

# Sportlich und sol



Unter drei Meter Breite, akzeptabler Tiefgang und gute Segeleigenschaften sind die Eckdaten der Wirz-Olsen 34. Dazu kommt eine erstklassige Bauqualität, zeitlose Linien sowie ein edler

Innenausbau in hellem Eschenholz. Insgesamt ist das Boot damit nicht nur wie für den Bodensee geschaffen, sondern zeichnet sich auch durch ästhetische Linienführung aus.

Von **Michael Häßler**

Die Olsen 34 ist keine Unbekannte am See. In den achtziger Jahren galt das dänische Boot als gelungene Symbiose aus heißem Renner und familientauglicher Fahrtenyacht.

Wie kommt Ralph Wirz nun dazu, eine fast dreißig Jahre alte Konstruktion neu aufzulegen?

„Das Boot ist nach wie vor schnell und hat ideale Maße für den See“, erklärt Wirz.

Vor allem die Breite von 2,80 Metern liegt deutlich unter den kritischen drei Metern, ab welchen viele Häfen als Törnziel einfach ausscheiden. Das ist ein wichtiges Kriterium, weil gerade ältere und kleinere Häfen einfach keinen Platz für die breiten „Neuzeitflundern“ bieten. Als diese Häfen gebaut wurden, ging man mit Folkeboot, Schärenkreuzer, Jollenkreuzer, Lacustre oder Drachen auf Tour. Später kamen dann Rebell, Shark oder H-Boot

Fahrbericht **Wirz-Olsen 34****Wirz-Olsen 34****Maße:**

Lüa 10,50 m, Breite 2,80 m  
Gewicht ca. 4300 kg  
Segelfläche mit Fock 54 qm

**Preis**

ab 183 200 Euro



auf den Markt. Alles Boote, die maximal 2,50 Meter breit waren.

Mit einem Tiefgang von 1,65 Metern kann man noch leben, zumindest am Obersee, wo die meisten Häfen von solchen Booten angelaufen werden können.

Auch wenn die Konstruktion der Olsen nicht mehr neu ist, ist sie trotzdem ein hervorragendes Boot. Auch im vordigitalen Zeitalter gab es gute Konstrukteure, an deren Entwürfen es nicht

viel zu verbessern gibt. Lediglich verschiedene Details hat Wirz der modernen Zeit angepasst. So beherbergt der Spiegel jetzt eine praktische Badeplattform mit Leiter. Auch das Rigg wurde optimiert. Der Vorstagansatz wanderte etwas weiter nach oben und die Salings wurden gepfeilt. Dadurch kann auf Backstagen verzichtet werden.

Gleichzeitig verkürzte Wirz das Fußblek der früher weit überlappenden Genua und

schaffte dadurch bessere Strömungsverhältnisse und einfachere Handhabung des Bootes auch mit kleiner Crew.

Die ursprünglich etwas ranke Olsen 34 bekam 150 Kilogramm mehr Ballast verpasst, sodass bei der neuen Version etwas später „der Dampf aus dem Rigg abgelassen“ werden muss.

Bis auf den Spiegel wurde die alte Form unverändert übernommen. Besonders vorteilhaft dabei ist der anla-

minierte Kielflansch, der eine gute Einleitung der aufrichtenden Kräfte in die Schale erlaubt. Bei direkt untergebolzten Kielflossen, wie das bei vielen modernen Booten der Fall ist, entstehen hohe Lastkonzentrationen und hohe Biegekräfte. Bei der Olsen tritt der größte Teil der Kielkräfte als Zugkräfte in Erscheinung, die konstruktiv problemlos einzuleiten sind.

Ein weiterer Vorteil der dänischen Detaillösung ist der Kielsumpf. Hier kann das Bilgenwasser einfach entfernt werden. Dafür hat sich Wirz eine pfiffige Lösung einfallen lassen. Das durch den gesteckten Mast tropfende Wasser wird in einen Kanister geleitet und kann einfach entsorgt werden.

Die in Polen gefertigte Schale und das Deck hinterlassen qualitativ einen hochwertigen Eindruck. Beides sind Sandwich-Konstruktionen mit einer Mittellage aus Airex-Schaum. Im Kielbereich ist die Schale massiv laminiert. Auch die komplette Nasszelle wird in Polen gefertigt.

