

Sicher und komfortabel

Etap 37s



Bei über 30 Knoten Wind konnten wir uns von den Segeleigenschaften der neuen Etap 37s überzeugen: ein durchdachtes Schiff mit viel Komfort. Ein Bericht von Michael Trilling

Ich bin mit dem Auto auf dem Weg nach Kappeln, und die Sonne scheint von einem makellos blauen Himmel. Wenn ich es nicht besser wüsste, so könnte ich mich an einem schönen milden Frühlingstag wähnen, aber es ist erst Ende März, und die Temperaturen draußen liegen an diesem Morgen nur knapp über dem Gefrierpunkt. Dazu weht ein scharfer und kalter Wind mit mehr als sechs Beaufort aus Osten, der auch den letzten Gedanken an einen warmen Segeltag wegbläst.

In Schleswig steigt Herr Renz von Renz Yachtcharter zu und erzählt mir unterwegs schon das erste Wissenswertes über die neue Etap 37s: Sicherheit und Komfort stehen bei der Yacht an erster Stelle - na dann kann der kalte Wind uns ja nichts anhaben. Herr Renz hat das Boot neu in der Charter, und ich kann mir heute im Rahmen der Überführung nach Eckernförde ein Bild von dem Schiff machen. Die Yacht ist gerade erst ins Wasser gekommen, und wir wollen unterwegs noch das Rigg einstellen und trimmen.

In Kappeln angekommen, liegt die *Jenny* längsseits am Steg, und ich verschaffe mir einen ersten Überblick: eine typische Etap mit der markanten Fußreling, dem nicht weit nach vorn gezogenen Aufbau und der grauen Scheuerleiste. Das Deck ist wie bei allen Etaps mit rutschfestem Belag von TBS belegt und alles macht einen aufgeräumten Eindruck. Die Fallen laufen nach achtern ins Cockpit und das Rigg von Selden wird dank Lazybags und Einleinenreffs einfach zu bedienen sein. Als Vorsegel haben wir eine Genua als Rollreffsegel angeschlagen, was bei diesem Wetter nicht die erste Wahl ist. Die Werft bietet als Extra ein zweites Vorstagpütting an, das etwas hinter dem eigentlichen Pütting liegt. Hier kann dann bei Bedarf eine Standardfock oder eine Sturmfock angeschlagen werden. Leider hat der Eigner unserer Testyacht dieses sinnvolle Ausrüstungsteil nicht geordert, sodass es für uns bei der Genua bleibt.

Im Cockpit sind die Duchten angenehm ergonomisch abgerundet, was sowohl das Sitzen im Cockpit als auch bei Lage auf dem Sill angenehm macht. Die Rückenleh-



**V.l.n.r.: Die Sitzmöglichkeit für den Steuermann ist etwas niedrig ausgefallen
Der optionale Traveller im Cockpit ist abnehmbar
Die Kabeldurchführung am Mast ist sehr solide ausgeführt**



Die für Etap typische Fußreling aus Aluminium mit auf jeder Seite drei ordentlich dimensionierten Klampen

nen und Sitzflächen sind mit Teak belegt, was für einen angenehmen Sitzkomfort sorgt. Es ist ausreichend Platz für sechs Segler vorhanden, und im Hafen kann ein Cockpitisch installiert werden, der jetzt einen klappersicheren Platz in der Backskiste hat.

Was mir gleich ins Auge fällt, ist der Traveller, der auch als Extra von der Werft geliefert wird. Die Schiene ist auf einem Aluminiumprofil installiert, welches mittels zweier einfacher zu lösender Beschläge mit dem Schiff verbunden wird. Im Hafen kann der gesamte Traveller in der Backskiste verschwinden, und im Cockpit ist der Durchgang frei. Eine

sehr durchdachte Lösung, wie sie für die belgische Werft typisch ist.

Wir machen die Leinen los und starten, denn die Brücke in Kappeln öffnet um diese Jahreszeit nur einmal stündlich. Dabei kommt das nächste Detail zum Vorschein: Die in die Fußreling integrierten Klampen - auf jeder Seite drei, es gibt auch Mittelklampen für eine Brustleine - sind groß genug, um auch eine Zwölf-Millimeter-Leine auf Slip zu legen, was keineswegs eine Selbstverständlichkeit auf Serienyachten darstellt.

Wir sind pünktlich an der Brücke, und als einzige Yacht tasten wir uns nach der Passage im Fahrwasser ►

durch die reichlich vorhandenen kleinen Angelboote. Schon hier weht uns der Wind ordentlich entgegen, und die Bekleidungswahl ist denkbar einfach: alles, was da ist, plus Mütze und Handschuhe.

