

# Klein

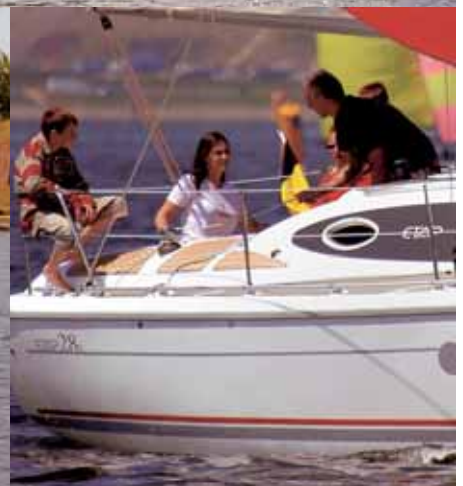
## Etap 28s

### Maße:

Lüa 8,98 m, Breite 3,36 m  
Gewicht ca. 3600 kg  
Segelfläche 40,5 qm

### Preis

ab 89 000,- Euro



# Der Luxuskreuzer

Selten eilten einer Neuerscheinung auf dem inzwischen wieder gewachsenen und umkämpften Markt kleinerer Einsteigeryachten unter 30 Fuß so viele Vorschusslorbeeren voraus, wie der belgischen Etap 28s. Was hebt nun die kleine Etap aus dem Kreis ihrer zum Teil erheblich preiswerteren und gut segelnden Mitbewerber heraus? Wir wollten es genau wissen.

Von **Michael Krieg**

Und so verabredeten wir uns mit dem norddeutschen Generalvertreter aus Hamburg, der uns bei besten Segelbedingungen auf der Neustädter Bucht eine 28er Etap zur Verfügung gestellt hatte.

Eine Trendwende in der Markenentwicklung bei Etap wurde vor zwei Jahren mit dem Flaggschiff der Belgier, der 46DS, eingeleitet. Gewollt war ein eigenständiges Design. Äußerlich auffallend und dominierend ist der coupéhafte, etwas wuchtig wirkende Aufbau, der natürlich unter Deck reichlich Platz schafft und stilistisch durch das ovale Dekor an den Kajüt-Seitenwänden elegant kaschiert wird.

Auch der hochbordige Rumpf trägt wesentlich dazu bei, dass der Gesamteindruck der deutsch-italienischen Zusammenarbeit zwischen dem Konstrukteur Marc-Oliver von Ahlen und dem Designerbüro Stile Bertone nach den Vorgaben von Etap in seinen Proportionen gemildert und ein recht „knuffiges“ Schiff hervorgebracht hat.

Die Vorgaben waren klar definiert: Raum unter Deck und einfache Bedienung sollten vorrangig sein, konzipiert für Paare oder junge Familien. Hinzu kommt natürlich wieder das schon

bekanntes Verkaufsargument einer sicheren Fahrtenyacht, die durch die mit geschlossenenporigem Schaum ausgeschäumte, doppelschalige Bauweise Unsinkbarkeit garantiert und damit zusätzlich für eine erstklassige Geräusch- und Kälteisolierung sorgt.

## Was sticht noch ins Auge?

Da ist einmal der neuartige Belag auf den Cockpitbänken und dem abgerundeten, breiten Süllrand: Nicht traditionelles Teak verwöhnt das Auge, sondern die wie ein Stabdeck belegten Flächen aus gepresstem Kork-Granulat.

Die Vorteile, diesen Deckbelag einzusetzen, sprechen für sich, erfahren wir vom Händler: witterungsbeständig, rutschfester und haltbarer sowie pflegeleichter und sich nicht verfärbend, dazu zusätzlich schall- und trittisolierend.

Da sich dieses schnell-trocknende und leichtere – leider auch teurere – Material schon seit geraumer Zeit bestens auf viel größeren und hochfrequentierten Kreuzfahrtschiffen bewährt hat, ist die anfängliche Skepsis schnell vergessen. Zudem fühlt sich Kork angenehm an und trägt so zum Wohlfühleffekt beim Sitzen im Cockpit bei.







Die Etap 28s überzeugt mit guten Details und einem sehr ergonomischen Cockpit.



Der Decksbelag aus Kork ist pflegeleicht.



Kombination aus Pinne und Rad.



Solider Bugbeschlag.



Pinnenausleger ohne Befestigungsmöglichkeit.



Von vorn und hinten ist der Motor zugänglich.



Gute Zugänglichkeit.



