

# ETAP 37S

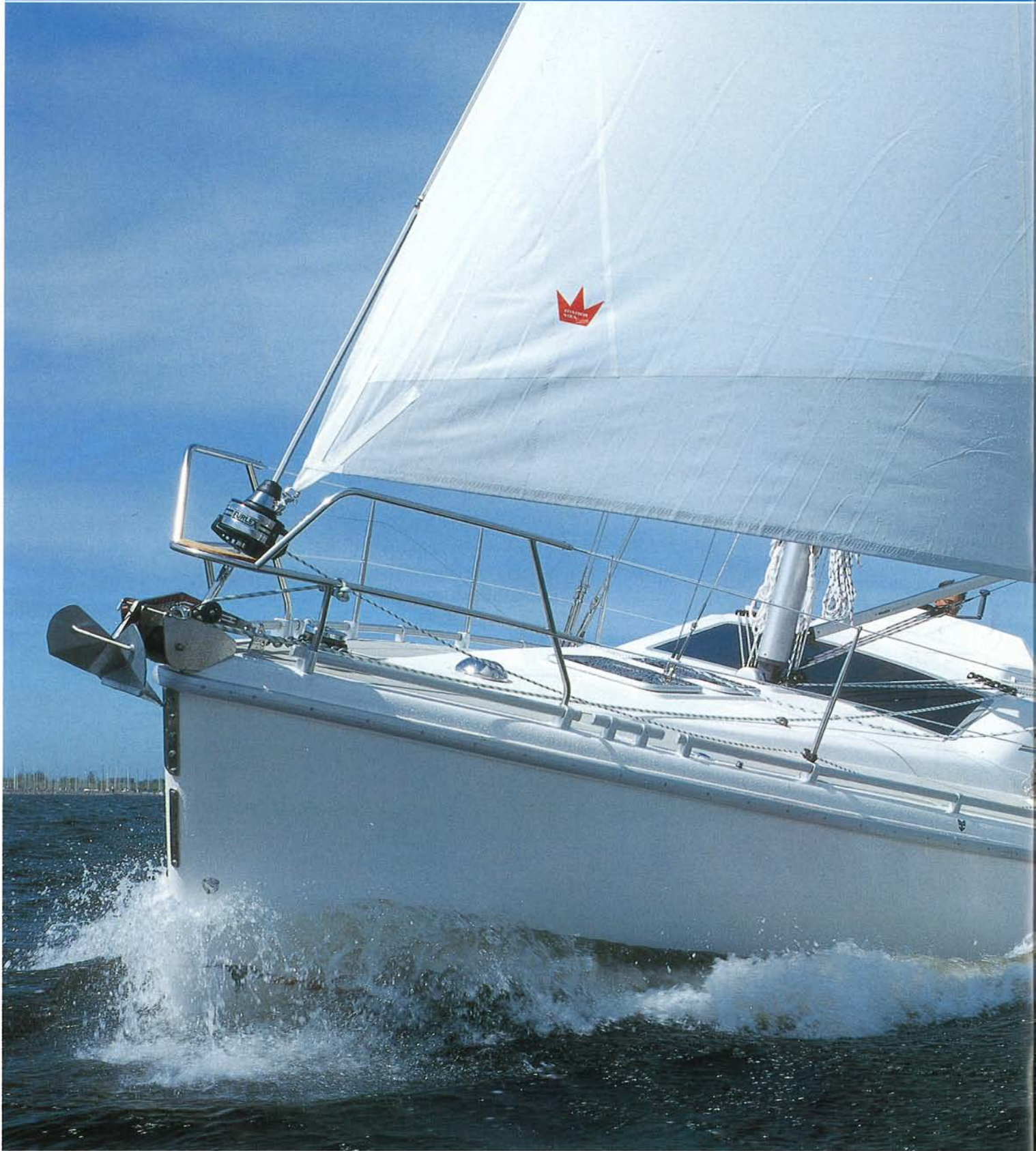


OVERDRUK UIT WATERKAMPIOEN NR.14-2002

VAARIMPRESSIE

# ETAP 37S

## FOTOFINISH



## Plus

- + Bouw en afwerking
- + Vaareigenschappen
- + Binnenruimte

## Min

- Bergruimte achterhut



Etap leek de afgelopen jaren wat 'zoekend'. De werf wilde af van het imago goede, maar behoudende boten te bouwen. Maar slaagde er niet goed in om 'echte' Etaps te ontwikkelen met aansprekende prestaties. De 34s en de 39s varen weliswaar prima, maar te weinig onderscheidend. De 32s verandert dat en de nagelnieuwe 37s gaat verder op de ingeslagen weg. Etap weet weer wat het wil.

TEKST JAN BRIEK | FOTO'S BERTEL KOLTHOF

**M**ET de nieuwe Etap 37s gaat de Vlaamse werf deels terug naar z'n roots. Terug naar hoe een grotere Etap 'hoort' te zijn: met de terugkeer van de panoramaruit voor in de opbouw. In een nieuw, eigentijds jasje, dat wel. Dat de werf heeft teruggerepen naar het verleden, mag geen verrassing zijn. De 34s en de 39s waren te weinig 'echte' Etaps. Te veel dertien in een dozijn, maar wel met een hoger prijskaartje. Etap wilde zich weer onderscheiden. 't Is niet alleen die panoramaruit waardoor de werf zich onderscheidt. Kijk maar eens goed naar het rompontwerp van de nieuwe 37s. De boot is weliswaar opmerkelijk breed, maar even opmerkelijk smal in z'n kont. De reden om het schip naar achteren toe zo te 'knijpen', is om het stuurgedrag te verbeteren. Door de kont smal te houden, blijft het roer ook onder helling goed in het water. Anders dan op de meeste andere jachten in deze maat zul je dan ook tevergeefs zoeken naar twee achterhutten. Daar is gewoon niet voldoende ruimte voor. Geen probleem voor Etap trouwens. Die dubbele achterhut is vooral interessant voor de chartermarkt en daar is het bedrijf sowieso niet sterk vertegenwoordigd. Maar het bijzonderste van deze nieuwe Etap vind je