

Trailerbarer Sporttourer: Öchsner Drago 29 Yachtline Wide Beam



1



2

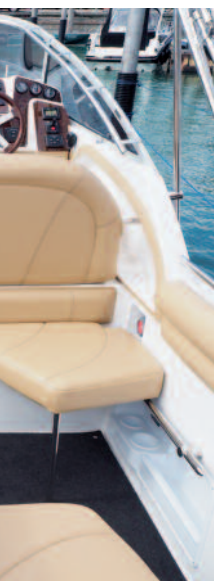
1 Sportlicher Tourer zu Wasser und zu Land: Die trailerbare Öchsner Drago 29.

2 Edle Optik, beste Übersicht: Die Kommando-zentrale.

3 Komfortable, schwimmende Lounge mit Aussicht: Das hochliegende Cockpit der Drago 29.



3



Neun Meter Länge, sechs mögliche Kojen unter Deck, Eigner-Kammer, Nasszelle, vollständige Pantry-Zeile, druckvoller Innenbord-Dieselmotor – soweit so gut, aber keine Alleinstellungsmerkmale. Das Ganze dann aber auch noch in guter Bauqualität, zum konkurrenzfähigen Preis und ohne Ausnahmegenehmigung trailerbar? Ein Familienbetrieb aus Kürnach bei Würzburg macht's möglich. WasserSport Redakteur Christian Schneider ging an Bord.

Design, Konzept, Verarbeitung

Hochbordig, aber trotzdem gestreckt reckt sich die 29 Fuß Ausführung der griechischen Drago Werft am Liegeplatz und schafft es damit, ein Maß an sportlicher Aggressivität an den Tag zu legen, die den sportlichen Fahrer freut, aber den Tourenskipper nicht verschreckt. Aus der Kunststoffschmiede der bekannten, hellenischen Drachenboot-Bauer kommen die Kaskos, die auf der Öchsner-Werft zur Öchsner-Yachtlinie veredelt werden. Innenausbau + Technik werden im seit 1986 bestehenden Familienbetrieb angepasst, entwickelt und eingebaut – und das mit Bedacht und System, wie sich noch zeigen wird.

„Wide-Beam“ steht in großen Lettern auf dem Rumpf. Das bedeutet, dass es sich bei diesem Boot im Gegensatz zum Standard-Rumpf um eine Ausführung handelt, bei der der Rumpf unten quasi eine Verbreiterung durch seitliche Stützflanken erfahren hat. Dadurch ist der Rumpf unten breiter als oben. So wird das seitliche Krängungs-Moment quasi wie bei den Stützrädern eines Fahrrades minimiert, und der Rumpf erhält mehr seitliche Stabilität. Das wirkt sich insbesondere beim Stillliegen, in Verdrängerfahrt, aber laut Werft auch in extremen Fahrsituationen positiv aus. Durch die Verbreiterung kann das Boot zudem leichter angleiten, was zur Kraftstoffersparnis führen soll. In Gleitfahrt hebt sich der Rumpf dann jedoch soweit aus dem Wasser, das die Verbreiterungen nur noch bei Kurvenfahrt oder querlaufenden Wellen stabilisierend wirken, das Boot aber ansonsten auf seinem V-Spant laufend gute Rauwassereigenschaften an den Tag legt. „Die Seitenstabilität ist verbessert, der Übergang in die Gleitphase erleichtert, eine Kraftstoffersparnis messbar, der Rumpf erhält mehr Nutzvolumen, benötigt aber einen gut 20 Prozent leistungärmeren und damit wirtschaftlicheren Motor“, erklärt Geschäftsführer Florian Öchsner. Um den unten breiteren Rumpf allerdings entformen zu können, muss er dafür aber in zwei Teilen gebaut und anschließend zusammen laminiert werden, was an dieser Stelle den Fertigungsaufwand und die Baukosten erhöht.

Auch fertigungstechnisch hat die Öchsner-Werft eigene Ideen, die in der griechischen Werft umgesetzt werden: Statt Sperrhölzern kommen leichtere Kunststoffhohlprofile als strukturgebende Inlays für Stringer und Verstärkungen zum Einsatz. Das und die doppelschalige Bauweise, ergeben einen sehr leichten und verwindungssteifen Rumpf, der mit Trailer-freundlichen Abmessungen und Gewichten auf einen 3,5 Tonnen Trailer passt, den es auch gleich bei Öchsner gibt. Werftangaben zufolge ist die Öchsner Drago 29 damit das größte Kajütboot auf dem Markt, das ohne Ausnahme-Genehmigung getrailert werden darf.

