



Während der Messfahrten vor der Grömitzer Steilküste erreichte die Olympia 570 Holiday ein Maximaltempo von 30,6 Knoten

Polnisches Allroundmodell

Olympia 570 Holiday

Die südpolnische Werft Olympia Yacht hat sich auf die Fertigung von trailerbaren Sportbooten spezialisiert. Jüngster Spross im ständig wachsenden Sortiment ist die Olympia 570 Holiday, ein handlicher GFK-Gleiter mit fünfsitzigem Cockpit und geräumiger Vorderkabine.

Text und Fotos: Peter Marienfeld

Olympia Yacht gehört zu den aufstrebenden Bootsbaubetrieben unseres östlichen Nachbarlandes. Angesiedelt in der schlesischen Großstadt Tychy, zeigt die Werft nicht nur auf dem heimischen Markt verstärkt Flagge, sondern exportiert ihre ansprechend designten Kunststoffschiffchen nach Schweden, Dänemark und Deutschland. Im Bundesgebiet kümmern sich vier Regionalhändler um die Belange der Kundschaft. Zuständig für den norddeutschen Raum ist die Grömitzer Firma Bootspoint, die seit Anfang April als

autorisierter Verkaufsstützpunkt fungiert und einige praxisgerecht ausgerüstete Olympia-Exponate tage- oder wochenweise zur Vermietung anbietet.

Konstruktion

Die offizielle Premiere der 5,50 m langen und genau 2,07 m breiten Olympia 570 Holiday erfolgte anlässlich der hanseboot 2006, danach wurde der unbelastet rund 650 kg schwere Newcomer auf den Fachmessen in Berlin und Düsseldorf vorgestellt. Wie die weiteren Olympia-Versionen – zur aktuellen

Produktreihe zählen offene Angelboote und vielseitig einsetzbare Centre Consoler – ist unsere Testkandidatin vom Germanischen Lloyd baumustergeprüft und entspricht den Anforderungen der CE-Kategorie C, was den Aktionsradius auf küstennahe Gewässer ausdehnt. Das schneeweiß kolorierte und mit kontrastgebenden schwarz-gelben Zieraufklebern versehene Mehrzweckboot entsteht als reines Handlaminat. Eingearbeitete Längsstringer versteifen die moderat aufgeklimmte



Die abschließbare, immerhin 120 cm hohe Vorderkabine beherbergt eine relativ komfortable Zwei-Personen-Schlafstatt



Sorel Anghel, rechts im Bild, und Julian Sawitzky vom norddeutschen Regionalimporteur Bootspoint lieferten uns das Testschiff

Unterwasserschiffkonstruktion, verbessern das Gleitvermögen und erhöhen die Spurstabilität in zügiger Kurvenfahrt. Die Gelcoatbeschichtung präsentiert sich auch bei näherer Betrachtung von tadelloser Beschaffenheit. Ebenfalls positiv zu beurteilen sind die stählernen Beschläge in Gestalt einer solide befestigten Bugreling, des anstelle eines Scheibenrahmens angebrachten Handlaufes und der fünf jeweils 20 cm langen Belegklampen. Dennoch wären Mittelpoller wünschenswert, die eine Vertäuung des Bootes per Springleine zugelassen hätten und im Sinne des Käufers in den regulären Ausstattungsumfang aufgenommen werden müssten.

Aufteilung

Das selbstlenzende und rutschhemmend strukturierte Cockpit ist, wie eingangs erwähnt, auf den Platzbedarf einer fünfköpfigen Crew zugeschnitten. Im Fond befindet sich eine 153 cm breite Bankreihe, deren geschlossener Unterbau jede Menge Stauraum für sperrige Zubehörteile beherbergt. Außerdem wurden hier der 60 Liter fassende Benzintank und die Batterie-



Blick ins selbstlenzende Cockpit, das auf den Platzbedarf von fünf Besatzungsmitgliedern zugeschnitten ist