Die kleineren GfK-Teile, wie beispielsweise das freistehende Ruderblatt, fertigen die Steinacher Bootsbauer selbst. Die Ruderwelle, samt den Ruderlagern, kommt wiederum als Einheit aus einem anderen Betrieb.

Vor dem Ausbau muss die Schale genau ausgerichtet und „ins Wasser gestellt“ werden.

Das Boot wird, zunächst ohne Deck, komplett ausgebaut. Erst danach kommt „der Deckel“ darauf. Das ist



1



2



3

## Wohnen

Der Innenausbau aus heller Esche und in grünem Farbton gehaltene Polster sehen toll aus. Die Holzarbeiten sind sehr aufwändig gemacht und über alle Zweifel erhaben. Man sieht nirgends eine ungenaue Gehrung oder andere diffizile Details.

Auch konstruktiv ist der Ausbau auf hohem Niveau. Gedoppelte Schubkästen und sauber eingepasste, hochwertige Möbelbeschläge prägen das Bild.

Im Salon sind zwei Sofas und ein Tisch mit klappbarer Platte untergebracht. Dahinter ist die L-Pantry mit Gas-

herd, Kühlbox und Spüle. Die Arbeitsfläche besteht aus sauber verarbeitetem Corian. Gegenüber ist die Nasszelle und ein kleiner Kartentisch mit dem Bordstromverteiler untergebracht.

Die Nasszelle ist ein GfK-Element mit Waschbecken, Pumptoilette und zahlreichen Schränken. Die Toilette lenzt in den 130 Liter fassenden Fäkalientank und das Waschbecken in den Grauwassertank.

Sowohl im Vorschiff als auch im Achterschiff ist eine Doppelkoje untergebracht. Für zwei Erwachsene dürfte das Achterschiff aber etwas schmal sein, weil die Koje nicht über die gesamte

Bootsbreite reicht. Auf der Steuerbordseite ist eine geräumige Backskiste untergebracht, die zusammen mit dem achteren Stauraum und dem tiefen Ankerkasten für viel Platz sorgt, um die Ausrüstung zu verstauen.

Weitere Übernachtungsmöglichkeiten gibt es auf den Salonpolstern. Die Rückenlehnen können hochgeklappt werden, so dass dort eine großzügige Liegefläche entsteht. Das Boot eignet sich für den Urlaubstörn mit zwei bis vier Personen ausgezeichnet. Kurzfristig können auch mal sechs Personen untergebracht werden, speziell wenn auch Kinder dabei sind.



**1. Ein geräumiges und ergonomisches Cockpit zeichnet die Neuauflage der Olsen 34 aus. Die Fenster im Aufbau lassen sich öffnen, was im Sommer für angenehme Temperaturen unter Deck sorgt.**

**2. Gediegen bis ins Detail: Solide Konstruktion, solider Bau und solide Technik. Das serienmäßige Teakdeck ist aufwändig verlegt und die Beschlagsausstattung ist von bester Qualität.**

**3. Das gegenüber der ursprünglichen Version etwas veränderte Rigg ist mit zwei gepfeilten Salingpaaren ausgestattet. Dadurch kann auf die Backstagen verzichtet werden. Das schränkt aber die Trimmfreundlichkeit etwas ein und verlangt nach sauberem Grundtrimm. Das von uns gesegelte Boot besitzt eine Rollreffgenua. Das kostet Segelleistung vor allem auf Am-Wind-Kursen bei leichtem und starkem Wind gegenüber einem Boot, das mit einer normalen Genua ausgerüstet wäre.**

für die Bootsbauer angenehmer und spart Stunden.

### Auf Deck

Was dabei herauskommt, ist ein edles und sehr hochwertiges Boot, bei dessen Fertigung auch individuelle Wünsche berücksichtigt werden können. Sogar zwei Meter Stehhöhe wurden bei der kürzlich fertig gestellten zweiten Baunummer realisiert, indem ein etwas höheres individuelles Holzdeck gebaut wurde.

