvenfahrt

INFORMATIONEN UND WERFT

Öchsner-Boote GmbH & Co. KG (Drago-Händler und Lieferant des Testbootes), Brückenstorstr. 24, 97273 Kürnach, Tel. 09367-3265, www.oechsner-boats.de und www.drago-boats.eu

Drago Boats, 5 Lavriou Avenue, GR-19400 Koropi, Adressen der deutschen Drago-Händler unter www.drago.gr

TEST



1. Mit wenigen Handgriffen entsteht eine Sonnenliege mit den Abmessungen 160 x 100 cm
2. In voller Fahrt - die Drago 550 von vorn ...
3. Bugspitze mit eingeformtem Spriet, stählerner Reling und einem kleinen Ankerkastenzugang
4. Hondas bewährter BF 80 LRTU passt bestens
5. Ein Stopper verhindert das Zuschlagen der acrylgläsernen Kabinenschiebetür
6. Übersichtlicher Steuerstand und zierlicher Sitz