Unter Motor

Wir motoren nach Schleimünde, und ich habe Zeit, mir den Schallpegel unter Motor anzuhören. Bei Marschfahrt messe ich im Salon 68 dB, im Vorschiff 68 dB und in der Achterkabine 78 dB. Das Schiff ist sehr gut schallisoliert, was auch zum Teil an der Vibrationen und Körperschall schluckenden Bauweise mit ausgeschäumten Hohlräumen zwischen der Innenschale und dem Rumpf liegt.

Der 20 Kilowatt leistende MD 2030 von Volvo läuft dabei mit einer Drehzahl von 2.500 Umdrehungen, und wir machen gegen Wind und Strom gute fünf Knoten Fahrt durchs Wasser. Die Motorisierung ist damit ausreichend gewählt.

Unter Segeln

Nach dem Passieren der Giftbude auf Schleimünde empfängt uns die Ostsee mit einer hier in Landnähe steilen und gut 1,5 Meter hohen Welle und in Böen 33 Knoten Wind, das sind sieben Beaufort. Wir setzen



Der Spültisch im Salon erweitert bei Bedarf die Pantry und bietet auf See viel Halt

das Großsegel im ersten Reff und stoppen die Maschine. Unser Kurs nach Eckernförde lässt uns mit einem flachen Winkel zu den Wellen und etwas aufgeschrickten Schoten segeln. So läuft die Etap auch nur unter Großsegel bereits etwa 7,5 Knoten, was der Rumpfgeschwindigkeit entspricht. Dabei werden wir von den seitlich anlaufenden Wellen reichlich mit Wasser eingedeckt, und ab und an findet auch ein Schwall den Weg ins Cockpit.

Wir setzen die Genua, die wir zu etwa einem Drittel ausrollen, was der Fläche einer einmal gerefften Fock entspricht. Das Schiff legt sich auch jetzt nicht weiter zur Seite, und wir haben mit etwa 35 Grad Lage ein sehr hohes aufrich-

tendes Moment. Nur wenn Welle und Böe zusammenkommen, neigt sich das Schiff etwas weiter über, ohne dabei aber zum Ausbrechen zu tendieren.

Für eine Fahrtencrew haben wir jetzt zuviel Segelfläche stehen und man würde ein oder zwei weitere Reffs ins Großsegel binden. Damit würde das Schiff aufrechter segeln, und auch in den Böen wäre keine Luvgerigkeit mehr festzustellen. Wir fahren weiter mit der großen Segelfläche, weil das Segeln mit über acht Knoten – was deutlich über der Rumpfgeschwindigkeit liegt – viel Spaß macht. Den Traveller in Lee und mit durchgesetztem Achterstag stehen die Segel gut und flach, und die Yacht macht einen sehr



Der Ausbau ist kein Holz, sondern ein Laminat, das die Oberflächen kratzfest und pflegeleicht macht



Die Oberflächen der Innenschale sind einfach zu reinigen

sicheren und zuverlässigen Eindruck. Trotz der teilweise schon am Kamm brechenden Wellen und des böigen Windes muss ich nur sehr wenig gegensteuern, und das Schiff bricht kein einziges Mal aus.

Die Wellen nimmt die Etap sehr leicht, und auch als wir anluven, um die Wanten in Lee nachzuspannen, ist das kein Problem. Das Unterwasserschiff der Etap ist im vorderen Teil sehr rund geschnitten und hat einen eher ausfallenden Spant, was zu diesem guten Seeverhalten führt.

Die größte mögliche Höhe am Wind und die optimale Höhe können wir unter diesen Bedingungen und mit dieser Besegelung nur schätzen, aber die Etap ist ein Cruiser, der auch gut segelt, sodass hier ein Wendewinkel um die 80 Grad sicherlich realistisch ist.

Nach einer Stunde stehend am Steuer versuche ich eine andere Position zu finden, möglichst sitzend. Hier zeigt sich dann ein Manko

der Cockpitergonomie. Der Sitz des Steuermanns achtern ist zu niedrig, hier sehe ich nichts mehr. Das mag zum Teil an der Sprayhood liegen, die eine Sonderanfertigung ist und niedriger als die Originalsprayhood von Etap. Aber auch auf dem Cockpitsüß zu sitzen geht nicht, da ich dann nicht mehr an das Steuerrad komme. Die Etap möchte dann wohl doch aufrechter gesegelt werden, was zumindest das Stehen hinter dem Steuer bequemer macht.