Das Cockpit ist riesig und ergonomisch gut gelöst. Der Steuermann hat sein Reich hinter dem Reitholzen und die Mannschaft hat im vorderen Teil mehr als genug Platz. Auch wenn mal Gäste mitgehen, müssen diese nicht während der Wende unter Deck geschickt werden, weil sie sonst im Weg sitzen würden.

Die Beschlagsausrüstung ist mit hochwertigen Komponenten praxisgerecht ausgeführt. Jede Leine sitzt da, wo man sie im Normalfall vermuten würde. Man kommt mit dem Boot schnell zurecht.

Cockpit und Laufdeck werden serienmäßig mit Teakstäben belegt. Teak auf dem Aufbau ist für 6330 Euro oder 9500 Franken zu haben. Der Großschot-Traveller ist ebenfalls gegen Aufpreis zu bekommen. Diesen sollte man sich aber unbedingt gönnen, weil moderne Großsegel mit ausgestelltem Achterliek nur dann funktionieren können, wenn der Traveller etwas in Luv steht. Hier wäre auch eine Ausführung mit zwei Schlitten und einer Hahnpot sinnvoll, damit die Wenden ohne Travellerbedienung ablaufen können.

Ebenfalls auf der Aufpreisliste ist der von hinten verstellbare Genua-Holepunkt, den man sich auf alle Fälle dann gönnen sollte, wenn das Boot mit einer Rollreffgenua ausgerüstet werden soll. Damit das Segel in teilweise eingerolltem Zustand noch halbwegs annehmbaren Vortrieb liefert, muss der Holepunkt nach vorn wandern. Als Navigationselektronik

## Technik

Das Rigg kommt aus Dänemark von John Mast, ist aus Aluminium gefertigt und hinterlässt, wie das übrige Boot auch, einen hervorragenden Eindruck.

Gegenüber der ursprünglichen Version wurde auf Backstagen verzichtet und der Mast mit zwei Paar gepfeilten Salings ausgestattet. Die Mittelwanten sind unterbrochen und enden auf der unteren Salingnock.

Das Boot ist serienmäßig mit einem Fockroller über Deck ausgestattet, optional wird dieser unter Deck eingebaut. Diese Version ist nicht nur aus optischen Gründen dringend zu empfehlen. Wer die guten Segel-eigenschaften komplett nutzen will, muss ohnehin auf Rollreff verzichten und eine effektiv profilierte Genua bestellen. Ab etwa vier Beaufort sollte dann auf eine Fock, vielleicht mit etwas ausgestelltem Achterliek und kurzen Latten gewechselt werden können. Eine solche Besegelung dürfte dann ideal sein.

Das Ruderblatt ist freistehend und wirkt sehr effektiv. Allerdings sind die Rückmeldungen an den Steuermann durch seine große Masse etwas gedämpft. Die Kielflosse hat die Silhouette einer gekappten Ellipse und besteht aus Blei.

Kern der Elektro-Installation ist eine Verbraucherbatterie mit einer Kapazität von 110 Amperestunden, die an heißen Sommertagen, je nach Nutzung des Kühlschranks, für mindestens 24 Stunden unabhängig vom Landstrom machen sollte. Sie wird wahlweise vom 15-Ampere-Ladegerät oder über eine Trenndiode von der Lichtmaschine geladen.

liefert Wirz serienmäßig ein Silva-Kombiinstrument mit Logge und Echolot mit, das unter sachlichen Überlegungen absolut ausreichend ist. Wer Wert auf umfangreichere Elektronik legt, ordert eine Instrumentenkonsolle über dem Nieder-

Die Starterbatterie ist 70 Amperestunden groß. Beide Batterien können parallel geschaltet werden, falls aus irgendeinem Grund kurzfristig zusätzliche Kapazität gebraucht wird oder die Starterbatterie entladen ist.

Am Saildrive mit dreiflügeligem Faltpropeller kurbelt ein Volvo D1 mit drei Zylindern und 13,3 Kilowatt (18 PS), der von einem 45 Liter fassenden Tank mit Diesel versorgt wird.