Zu beiden Seiten der Motorwanne befinden sich strukturierte Trittflächen, steuerbords ist zudem ein Staukasten eingelassen

anlage installiert, wobei die Strom führenden Kabel sorgfältiger verlegt werden sollten. Der zum Standardequipment zählende Hauptschalter kollidiert gelegentlich mit dem Wadenmuskel des steuerbords sitzenden Heckbankpassagiers – eine simple Verschalung würde verhindern, dass der rote Plastikknopf unbeabsichtigt aus seiner Führung geraten kann. Keine gute Idee ist, die Polster Elemente mit einem Klettband zu fixieren, einfache Druckknöpfe mit verschraubten Gegenstücken wären hier eine wesentlich sinnvollere Alternative. Vorne gibt es zwei bequem gefederte Schalensitze, die allerdings mit einer derart nachgiebigen Rückenlehne aufwarten, dass seitens

der Werft sofort Nachbesserungen vonnöten sind. Ebenfalls nicht das Gelbe vom Ei ist das billig wirkende Hartplastikruder. Gegen 259 € Aufpreis bietet Olympia Yacht aber schickere Volants aus Mahagoni oder im modischen Carbon-Look an. Keine Einwände haben wir bezüglich der Armaturenbrettgestaltung. Die Instrumente sitzen gut ablesbar am richtigen Platz. Verblüffend luftig geht es in der abschließbaren und elektrisch beleuchteten Kabinensektion zu, die auf eine Deckenhöhe von immerhin 120 cm kommt. Inklusiv des kostenpflichtigen Mittelpolsters misst die Liegefläche stattliche 190 x 155 cm. Demnach könnte der Wochenendtörn mit der kleinen Familie oder einem Anglerkollegen durchaus eine Übernachtung beinhalten.

Fahren

Motorseitig wurde die Olympia für 37 bis 66 kW (50-90 PS) leistende Langschaft-Außenborder konzipiert, so dass der Suzuki DF 70 TL mit seinen 51,5 kW am Propeller als ausgewogener Viertakt-Antrieb zu bezeichnen ist. Auf dem unteren Drehzahlniveau schnurrt der bekanntlich sehr zuverlässige ja-



Heckansicht der Olympia mit einer an der Backbordseite montierten Klappleiter



Der Batterie Hauptschalter sollte in einer geeigneten Verschaltung sitzen



Unschön: Korrosionsspuren an der Aufnahme des Stuhlbeines. Ein sehr praktisches Detail ist die seitliche Ein- und Ausstiegsstufe



Am Ankerkasten wurde ein Wasserablauf eingespart. Die vorderen Gangborde sind für ein 18-Fuß-Boot ungewöhnlich breit



Die Batteriekabel sollten sorgfältiger verlegt werden. Der Federaufsteller am Staufachdeckel ist ebenfalls keine Ideallösung

panische Reihenvierzylinder mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung akustisch kaum wahrnehmbar vor sich hin. 1000 min⁻¹ bringen das mit zwei Personen besetzte Testboot auf glatte vier Knoten. Eine Tourenverdoppelung hat ein beschauliches Kanalfahrttempo von sechs nautischen Meilen pro Stunde zur Folge, während die 570 Holiday mit einwandfreiem Geradeauslauf Pluspunkte sammelt. Schon 2950 min⁻¹ genügen, um den Verdrängerbereich zu verlassen und fast übergangslos in die Gleitphase einzutreten. Mit konstanten 4000 Umdrehungen in der Minute und gestoppten 20,5 Knoten wird ein spritsparender Cruising Speed realisiert. Die 5000er-Messung lässt die Geschwindigkeit auf 26,1 Knoten und den Schallpegelwert am Fahrerohr auf erträgliche 83 dB(A) ansteigen. Unter Ausnutzung aller Reserven dreht der 158 kg schwere und 9170 € teure Suzuki auf 5750 Touren hoch. Sekunden später sprintet die Olympia mit 30,6 Knoten über die kabbelige Ostsee, deren kurze, harte Wellenschläge nahezu ungefiltert an die Bandscheiben der Bordgäste weitergeleitet werden. Auf einem halbwegs geschützten Parcours, der im Windschatten der Hafentmole liegt, überprüfen wir die Krängungsanfälligkeit des Bootes, die sowohl über Backbord- als auch über Steuer-



