



Griechischer Cockpitriese

Drago Sorocos 760

Drago Boats ist einer der führenden Sportboothersteller Griechenlands. Mit der Sorocos 760, die inklusive Badeplattform auf eine Länge von 8,10 m bei 2,45 m größter Breite kommt, nahmen wir das Flaggschiff der Werft unter die Lupe.

Drago-Boote, die nicht mit dem norwegischen Fabrikat Draco zu verwechseln sind, stammen aus Attica, einem Vorort von Athen. Die Geschichte der Werft, die noch heute vom Gründer Nikos Farazis persönlich geleitet wird, geht bis ins Jahr 1969 zurück. Seitdem sind etwa 25 000 Boote aller Art entstanden. Mittlerweile konzentriert man sich auf vielseitig einsetzbare Centre Consoler und handliche Cabin Cruiser, von denen pro Saison etwa 800 Einheiten auf Kiel gelegt werden. Nicht weniger als 90 % der Jahresproduktion gelangt übrigens in den Export und findet sich in sechzehn europäischen Abnehmerländern wieder. Im Bundesgebiet wird das einheitlich nach dem Qualitätssicherungssystem ISO 9001 gefertigte Drago-Programm über ein vom österreichischen Generalimporteur Schimanko organisiertes Händlernetz vermarktet.

Blütenweiße Außenhaut

Sämtliche Drago-Modelle werden in aufwändiger Weise im Handauflegeverfahren gebaut, wobei die Grundfestigkeit der Kunststoffschale durch ein einlamiertes Spantengerüst zustande kommt. Die Sorocos 760 erlebte ihre Deutschland-Premiere anlässlich der Berliner Fachmesse im Herbst 2003. Seit kurzem ist dieses Boot auch als Außenborderversion lieferbar, was speziell jene Skipper hellhörig machen dürfte, die vorwiegend Binnenreviere befahren, auf denen Geschwindigkeitsbegrenzungen gelten. Das Gelcoatfinish des von der Firma Schütze Bootshandel Köpenick zur Verfügung gestellten Probanden ist prima, und auch die Rundungen und Übergänge der blütenweißen Außenhaut zeigen sich sauber ausgeformt. Die Beschläge sind passend dimensioniert und fachge-

recht verschraubt, wir vermissen jedoch geeignete Mittelklampen, damit die Sorocos, wenn es die Situation verlangt, auch per Springleine vertäut werden kann.

Reichlich Platz

Bemerkenswert weitläufig geraten ist die von 90 cm hohen Bordwänden flankierte Cockpitsektion des motorabhängig mindestens 2150 kg schweren 26-Fuß-Bootes. In die Seitenweigerung sind praktische Staufächer für die Aufbewahrung loser Kleinteile eingelassen. Integrierte Trittstufen verkürzen den Schritt auf die umlaufenden Gangborde, die mittschiffs auf dreizehn, weiter vorne sogar auf 22 cm Breite kommen. Sechs Personen wird auf den straff gepolsterten Sitzreihen an Steuerbord und im Fond reichlich Bewegungsfreiheit geboten. Der Boots-

führer lässt sich auf einer erhöht positionierten Doppelbank nieder und genießt eine einwandfreie Rundumsicht. Die grau getönte Plexiglas-Windschutzscheibe ruht in einem soliden Alurahmen. Auch an der Gestaltung des Steuerstandes gibt es nichts zu beanstanden. Die symmetrisch angeordneten Überwachungsinstrumente sitzen in einer Blende aus Wurzelholzimitat, das dreispeichige Ruder und die Einhebel-schaltbox wurden griffgünstig platziert.

