

DRAGO 660 S

# SOWAS VON SICHER

Die Drago 660 S ist der zweitkleinste Cabin Cruiser der bekannten griechischen Werft, aber beileibe kein Winzling. Sowohl im Cockpit als auch in der Kabine hat der trailerbare Gleiter eine Menge zu bieten. Überdies überzeugt das Boot mit sehr guten Laufeigenschaften, wie sich beim Praxistest auf dem Main herausstellt ...

TEST



Die Drago 660 S zeichnet sich durch ein sehr angenehmes Fahrverhalten aus. Während des Tests auf dem Main sind mit dem 73,6 kW starken Honda BF100 am Heck 27,9 kn drin

Nachdem wir Ihnen in der August-Ausgabe von SKIPPER Bootshandel mit der 5,50 x 2,04 m messenden Drago 550 das kompakte Einstiegsmodell vorgestellt hatten, folgt nun der aktuelle Bestseller der allgemein sehr beliebten Kabinenkreuzer-Serie. Das gute Stück mit der Typenbezeichnung 660 S ist 6,54 m lang und 2,26 m breit, was sich im direkten Vergleich mit der kleinen Schwester auf Anhieb bemerkbar macht. Es steht sowohl im selbstlenzenden Cockpit als auch in der beleuchteten Kabinensektion wesentlich mehr Platz zur Verfügung. Logischerweise einhergehend mit einem spürbaren Plus an Bewegungsfreiheit, von der man ja, speziell auf einem universell einzusetzenden familientauglichen Sportboot, nie genug haben kann ...

Die in Koropi bei Athen angesiedelte Drago-Werft existiert schon seit 1968

und lieferte in den vergangenen fünf-einhalb Jahrzehnten mehr als 30.000 handlamierte Bootseinheiten aus. Chef von etwa 50 Mitarbeitern ist nach wie vor Unternehmensgründer und Ideengeber Nikos Farazis, dessen Tochter Melissa-Maria jedoch mittlerweile immer öfter als Co-CEO in Erscheinung tritt. Drago Boats hat gegenwärtig zehn Modelle in Längen von 18 bis 29 Fuß im Sortiment, das Portfolio reicht vom wendigen Center Consoler bis zum komfortabel ausgestaffierten Weekender. Der deutschlandweite Vertrieb erfolgt über die Firma Bootshandel Dreier Cuxhaven, den Berlin-Köpenicker Händler Schütze-Boote und die Öchsner-Boote GmbH & Co. KG aus Kürnach bei Würzburg, die mit dem Hausfabrikat »Yachtline« obendrein eine eigene GFK-Boot-Marke mit Drago-Genen am Start hat. Der Ordnung halber anzumerken ist – um nun auf unsere Testkandidatin zu sprechen zu kommen – dass der an der Elbmündung ansässige und sehr erfolgreiche niedersächsische Drago-Händler Gerd Dreier die 660 S mit einer möglichen Antriebsleistung bis 147 kW (200 PS) bewirbt und das Boot auf Wunsch auch ohne Motor anbietet. Wer hingegen bei der unterfränkischen Firma Öchsner-Boote einen Kaufvertrag unterzeichnet, der erhält die unbelastet rund 920 kg wiegende Probandin ausschließlich im

Paket mit einem Honda-Außenborder. Leistungsbezogen darf man zwischen 60, 100 und 150 Pferdestärken wählen. Wir dürfen es nicht, sondern müssen während des Testtermins mit dem an sich sehr guten Honda BF 100 LRTU vorlieb nehmen, dessen 73,6 kW an diesem Boot ehrlich gesagt den gewissen Kick vermissen lassen. Soll heißen: Öchsners 150-PS- oder gar Dreiers 200-PS-Maschine würden wohl zumindest dem sportlich ambitionierten Drago-Skipper besser ins Konzept passen. Zumal der seinerzeit von Gerd Dreier mitentwickelte Kunststoff-Gleiter über einen ganz hervorragend laufenden, offenkundig perfekt austarierten Rumpf mit moderater V-Kielung verfügt.

