

DRAGO 665

# DREI KOJEN AN BORD

Die aus griechischer Produktion stammenden Drago-Boote machen mit einer ansehnlichen Optik, angenehmen Platzverhältnissen und guten Laufeigenschaften auf sich aufmerksam. Im SKIPPER-Test soll die Drago 665 zeigen, was in ihr steckt. Wir erprobten den schnittigen Cabin Cruiser mit einem 110,3 kW starken Honda BF 150.



Während unseres Praxistests auf dem Bodensee stellt die Drago 665, hier mit einem 110,3 kW starken Honda BF 150 am Heck, ihre guten Laufeigenschaften zur Schau – und geht 36 kn



1



2



3



4

Nachdem wir Ihnen in Heft 08.2024 mit der auffallend kompakten 550er das kleinste Drago-Modell und in SKIPPER Bootshandel 11.2024 die verblüffend geräumige Drago 660 S in jeweils sechseitigen Praxistests vorgestellt haben, ist nun die Drago 665 an der Reihe. Wie schon bei ihren beiden Markengefährten der Fall, sorgt wieder ein hochmoderner Honda-Außenborder für den erforderlichen Schub. Der vierzylinderige BF 150 D LRTU schöpft das vom unterfränkischen Testboot-Lieferanten, der Kürnacher Firma Öchsner-Boote vorgegebene Leistungslimit vollends aus – oder geht da noch was? Die Werft beziffert das zulässige Maximum nämlich auf 165,4 kW, also 225 PS, wobei eine derartige Power an der Propellerwelle keineswegs sein muss, um mit diesem universell einsetzenden Sportkabinenboot Freude zu haben. Mit 150 Pferdestärken am Spiegel fährt der inklusive verlängerten Badestegen exakt 7,00 x 2,26 m messende Kunststoff-Gleiter jedenfalls zügig vorwärts. Dazu dann gleich mehr. Wir möchten Sie zunächst mit einigen Infos über die Werft versorgen, die in den späten 1960er-Jahren von einem ambitionierten jungen Mann namens Nikos Farazis aus der Taufe gehoben wurde. Kommerziell erfolgreich ist das nach wie vor von der Gründerfamilie gemanagte Handwerksunternehmen seit einem halben Jahrhundert. In dieser Zeitspanne wurde ein enormer Erfahrungsschatz angehäuft – und das Exportgeschäft kontinuierlich auf- und ausgebaut, so dass bisher deutlich mehr als 30.000 Drago-Einheiten die Werkhallen verließen. Heute kann die in Koropi bei Athen beheimatete Motorboot-Manufaktur auf zehn europäische Verkaufsstützpunkte zwischen Norwegen und Malta verweisen. Im Bundesgebiet gibt es mit Öchsner-Boote, Bootshandel Köpenick aus Berlin und dem in Cuxhaven an der Elbmündung angesiedelten Drago-Spezialisten Gerd Dreier drei qualifizierte Händler, die stets einige Lagerboote bevorraten und

1. In der angenehm luftigen Kabinensektion der Drago kann man ganz bequem sitzen
2. Eine Besonderheit in dieser Bootsklasse ist die dritte Koje an der Backbordseite
3. Die sinnvollerweise vorhandene GFK-Stufe erleichtert den Einstieg in die Kabine
4. Kaum zu toppen ist das hervorragende Platzangebot im selbstlenzenden Cockpit
5. Der moderat aufgekimmte V-Rumpf der 655er ist allen Fahr Situationen gewachsen

auch auf den wichtigsten hiesigen Wassersport-Messen die imaginäre Drago-Flagge hochhalten ...



5

Gegenwärtig sind lediglich fünf handlamierte Drago-Entwürfe in Längen von 5,50 bis 7,45 m über Alles verfügbar, die ausnahmslos für Outboard-Motorisierungen entwickelt und dank ihrer verhältnismäßig geringen Maximalbreite für den Trailertransport auf öffentlichen Straßen konzipiert wurden. Unsere Testkandidatin schwimmt zum vereinbarten Probefahrt-Termin während der Friedrichshafener Interboot auf dem Bodensee, und dies, wie gesagt, in Kombination mit Hondas 221 kg schwerem BF-150-Viertakter. Im Hause Öchsner wird eine jede Drago stets im Package mit bewährter Honda-Technik verkauft. Für die 665er stehen die als sehr zuverlässig geltenden japanischen Motoren mit 60, 100 und eben 150 PS zur Wahl. Letzterer ist unseres Erachtens die eindeutig beste Entscheidung. Schon rein optisch macht der silberfarbene Kraftprotz, der bei Bedarf über die notwendigen Reserven verfügt, mit Abstand am meisten her.