onderdeks. In de afwerking van het interieur is namelijk nog maar zeer spaarszaam gebruik gemaakt van hout. De lijsten zijn nog van hout en verder is het alles laminaat wat de klok slaat, een kunststof laag met een houtprint, in dit geval kersen. Dat klinkt misschien wat goedkoop, maar dat is het niet. Integendeel: het materiaal is duurder dan hout. Het ziet er ook niet goedkoop uit: wie het niet weet, zou waarschijnlijk niet zien dat het geen echt hout is.

Ondanks het prijsverschil heeft de werf besloten dit materiaal te gaan toepassen (het werd overigens in de kleinere modellen 21 en 24 al gebruikt). Jan van Speijbroek van Etap: 'Het materiaal zorgt ervoor dat de *look* binnen altijd egaal is. Bovendien is het kras- en wattervast en ziet een schip van tien jaar oud er nog net zo uit als een nieuwe boot. De restwaarde van een jacht is daardoor – nog – hoger.' En daar komt natuurlijk ook nog eens bij dat het gebruik van laminaat heel wat vriendelijker is voor het tropisch regenwoud.

#### VOLGESCHUIMD

In de nieuwe 37s is binnen extra aandacht besteed aan voldoende bergruimte. Door het 'volgeschuimde' karakter van Etap werd de werf nog wel eens verweten dat er binnen (te) weinig ruimte overbleef om je spullen aan boord kwijt te kunnen. Aan boord van de 37s is de werf er goed in geslaagd om meer bergruimte te creëren dan voorheen. Alleen in de achterhut blijft het beperkt. Daar is bijvoorbeeld geen ruimte voor flinke tassen met kleding. In de voorhut daarentegen heb je wel de beschikking over ruim voldoende kastruimte, dus ligt het misschien voor de hand om die als eigenaarshut in gebruik te nemen. Met name in de kajuit zelf en rondom de kombuis is de bergruimte overvloedig. Verder is het grappig om te zien dat het 'wasbakken-eiland' is teruggekeerd, middenin de kajuit, met een doorgang aan weerszijden. Om de werkruimte in de kombuis