Um auf dem Main die exakten Fahrwerte zu ermitteln, befinden wir uns für die Vorbereitungen zunächst am Anleger des Wassersport-Clubs Eibelstadt. Das Testrevier zeigt sich bei wolkenlosem Himmel, 30 Grad im Schatten und fast völliger Windstille ähnlich glatt wie ein Ententeich. Also müssen die Tester für ein bisschen Fahrtwind sorgen. Mit eingelegtem Gang, 700 min<sup>-1</sup> und abgelesenen 2,5 kn bewegt sich die Drago wie an der Schnur gezogen durchs Wasser. Gleitertypisches Gieren? Fehlanzeige. Daran ändert sich auch bei 1.500 min<sup>-1</sup> und knappen fünf Knoten nichts. Der angezeigte Spritverbrauch von 2,7 l/h ist richtig klasse, die turbinenartige Laufkultur des vierzylindrigen Honda-Viertakters ebenso. Bei kontinuierlich steigender Drehzahl hebt sich die mit einem eingeformten Bugspriet versehene Drago-Nase allmählich aus dem Main – ein eindeutiges Zeichen dafür, dass der Übergang in die Gleitphase nun unmittelbar bevorsteht. Mit konstant gehaltenen 3.500 Umdrehungen pro Minute legt sich das Testboot mehr und mehr in die Horizontale, ehe dann spä-



2



3

1. Aus dieser Perspektive verdeutlicht sich das hervorragende Platzangebot des Cockpits
2. Ein echtes Highlight des griechischen Kabinengleiters ist die Geräumigkeit der Kabine
3. Für so manchen Kaufinteressenten dürfte das Vorhandensein eines Sanitärzimmers, der allerdings nicht sonderlich groß ausfällt, sehr von Vorteil sein. Fehlt noch die Toilette ...

testens bei 4.000 min<sup>-1</sup> und 17,7 Knoten saubere Gleitfahrt zu konstatieren ist. Und dies bei einem akzeptablen Verbrauch um die 15 l/h. Die mit der CE-Zertifizierung C ausgestattete Drago 660 S läuft nach wie vor mit einer hervorragenden Stabilität geradeaus, während sich der geschmeidig klingende Honda fein dosieren lässt. Wir erhöhen dann einmal auf glatte 5.000 min<sup>-1</sup>, die nach gefühlten fünf Sekunden eine Tempoverschärfung auf annähernd 25 Knoten mit sich bringen. Der sich verstärkende Luftzug ist herrlich und bewirkt etwas Abkühlung, zumal es sogar noch einen Tick schneller geht. Unter Ausnutzung aller Reserven lassen sich mittels idealer Trimmposition und der daraus resultierenden Verlagerung des Wasserabstrisses nach achtern finale 28 Knoten herauskitzeln, die einem Topspeed von

52 Stundenkilometern entsprechen. Die Drago mit dieser Geschwindigkeit in die Kurve zu legen, stellt nicht das geringste Risiko dar. Erwartungsgemäß gehört auch das punktgenaue Rangieren im Hafenbecken zu den Paradedisziplinen dieses problemlos trailerbaren Wochenend-Kreuzers. Wer trotzdem einen Bugstrahler als unverzichtbar erachtet, der muss den Einparkassistenten nachträglich installieren lassen. Auf dem Öchsnerschen Konfiguration unter [www.drago-boats.eu](http://www.drago-boats.eu) ist nämlich kein entsprechendes Originalzubehör auffindig zu machen. Und da wir diese Internet-Seite hiermit schon thematisiert haben, gerne auch noch der Hinweis auf einen mehrminütigen PR-Film. Sie sehen dort die getestete 660er in Fahrt und aus allen möglichen Perspektiven. Mitunter sagen Bilder mehr als Worte!