**Es geht an Bord.** Der erste positive Eindruck bezieht sich auf die bemerkenswerten Abmessungen des selbstlenzenden Cockpits, das für einen 22-Footer (ohne die optionale Hecksteg-Verlängerung ...) wirklich hervorragende Platzverhältnisse bietet. Die laut der zuerkannten CE-Zertifizierung C »erlaubten« sechs Personen lassen sich hier locker unterbringen, wobei der Skipper mangels Verschiebbarkeit seines ziemlich zierlichen Gestühls genau genommen am unbequemsten sitzt. Die übrige Crew verteilt sich auf einer hakenförmigen Bank, die sich achtern mit wenigen Handgriffen in eine Sonnenliege verwandeln lässt. Alternativ ließe sich bei Bedarf ein als Zubehör gelisteter Picknick-Tisch aufstellen. An die Rückenlehne des Rudersitzes, dessen Unterbau für die Montage eines Kühlschranks vorgesehen ist, grenzt eine kleine Wetbar an. Nicht das Gelbe vom Ei ist die in der Praxis etwas zu flache und objektiv betrachtet zu intensiv getönte Acrylglas-Windschutzscheibe. Lob verdient hingegen die übersichtliche Gestaltung des Armaturenbrettes, zumal der multifunktionale Garmin-Plotter zum Standard-Equipment des insgesamt sehr sauber und mit der nötigen Sorgfalt verarbeiteten Testbootes zählt. Die einwandfreie Beschaffenheit der GFK-Schale, das Oberflächen-Finish und auch die ideal dimensionierten stählernen Beschläge der unbelastet rund 950 kg wiegenden Drago 655 überzeugen.

**Einen gewichtigen Anteil** am Gesamtkonzept eines als Weekender zu nutzenden Kabinenbootes hat logischerweise die Architektur und Größe der Bugbehausung. Diesbezüglich hat unsere Probandin eine Menge zu bieten. Die am Eingang bis zu 153 cm hohe Wohnsektion präsen-

# TEST

tiert sich dank der Seitenfenster und eines als Notausstieg geeigneten Skylights hell und luftig. Unter den beidseitig angeordneten Sitzreihen, die sich mit Einlegeteilen zur vollwertigen Doppelkoje umbauen lassen, kommen voluminöse Schapps zum Vorschein. Besonders hervorgehoben sei jedoch der separate Mini-WC-Raum an Steuerbord und die erwachsenengerechte Unterflur-Schlafstatt an Backbord. Drei Personen können hier also problemlos übernachten. Problemlos fahren geht ja sowieso. Schließlich besitzt die im Jahre 2017 lancierte und entsprechend ausgereifte 655er den glei-

chen moderat aufgeklümmten V-Rumpf wie die als Drago-Bestseller beworbene, weich und trocken laufende 660 S. Wir starten mit 650 min<sup>-1</sup>, minimalen 2,8 kn und einem Verbrauch von 1,3 l/h. Als Verdränger unterwegs ist man bis zu einer Drehzahl von 2.400 min<sup>-1</sup>, dann deutet sich der baldige Übergang in die Gleitphase an. Mit konstanten 3.500 Touren und einem angezeigten Benzinverbrauch von 16,5 Litern erreicht die Drago ökonomische 18 Knoten Cruising Speed. Das Boot liegt ruhig und sicher im Wasser, Kurskorrekturen werden jederzeit mit vorbildlicher Präzision umge-

setzt. Sehr schnell und souverän fühlen sich 4.500 min<sup>-1</sup> und 27,5 Knoten an, mit feinfühligem Trimm lassen sich unter Volllast sogar spritzige 36 Seemeilen pro Stunde herauskitzeln ...

Zum aktuellen Preisgefüge: Mit relativ schwachbrüstigen 60 Basis-PS summieren sich 48.280 Euro, der 100-PS-Antrieb verteuert das Gespann auf 51.900 Euro, und mit dem druckvoll zur Sache gehenden Honda BF 150 werden gut angelegte 57.900 Euro fällig. ■

Text & Fotos: Peter Marienfeld

## TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles (mit Heckstegverlängerung): 7,00 m

Breite: 2,26 m

Tiefgang (Antr. angehoben): 0,45 m

Gewicht (o. Motor): ab 950 kg

CE-Kategorie: C

Max. Personenanzahl: 6

Kojenzahl: 3

Brennstofftank: 140 l

Wassertank (opt.): 60 l

Baumaterial: GFK

Motorisierung: Außenborder, vom Händler empfohlene Leistung bis 110,3 kW (150 PS). Wertseitiges Leistungslimit 165,4 kW (225 PS)

Grundpreis: 48.280 € mit fahrfertig montiertem Basismotor Honda BF 60, Preis mit Testmotorisierung ab 57.900 €, Preis des einsatzbereiten Testbootes inkl. Sonderausstattung 59.000 €