Zo'n genua is behoorlijk bol en die bolling krijgen we er onvoldoende uit; ook niet als we de genua een stukje weggrollen. Onder deze omstandigheden werkt dat eerder tegen dan mee: de 'buik' in de genua zorgt vooral voor helling en veel minder voor voortstuwning. Nou heeft de 37s standaard een tweede voorstag waaraan je een high-aspectfok zou kunnen voeren. Die was bij deze boot – het prototype – nog niet aanwezig, maar zou onder deze omstandigheden veel beter voldoen.

op naar ruim 8 knopen en met halve wind meten we regelmatig 9 knopen op de gps. Dat zijn waarden die er voor een echt toerzeiljacht als de 37s best mogen zijn. Ook wat betreft het varen op de motor mankeert er niets aan het schip. Bij kruissnelheden die uiteenlopen van 5 tot dik 6 knopen meten we in de kajuit geluidsniveaus van niet hoger dan maximaal 72 dBA. Die waarden maken het mogelijk om zonder ergernis vanwege de herrie onderdeks langere tijd op de motor te varen of de motor bij te hebben.

## De afwerking met laminaat is niet goedkoop en oogt niet goedkoop

te vergroten, kan de doorgang aan die kant met een blad worden afgesloten. Door de grote maximale breedte heeft de Etap opmerkelijk veel ruimte daar waar je het hebben wilt: in de kombuis, de navigatiehoek en de kajuit. Dankzij de getinte panoramaruit zijn die plaatsen bovendien aangenaam licht.

#### TE BOL

We varen met de Etap 37s – met de standaard diepe kiel – vanuit Brouwershaven op het Grevelingenmeer met behoorlijk wat wind; een vlagerige vijf met uitschieters naar een dikke zes. Het zijn omstandigheden waaronder weer eens blijkt dat de allround rol-genua eigenlijk niet optimaal voldoet.

Presteren doet de nieuwe 37s overigens wel heel behoorlijk. We halen zonder problemen op kruiskoersen een hoogte aan de ware wind van 40 graden. Daarbij varieert de snelheid van een kleine 6,5 tot ruim 7 knopen. Het geknepen achterschip van de Etap blijkt in de praktijk zeker effectief. Het schip laat zich makkelijk sturen en corrigeren en luistert prima naar z'n roer. Het is jammer dat het stuurwiel wat aan de kleine kant is; je kunt nu niet op de kuiprand sturen. Maar de werf heeft al toegezegd dat er een groter exemplaar in zal komen.

Nog lekkerder doet Etaps nieuwelings het op wat ruimere koersen. Met een knik in de schoot loopt de snelheid vlot