Landanschluss, Ladegerät und eine Log-Lot-Kombination gehören zum Standard-Lieferumfang. Die Windmessanlage ist optional, deren praktischer Nutzen aber ohnehin umstritten. Wer auf Geld achten muss, sollte dieses lieber in einen guten Steuerkompass investieren.

Die Sanitäranlage entnimmt das Wasser aus einem 100 Liter fassenden Edelstahlbehälter. Dahinter ist eine Druckwasserpumpe angebracht. Ein Warmwasserboiler, der über das Kühlwasser oder per 220-Volt-Heizpatrone betrieben wird, ist ebenfalls optional erhältlich. Auch eine dieselbetriebene Warmluftgebläseheizung von Webasto kann eingebaut werden. Sicher eine interessante Investition, die nicht nur die Saison verlängert, sondern an kühlen und regnerischen Tagen die Feuchtigkeit unter Deck vertreibt.

Ob er Gas an Bord mag, muss der künftige Eigner selbst entscheiden. Die Nachteile sind ebenso gravierend wie die Vorteile. Das ist aber Geschmackssache und eine Frage des Wartungsaufwands.

Ein weiteres großes Plus bei dem Boot ist die Werft, die dahintersteckt. Die Steinacher Bootsbauer bauen die Olsen so, wie es der künftige Eigner wünscht.

gang und kann diese mit einem Windinstrument oder anderen Anzeigen aufrüsten.

### Segeleigenschaften

Die wichtigste Frage ist natürlich, wie die neue Olsen segelt. An der Kreuz errei-

chen wir, trotz naturgemäß zu flacher Rollreffgenua, bei zwei Beaufort knapp über 4 Knoten. Das ist grundsätzlich ein guter Wert und kein Grund zum Meckern. Wenn man an der Pinne sitzt, hat man aber das Gefühl, dass noch etwas „Druck“ fehlt und das Rigg noch ein paar „PS“ mehr entwickeln könnte. Mit verschiedenen schnellen Trimmaßnahmen war die Geschwindigkeit nicht mehr steigerbar, obwohl das Thema noch nicht ausgereizt schien und das Gefühl sagte, dass noch etwas mehr in dem Boot stecken dürfte.

Ob das der Rollreffgenua oder dem durch die gepfeilten Salings weitgehend starren Rigg angelastet werden kann, blieb jedenfalls unklar. Klar ist, dass die Segelleistungen durch ein normales Vorsegel noch steigerbar sind. Wer keinesfalls auf ein Rollreffsegel verzichten will, sollte auf jeden Fall den optionalen Unterdeck-Fockroller ordern. Alles andere wäre am falschen Ende gespart. Eine Genua, die einen Spalt zwischen Deck und Unterliek lässt, kostet noch mehr Leistung. Mit einem leichten Schrick in den Schooten beschleunigte das Boot. Der Verzicht auf etwas Höhe wird mit deutlich höherer Geschwindigkeit belohnt. Der Wendewinkel liegt dann immer noch bei etwa neunzig Grad. Bei welchen Bedingungen man die Olsen besser „laufen lässt“ und wann man „Höhe knüppelt“, kann nur durch Vergleichsfahrten herausgefunden werden. Für raume Kurse steht ein Spinnaker mit 95 Quadratmetern zur Verfügung. In dieser Größe passt das Segel gut zum Boot. Überhaupt ist alles an der Wirz-Olsen sauber proportioniert. Extreme sucht man vergeblich. Alles ist auf beste Handhabung und universell gute Segeligenschaften ausgerichtet. Die Wirz-Olsen 34 ist ein solides Tourenboot für den Bodensee mit seinen besonderen Ansprüchen.

Der Erfolg scheint den Steinacher Bootsbauern Recht zu geben. Derzeit entsteht die Baunummer drei.



