

9

2013

boote

boote

EUROPAS GRÖSSTES MOTORBOOT-MAGAZIN

ZUBEHÖR IM TEST

KOMPASS- FERNGLÄSER

AUSENBORDER-VERGLEICH

GROSSER MOTOR SPARSAMER ALS KLEINER?

TÖRNBERICHT

KROATIEN

HVAR: EINE DER SCHÖNSTEN INSELN DER WELT

MESSE
INTERBOOT
ALLE INFOS UND
PREMIEREN

BAVA
ATLA
VA

SONDERDRUCK
DRAGO ÖCHSNER 27
AB OLYMP YACHTLINE



.....
Fahren in schnellen Kur-
ven ziehen die Dragos
mit „Wide-Beam-Rumpf“
sicher ihre Runden.
.....



MOBILITÄTS- GARANTIE

DRAGO ÖCHSNER 27 AB OLYMP YACHTLINE: gut trailerbares Kajütboot, das wir mit zwei unterschiedlichen Außenbordern testeten.

DATEN

DIE MOTOREN

Hersteller.....	Honda
Typ.....	BF 135 LU
Leistung.....	99,4 kW (135 PS)
Vollastdrehzahl.....	5000–6000/min
Zylinderanordnung.....	4 in Reihe
Hubraum.....	2354 ccm
Kraftstoff.....	Benzin
Kühlung.....	Wasser/Einkreis
Lichtmaschine.....	12 V/40 A
Getriebeübersetzung.....	2,14:1
Propeller.....	3 x 15 5/8" x 13" Stahl



Hersteller.....	Honda
Typ.....	BF 250 LU
Leistung.....	184 kW (250 PS)
Vollastdrehzahl.....	5300–6300/min
Zylinderanordnung.....	V6 in 60°
Hubraum.....	3583 ccm
Kraftstoff.....	Benzin
Kühlung.....	Wasser/Einkreis
Lichtmaschine.....	12 V/60 A
Getriebeübersetzung.....	2,0:1
Propeller.....	3 x 15 3/4" x 18" Stahl



FOTOS: PHILIP GAETZ



Rein optisch klar zu erkennen ist der Klassenunterschied der beiden Außenborder in den Spezialschächten. Dieter Öchsner erklärt jedem Kunden die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Rumpfe.

Hört man die Verkaufsgespräche von Dieter Öchsner, dem Chef des gleichnamigen Bootshandels in Kürnach bei Würzburg, wird einem schnell klar, dass Drago-Boote sein Leben sind. Schon seit vielen Jahren verkauft er die mit Außenbordern und Z-Antrieben bestückten offenen Sport- und Kajütboote aus Griechenland, an deren spezieller Ausstattung er teilweise persönlich mitwirkt. – Sein zweites Faible sind Trailerboote in jeder Art und Form. Die Liebe geht sogar so weit, dass Familie Öchsner einen Charterbetrieb mit zehn reisefertigen Motorbooten (selbstverständlich auf Trailern) betreibt.

„Mit diesen Trailerbooten sind die Kunden absolut flexibel, können sich die schönsten Urlaubsgebiete in Europa aussuchen und sind vor allen Dingen nicht auf eine Region festgelegt“, erklärt Dieter Öchsner. Vorteile, die er auch neuen Bootskunden immer wieder nahebringt. Als weiteres Argument führt er den Wegfall der hohen Liegegebühren (besonders in südlichen Urlaubsländern) im Sommer- und Winterlager an. Mit Trailerboot ist man auch in dieser Hinsicht beweglicher und sucht sich günstige Lagerplätze. Außerdem muss das Boot während der Saison nicht unbedingt im Wasser liegen, sondern kann auch an Land auf dem Trai-

ler stehen. Und der eigene Slipvorgang spart (im Vergleich zum Kranen) nochmals Geld.

Wer ein Boot mit drei bis vier Schlafplätzen sucht, muss um die 25 Fuß beginnen. Mit ein paar Fuß mehr Länge wächst zwar die Bequemlichkeit, aber auch das Bootsgewicht, und die Trailergrenze von 3,5 t mit der einfachen Kugelkupplung und Auflaufbremse ist dann schnell erreicht.

Hier hat Dieter Öchsner die Lösung: Seine 27 AB Olymp Yachtline bietet drei Kabinen, und das bei einem Leergewicht von nur etwa zwei Tonnen. Vier Personen in festen Kojen plus die wandelbare Sitzecke im Salon sind zum Schlafen vorhanden. Eine Nasszelle mit Pump-Toilette, Waschbecken und Dusche sorgt für weiteren Komfort. Gegenüber ordnete die Drago-Werft einen Pantryblock an, der für die Frühstück- und Snack-Vorbereitung sowie kleine warme Gerichte gedacht ist. Platz findet man unter Deck auf einer mäßig großen Sitzecke und im Cockpit auf einer L-förmigen Sitz-Liege-Kombination. Der Clou außen: Zum Vergrößern lässt sich der gesamte hintere Teil etwa 0,30 m nach achtern schieben, und die Außenborder sitzen unter der Heckbank, schränken also nicht das Cockpit ein.