Mit der Vokabel „verbesserungswürdig“ möchten wir den Niedergang zum Wohnbereich beschreiben, denn die zweistufige Treppe zur 85 cm tiefer liegenden Salonebene wurde, was den Einstieg nicht gerade ergonomisch macht, extrem nach Backbord versetzt. Die maximale Deckenhöhe beträgt 1,87 m, zum Vorschiff hin flacht sich die Kabine dann entsprechend ab. Ein quadratisches Skylight bringt tagsüber Licht ins Dunkel und sorgt für den erforderlichen Luftaustausch. Der Küchenblock aus hellem Corian birgt eine kleine Spüle, während Kühlschrank und Kocher als optionale Pantrykomponenten auf der Zubehörliste erscheinen. Aus der Sitzgruppe wird in Sekundenschnelle eine 185 x 180 cm messende Schlafstatt. Im Unterflursepäree können auf 190 x 105 cm Kojenfläche eine korpulente Person, ein frisch verliebtes Pärchen oder zwei gertenschlanke Crewmitglieder nächtigen. Abschließend noch ein Blick in die 165 cm hohe, als Nasszelle konzipierte Sa-

nitärabteilung, die serienmäßig mit einer Duschvorrichtung aufwartet. Zum weiteren Inventar des stillen Örtchens zählen das winzige Handwaschbecken und eine Seetoilette. Der eigentlich selbstverständliche Septiktank wird als kostenpflichtiges Extra ausgewiesen, dessen Bestellung eine Sonderinvestition von 675 € notwendig macht.



Drago von vorn: Im Lieferumfang enthalten ist die solide ausgeführte Seereling. Leider ist der Bugkorb nicht offen, ein Querrohr könnte zur Stolperfalle werden...

Fahren

Motorseitig stehen für die Sorocos 760 vier- und sechszylindrige Benziner sowie die gängigen Aggregate der neuen Kompaktdiesel-Generation zur

Wahl. Im Heck unseres Testbootes arbeitet mit dem 101 kW starken Mercruiser 3,0 LAlpha One ein sehr zuverlässiges Triebwerk, das aber hinsichtlich seiner Laufkultur einige Defizite zeigt. Und da der Maschinenraum, was unbedingt zu kritisieren ist, nur sporadisch mit Dämmmaterial ausgekleidet ist, ergibt sich im Cockpit fast zwangs-



Aufgeräumt und übersichtlich präsentiert sich der ergonomisch gestaltete Fahrstand. Die Überwachungsinstrumente sitzen inmitten einer Blende aus Wurzelholzimitat



Der 61 cm tiefe Hecksteg mit einer stählernen Badeleiter gehört zum Standardequipment



In schneller Kurvenfahrt legt sich die Drago moderat auf die Seite, der Rumpf bremst sich selbsttätig ab

läufig ein unangenehm hohes Geräuschniveau, das unter Vollastdrehzahl inakzeptable 93 dB(A) erreicht. Bis 1500 min⁻¹ und 5,7 Knoten macht sich gleitertypisches Gieren bemerkbar, doch mit zunehmendem Tempo hebt sich der störende Schlingereffekt

TECHNISCHE DATEN

Länge ü.A.:	8,10 m
Breite:	2,45 m
Gewicht:	ab 2150 kg
Baumaterial:	GFK
CE-Kategorie:	B
Sitzplätze im Cockpit:	7
Kojenplätze:	3 (+1)
Brennstofftank:	260 l
Wassertank:	100 l
Septiktank (optional):	60 l
Motorisierung:	Innenborder (Diesel oder Benzin), kombiniert mit Z-Antrieb, Leistung 87 bis 165 kW
Motor im Testboot:	MerCruiser 3.0 L Alpha One, Leistung 101 kW, Zylinderzahl: 4 in Reihe, Bohrung x Hub: 101 x 91 mm, Hubraum: 3,0 l, max. Drehzahlbereich: 4400-4800 min ⁻¹
Preis:	ab 41 690 € mit Dreiliter-Basisbenziner (MerCruiser oder Volvo Penta), ab 49570 € mit MerCruiser-Diesel D1.7 L DTI, 87 kW

AUSSTATTUNG STANDARD

Pantry mit Druckwasserspüle und Corian-Arbeitsplatte, internationale Navigationsbeleuchtung, Bugreling, Cockpit-Tisch, Heckdusche, Skylight im Kabinendach, Bugspriet mit Ankerrolle, Handfeuerlöscher