Olympia 570 Holiday von vorn mit moderater V-Kielung

Technische Daten

Länge ü.A.: 5,50 m

Breite: 2,07 m

Gewicht: 650 kg

CE-Kategorie: C

Max. Personenzahl: 5

Kojenzahl: 2

Brennstofftank: 60 l

Baumaterial: GFK

Motorisierung: Außenborder (Langschaft), Leistung bis 66 kW (90 PS)

Grundpreis: 11 500

Motor am Testboot:

Suzuki DF 70 TL, 51,5-kW-Viertakter mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung, Zylinderzahl: 4 in Reihe, Hubraum: 1298 cm³, Vollastdrehzahlbereich: 5200-5800 min⁻¹, Gewicht: 158 kg, Preis: 9170

Standard-Ausstattung (auszugsweise)

Mechanische Lenkung, internationale Navigationsbeleuchtung, 60-l-Einbautank mit Füllstandsanzeige, Ankerkasten, stählerne Badeleiter, selbstlezendes Cockpit, Cockpit- und Kabinenpolster, Kabinenbeleuchtung, Fahrersitz, Plexiglas-Windschutzscheibe, abschließbare Kabinentür

Lieferbare Extras (auszugsweise)

Beifahrersitz (490), Skylight (590), Signalhorn (150), demontierbarer Cockpittisch (365), mittleres Polsterelement im Kabinenraum (175), mehrteiliges Cabrioüberdeck mit Gestänge (1950), Hafenplane mit Tenax-Befestigung (960), Ganzpersenning (790), Mahagoni- oder Carbonlook-Ruder (259)

Schall- und Fahrtmessung

(Leerlauf) 750 min ⁻¹	51 dB(A)	0 kn
700 min ⁻¹	52 dB(A)	2,7 kn
1000 min ⁻¹	55 dB(A)	4,0 kn
1500 min ⁻¹	59 dB(A)	5,1 kn
2000 min ⁻¹	67 dB(A)	6,0 kn
2500 min ⁻¹	73 dB(A)	7,3 kn
3000 min ⁻¹	75 dB(A)	12,9 kn
3500 min ⁻¹	76 dB(A)	16,5 kn
4000 min ⁻¹	78 dB(A)	20,5 kn
4500 min ⁻¹	81 dB(A)	24,4 kn
5000 min ⁻¹	83 dB(A)	26,1 kn
5500 min ⁻¹	87 dB(A)	28,5 kn
(Vollast) 5750 min ⁻¹	90 dB(A)	30,6 kn

Revier: Ostsee vor Grömitz, Crew: 2 Personen, Messung: GPS, Wasser: 9°C, Luft: 18°C, Wind: 3-4 Bft., Tank: 45 l (75 %)

Informationen und Werft

Bootspoint, Sorel Anghel, Jachthafen 7-8, 23743 Grömitz, Tel.: 045 62-22 32 06 oder 01 72-40 70 50 6, www.bootspoint.de

Olympia Yacht, ul. Objazdowa 10, PL-43-100 Tychy, www.olympia-yacht.pl



Das Cockpit des polnischen Allrounders ist zweckmäßig gestaltet

bordbug im normalen Rahmen bleibt und demnach keine Kritik erfordert.

Fazit

Im Praxistest vor der Grömitzer Strandpromenade, der bei Windstärken zwischen 3 und 4 Beaufort vonstatten ging, beweist die Olympia 570 Holiday bei eher defensiver Fahrweise ordentliche Nehmerqualitäten, die einem modernen Kabinensportboot der 18-Fuß-Klasse angemessen sind. Zwar setzt die kompakte Polin in forciertem Gang recht ruppig in die Welle ein, sie bleibt aber auch während beherzter Ruderbewegungen voll und ganz unter Kontrolle. Sieht man von der durch heftige Windböen verursachten seitlichen Abdrift beim Rangieren ab, sind insbesondere die guten Manövrier- und Handlungseigenschaften zu loben, die in ruhigeren Revieren optimal zur Geltung kommen dürften. Mit einer Basisnotierung von 11 500 € ist das adrett gestylte Allroundmodell bestimmt ein interessantes Angebot, trotzdem sollte der günstige Preis nicht darüber hinwegtäuschen, dass einige Detaillösungen fragwürdig erscheinen und die Verarbeitungsgüte hier und da etwas zu wünschen übrig lässt.