

Für jedes Wetter



Böen mit Windgeschwindigkeiten bis zu 25 Metern pro Sekunde zeigt der Windmesser. Das ist nach der Beaufort-Skala Windstärke 10. Verhältnisse also, die es durchaus erlauben, etwas über die Stabilität und die Starkwindeigenschaften eines Bootes zu schreiben. Worüber wenig ausgesagt werden kann ist, wie sich das Boot bei der üblichen hochsommerlichen Bodenseeflaute verhält.

Von **Michael Häßler**

Der Föhn hat es in sich. Nicht nur von der absoluten Stärke her, sondern auch was seine Böigkeit angeht. Nahezu Flaute und ausgewachsener Sturm wechseln im Minutenrhythmus. Dazu ein Seegang in der Rorschacher Bucht, der es zur reinen Glücksache macht, wenn man vom Schlauchboot aus nicht nur Himmel oder Wasser foto-

grafiert, sondern zwischendurch auch mal das Boot „trifft“.

Peter Björn Olsen, Konstrukteur und Erbauer der Olsen 370 ist von diesen Verhältnissen ebenso fasziniert wie überrascht. Kannte der Däne den Bodensee doch eher als beschauliches Leichtwindrevier. Auch Ralph Wirz, der Händler am Bodensee, erzählte mir noch an Land, dass das Boot für den Bodensee mit einem etwas höheren

Fahrbericht Olsen 370

Olsen 370

Maße:

Lüa 11,50 m

Breite 3,20 m

Gewicht ca. 4950 kg

Preis ohne Segel

ab 183 400 Euro



Binnenrigg ausgerüstet werden soll. Ein solches vermisst heute niemand. Im Gegenteil: Das dänische Seerigg passt hervorragend zu diesen Wetterverhältnissen.

Zunächst segeln wir noch mit Vollzeug. Das funktioniert deswegen relativ gut, weil die Fock, im Gegensatz zu einer Genua, kaum überlappt und das Großsegel in den Böen geöffnet werden kann. Allerdings wünsche ich mir dafür am Bodensee

einen Traveller oder zumindest eine schnell verstellbare Großschottalje. Die Olsen ist mit dem „Deutschen System“ ausgestattet, wodurch die Großschot über eine der beiden Cockpitwinschen bedient werden muss. Das ist eher umständlich, wenn's schnell gehen soll. Was für die eher gleichmäßigen Winde an der Ostsee sicherlich hervorragend geeignet ist, entpuppt sich also am Bodensee mit seinen hacki-

gen Böen als nicht ganz so ideal. Das Boot liegt aber trotz den wenig komfortablen Windverhältnissen hervorragend am Ruder, was für eine ganz ausgezeichnete Konstruktion spricht und den Nutzen eines in den letzten Jahren etwas aus der Mode gekommenen Skegs bestätigt. Dabei verhält sich das Boot, wie sich ein moderner Flossenkieler mit schmalen, gestreckten Anhängen und tief angebrach-

tem Ballastbulb verhält. Bei Manövern muss mit den Segeln mitgearbeitet werden, damit das Boot in Fahrt bleibt und das Ruder genügend Kraft entwickeln kann. Mit dichtem Großsegel einfach abfallen zu wollen, funktionierte bei diesen Windverhältnissen nicht. Die Olsen 370 ist also eher etwas für erfahrene Segler, die tatsächlich wissen, wie ein Segelboot funktioniert. Einsteiger könnten mit dem Boot in



1

Wohnen

Ein Knopfdruck und zwei Säulen mit Linearantrieb heben das Dach des Aufbaus um etwa 20 Zentimeter an. Dadurch entsteht im achterlichen Bereich der Kajüte eine Stehhöhe von 1,85 Meter.

Die Atmosphäre unter Deck ist hell. Licht kommt statt durch seitliche Fenster durch den teilweise zu öffnenden Plexiglas-Streifen im Aufbaudach. Die GfK-Teile sind Perlweiß lackiert, und die edel verarbeiteten Holzteile bestehen aus Eiche mit Kalkeffekt-Lackierung. Der Fußboden ist mit rutschfestem Teak belegt. Auf der

Steuerbordseite wurde eine großzügige Pantry eingebaut, die Gaskocher, Backofen, Kühlbox und eine Spüle enthält. Gegenüber ist die Nasszelle mit Toilette, Waschbecken und separatem Raum, der zum Trocknen des Ölzeugs oder als Duschkabine genutzt werden kann.