LIEFERBARE EXTRAS

Kühlschrank (865 €), elektrische Ankerwinde (1460 €), 2. Batterie mit Umschalter (150 €), Trimmklappen (880 €), Echolot/Fishfinder (485 €), Cockpitteppich (250 €), Septiktank mit Absaugvorrichtung (675 €), maßangefertigtes Camperverdeck (2350 €), Cockpitpersenning (590 €)

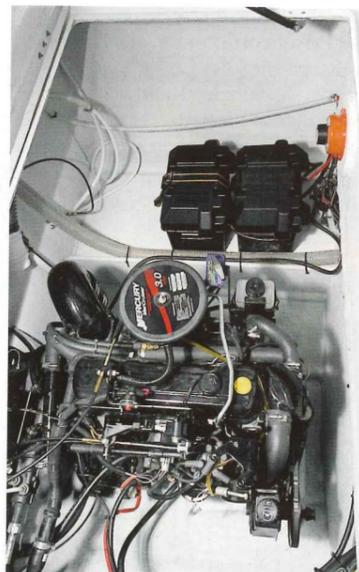
MESSUNG SCHALL + FAHRT

(Leerlauf) 800 min ⁻¹	60 dB(A)	0 kn	Revier: Seddinsee, Crew: 2 Personen, Messung:
1000 min ⁻¹	65 dB(A)	3,7 kn	GPS, Wasser:
1500 min ⁻¹	70 dB(A)	5,7 kn	10°C, Luft:
2000 min ⁻¹	74 dB(A)	7,0 kn	11°C, Wind: 0-1
2500 min ⁻¹	78 dB(A)	8,7 kn	Bft., Tanks:
3000 min ⁻¹	81 dB(A)	13,2 kn	85 dB(A) 22,0 kn
3500 min ⁻¹	83 dB(A)	17,9 kn	Brennstoff 65 l
4000 min ⁻¹	85 dB(A)	22,0 kn	(25%), Wasser
4500 min ⁻¹	90 dB(A)	24,9 kn	leer
(Vollast) 4750 min ⁻¹	93 dB(A)	27,0 kn	

WERFT & INFO

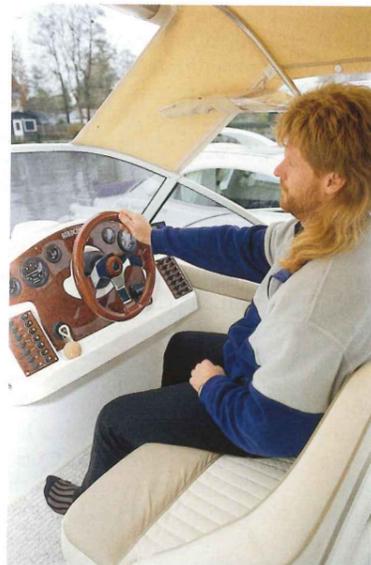
Drago Boats,
5 Lavriou ave. Koropi,
GR-Attika 19400,
www.drago.gr

Schütze Bootshandel Köpenick GmbH,
Wendenschlosstr. 338 a,
12557 Berlin-Köpenick, Tel.: 030-6519717, Fax 030-65494924,
E-Mail: info@schuetze-boote.de,
www.schuetze-boote.de

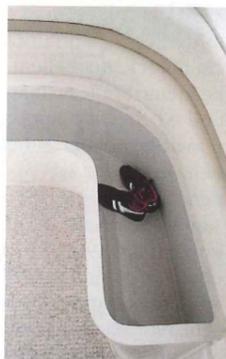


Der kraftvoll antretende, aber wenig kultivierte Reihenvierzylinder wird mit einem Alpha One-Z-Antrieb kombiniert. Anlass zu Kritik gibt die mangelhafte Schalldämmung des Maschinenraumes

von alleine auf. Ab 2900 Touren geht die Drago mit leicht ansteigendem Bug in die Gleitphase über. 3500 min⁻¹ bringen flotte 18 Knoten, und bei 4500 min⁻¹ stehen exakt 24,9 Knoten auf der Uhr. Wer dem raubeinigen Reihenvierzylinder die allerletzten Reserven entlockt, schafft mit etwas Anlauf 4750 min⁻¹ und kommt bei optimaler Austrimmung auf 27 Seemeilen pro Stunde – angesichts der Bootsabmessungen auf jeden Fall ein respektable Wert. In