1



2



4



3

1. Unter Deck besticht die Wirz-Olsen durch einen hellen Ausbau aus Esche. Die Arbeitsplatte der Pantry besteht aus Corian.
2. Ein kleiner Kartentisch wurde an der Steuerbordseite vor der Nasszelle untergebracht. Dort sitzt auch der Bordstromverteiler.
3. Das Rigg aus dem Hause John hinterlässt einen soliden Eindruck. Der Mast steht auf dem Kiel.
4. Die versetzten Stufen des Niedergangs beanspruchen nur wenig Platz. Allerdings sind diese bei ungemütlichem Wetter nicht ideal und bieten bei Krängung nur wenig Halt.
5. Der Ankerkasten mit dem Unterdeck-Fockroller.
6. Die Nasszelle ist ausreichend geräumig.
7. Pantry mit Kühlschrank, Gaskocher und Spüle.
8. Das Vorschiff wird durch eine Schiebetür abgetrennt.
9. Die Schubkästen sind fachgerecht aufgedoppelt. Das Vorderteil ist nicht nur mit den Zargen verbolzt.

**Fahrbericht Wirz-Olsen 34**

**Fazit**

Die Wirz-Olsen 34 ist ein ästhetisches, zeitloses Segelboot mit hervorragenden Segeleigenschaften und idealen Maßen für den Bodensee.

Gleichzeitig kommt sie in edler Ausführung und mit einem etwas ausgefallenen, aber sehr geschmackvollen Innenausbau daher.

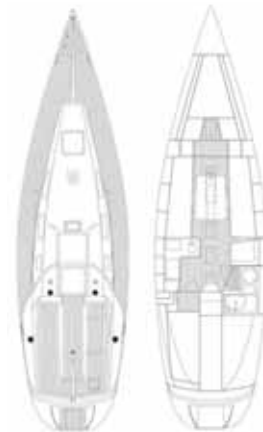
Weder an der Bauausführung noch an den Segeleigenschaften gibt es etwas auszusetzen. Ob der künftige Eigner sein Boot durch ein Rollreffsegel ausbremsen möchte, soll ihm selbst überlassen sein. Der Markt fragt danach, also muss es die Werft auch anbieten. Auch ist es dem künftigen Eigner überlassen, was er an Ausrüstung für sinnvoll erachtet oder lieber weglassen möchte. Ralph Wirz und seine Bootsbauer liefern das Boot so, wie es der Eigner wünscht. Das ist ein großer Vorteil gegenüber den Serienwerten, der natürlich aber auch etwas kostet.

Ab 183 200 Euro ist man bei der Grundversion dabei. Damit ist das Boot schon ziemlich komplett ausgestattet und notwendige Ausgaben wie Osmoseschutz und Antifouling sind im Preis inbegriffen. Trotzdem ist das eine ordentliche Stange Geld, die aber durch die hochwertige Bauausführung gerechtfertigt ist.

Daneben bietet Wirz für weitere 10 000 Euro das „Prestige-Paket“ an, das einige interessante Zubehöroptionen vereint, die einzeln bestellt auf eine Summe von 14 645 Euro kämen.

Zielgruppe für das Boot sind sicherlich keine Segel-einsteiger, obwohl die Olsen 34 insgesamt unproblematisch zu handhaben ist. Interessenten sind eher erfahrene Segler, die ein komfortables Boot wollen, deswegen aber nicht auf gute Segelleistungen verzichten möchten.

Schlussendlich dürfte aber auch die geringe Breite von 2,80 Meter ein starkes Argument sein. Denn unter drei Metern Breite sieht es auf dem Markt eher düster aus.



**Zahlen**

- 10,50 m **Länge über alles**
- 2,80 m **Breite**
- 1960 kg **Ballast**
- 4300 kg **Gewicht**
- 1,65 m **Tiefgang**
- 30 m<sup>2</sup> **Großsegel**
- 24 m<sup>2</sup> **Fock**
- 35,5 m<sup>2</sup> **Genua**
- 95 m<sup>2</sup> **Spinnaker**
- Motor **Volvo D1-20 SD**
- 183 200 € **Preis mit Groß und Genua ab Wert**

Hersteller: **Yachtwerft Wirz AG, Wertstraße 15, CH-9323 Steinach, Tel. +41 (0) 71 / 4 46 12 42, Fax +41 (0) 71 / 4 46 83 13, www.yachtwerft-wirz.ch**

- Stärken und Schwächen**
- + **Bauqualität**
  - + **Konzept**
  - + **Reviertauglichkeit**
  - + **Segeleigenschaften**
  - **Niedergangsstufen**



5

9