Bei so viel Veränderungsmöglichkeiten verwundert nicht, dass es für die unterschiedlich angepeilten Fahrreviere auch unterschiedliche Motorempfehlungen von Dieter Öchsner gibt. Wer viel an den Küsten Südeuropas und auf Revieren ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen fährt, dem empfiehlt er 250 PS, um damit wirtschaftlich und entspannt mit Gleitfahrt zu reisen. Wer dagegen beispielsweise sein Hauptfahrgebiet in Berlin hat, der benötigt die meiste Zeit nur Verdrängergeschwindigkeiten. Um jedoch auch mal an der See oder Binnenrevieren ohne Speedlimit schneller fahren zu können, muss der Motor noch die Kraft besitzen, ins Gleiten zu kommen. Hier lautet seine Empfehlung 135 PS.

Um herauszufinden, wie sich diese beiden Motorisierungen aus dem Hause Honda an der Drago 27 bewähren, fuhren wir sie an fast identischen Booten. Das Besondere dieser beiden Testkandidaten ist der sogenannte „Wide Beam Rumpf“, eine Rumpferweiterung im hinteren Bereich,

MESSERGEBNISSE 135 PS

Drehz.	Geschw.		Verbrauch		Reichweite		Lautst.
	U/min	km/h	kn	l/km	l/sm	km	
1000	7,3	3,9	0,19	0,36	1100	594	57
2000	12,4	6,7	0,48	0,90	438	237	68
3000	14,3	7,7	0,85	1,57	251	136	73
4000	15,7	8,5	1,36	2,51	157	85	77
4700	34,5	18,6	0,72	1,34	294	159	79
5000	38,7	20,9	0,72	1,34	294	159	81
5500	44,1	23,8	0,91	1,68	234	126	82
6000	48,8	26,4	0,97	1,80	218	118	89

■ Wirtschaftlichster Geschwindigkeits- und Drehzahlbereich

Reichweite: 1 Tankfüllung (250 l) abzüglich 15 % Reserve. Die Lautstärke wurde 1 m entfernt vom Motor gemessen. Lufttemperatur 12 °C, Wassertemperatur 6 °C, Wind 1–2 Beaufort, Seegang 0.

MESSERGEBNISSE 250 PS

Drehz.	Geschw.		Verbrauch		Reichweite		Lautst.
	U/min	km/h	kn	l/km	l/sm	km	
1000	9,2	5,0	0,43	0,80	494	267	61
2000	14,3	7,7	0,69	1,28	308	166	74
3000	20,7	11,2	1,22	2,25	175	94	79
3500	39,4	21,3	0,73	1,36	290	156	79
4000	47,9	25,9	0,66	1,21	324	175	82
4500	55,6	30,0	0,85	1,57	250	135	83
5000	63,4	34,2	0,91	1,68	234	127	85
5600	70,1	37,9	1,30	2,41	163	88	89

■ Wirtschaftlichster Geschwindigkeits- und Drehzahlbereich

Reichweite: 1 Tankfüllung (250 l) abzüglich 15 % Reserve. Die Lautstärke wurde 1 m entfernt vom Motor gemessen. Lufttemperatur 12 °C, Wassertemperatur 6 °C, Wind 1–2 Beaufort, Seegang 0.

die bessere Seitenstabilität und zum leichteren Anleiten mehr Auftrieb gibt. Eine Entwicklung, die der engagierte Öchsner gemeinsam mit den Drago-Konstrukteuren in die Tat umsetzte.

Fahrtechnisch gesehen liegen die Motorboote bei der Höchstgeschwindigkeit mit 70 km/h (250 PS) zu 48,8 km/h (135 PS) gut 20 km/h auseinander. Die wirtschaftlichste Gleitfahrt mit dem großen Motor erreicht man bei 4000/min (48 km/h). Durch die Benzinleitung lau-

fen dann 0,66 l/km, und eine Tankladung (250 l) reicht für 324 km plus 15 % Reserve. Maximal 159 km liegen zwischen den Tankstopps mit der schwächeren Motorisierung (35 bis 39 km/h).

Für einen direkten Vergleich fuhren wir beide Testboote mit Geschwindigkeiten von 45 km/h, 40 km/h und 10 km/h. Bei 45 km/h geht der Spritvorteil mit 0,23 l/km an die Drago mit 250-PS-Außenborder. Bei 40 km/h nähert sich der 135-PS-Honda dem großen Bruder mit nur noch



Über den gesamten Gleitbereich sind die beiden Testboote kursstabil und sicher unterwegs. Sie erzeugen nur eine flache Heckwelle und lassen sich mit der elektrohydraulischen Steuerung kinderleicht fahren.