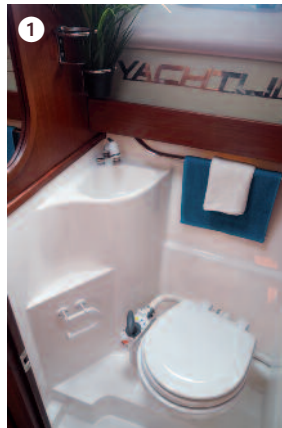
An Deck dominiert das große, per Cabrio-Verdeck zu verschließende Cockpit mit Loungearea auf dem Achterschiff und Sonnenliege auf dem Vorschiff. Das erreicht die Crew bequem über zwei Stufen und das zu öffnende Mittelstück der Frontscheibe. Unter Deck kontrastiert beim überkomplett ausgestatteten Testschiff dunkles Holz sehr schön mit hellen GFK Flächen und cremefarbenen Polstern. Auffällig sind die hohe Qualität des Innenausbau, der Polsterung und der Beschläge und zahlreiche pfiffige und sehr funktionale Detaillösungen. Sehr positiv fallen die „runden Ecken“ auf, die einen guten Innenausbau auszeichnen. Selbst die Kanten des Überganges zur achteren Unterflurkoje sind abgepolstert. Hier gibt's keine blauen Flecken. Handläufe finden sich an allen relevanten Stellen und mit einer Stehhöhe von bis zu 1,9 Metern unter Deck, fühlen sich auch große Personen an Bord wohl. Bis zu sechs Personen finden an Bord einen

Schlafplatz, ideal dürfte die Belegung mit einer vierköpfigen Familie sein. Ob an oder unter Deck: Die sehr saubere und wertige Verarbeitung sowie die praxisgerechte und funktionale Umsetzung zahlreicher Details ist auffällig und macht Spaß.

Fahreigenschaften

Mit dem im Testschiff eingebauten Volvo Penta D 3- 220 ist die Öchsner-Drago mit einem bewährten und robusten Aggregat ausgestattet, das bei dieser Bootsgröße mit 162 kw (220 PS) über Leistungsreserven verfügt, ohne dabei übermäßigen Durst an den Tag zu legen. Auf bis zu 270 Benziner PS lässt sich die Drago hochrüsten, die meistgewählte Motorisierung ist laut Werfer der Volvo Penta D3 Diesel 170 DP. Diese Motorenrange passt zu einem Boot, dessen Einsatzgebiet vielseitig ist und das seine Aufgaben als schwimmendes Urlaubsdomizil, sportliche Yacht, schneller Familientourer oder rassisger Daycruiser erfüllen soll.

In der Tat liegt das hochbordige Boot sehr ruhig und seitenstabil im Wasser, in Verdrängerfahrt läuft die Drago brav geradeaus und neigt nicht zum Gieren oder Pendeln. Die Übersicht am üppig ausgestatteten Fahrstand ist nach allen Seiten hin gut und auch beim kaum spürbaren Übergang in die Gleitphase verliert der Skipper das Geschehen voraus nicht aus dem Blick. Daran hat der an Bord befindliche Volvo-Penta Trimmassistent einen guten Anteil, aber das Boot fühlt sich auch sonst insgesamt sehr ausgewogen und handig an und vermittelt ein sattes und souveränes aber trotzdem agiles Fahrgefühl. Das liefert einen hohem Spaßfaktor auf der einen, und ein wohliges Gefühl der Zufriedenheit auf der anderen Seite. Ordentlich „Bumms“ am Prop vermittelt der D3 beim Beschleunigen aus dem Stand heraus bereits nach wenigen Sekunden, wenn der Turbolader sich pfeifend in das gut gedämpfte Klangkonzert des Diesels mit einbringt. Nach nur 11 Sekunden erreicht das Boot mit 3000 Touren und 23 Knoten den Bereich einer wirtschaftlichen Gleit- und Reisegeschwindigkeit, die das Attribut wirtschaftlich mit einem Verbrauch von gut einem Liter Diesel pro nautische Meile auch wirklich verdient. Chapeau! Bei 32



- 1 Die Nasszelle.
- 2 Liegewiese: Das Vorschiff lädt zum Sonnenbad.
- 3 Full House: Im „Keller“ lauert der Diesel auf den Gasbefehl. Die technischen Installationen sind sauber, Schlauchanschlüsse mustergültig mit doppelten Schlauchschellen versehen, die Bilge ist innen mit Topcoat versiegelt.
- 4 Modernes, helles und edles Ambiente auch in der Eigenerkammer im Vorschiff.
- 5 Luftige Atmosphäre, stabile Handläufe, saubere Rundungen, gepolsterte Kanten am Übergang zur Unterflurkoje – der Innenausbau ist funktional und durchdacht, die handwerkliche Qualität des Ausbaus ist überdurchschnittlich gut.
- 6 Auch in der Pantry dominiert praktische Funktionalität in edler Optik und perfekter, handwerklicher Ausführung.
- 7



Knoten auf der Logge klettert die Anzeige nicht mehr weiter und auch hier genehmigt sich der Diesel im seidenweich laufenden Wide-Beam-Rumpf mit gut 1,5 Liter pro Seemeile nur einen verhaltenen Schluck aus der Pulle, will sagen dem Tank. Solche Werte gereichen dabei nicht nur dem Triebwerk, sondern auch dem Rumpf zur Ehre und geben einen deutlichen Hinweis darauf, dass aus den theoretischen, konstruktiven Überlegungen eine ganz praktisch funktionierende Hardware entstanden ist. Sauber!

