

boote

EUROPAS GRÖSSTES MOTORBOOT-MAGAZIN

TESTS & FAHRBERICHTE

- ▶ **BAVARIA** 330 HT
- ▶ **BENETEAU** FLYER 5 SD
- ▶ **FERRETTI** 650

WERKSTATT

NEUER GLANZ FÜR ALTE LAMPEN

SO ÜBERHOLEN SIE IHRE
POSITIONSLATERNEN

VERGLEICH
DIESEL
KONTRA
BENZIN
IM 30-FUSS-BOOT

TEST

RETTUNGS- INSELN

LETZTE ZUFLUCHT ODER KATZE IM SACK?
WIR TESTEN SECHS 4-PERSONEN-INSELN

OSTFRIESLAND

ELDORADO IM NORDEN

UNENTDECKTES TRAUM-
REVIER FÜR KLEINE BOOTE



DEN WEBCODE AUF
WWW.BOOTE-MAGAZIN.DE
EINGEBEN ODER DEN
QR-CODE MIT DEM
HANDY EINSCHANNEN
WEBCODE: #46053

DRAGO 29 WB MIT DIESEL

Fährt mit modifiziertem Rumpf und modernerem Antriebssystem. In wirtschaftlicher Fahrt (42,8 km/h) kommt sie mit 300 l Diesel minus 15 % Reserve beachtliche 455 km weit.



DRAGO 29 MIT BENZINER

Fährt mit einem traditionellen V-Rumpf und V-6-Benziner. Mit einer Tankladung (300 l) minus 15 % Reserve schafft sie es auf akzeptable 296 km bei 41,2 km/h.

TEST 1454

MODERNE TRIFFT TRADITION

DRAGO 29 YACHTLINE: Spezielle Rumpfform gegen Klassiker oder Diesel gegen Benziner. Der etwas andere Vergleich.

Ein 29-Fuß-Boot noch trailern? Mit der Drago 29 Yachtline kein Problem, so Florian Öchsner vom gleichnamigen Bootsservice. Der Trick: Rumpf und Deck werden im sogenannten „Low Wood System“ gefertigt. Das heißt, es wird möglichst wenig Holz einlamiert, stattdessen verwendet Drago aus GFK geformte Hohlprofile zur Versteifung. Lohn der Bauweise ist ein

geringes Gewicht, das samt Einbaumotor bei 2700 kg für ein Standardboot liegt und mit einem 3500-kg-Trailer gut zu transportieren ist.

Aber damit nicht genug. Um den Booten bessere Fahreigenschaften zu geben, hat Senior Dieter Öchsner zusammen mit der Drago-Werft einen speziellen „Wide-Beam-Rumpf“ entwickelt, den man unübersehbar am breiten Heck erkennt.

TEST

Nichts ist unmöglich: Bei den Polstern hat der Kunde eine reichhaltige Auswahl und kann auch sehr außergewöhnliche Varianten bekommen

DER MOTOR BENZIN

Hersteller.....	Volvo Penta
Typ.....	V6-225 EVC DPS
Leistung.....	165 kW (225 PS)
Vollastdrehzahl.....	4400–4800 U/min
Zylinderanordnung.....	V6
Hubraum.....	4300 ccm
Kraftstoff.....	Benzin
Kühlung.....	Wasser/Einkreis
Lichtmaschine.....	12 V/75 A
Gewicht.....	419 kg
Getriebeübersetzung.....	1,95 : 1
Propeller.....	X2



Das bedeutet, dass die Rumpfbreite 2,52 m beträgt, anstatt 2,14 m wie beim Serienboot. Nachteil: Bei der Produktion muss man mit zwei Schalteilen arbeiten, was die Fertigung komplizierter macht. Im Vergleich zum Standardrumpf schlägt diese Spezialausführung mit 4940 Euro extra zu Buche. Und was bewirkt der Wide Beam? Auf Grund der größeren Breite bietet er eine bessere Seitenstabilität und lässt das Boot achtern nicht so weit eintauchen. Das garantiert zusammen mit der größeren Rumpffläche leichteres Angleiten und

damit letztlich auch weniger Spritverbrauch über den gesamten Gleitbereich.