Unter Deck bietet die Etap bei einer Stehhöhe von 1,87 m (!) ungewöhnlich viel Platz für diese Schiffsgröße, jedenfalls mehr als die 30i, die zusammen mit der 26i nun abgelöst worden ist. Eine tote Ecke gibt es nicht.

#### Großzügig und hell

Einem längeren Törn steht bei der Ausstattung nichts im Wege. Helle und modern wirkende Materialien verstärken den elegant wirkenden großen Raumeindruck. Die Salonaufteilung der Etap ist – bis auf das offene Vorschiff – klassisch.

Zwei Sitzbänke an Backbord und Steuerbord, dazwischen ein an der Maststütze befestigter Salontisch, der sich in alle Richtungen drehen und in der Höhe stufenlos als zusätzliche Liegefläche und bis unter die Decke verstellen lässt.

Nutzt man die Polster zwischen Salon und Vorschiff ebenfalls als Sitzgelegenheit, steht einem sogar ein U-Sofa für bis zu acht Personen zur Verfügung. Die Koje im Vorschiff, die durch einen Vor-

hang abgeteilt werden kann, ist mit einer Länge von gerade mal 1,50 m für die Kinder oder als zusätzlicher Stauraum zu nutzen, kann aber durch das herausnehmbare halbrunde, raumteilende Schott auf Erwachsenengröße erweitert werden.

Die Achterkammer dagegen ist für ein Boot dieser Größe riesig. Man schläft auf Latexmatratzen – hochwertig! – in Querrichtung, hat reichlich Kopffreiheit und sogar die Möglichkeit, an der gerundeten Bordwand gelehnt im Sitzen zu lesen. Gemütlich!

#### Viel Platz in der Nasszelle

Zwischen Kartentisch und Niedergang gelangt man in die Nasszelle. Bei der Größe und Einrichtung – ein Ölzeugschrank, viele Ablageflächen und Platz zum Duschen – kann man schon eher von einem „Bad“ sprechen. Auch die Pantry an der Backbordseite ist groß, bietet viel Stauraum und ist somit geeignet, mehrere Personen kulinarisch zufrieden zu stellen.

## Technik

### Ergonomisches Cockpit

Aber nicht nur das Material macht's. Auch die durch das abgerundete Süll ergonomisch gelungene Sitzposition beim Steuern, vor allem bei Lage, ist entspannend und dürfte vor allem auf längeren Törns dem Steuermann gut tun. Zusätzlich montierte breitere Polster auf den Relingsdurchzügen schonen beim Anlehnen den Rücken.

Nur kommt man ohne erforderlichen Pinnenausleger nicht in den Genuss dieser Sitzposition. Wie dieser – er ist ja immer gerade – an der bogenförmig nach oben geschwungenen Pinne befestigt werden soll, ohne bei Nichtbenutzung wild und unkontrolliert in der Gegend zu stehen, ist noch unklar. Die Idee ist, ihn an der Unterseite der Pinne zu montieren und festzustellen.

### Rad oder Pinne?

Zu gern hätten wir einmal die von Etap entwickelte und als Option erhältliche EVS-Steuerung (Etap Vertical Steering System) probiert, eine vertikal klappbare Kombination aus Rad- und Pinnensteuerung, die wie beim Rad- und somit anders als bei der Pinne – in die Richtung geschwenkt wird, in der das Boot auch fahren soll.

Die notwendigen Umbauten auf diese allerdings bisher wenig geordnete Steuerungsvariante können ohne Werfthilfe selbst vorgenommen werden und würden zusätzlich auch für eine optimalere Bedienbarkeit der Großschot sorgen. Diese ist nämlich bei der Pinnensteuerung hinter dem Steuermann achtern angeschlagen, sodass sich Schot und Pinne überkreuzen und ein Mitsgler kaum helfend und unterstützend eingreifen kann.

Wer beim Steuern lieber in dem mindestens vier Personen fassenden großen Cockpit bleibt, ist – zusätzlich durch die Sprayhood (Option) – vor Spritzwasser geschützt. Dafür sorgt auch der relativ hohe Niedergang,

der zum einen rein optisch den Eindruck erweckt, dass man es mit einer moderaten Decksalonyacht zu tun hat, den aber andererseits die CE-Entwurfskategorie B (geeignet für küstenferne Gewässer) zwingend vor-schreibt.