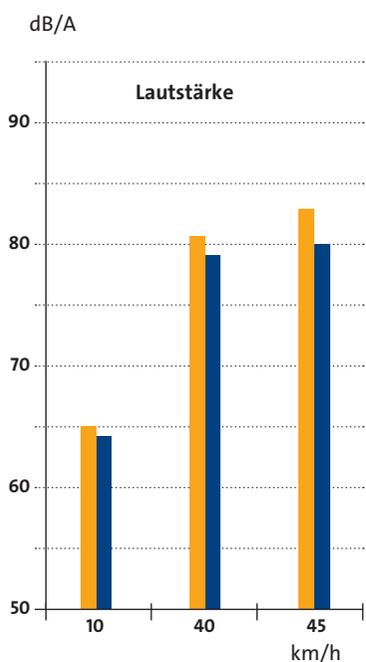
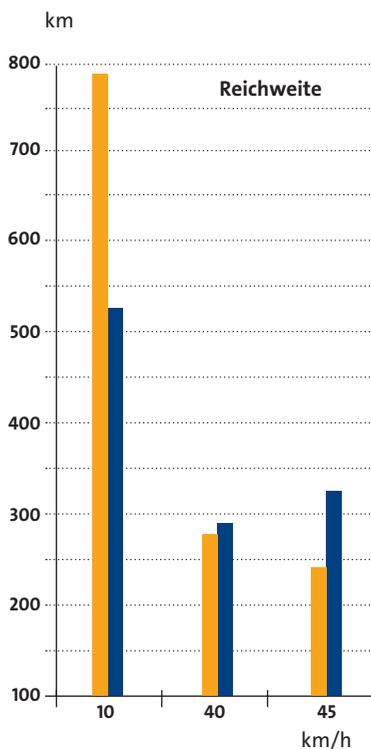
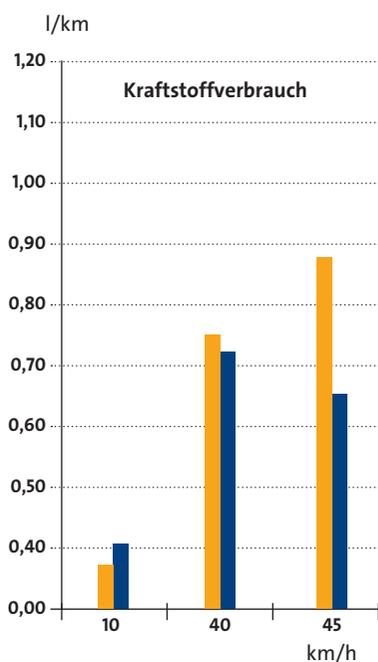
0,03 l/km Mehrverbrauch schon dicht an, um beim 10-km-Vergleich das Rennen mit einem Minderverbrauch von 0,25 l/km klar für sich zu entscheiden. Hier errechnet sich auch der deutlichste Reichweitenunterschied von 268 km pro Tankladung.

Bei der Lautstärke erkennt man über

das gesamte Geschwindigkeitsband einen Vorteil für den 250-PS-Außenborder. Ein Umstand, der nicht überrascht, denn der 135-PS-Außenborder muss bei jeder Geschwindigkeit höher drehen als der Größere, was in der Regel einen höheren Lautstärkepegel zur Folge hat.

Ein Zeichen für die gute Propellerabstimmung ist die Tatsache, dass der Honda BF 135 die maximal zulässigen 6000/min erreicht, was ihn in die Lage versetzt, das 2-t-Boot noch in Gleitfahrt zu bringen. Mit dem Stahlpropeller 3 x 15 5/8" x 13" benötigt er 15,2 Sekunden, um von 0 auf

■ 135 PS ■ 250 PS



40 km/h zu beschleunigen. Mit etwa 7,9 Sekunden verläuft die Sprintphase der 250-PS-Draco deutlich schneller.

Der ebenfalls aus Stahl gefertigte Propeller 3 x 15 3/4" x 18" lässt Hondas V-6-Motor maximal 5600/min drehen und liegt damit in der unteren Hälfte des zulässigen Vollastdrehzahlbereiches. Bei dieser Abstimmung wurde bewusst auf niedrigen Kraftstoffverbrauch und geringe Motorgeräusche geachtet.