#### CONCLUSIE

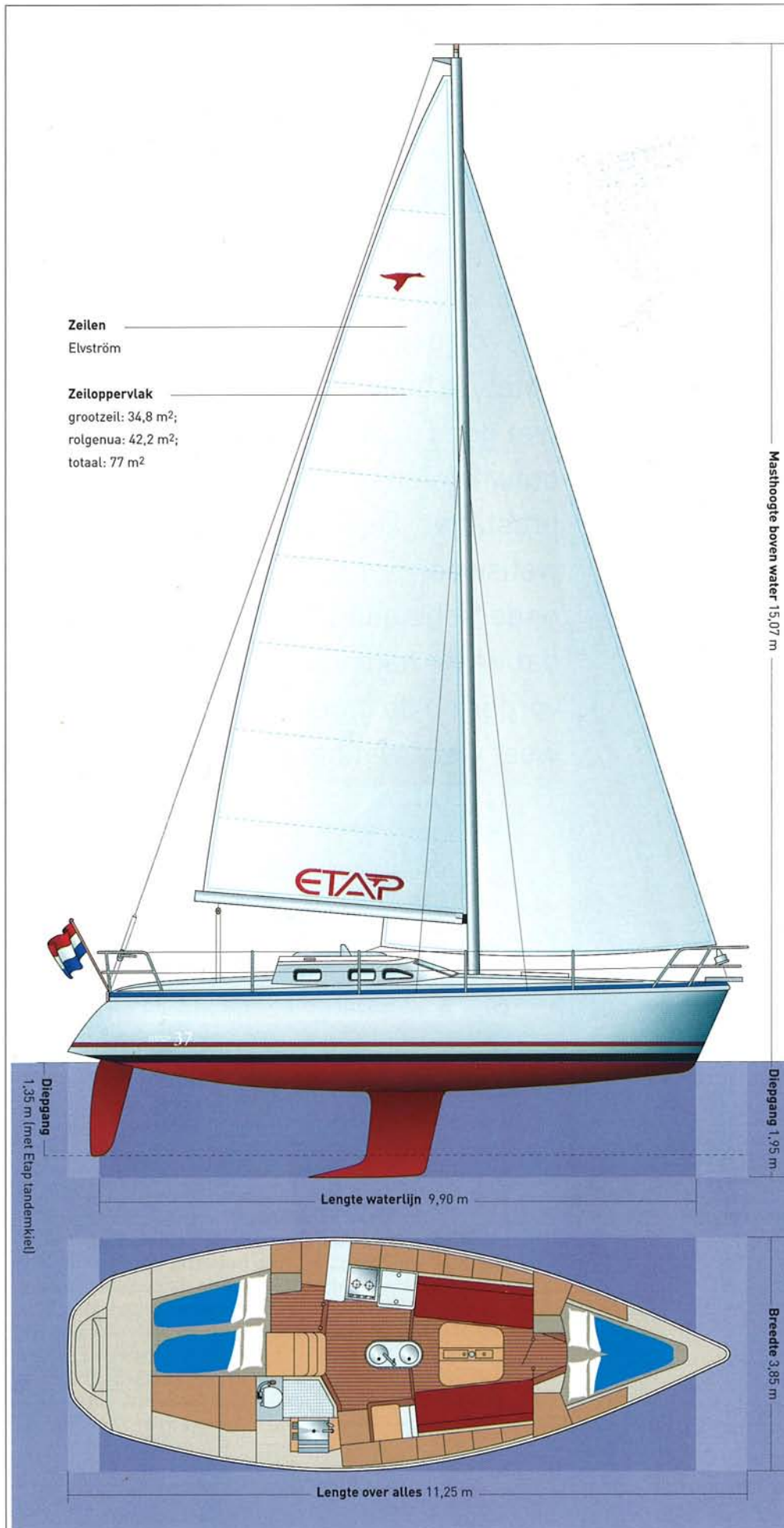
Etap is de laatste paar jaar een beetje 'zoekend' geweest. De werf wilde duidelijk af van het wat behoudende imago dat het bedrijf door de jaren heen had gekregen. Het resultaat van die zoektocht zijn weliswaar prima zeilende jachten, maar ook boten die zich op het eerste gezicht te weinig weten te onderscheiden van de rest van de markt. Vooral de komst van de 32s (zie ook Waterkampioen 7, 2001) heeft daarin verandering gebracht: een nieuwe Etap met de eigenschappen van de laatste generatie, maar met typische Etap-kenmerken van de generaties daarvoor. Deze 37s gaat door op de weg die met de 32s is ingeslagen. Het resultaat is een schip waarmee maar heel weinig mis is. En met bovendien diverse opmerkelijke kenmerken; niet in de laatste plaats het materiaal dat is gebruikt voor de afwerking van het interieur. ✨

De technische gegevens staan op pagina 26.