Um diese Vorteile herauszustellen, führen wir mit einer normalen Drago 29 Yachtline und einer Drago 29 Yachtline „Wide Beam“ auf dem Main. Allerdings fährt die „Wide Beam“ mit einem 220 PS starken Dieselmotor und die Normalversion mit einem 225-PS-Benziner. Beide stammen aus dem Hause Volvo Penta. Bis auf die Einspritzanlage und EVC-Elektronikeinheit ist der Benziner ein recht alter Hut, denn der Motor besteht aus Grauguss und wird von General Motors so schon Jahrzehnte gefertigt und verkauft. Da ist es nicht verwunderlich, dass der Motor samt Duoproantrieben 419 kg (trocken) auf die Waage bringt. Der Dieselmotor – der früher als Schwergewicht bezeichnet wurde – wiegt dagegen zusammen mit der Antriebseinheit nur 363 kg. Grund dafür ist die moderne Fertigung aus Aluguss.

Mit anderen Worten heißt unser Test dadurch auch: Moderner Rumpf mit aktueller Bootsdieselseltechnik gegen herkömmliches Unterwasserschiff mit traditionellem Ottomotor.

Damit zumindest der Parameter „Gewicht“ identisch ausfällt, haben die beiden Testkandidaten exakt das gleiche Testgewicht von 3470 kg samt FÖ-T35-Trailer (ebenfalls aus dem Hause Öchsner). Hier sei erwähnt, dass die „Wide Beam“ trotz leichterem Motor auf Grund der Vollauss-

MESSERGEBNISSE BENZIN

Drehz.	Geschw.		Verbrauch		Reichweite		Lautst.
	km/h	kn	l/km	l/sm	km	sm	
1000	9,6	5,2	0,45	0,83	569	307	62
1500	12,8	6,9	0,59	1,09	435	235	65
2000	15,9	8,6	0,88	1,63	290	156	72
2500	18,4	9,9	1,20	2,21	213	115	81
3000	30,1	16,3	0,93	1,72	274	148	81
3500	41,2	22,3	0,86	1,60	296	160	82
4000	49,6	26,8	0,97	1,79	264	142	83
4550	55,0	29,7	1,07	1,99	238	128	84

■ Wirtschaftlichster Geschwindigkeits- und Drehzahlbereich
Reichweite: 1 Tankfüllung (300 l) abzüglich 15 % Reserve. Die Lautstärke wurde 1 m entfernt vom Motor gemessen.

Beschleunigung:

0 - 40 km/h	14,2 sec
0 - 50 km/h	22,4 sec
35 - 50 km/h	11,6 sec

stattung und speziellen Eignerwünschen 90 kg mehr wiegt als die Normalversion. Letztere beschwerten wir mit Ballast, um so gleiche Voraussetzungen zu schaffen.

Beginnen wir mit der Höchstgeschwindigkeit: In diesem Punkt hängt der Diesel mit 5,2 km/h mehr klar den Benziner ab. Beide Motoren drehen dabei im zulässigen Drehzahlband. Wobei der Benziner mit knapp 4600 U/min deutlich höher dreht, als sein Selbstzünder-Kollege mit 3950 U/min. Ein Umstand, der sich naturgemäß auch im Geräuschpegel bemerkbar macht. In Zahlen: 82 dB/A Diesel und 84 dB/A Benziner. Diese Tendenz setzt sich über den gesamten Gleitbereich fort.