Der Salontisch kann auch als Cockpittisch Verwendung finden oder verschwindet in einer Halterung in der riesigen Backskiste. Daneben sind zwei Längssofas, die sich zur geräumigen Koje verbreitern lassen. Der Mast ist durchgehend und dominiert den ansonsten weitgehend offenen Raum. Im Vorschiff ist eine Doppelkoje, die

tatsächlich von zwei Personen benutzt werden kann.

Die in geradlinigem Design gebauten und „schnörkellosen“ Möbelstücke unter Deck sind sehr hochwertig verarbeitet und bieten angemessen viel Stauraum.

Auf beiden Schränken zum Vorschiff befindet sich jeweils eine markante Leuchte, die nachts ein stimmungsvolles Licht erzeugt.

Segel müssen nicht unter Deck verstaut werden, sondern passen in eine der beiden riesigen Backskisten in der Plicht. Deren Abdeckung lässt sich ausklappen, wodurch eine große Liegefläche im Cockpit geschaffen werden kann.



2



3



4

1. Die Olsen ist kein Regattaboot, deren Pflicht Arbeitsplatz für eine halbe Fußballmannschaft sein soll. Das Boot ist für zwei bis vier Personen optimal gestaltet und kann auch einhand gesegelt werden, wenn es mit Autopilot ausgestattet ist.

Die Radsteuerung ist optional. Serienmäßig wird mit Pinne gesteuert und das Cockpit etwas anders gestaltet.

2. Der Gennaker macht auf rauhen Kursen „Dampf“ und wird ohne „Rüssel“ gefahren.

3. Das „Hubdach“. Der Zwischenraum wird mit Persenningstoff verschlossen.

4. Peter Björn Olsen, Konstrukteur und Erbauer der Olsen 370, auf dem Klappsitz in seiner „Kommandozentrale“.

grenzwertigen Situationen leicht überfordert sein und legen vielleicht ohnehin auf andere Aspekte mehr Wert,

die dieses Boot nicht bieten kann.

Auch wenn an diesem Segeltag aufgrund der Wetterlage keine absoluten Messwerte gewonnen werden konnten, sind die Segeleigenschaften für ein Boot in dieser Größe und mit diesem Gewicht als ausgesprochen agil zu bezeichnen. Sicherlich wäre bei leichten Binnenwinden mit einem höheren Rigg noch etwas mehr an Geschwindigkeit herauszuholen. Auch eine stärkere Achterlieksübrerrundung wäre machbar und käme dem Speed zugute. Allerdings soll die Olsen keine Rennmaschine sein, sondern wird von der Werft als „Weekend-Cruiser“ bezeichnet. Also als Bootskategorie, bei der eher die Allround-Eigenschaften gefragt sind als die durch permanente Trimmmaßnahmen erreichbare Maximal-

Technik

Rumpf und Deck der Olsen bestehen aus einem Sandwichkern mit Roving und Biax-Gelege. UD-Gelege werden an besonders belasteten Stellen zusätzlich verwendet. Das Boot ist in Polyesterbauweise oder für einen Aufpreis von knapp 20 000 Euro auch in Epoxi erhältlich.

Die Anhänge bestehen aus einer 1,80 m tief reichenden, überlaminierten, stählernen Kielflosse mit Bleibulb und einem Ruderblatt, das etwa bis zur halben Höhe an einem Skeg befestigt ist. Der Skeg bewirkt nicht nur eine günstigere Krafteinleitung, sondern auch eine stabilere Strömung am Ruderblatt. Die Ruderwelle läuft in einem selbstausrichtenden Delrin-Rollenlager. Standardmäßig ist das Boot mit Pinnensteuerung ausgestattet.

Das Rigg besitzt eine nur wenig überlappende Fock mit verkürztem Vorsegeldreieck. Die Rod-Wanten sind nach achtern versetzt und verlaufen über zwei gepfeilte Salingpaare. Der Mast kommt vom dänischen Hersteller John-Mast und ist wahlweise auch in Carbon erhältlich. Damit werden etwa 60 Kilogramm Gewicht eingespart. Während des Segelns kann er lediglich mit dem Achterstag getrimmt werden. Dadurch ist sehr hochwertiges Segelmaterial notwendig, das auch bei hohen Lasten nicht rekt. Außerdem wird eine sorgfältige Grundeinstellung der Riggspannung vorausgesetzt.