Viel Wert legt die Firma Öchsner auch auf den Lenk-Komfort: Um schnelle Manöver nicht zum Kraftakt werden zu lassen, installiert man eine elektrohydraulische Steuerung. Nicht nur solche Lenkung lädt zu schnellerer Kurvenfahrt ein, sondern auch das „gutmütige“ Fahrverhalten der Griechin. Die Motoren gehören dabei ganz an den Spiegel getrimmt, damit die Propeller keine Luft schnappen und ohne Schaukeln oder Haken sicher ihre Runden



FAHRSTAND

Die Werft ordnet ihn bedienfreundlich und übersichtlich an. Zur Standardausrüstung gehören Speed- und Tankanzeige, Power-Trim, Drehzahlmesser, Voltmeter, Betriebsstundenzähler und Motor-Warnanzeigen.

ziehen. Auf Slalomkursen schwingen die Rumpfe – auch mit getrimmten Motoren – sicher und gut kontrollierbar über die Längsachse. Beim Verreißen des Steuerades setzen die Hecks weich ein. Wie sich der „Wide-Beam-Rumpf“ im Rauwasser verhält, können wir aufgrund fehlender

Wellen am Testtag nicht beurteilen. Mit selbst erzeugten Sportbootwellen hatten die Testboote jedoch keine Probleme.

Unproblematisch gestaltete sich auch die langsame Verdrängerfahrt des Testduos. Beide Rumpfe laufen gut geradeaus, und Gewichtsverlagerungen von einer

HONDA
The Power of Dreams

Unwiderstehlich Honda.

Leistung im Einklang mit der Natur.
Seit 50 Jahren überzeugt unsere Viertakt-Technologie auf allen Gewässern Kopf und Herz.

Weitere Informationen unter www.honda.de.

HONDA
MARINE



DATEN

DAS BOOT

Werft.....	Drago/Griechenland
Typ.....	Öchsner 27 AB Olymp Yachtline
.....	Wide beam
CE-Kategorie.....	C = küstennahe Gewässer
Rumpf und Deck.....	Kunststoff
Länge über alles.....	7,95 m
.....	(Badeplattform ausgezogen: 8,23 m)
Breite.....	2,55 m
Verdrängung	
(mit 135-PS-Außenborder).....	1960 kg
Tiefgang.....	0,65 m
Durchfahrthöhe.....	2,35 m
Kraftstofftank.....	250 l
Frischwassertank.....	70 l
Fäkalientank.....	100 l (Option)
Kabinen.....	3
Kojen.....	4 + 1
Freibord.....	0,95 m
Cockpitseitenhöhe innen.....	0,95 m
Mögliche Motorisierung	
.....	Langschiffaußenborder 99–184 kW
.....	(135–250 PS)
Testmotorisierung	
.....	siehe Motorkästen
Preis (Standardboot) m. 135-PS-Honda:	71 550 €
..... m. 250-PS-Honda:	79 220 €
Händlernachweis.....	Öchsner-Boote
.....	Brückentorstr. 24
.....	97273 Kürnach/Würzburg



Beim Überspringen von Sportbootwellen hatten die Testboote keine Probleme.



WOHNEN

Unter Deck wird jeder Winkel bis ins kleinste Detail geplant. Um Ruhe zu haben und entspannt zu schlafen, sind Bug- und Unterflurkabine mit Wänden und Türen vom Salon mit wandelbarer Sitzecke getrennt.

Person haben nur geringen Einfluss auf Kursstabilität und Krängung. Damit die Heckwellen keine uferbedrohenden Höhen annehmen, liegt das Speedlimit um 12,5 km/h.

Die Wendekreise betragen vorwärts eingekuppelt etwa 1 1/4 bis 1 1/2 Bootslängen, im Rückwärtsgang geht es mit etwa 1 Bootslänge noch etwas enger zur Sache. Jedoch benötigt die Drago nach dem Umsteuern in Rückwärtsfahrt gut 10 Sekunden oder sogar einen Gasstoß, bevor sich der Bug zur anderen Seite dreht. Ein Bugstrahlruder bringt in diesem Punkt – ganz besonders bei Wind – Entspannung für den Fahrer.

Will man die Drago als Zugboot für Wasserskiläufer einsetzen, empfehlen wir das Testboot mit dem 250 PS starken Außenborder, um genügend Kraft für die Startphase zu haben. Besonders Einsteigern im Wasserskisport kommt die flache Heckwelle zugute.

Fazit: Unser Test hat Aussagen und Argumente von Dieter Öchsner bestätigt. Beide Gespanne erreichten die erwünschten Fahrleistungen und sind für die genannten Reviere gut zu gebrauchen. In Gleitfahrt hat sich wieder einmal bestätigt, dass eine höhere Motorleistung nicht zwangsläufig einen höheren Spritverbrauch zur Folge haben muss. Bei kleiner Fahrt ist die schwächere Motorisierung dagegen sparsamer. *Ralf Marquard*