Oder etwa doch nicht? Wir wenden uns jetzt einfach mal dem Bordrundgang zu. Im Cockpit registriert der aufmerksame Beobachter zuallererst das sehr gute Platzangebot. Die mit Stauräumen unterkellerte Heckbank präsentiert sich in einer ausgeprägten U-Form, die auf das Vorhandensein eines Einlegepolsters schließen lässt. Und genau so ist es. Nach dem Einfügen des mitgelieferten Kissens misst die entstandene Liegefläche 180 x 110 cm. Deren ausgewogener Härtegrad wird als bequem empfunden und verdient Lob. Weniger gut schneiden die beiden Einzelsitze für den Skipper und Beifahrer ab. Das Gestühl ist zwar drehfähig und höhenverstellbar, aber sehr zierlich und auch nicht sonderlich standfest. Die mechanische Lenkung arbeitet weich und ohne Spiel, und auch der Schalthebel lässt sich mühelos bedienen. Die acrylgläserne Windschutzscheibe zeugt von Produktqualität, und das Armaturenbrett kann selbst bei heftiger Sonneneinstrahlung noch recht gut überblickt werden. Eine leicht laufende Schiebetür, die auf einer Breite von 44 cm öffnet, macht den Weg in die am Eingang



1



1



2



3



4



5



6

1. Im achterlichen Cockpit befindet sich eine große abgerundete U-Bank
2. Kräftiger gebaute Skipper dürften sich an den zierlichen Sitzen stören
3. Ein großes Plus der Drago 660 S ist das vorbildlich sichere Fahrverhalten
4. Sinnvolles Extra und optisch ein Zugewinn: Die Hecksteg-Verlängerung
5. Der Pantryblock kann mit entsprechenden Geräten komplettiert werden
6. Dieser umlegbare Stopper verhindert das Zuschlagen der Kabinentür

150 cm hohe Kabine frei. Längliche Seitenfenster, Bulleyes, ein Wandspiegel und das quadratische Skylight bringen Helligkeit und verstärken den Eindruck, dass man sich in einem »größeren Raum« aufhält. Dieser birgt gleich an Backbord einen Pantryblock mit Spülmulde, für zusätzliche 1.230 Euro gibt es einen Kühlschrank mit Eisfach. Ohne Aufpreis an Bord ist hingegen die 70 x 61 cm messende steuerbordseitige »WC-Zelle«, in der bei 135 cm Deckenhöhe ein als Extra zu bestellendes Porta Potti Sinn macht. Zum gelegentlichen Übernachten ist die erstaunlich luftige

Bugbehauung ohne Wenn und Aber geeignet. Die mit hochwertigen Polstern versehenen Bänke werden bei Bedarf in eine erwachsenengerechte Doppelkoje umfunktioniert, und fertig ist die Laube. Als Nutzfläche der Schlafstatt sind 185 x 180 cm zu notieren.

Wir fassen an dieser Stelle zusammen und attestieren der sorgfältig verarbeiteten, in zwölf Produktionsjahren stets verfeinerten Drago 660 S, dass sie in Sachen Fahr- und Manövriereigenschaften ganz sicher zu den besten Bootsmodellen ihres Klassements gehört.

Ein weiterer, möglicherweise kaufentscheidender Vorteil des griechischen Gleiters ist das ausgezeichnete Platzangebot. Mit dem Honda BF 100 LRTU im Rücken beginnt die Preisskala bei 46.900 €. Für die vermutlich sehr harmonische Kombination mit dem erwähnten 150-PS-Motor, die einen Topspeed um die 34 Knoten in Aussicht stellt, muss man laut vorliegender Liste mindestens 52.800 Euro ausgeben.