### MOTOR AM TESTBOOT

Honda BF 150 D LRU, Viertakt-Außenborder mit elektronischer Kraftstoff-Einspritzung und Vierventil-Technik, Leistung: 110,3 kW (150 PS), Zylinderzahl: 4 in Reihe, Bohrung x Hub: 87 x 99 mm, Hubraum: 2.354 ccm, Gewicht: 221 kg, maximaler Drehzahlbereich 5.000-6.000 min<sup>-1</sup>, Einzelpreis: 19.599 €

### STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Selbstlenzendes Cockpit, Steuerstand mit mechanischer Lenkung und Acrylglas-Windschutzscheibe, WC-Raum, 7-Zoll-Garmin-Plotter, vier Edelstahl-Klampen, zweiteilige Bugreling, Ambiente-Cockpit-Beleuchtung, Badeleiter, Polstersatz, Kabinen-Skylight, 140-l-Einbautank, internationale Navigationsbeleuchtung, Handfeuerlöscher

### LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

GFK-Geräteträger (2.150 €), Fahrverdeck mit Gestänge (2.450 €), Haufenplane (990 €), Cockpit-Teppich (350 €), zusätzliche GFK-Heckstege (1.100 €), el. Signalhorn (210 €), 60-l-Frischwassersystem (1.230 €), el. Ankerwinde mit Ankergeschirr (2.520 €), zweite Batterie mit Wählschalter (550 €), Mittelklampen (340 €), Cockpit-Tisch (150 €), el. Trimmklappen (1.690 €), Kühlschrank, hydraulische Lenkung, Kompass, Bugstrahler, Chemie-Klo oder Marine-WC (Preise a. Anfrage)

### SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	700 min <sup>-1</sup>	52 dB(A)	0 kn
	650 min <sup>-1</sup>	52 dB(A)	2,8 kn
	1000 min <sup>-1</sup>	57 dB(A)	4,3 kn
	1500 min <sup>-1</sup>	59 dB(A)	5,5 kn
	2000 min <sup>-1</sup>	65 dB(A)	6,7 kn
	2500 min <sup>-1</sup>	69 dB(A)	8,1 kn
	3000 min <sup>-1</sup>	72 dB(A)	11,7 kn
	3500 min <sup>-1</sup>	74 dB(A)	18,0 kn
	4000 min <sup>-1</sup>	76 dB(A)	23,5 kn
	4500 min <sup>-1</sup>	77 dB(A)	27,5 kn
	5000 min <sup>-1</sup>	78 dB(A)	31,0 kn
	5500 min <sup>-1</sup>	81 dB(A)	35,1 kn
(Volllast)	5650 min <sup>-1</sup>	83 dB(A)	36,0 kn

Revier: Bodensee vor Friedrichshafen, Crew: 2 Personen, Messung: GPS, Wasser: 17° C, Luft: 19° C, Wind: 1-2 Bft., Tank: Benzin 70 l (50 %)

- Optimale Raumausnutzung im Cockpit- und Kabinenbereich
- Drei vollwertige Kojenplätze mit recht komfortabler Polsterung
- Einwandfreie Laufeigenschaften und angenehmes Handling
- Überzeugende GFK-Verarbeitung und passende Niro-Beschläge
- Gut abgestimmte Motorleistung, die einige Reserven bietet
- Zahlreiche Möglichkeiten durch wertseitige Individualisierung
- Mit geeignetem Zugfahrzeug problemloser Trailertransport

- ➖ Rudersitz nicht längsverschiebbar und lässt Seitenhalt vermissen
- ➖ Etwas zu flache und zu intensiv getönte Windschutzscheibe
- ➖ Testboot-Lieferant und Werft nennen differierende Leistungslimits

### INFORMATIONEN UND WERFT

Öchsner-Boote GmbH & Co. KG (offizieller Drago-Händler und Lieferant des Testbootes), Brückentorstr. 24, 97273 Kürnach, Tel. 09367-3265, [www.drago-boats.eu](http://www.drago-boats.eu)

Drago Boats, 5 Lavriou Avenue, GR-19400 Koropi, Adressen der deutschen Drago-Händler unter [www.drago.gr](http://www.drago.gr)



1



2

1. Mit Hondas 110,3 kW starkem BF 150 ist die Drago 665 passend motorisiert
2. Der Skippersitz lässt sich nicht verstellen, so dass es hier recht eng zugeht
3. Ein jederzeit einsatzbereiter Handfeuerlöscher zählt zum Lieferumfang
4. Der mit einem Sichtfenster versehene Türdeckel schwenkt nach oben
5. Bezüglich der Gangbordbreite müssen maximale neun Zentimeter reichen
6. Versenkbare Edelstahl-Klampen gehören zu den sinnvollen Details ...
7. ... zumal die Dimensionierung und die Montageposition praxisingerecht sind



3



4



5



6



7