- 1 De opbouw van de nieuwe 37s is listig vormgegeven. Ofschoon het een opbouw achter de mast lijkt, loopt een lang, laag deel naar voren. Dat levert binnen voldoende stahoogte op. De terugkeer van de panoramaruit is evident.
- 2 Nog nauwelijks echt hout in de afwerking van het interieur, maar laminaat. Niet in de eerste plaats uit kostentechnische overwegingen: het is juist duurder dan hout. Laminaat is kras- en watervast, behoudt z'n look en verkleurt niet.
- 3a, 3b en 3c Het 'spoelbakkeneiland' is terug bij Etap; de doorgang aan bakboord kan worden afgesloten, waardoor het werkblad wordt vergroot. Verder veel aandacht voor – handige – berguimte en afvalberging. Aardig detail: de afsluiter van het kooktoestel is prima bereikbaar in de achterhut.
- 4 Ruime navigatiehoek. Dankzij de – getinte – poorten en de panoramaruit is het binnen aangenaam licht.
- 5 De multifunctionele natte cel wordt in meerdere modellen toegepast. Achterin een berging (met deur); links op de foto de plaats waar je natte zeilkleding kwijt kunt.
- 6 Alleen in de achterhut ontbreekt wat berguimte.
- 7 Detail aan dek: alle stagen grijpen aan op één punt.
- 8 Schoon dek, standaard voorzien van TBS.





**ETAP 375 IN DETAIL**

<b>Gewicht</b>	6.350 kg (standaard) of 6.540 kg
<b>Ballast</b>	2.000 kg (standaard) of 2.200 kg (gietijzer)
<b>Rondhouten</b>	Seldén
<b>Motor</b>	Volvo Penta Saildrive 2030, 21 kW (29 pk)
<b>Brandstof</b>	116 l, rvs
<b>Water</b>	250 l, kunststof
<b>Bouw</b>	rondspant polyester romp, geheel dubbelschalig en volgeschuimd; onzinkbaar
<b>Voorpiek</b>	tweepersoonskooi, breedte: 0,35 tot 1,75 m; lengte: 2 m; 2 x hangkast plus 4 x legkast in de zijden; stahoogte: 1,80 m; hoogte boven kooi: 0,94 m
<b>Kajuit</b>	2 x kajuitbank, 1,96 m en 1,99 m x 0,62 m; berging onder beide banken en kastruimte onder de gangboorden; stahoogte in het 'lage' deel van de kajuitopbouw: 1,79 m
<b>Kombuis</b>	standaard tweepitskooktoestel met oven, halfcardanisch, 120 l koelbox met compressor, warm en koud stromend water en 2 x rvs spoelbak in aparte console, veel kastruimte en afvalberging; stahoogte voor kombuis: 1,94 m
<b>Natte cel</b>	voorzien van douche, toilet en wasbak; aan de achterzijde ruime berging met deur; in de zijkant ruimte voor natte pakken; stahoogte 1,95 m
<b>Achterhut</b>	tweepersoonskooi, breedte 1,32 m tot 1,68 m; lengte 1,98 m; hoogte boven de kooi minimaal 0,54 m; stahoogte: 1,95 m; 2 x gecombineerde hang/legkast plus een bergschap
<b>Ontwerp</b>	Mortain en Mavrikios en Etap
<b>CE</b>	A
<b>Aftimmering</b>	Kersenlamineaat en massief kersenhout
<b>Electriciteit</b>	1 x 108 Ah serviceaccu; 1 x 70 Ah startaccu; onderhoudsvrij en voorzien van diodebrug
<b>Prijs schip (Vaarimpressie)</b>	139.528
<b>Bouw en verkoop</b>	<p>Etap Yachting Steenovenstraat 2 B-2390 Malle, België telefoon (00 32) 33 12 44 61 fax (00 32) 33 12 44 66 www.etapyachting.com e-mail info@etapyachting.com</p> <p>Polyarc Yachting Flevoweg 89 3846 AH Harderwijk telefoon (0341) 41 40 12 fax (0341) 42 59 49 www.polyarc.nl e-mail mail@polyarc.nl</p>