Text & Fotos: Peter Mariefeld

## TECHNISCHE DATEN

**Länge über Alles:** 6,54 m  
**Breite:** 2,26 m  
**Tiefgang (Antr. angehoben):** 0,40 m  
**Gewicht (o. Motor):** 920 kg  
**CE-Kategorie:** C  
**Max. Personenzahl:** 7  
**Kojenzahl:** 2  
**Brennstofftank:** 150 l  
**Wassertank (opt.):** 60 l  
**Septiktank (opt.):** auf Anfrage  
**Baumaterial:** GFK  
**Motorisierung:** Honda-Außenborder (Langschaft), Leistung wahlweise 44,1 kW (60 PS), 73,6 kW (100 PS) oder 110,3 kW (150 PS)  
**Grundpreis:** Standard-Boot mit fertig montiertem Honda BF 60: 43.300 €, mit Honda BF 100: 46.900 €, Preis des einsatzbereiten Testbootes inkl. Extras und Honda BF 100: 48.000 €

### MOTOR AM TESTBOOT

Honda BF 100 LRTU, Viertakt-Außenborder mit el. Kraftstoffeinspritzung, Leistung 73,6 kW (100 PS), Zylinderzahl: 4 in Reihe, Bohrung x Hub: 73 x 89,4 mm, Hubraum: 1.496 ccm, Gewicht: 166 kg, maximaler Drehzahlbereich: 5.500-6.300 min<sup>-1</sup>, Einzelpreis 13.999 €

### STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Selbstlenzendes Cockpit mit Antirutsch-Struktur, mechanische Lenkung, 150-Liter-Benzintank, multifunkt. Garmin-Plotter, Bugreling, Kompass, beleuchtete Kabine mit Premium-Polstern und separatem WC-Raum, int. Navigationsbeleuchtung, el. Bilgenpumpe, Badeleiter, abschließbare Kabinentür aus getöntem Acrylglas, Bugankerkasten

### LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Cabrioverdeck mit Gestänge (2.200 €), 60-l-Frischwassersystem inklusive Heckdusche (1.230 €), elektrische Ankerwinde (2.520 €), Kühlschrank mit Eisfach (1.230 €), Mittelklampen (340 €), Unterwasserbeleuchtung (240 €), farbiger Rumpf nach Muster (1.050 €), farbige Cockpitpolster nach Muster (850 €), beidseitige GFK-Badesteg-Verlängerungen (1.100 €), Bugpolster (650 €), Kunststoff-Tisch (240 €)

## SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	750 min <sup>-1</sup>	52 dB(A)	0 kn
	700 min <sup>-1</sup>	54 dB(A)	2,5 kn
	1000 min <sup>-1</sup>	59 dB(A)	3,9 kn
	1500 min <sup>-1</sup>	63 dB(A)	4,9 kn
	2000 min <sup>-1</sup>	69 dB(A)	6,2 kn
	2500 min <sup>-1</sup>	73 dB(A)	7,6 kn
	3000 min <sup>-1</sup>	77 dB(A)	9,7 kn
	3500 min <sup>-1</sup>	81 dB(A)	13,5 kn
	4000 min <sup>-1</sup>	83 dB(A)	17,7 kn
	4500 min <sup>-1</sup>	85 dB(A)	20,5 kn
	5000 min <sup>-1</sup>	85 dB(A)	24,1 kn
(Volllast)	5500 min <sup>-1</sup>	87 dB(A)	27,9 kn

**Revier:** Main bei Würzburg, **Crew:** 2 Personen,  
**Messung:** GPS, **Wasser:** 20° C, **Luft:** 30° C, **Wind:** 0-1 Bft.,  
**Tank:** Benzin 75 l (50 %)

- ⊕ Vorbildlich sicher und äußerst stabil laufendes Sportkabinenboot
- ⊕ Überzeugende Produktqualität und saubere GFK-Verarbeitung
- ⊕ Sehr gutes Platzangebot im Cockpit- und Kabinenbereich
- ⊕ Hochwertig anmutende Windschutzscheibe aus Acrylglas
- ⊕ Tadelloses Manövrierverhalten auch im Rückwärtsgang
- ⊕ Passend gewähltes Fassungsvermögen des Benzintanks
- ⊕ Mit geeignetem Zugfahrzeug völlig problemlos zu trailern

- ⊖ Beide Einzelsitze sollten kräftiger und auch standfester sein
- ⊖ Mit 100 PS sind nur mittelmäßige Fahrleistungen möglich

## 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)