Unter Deck

In Eckernförde angekommen habe ich die Möglichkeit, das Schiff unter Deck genauer zu inspizieren. Kommt man den Niedergang hinunter, so fällt zuerst ein Küchenblock auf, der in der Mitte des Schiffes steht. Ausgestattet mit einer soliden Reling bietet er an dieser Stelle guten Halt. Im Block befinden sich die beiden Spülbecken, die mit Deckeln bei

Nichtgebrauch verschlossen werden können. An Backbord liegt die Pantry mit dem zweiflammigen Herd und Backofen und einer großen Kühlbox mit Kompressorkühlung. Der Herd ist kardänisch aufgehängt, schlägt aber bereits bei etwa 30 Grad hinten am Rumpf an. Ein übliches Manko moderner Serienyachten, was das Übel aber nicht geringer macht.

Im Durchgang zwischen Pantry und Spülen kann bei Bedarf ein zusätzliches Stück Arbeitsplatte hochgeklappt werden, was dann der Pantry zu einer für eine 37-Fuß-Yacht außergewöhnlichen Größe verhilft.

An Steuerbord befindet sich die Navigation, wo mir besonders der Bezug des Sitzes aufgefallen ist, der praktischerweise nicht aus dem üblichen Polsterstoff, sondern aus wasserabweisenden Material gefertigt ist. So ist er auch dem Betrieb auf See gewachsen. Etwas unglücklich ist die Platzierung der Hauptschalter an der seitlichen Verkleidung der ►



Im gesamten Schiff sind solide Haltegriffe verteilt

Navigation, wo sie beim Hinsetzen und Aufstehen schnell versehentlich betätigt werden. Ein kleines Detail, das zum ständigen Ärgernis werden kann, an unserem Testtag passierte das Malheur gleich viermal. Hier sollte die Werft aber schnelle Abhilfe schaffen können. Der Salon ist mit zwei Längssofas ausgestattet, die auf See als vollwertige Koje genutzt werden können. Zwar sehen modern gestylte Wohnlandschaften auf Messen besser aus, diese Einrichtungsvariante ist aber seegerechter und damit besser. Ein echter Pluspunkt

für das Schiff. Im Vorschiff findet sich eine V-Koje mit ausreichend Platz und geschlossenen Hängeschränken unter den Laufdecken, in denen viel Stauraum geschaffen wurde. Durch die festen Türen der Schränke fällt hier bei Seegang nichts durcheinander.


Nach achtern findet sich an Backbord eine Doppelkoje, die mit 2 Metern mal 1,67 Metern auch für zwei Erwachsene ausreichend Platz zum Schlafen bietet. Dabei ist die Kopffreiheit zum Boden des Cockpits so groß, dass man sich nicht beeengt

fühlen muss. An Steuerbord befindet sich der Wasch- und Toilettenraum. Er ist geräumig, und hinter der Toilette befindet sich ein Schrank zum Trocknen des Ölzeugs.

Fazit

Die Etap 37s verspricht Komfort und Sicherheit – beides habe ich an Bord vorgefunden. Die Einrichtung ist durchdacht und seegerecht. Alle Flächen im Schiff sind aus Laminat gefertigt, was das Schiff zusammen mit der Innenschale sehr pflegeleicht macht.

Unter Segeln macht die Etap Spaß, und das Schiff ist zwar sehr robust, aber auch sehr lebendig. Die Steuerung vermittelt ein gutes und direktes Gefühl für das Schiff.

Die Etap 37s ist ein Cruiser für die engagierte Freizeit- und Familiencrew, die damit entspannte Törns und gute Segelleistungen verbinden möchte. Die Unsinkbarkeit der Yacht ist dabei nur ein Baustein des runden Konzeptes, wenn auch ein wichtiger. Mit der Etap 37s ist der Werft ein tolles Schiff gelungen, mit dem sie die typischen Etap-Merkmale weiterführen, dabei aber ein Stück weiter zu einer breiteren Zielgruppe gefunden haben. 

■ Werft und Bauweise

Etap hat schon vor Jahren einen einzigartigen Schritt beim Bau der Yachten unternommen, denn alle Etap-Yachten sind unsinkbar. Dieser Sicherheitsaspekt wird beim Bau der Schiffe durch den Einsatz von Schaum erreicht, der in solchen Mengen verarbeitet wird, dass das Schiff auch im vollständig gefluteten Zustand noch schwimmfähig und sogar segelbar ist.