Alle Leinen und Fallen verlaufen vom Mast aus unsichtbar durch den Süllrand auf die beiden Winschenpodeste vor dem Steuermann. Dadurch ist das Boot problemlos auch von einer kleinen Crew zu segeln, wenn gleich hier noch ergonomisches Optimierungspotenzial vorhanden ist, speziell wenn mehr Personen an Bord sind. Die Tampen der Leinen verschwinden in dem Winschen- und Klemmenpodest, so dass das Cockpit relativ aufgeräumt

daher kommt. Die Beschläge, Leinen und andere Komponenten der Decksrüstung stammen durchweg aus dem sehr hochwertigen Lager.

Als Serienmotor bekommt die Olsen einen Lombardini mit 30 PS eingebaut, der wahlweise eine Welle oder einen Sailerdrive antreibt. Gegen Aufpreis ist auch ein Yanmar-Diesel mit gleicher Leistung lieferbar. Der gesamte Plichtboden zwischen den beiden Längsdüchten kann angehoben werden. Dadurch ist nicht nur optimaler Zugang zu der Technik möglich, sondern auch ausreichend Platz für weitere Installationen vorhanden. In Olsens Prototyp sind Batterien, ein 70 Liter fassender Dieseltank aus Edelstahl und ein Warmwasserboiler untergebracht. Für weitere Aggregate wäre noch ausreichend Platz vorhanden.

Die Stromversorgung besteht aus einer Starter- und einer Verbraucherbatterie mit jeweils 70 Amperestunden. Für die warmen Verhältnisse am Bodensee sollte die Kapazität der Servicebatterie noch deutlich ausgeweitet werden, wenn man ein Kühlaggregat betreiben und nicht jede Nacht auf Landstrom angewiesen sein möchte.

Die Wasserversorgung ist als Druckwasseranlage ausgeführt und wird aus einem 100 Liter fassenden Edelstahltank versorgt. Der Fäkalientank fasst 40 Liter und besteht ebenfalls aus Edelstahl.

So langsam geht den Bootsbauern durch den politischen Boykott von Myanmar als Holzlieferant das Teak aus. Deshalb wird das Deck der Olsen mit Kebony-Holz belegt. Das ist ein bislang relativ unbekannter Holzwerkstoff, der aus Norwegen stammt und durch eine spezielle Behandlung extrem hart und witterungsfest gemacht wird und ähnliche Eigenschaften wie Teak aufweisen soll.

Die Navigationsinstrumente sind in einem Zusatzpaket zu haben, ebenso wie der Autopilot.

geschwindigkeit. Das Attribut „Weekend-Cruiser“ passt jedenfalls hervorragend zu der Olsen, wobei auch durchaus der Urlaub auf dem Boot verbracht werden kann.

Die Olsen hat nicht nur tolle Segeleigenschaften und lässt sich mit zwei Personen oder sogar einhand problemlos beherrschen, sondern bietet unter Deck auch ausreichend Platz für eine Crew bis zu vier Personen. Damit ist die Olsen für ihre Größe zwar weder Raum- noch Kojenwunder, aber ein solides Boot für Segler, die den Segeleigenschaften einen mindestens so hohen Wert einräumen wie dem Komfort unter Deck. Sie unterscheidet sich jedenfalls deutlich von vorwiegend für den Chartermarkt produzierten „Raumwundern“ und kann denen durchaus Paroli bieten, was den Komfort anbelangt.

Flache Linien

Die Optik, vor allem des Aufbaus ist modern, eigenwillig und dürfte in Seglerkreisen sicherlich polarisieren. Nichtsdestotrotz ist das Boot vor allem auch zweckmäßig. Form folgt Funktion. Diese Designphilosophie kann von vornherein niemals ganz verkehrt sein.

Peter Björn Olsen wollte einen flachen Aufbau. Einen Aufbau, der nicht das Gesichtsfeld des Steuermanns einschränkt. Das ist ihm gelungen. Er wollte aber auch Stehhöhe unter Deck, vor allem im Hafen oder am Anker. Vor diesem Hintergrund ist das „Hubdach“ nur konsequent und eine intelligente Lösung.

Sämtliche Strecker und Leinen verlaufen in Kanälen unter Deck. Dadurch wirkt das Boot sehr aufgeräumt und das Deck ist frei von Stolperfallen. Ein Nachteil dabei ist die nicht ganz optimale Ergonomie, die sich aber erst bei einer größeren Besatzung bemerkbar macht.