Um die beiden Gespanne besser vergleichen zu können, haben wir die üblichen Messdaten bei 10 km/h, 40 km/h und 50 km/h aufgenommen. Im Verbrauchsdiagramm zeigt sich, dass der Diesel in beiden Gleitgeschwindigkeiten etwa $\frac{1}{3}$ weniger Sprit benötigt als sein Benzin-Konkurrent. In Verdrängerfahrt liegt der Unterschied sogar bei mehr als der Hälfte. Bei der Messung der Totalverbräuche am Testtag für den Zeitraum von Fotoshooting und Testfahrt (insgesamt etwa 3 h) stand auf dem Instrument vom Diesel 10 l/h und beim Benziner 13 l/h. Klar, Diesel besitzt einen höheren Energieinhalt (Heizwert) als Benzin. Dieser Unterschied liegt bei etwa 1,0 kWh/l, doch ist der Wirkungsgrad vom D3-Volvo spürbar höher als beim 4,3-l-V-6-Benziner. Das Gemeine beim Dieselmotor ist jedoch, dass er wesentlich teurer ist als der Benziner. Bei unserem Testkandidaten sind das 16550 Euro. Rechnet man dann noch „Wide Beam“ dazu, ergibt das fast 21500 Euro. Viel Geld, das man erst mal wieder reinfahren muss.

MESSERGEBNISSE DIESEL

Drehz.	Geschw.		Verbrauch		Reichweite		Lautst.
	U/min	km/h	kn	l/km	l/sm	km	
700	7,9	4,3	0,10	0,19	2518	1360	56
1000	10,2	5,5	0,22	0,40	1182	638	63
1500	14,2	7,7	0,42	0,77	614	331	66
2000	16,8	9,1	0,77	1,43	330	178	71
2500	32,2	17,4	0,59	1,09	432	233	76
3000	42,8	23,1	0,56	1,04	455	246	76
3500	52,1	28,1	0,63	1,17	403	217	78
3950	60,2	32,5	0,80	1,48	320	173	81

■ Wirtschaftlichster Geschwindigkeits- und Drehzahlbereich
Reichweite: 1 Tankfüllung (300 l) abzüglich 15 % Reserve. Die Lautstärke wurde 1 m entfernt vom Motor gemessen.

Beschleunigung:

0 - 40 km/h 10,8 sec
0 - 50 km/h 13,8 sec
35 - 50 km/h 5,6 sec

Gehen wir von einer jährlichen Fahrleistung von 50 h aus, die Hälfte der Zeit davon mit 10 km/h und die andere Hälfte mit 40 km/h, errechnet sich ein Benzinverbrauch von rund 980 l. Das ergibt bei einem Preis von 1,50 Euro/l (Preis an der Autotankstelle) Ausgaben von 1470 Euro. Bei dem Diesel errechnen sich 605 l multipliziert mit 1,20 Euro/l knapp 730 Euro. Daraus folgt wiederum eine Differenz von 1470 Euro - 730 Euro = 740 Euro und mit 21500 Euro / 740 Euro gut 29 Jahre, bevor sich Diesel zusammen mit „Wide Beam“ bezahlt machen. Bei einer jährlichen Fahrleistung von 100 h sind es entsprechend (nur) 14,5 Jahre.

Zurück zu den Fahrleistungen und -eigenschaften: Beim Übergang von Verdränger- in Gleitfahrt benötigt man eine gute Beschleunigung (Messwerte siehe

DER MOTOR DIESEL

Hersteller.....	Volvo Penta
Typ.....	D3-220 DPS
Leistung.....	162 kW (220 PS)
Volllastdrehzahl.....	3900–4130 U/min
Zylinderanordnung.....	5 in Reihe
Hubraum.....	2400 ccm
Kraftstoff.....	Diesel
Kühlung.....	Wasser/Zweikreis
Lichtmaschine.....	12 V/180 A
Gewicht.....	363 kg
Getriebeübersetzung.....	1.78 : 1
Propeller.....	IH5



Auf das Vordeck gelangt man, wie bei diesen Bootstypen häufig üblich, über den Mitteldurchstieg (u. l.). Der Fahrstand ist gut gegliedert (u. r.).





Unter Deck Auf beiden Testbooten finden bis zu sechs Personen ihre Schlafplätze. Besonders positiv fallen hier die verletzungsverhütenden Verundungen am Mobiliar auf. Gleiches Lob bekommen die Kopfpolster beim Eingang der Unterflurkabine (o. l.).