Um den Schaum im Schiff unterzubringen, nutzt man bei Etap ein Verfahren, das dort Schiff-in-Schiff Methode genannt wird. Dazu wird in bekannter Manier zuerst die äußere Rumpfhülle laminiert und dann dazu passend eine Innenschale, die das gesamte Schiff umfasst. Diese beiden Bauteile werden dann miteinander fest verklebt und die Schotten am äußeren Rumpf anlaminiert. Durch dieses Verfahren entstehen dann zwischen der Innenschale und dem Rumpf ausreichend Hohlräume, welche mit einem geschlossenzelligen Polyurethanschaum ausgegossen werden. So ist man bei Etap in der Lage, ausreichende Mengen des Schaumes unterzubringen, ohne zuviel Stauraum an Bord zu verschenken - in der Hauptsache werden dazu kaum zugängliche Bereiche der Yacht genutzt. Die Innenschale hat ihre Vor- und Nachteile. Natürlich verdeckt sie alle Bereiche des Rumpfes, sodass die Kontrolle der Verbände, der einlaminierten Schotten und des Rumpfes selbst nicht möglich ist. Andererseits schafft die Innenschale im Wohnbereich der Yacht glatte und leicht zu

pflegende Flächen. Während bei herkömmlich gebauten Yachten die Wandverkleidungen durch Kondenswasser zwischen Verkleidung und Rumpf verspaken und schimmeln können, werden die Flächen der Innenschale über die Jahre ihre Optik erhalten. Bleibt der Schaum als möglicher Punkt, an dem Feuchtigkeit eindringen und zur Schimmelbildung führen könnte, übrig. Hier kann man sich auf die Aussagen der Werft verlassen, die nach eigenen Angaben auch bei Reparaturen an älteren Etap-Yachten in diesem Bereich noch keine Probleme vorgefunden hat.

Insgesamt ist die Verarbeitung der Etap-Schiffe auf einem sehr hohen Standard, was sich auch an den modernen Produktionsmethoden zeigt. So werden nach und nach einzelne Teile der GFK-Produktion auf das Vakuumverfahren umgestellt, und auch bei der neuen 37er sind schon einige Teile so produziert.

Eine Besonderheit ist auch das Ruder, das im Injektionsverfahren als ein geschlossenes Teil hergestellt wird. So ist das Ruder mit durchlaufenden Glasfasern erstellt, und es wird der Gefahr vorgebeugt, dass das Ruder nach einigen Jahren an einer Klebnaht Wasser aufnehmen könnte.

Die aufwendige Konstruktion und die hohen Qualitätsstandards führen dazu, dass die Schiffe auch als Gebraucht-yachten sehr wertbeständig sind - die Eigner neuer Schiffe wird das sicher freuen.

Etap 37s

Technische Daten

Konstrukteur	Mortain & Mavrikios
Takelungsart	9/10 Slup
Bauweise	Massivlaminat
Länge ü. A.	11,26 m
Länge Wasserlinie	9,90 m
Breite	3,82 m
Tiefgang	1,95/1,35 m
Verdrängung	6.550/6.350 kg
Ballast	2.200/2000 kg
Ballastanteil	33,5/31,5 %
Mast über WL	17,5 m
Segelfläche*	58,1 m ²
Großsegel	36,1 m ²
Fock	22,0 m ²
Genua	39,7 m ²
Gennaker	84,2 m ²

Maschine	Volvo Penta MD 2030, 3 Zyl. 20kW/28PS
Tankkapazität Diesel	116 l
Tankkapazität Wasser	250 l
Tankkapazität Fäkalien	65 l

Stehhöhe Salon	1,99 m
Anzahl der Kojen	4+2

Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,6 kn
Längen/Breitenverhältnis	2,95/1
Segelfl./Verdr.-Verhältnis*	4,11
Spez. Segelfläche*	9,13 m ² /t

* Segelfläche der Standardausrüstung mit Großsegel und Fock

Geschwindigkeiten

Größte Höhe am Wind	40°	n.a kn
Optimale Höhe	45°	n.a kn
Aufgeschrickt	60°	7,9 kn
Halber Wind	90°	8,1 kn
Raumschots	120°	8,2 kn

Besegelung: 1. Reff Großsegel und 30 % Genua,
Windgeschwindigkeit 28-33 kn (3-4 Bft); Wellenhöhe: zirka 1,5 Meter



Preise und Ausstattung

Preis: 151.508 Euro inkl. 16% MwSt. ab Werft
Darin enthalten unter anderem: Elvström Großsegel und Rollreffgenua, Einleinenreffs und alle Fallen im Cockpit; 2 selbstholende Fallwischen, 2 selbstholende Schotwischen; Kabeldurchführung am Mast; Festmacherleinen und Fender; Teak im Cockpit; Befestigungspunkte für Lifelines; Druckwasseranlage mit Warmwasserboiler, Gasherd und -ofen; Kühlbox mit Kompressor

Werft

Werft: Etap Yachting N.V., Steenovenstraat 2, BE-2390 Malle/Belgien; www.etapyachting.de
Das Testboot wurde uns zur Verfügung gestellt von: RENZ Yachting und Etap-Charter, Schleswig;
Telefon: 0 46 21 / 3 58 77; www.renzyachting.de



Grafiken: Michael Hermann