Die Olsen 370 besitzt keine Hundekojen. Dadurch befinden sich riesige Backskisten unter den Längsduchten der Plicht.



1



2



3

1. Unter Deck ist es hell und gemütlich. Die Kajüte bietet Platz für zwei bis vier Personen.
2. Der elektrische Fockroller muss extra bestellt werden. Am abnehmbaren und durch einen simplen Knebel gehaltene Bugspriet ist die Halsleine des Gennakers befestigt.
3. Solides Handwerk: Gezinkte Schubkästen mit aufgesetztem Doppel.
4. Die beiden Backskisten sind riesig und fassen eine Menge an Ausrüstung.
5. Gut ausgestattete Pantry. Die Arbeitsplatte aus Corian ist optional. Serienmäßig gibt es eine Melamin-Oberfläche.
6. Die Elektro-Installation verschwindet auf Wunsch hinter einer Klappe. Ansonsten sind unter dem Deck offene Schwalbennester eingebaut.
7. Die Jumbo-Anzeigen sind im Instrumenten-Paket enthalten.
8. Viel Platz für weitere technische Aggregate befindet sich unter dem Cockpitboden.



6



7



4



8



5



Zahlen

11,50 m	Länge über alles
10 m	Wasserlinienlänge
3,20 m	Breite
2005 kg	Ballast
4950 kg	Gewicht
1,80 m	Tiefgang
13,55 m ²	I:
4,60 m ²	J:
13,18 m ²	P:
4,60 m ²	E:
Motor	Lombardini
	LDW1003 30 PS

183 400 € **Preis ohne Segel ab Werft**

Vertrieb: **Yachtwerft Wirz AG, Wertstr. 15, CH-9323 Steinach, Telefon +41 (0) 71 / 4 46 12 42, www.yachtwerft-wirz.ch**

Hersteller: **Olsen Yacht, Dänemark**

Stärken und Schwächen

- + **Segeleigenschaften**
- + **Einfaches Handling**
- + **Außergewöhnliches Design**
- + **Verarbeitung**
- + **Wertbeständigkeit durch Epoxilaminat**
- **Ergonomie in der Pflicht**

Fazit

Die Olsen 370 ist ein außergewöhnliches Boot. Nicht nur die Optik ist außergewöhnlich, sondern auch die Segeleigenschaften. Mit welchem anderen Boot kann man in einem Föhnsturm dieses Kalibers noch mit Vollzeug bestehen? Das spricht für das Rigg mit dem nur wenig überlappenden Vorsegel und für hervorragende Ingenieursarbeit.

Welche Zielgruppe soll das Boot ansprechen? Zunächst einmal Segler, die sich in einer ähnlichen Situation wie Peter Björn Olsen selbst befinden. Er hat das Boot zunächst für sich selbst, für seine Bedürfnisse gebaut. Es wird erfahrene Segler ansprechen, die keine Kompromisse bei den Segeleigenschaften eingehen wollen, etwas Komfort für sich und ein bis zwei Mitsegler wünschen und sich an gut gemachtem Handwerk erfreuen. Personen, die sich etwas Außergewöhnliches gönnen möchten und sich dies auch etwas kosten lassen. Ein Billig-Schnäppchen ist die Olsen nicht. Sie ist aber auch nicht überteuert, denn sie bietet Bootsbauqualität auf sehr hohem Niveau und hebt sich damit, wie auch mit dem Design, von der Masse der Boote ab.

Mit einer Breite von 3,20 Metern ist sie für die Länge noch relativ schlank, was den Bedingungen auf unserem Revier entgegenkommt. Der Tiefgang von 1,80 Metern schränkt die Anzahl der anlaufbaren Häfen aber etwas ein, beziehungsweise konzentriert diese auf die Sommermonate.

Zum Grundpreis von 183 400 Euro sollte man sich die Epoxi-Version für 19 400 Euro gönnen. Dazu kommt der Landanschluss und ein Kühlaggregat für 3190 Euro. Die Segel mit Gennaker kosten 14 260 Euro, der Unterwasseranstrich 2365 Euro, der Transport sowie die segefertige Übergabe in Steinach 7180 Euro. Mit weiterem sinnvollen Zubehör sollte man etwa 250 000 Euro einkalkulieren.