Die erhöhte, 104 cm breite Ruderbank bietet eine gute Sitzposition, der Skipper hat das Geschehen rund ums Boot jederzeit im Blickfeld



Unter der Steuerbords eingebauten Sitzreihe befindet sich ein durchgängiger Riesenstauraum, der loses Zubehör aller Art aufnimmt



Der separierte Toilettenraum an Steuerbord kommt auf eine Deckenhöhe von 1,65 m



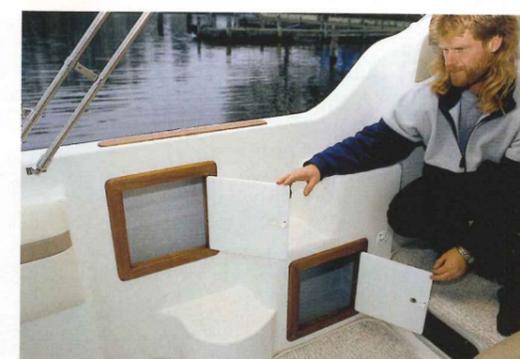
Die Pantry mit einer 15 x 30 cm messenden Druckwasserspüle kann gegen Aufpreis mit einem 42-l-Kühlschrank und einem Campingkocher komplettiert werden



Sehr geräumiges Cockpit mit 90 cm hohen Bordwänden und sieben Sitzplätzen



Die achterliche Sitzbank dient gleichzeitig als Sonnenliege mit den Maßen 180 x 76 cm



In der Seitenwegerung des Cockpits sind zahlreiche kleine Staufächer eingelassen



Die luftige Kabinensektion bietet eine maximale Stehhöhe von 1,87 m. Links vom Eingang befindet sich der Küchenblock



Wenn man die Sitzgruppe zur ebenen Fläche umfunktioniert, entsteht eine bequeme Schlafstatt von 180 x 185 cm

forcierter Kurvenfahrt hält sich die Krängungsneigung in Grenzen, und mit enger werdendem Radius bremsst sich der mäßig aufgekimmte V-Rumpf gut kontrollierbar ab. Wie sich die nach CE-Norm B eingestufte Drago in der Welle verhält, konnten wir auf dem spiegelblanken Seddinsee im Berliner Osten nicht überprüfen – das vom Begleitboot künstlich erzeugte Kabelle Wasser bereitete natürlich keinerlei Probleme...

Einen dicken Pluspunkt verdient sich die Sorocos 760, wenn es um die Beurteilung ihrer Manöviereigenschaften geht. Dank der direkt ausgelegten Lenkung mit nur 2,5 Ruderdrehungen zwischen Backbord- und Steuerbordanschlag ist die Handhabung allgemein sehr einfach, die Kursvorgaben des Bootsführers werden sowohl rückwärts als in Vorfahrt willig und präzise befolgt.

Fazit

Die ordentlich verarbeitete, aber im Standard vergleichsweise dürftig ausgestattete Drago Sorocos 760 gewinnt mit ihrem unscheinbaren optischen Auftritt sicherlich keinen Schönheitswettbewerb – die Stärken des ab 41 690 € erhältlichen Tourenleiters liegen vielmehr in der außergewöhnlichen Geräumigkeit von Cockpit und Kabine. Der im Testboot werkelnde Basisbenziner hat leistungsmäßig zwar genügend Potential, doch interessanter, wenn auch merklich teurere Motoralternativen wären aus unserer Sicht MerCruisers 118 PS generierender 1,7 Liter-Turbo-diesel, Volvos moderne D3-Selbstzünder oder für sportlichere Naturen der geschmeidig laufende 4,3-Liter-V6 mit effizienter Kraftstoffspritzung und temperamentvollen 225 PS am Propeller.

Peter Marienfeld