DAS BOOT

Werft.....	Drago/GR
Typ.....	29 Yachtline / 29 Yachtline Wide Beam
CE-Kategorie.....	B = außerhalb von Küstengewässern
Rumpf und Deck.....	Kunststoff
Länge über alles.....	9,05 m
Breite.....	2,55 m
Verdrängung (Testboote mit Ausstattung).....	2740 kg / 2830 kg (Wide Beam)
Tiefgang.....	0,94 m
Durchfahrts Höhe.....	2,30 m
Kraftstofftank.....	300 l
Frischwassertank.....	100 l / 150 l (WB)
Fäkalientank.....	75 l
Kabinen.....	3
Kojen.....	6
Freibord.....	0,86 m
Cockpitseitenhöhe innen.....	1,19 m
Maximale Motorisierung.....	Innenborder mit Z-Antrieb 201 kW (273 PS)
Testmotorisierung.....	Volvo Penta V6-225 DPS/EVC 165 kW (225 PS)/ D3-220 DPS 163 kW (220 PS) (WB)
Preis (Standardboot).....	83 190 €
.....mit Volvo Penta V6-225 DPS/EVC.....	104 680 €
.....mit WB und Volvo Penta D3-220 DPS.....	
Vertrieb.....	Öchsner-Boote Brückentorstr. 24 97273 Kürnach/Würzburg www.oechsner-boote.de

Tabelle). Auch in diesem Punkt hat der Diesel die Nase vorn. Beim Gasgeben aus dem Stand zeigt der Motor zwar erst ein paar „müde“ Sekunden, kommt die Drehzahl jedoch in den Turbobereich, geht die Post ab und das Boot beschleunigt ohne zu mucken zügig bis zur Maximaldrehzahl. Der Benziner hat zwar erst einen schnelleren Antritt, diesen Vorsprung verliert er dann aber mit zunehmender Geschwindigkeit, wenn der Diesel wie beschrieben den Turbo ins Spiel bringt.

Die Voraussicht beim Beschleunigen ist auf der Wide-Beam-Version gut. Um gleiches auf der herkömmlichen Ausführung zu erhalten, muss man die Trimmklappen einsetzen. Beiden Boote fahren mit einem sogenannten Trimm-Assistenten, der den Powertrimm automatisch einstellt. Auf unseren Testbooten funktionierte es problemlos und beide fuhren ohne Sichtbehinderungen stur geradeaus. In schnellen Kurven legt sich die Wide Beam zwar auch auf die Seite, aber nicht ganz so kräftig wie die Normalausführung. Dann ziehen sie ohne Schaukeln in den Kreisel, bevor die Propeller Luft schnappen. Das macht die Duoprops beim Dieselantrieb etwas früher als bei der Benzinausführung. Beim Verreißen der Steuerung setzt der herkömmliche Rumpf eine Nummer weicher ein als sein breiter Kollege. Das Rauwasserhalten können wir nicht objektiv beurteilen, da wir nur Sportbootwellen zur Verfügung hatten, die die beiden Rümpfe weich und kursstabil durchqueren.

FAZIT

Die Wide-Beam-Ausführung mit dem Dieselmotor zeigt klar bessere Fahrleistungen als die Normal-Ausführung mit dem Benzinmotor. Diesen Vorteil muss man sich allerdings auch mit etwa 21500 Euro erkaufen, was sich für Normalfahrer nicht immer rechnet.

Bei langsamen Manövern verhält sich das Testduo ähnlich direkt, beide drehen fast identische Wendekreise und mit langsamen Geschwindigkeiten ist man kursstabil unterwegs.

Gleich sind ebenfalls die Sitzpositionen sowie die gute Bedienbarkeit von Ruder und Einhebelschaltung. Die Motoren stehen einfach zu erreichen und mit viel Platz für Servicearbeiten unter den Cockpitböden. Die maximalen Motorraumtemperaturen lagen um 30 °C. Bei einer Außenluft- und Wassertemperatur von etwa 18 °C ist das ein passender Wert.

Unter Deck findet man auf dem Duo eine Aufteilung mit Küchenblock, Nasszelle und Doppelkoje vorn sowie eine Unterflurkabine mit zwei Kojen und eine zur Koje wandelbare Sitzecke im Salon.

Ralf Marquard

MESSERGEBNISSE IM VERGLEICH

■ Benziner ■ Diesel