In flotter Kurvenfahrt legte sich die Drago nicht mehr auf die Backe, als es für einen Tourensportler ihrer Art angemessen wäre. Dabei ließ sich das Boot sehr zielgenau und exakt dirigieren und folgte auch bei harten Rudereinschlägen brav der vorgegebenen Linie ohne auszubrechen. Lag das Volant wieder auf Mittschiffslage, richtete sich auch der Kürnacher Drachen brav wieder auf und zeigte keinerlei Tendenzen zum einhaken. Drehkreise von ca. zwei Bootslängen aus schneller Fahrt heraus gehen, ohne das der Propeller Ansätze zum Ventilieren zeigt, absolut klar und auch in langsamer Manövriergeschwindigkeit lässt sich die Drago auch ohne den Einsatz des Bugstrahlers punktgenau in engen Radien manövrieren – zumindest solange kein Seitenwind auf den hohen Rumpf wirkt.

Fazit

Die Öchsner Drago 29 Yachtline ist – nicht nur aufgrund der Möglichkeit das vergleichsweise große und damit komfortable Boot auch ohne Ausnahmegenehmigung mit einem entsprechenden Zugfahrzeug kreuz und quer durch Europa zu trailern – eine außergewöhnlich, vielseitige Yacht. Die gute Verarbeitung, die sicheren, aber agilen „familiensportlichen“ Fahreigenschaften, die hohe Funktionalität an und unter Deck, der konkurrenzfähige Preis (ab 77.860 Euro mit Standardrumpf und Benzinmotorisierung / 104.920 Euro mit Wide Beam Rumpf und Volvo Penta D3-220) sowie multiple Ausstattungsmöglichkeiten nach Kundenwunsch, machen das Boot damit zu einer echten Empfehlung.



Kontakt:

Öchsner-Boote GmbH & Co. KG
Brückentorstr. 24
97273 Kürnach b. Würzburg
Telefon: +49 (0) 9367 / 3265
Fax: +49 (0) 9367 / 8364
E-Mail: oechsner-boote@t-online.de
➔ www.oechsner-boats.de

Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)

0-Gleitfahrt	keine Messung
0-Marschfahrt	11
0-Vmax minus 1 kn.	18
Drehkreis in Bootslängen	2

Testbedingungen

Revier	Bodensee
Wind (Beaufort)	1
Strom (Knoten)	0
Wellenhöhe (Meter)	0
Personen an Bord	3
Tankinhalt Wasser (Liter)	ca. 1/2
Tankinhalt Brennstoff (Liter)	ca. 1/2

Technische Daten

Herstellerland	Griechenland / Deutschland
Werft/Modellbezeichnung	Öchsner Drago 29 Yachtline Wide Beam
Konstruktion/Design	Öchsner
Länge ü. A. (m)	9,05
Rumpflänge (m)	8,9
Länge Wasserlinie (m)	keine Angabe
Breite ü. A. (m)	2,55
Tiefgang max. ca. (m)	0,85
Durchfahrthöhe max/min ca. (m)	2,3
Kabinenhöhe ca. (m)	1,9
Gewicht leer/max. load (kg)	2830 Wide Beam / 2740 (Standard)
Baumaterial	GFK
Rumpf/ Bauart	Gleiter
Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS))	Volvo Penta / D3-220 / 162 (220)
Brennstoff	Diesel
Propellergröße Test	IH4 DuoProp
Motorisierung von – bis kW (PS)	125 (170) / 198 (270)
Antriebsart	Z-Drive
Kraftstofftank (l)	300
Frischwassertank (l)	150 (Wide Beam) / 100 (Standard)
Schmutzwassertank (l)	75
CE-Kat./Personen	B / 8
Schlafplätze/Kabinen (ggf.+Salon)	4 +2 / 1 + Salon
Preis Standard/Testschiff (€)	77.860,- / 117.170,-

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Reichweite*		Schallpegel** dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	sm	km	
Standgas eingekuppelt 1 Motor	700	4,10	7,59	0,80	0,20	0,11	1537,50	2847,45	58
Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)	1400	6,00	11,11	4,20	0,70	0,38	428,57	793,71	64
untere Gleitfahrt	2250	10,50	19,45	15,75	1,50	0,81	200,00	370,40	74
ökonomische Marschfahrt	3000	23,00	42,60	23,00	1,00	0,54	300,00	555,60	76
schnelle Marschf.	3500	28,00	51,86	33,60	1,20	0,65	250,00	463,00	79
V-max.	3950	32,30	59,82	48,45	1,50	0,81	200,00	370,40	81

* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 300
** Gemessen am (Innen) Fahrstand