Der Gang auf dem breiten Laufdeck nach vorn – die Yacht ist mit 3,36 m BÜA deutlich breiter als die seiner Mitbewerber – ist sicher und problemlos. An den übers gesamte Kajütdach verlaufenden metallenen Handläufen kann man sich gut festhalten. Vorbildlich für die Sicherheit an Deck sind auch die in die Sprayhood eingelassenen großen Haltegriffe, die einem den Weg aus dem Cockpit an Deck erleichtern. Nur beim Ab- und Ausstieg in und aus der Kajüte müssen größere Mitsgler, bedingt auch durch den schon erwähnten hohen Niedergang, den Kopf einziehen.

### Solider Ankerbeschlagn

Auffällig ist der große, sehr stabile Ankerbeschlagn am Bug der Yacht aus qualitativ hochwertigem Edelstahl. Die Ankerwisch sowie -kette sind sicher in dem großen Ankerkasten bewahrt, der auch groß genug ist, zusätzlich vier Fender und die vorderen Festmacher aufzunehmen. Diese können übrigens, dank eingelassener Durchlässe, immer an den großen und stabilen Klampen angeschlagen bleiben.

Apropos Festmacher: Eine durchgehende, handlaufähnliche metallene Fußbremsung bietet bei Lage nicht nur zusätzlich seitlichen guten Halt an Deck, sondern kann als durchgehende Belegmöglichkeit für Festmacher oder Spring und als Griffleiste, wenn man sich in der Liegebox zurechtrücken möchte, genutzt werden.

Als gute Lösung empfand ich den an die Backskiste anschließenden kleinen „Technikraum“, in dem die Lenzpumpe, der Anschluss für den Autopiloten, die Motorschaltung, der Anschluss für die Cockpitudusche und die Fäkalientankabsaugung untergebracht ist.



Dass bei diesem Konzept kaum noch Platz für einen großen Navigationsplatz bleibt, ist nicht verwunderlich. Da heutzutage aber zunehmend elektronisch navigiert wird, ist die Tischgröße allemal ausreichend. Ein Kartenplotter dagegen ist nirgends unterzubringen und man kann, mangels Sitzgelegenheit, nur stehend navigieren.

Der 19 PS Volvo Penta schiebt uns bei 2/3 Gas mit etwas über 6 kn zügig voran. Der Schalldruck ist sowohl in der Plicht als auch unter Deck im Vorschiff angenehm leise und stört in der Kajüte nicht wesentlich, was für eine gute Schallisolierung spricht. Dass heutige Maschineneinbauten von allen Seiten wartungsfreundlich zu erfolgen haben, ist bei Etap selbstverständlich. Alle übrigen Installationen sind sauber und durchdacht ausgeführt.

#### Guter Segler

Draußen empfängt uns mit Bft 5 eine frische Brise, deren Stärke in Böen schon mal gut 25 kn erreichen kann. Das im oberen Bereich durchgelattete Segel von Quantum ist dank der großen Kastenschiene und den rollengelagerten Rutschern schnell und vor allem ohne Kraftaufwand gesetzt. Unter einem Reff und der Standard-Selbstwendefock läuft die Yacht mit erreichter Rumpfgeschwindigkeit von ca. 7 kn kursstabil und hinterlässt einen sicheren Eindruck, auch wenn mir der Ruderdruck zu groß ist und auch das Vorstag leicht durchhängt.

Das sollte geändert werden. Das so genannte Bergström-Rigg mit seinen langen, gepfeilten Salingen, das ohne Achterstag auskommt, aber nur eine optionale höchstens 108°-Genua zulässt, ist dagegen problemlos zu beherrschen, alle nach hinten geführten Strecker sind gut erreichbar. Bei moderateren Bedingungen wird die immerhin 3,6 t schwere Etap sicher nicht mehr so lebendig sein. Dann wären die größere Genua und der Einsatz eines Gennakers vorstellbar.



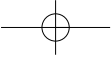
Salon mit viel Platz und großer Stehhöhe.



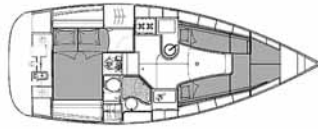
Eine große Pantry für ein 28-Fuß-Boot.



Die Nasszelle hat einen Ölzeugschrank.



## Fahrbericht Etap 28s



### Zahlen

8,98 m	Länge über alles
8,45 m	LWL
3,36 m	Breite
1,76 m	Tiefgang
1,10 m	Tiefgang optional
3,6 t / 3,7 t	Gewicht:
25,5 m²	Großsegel
15 m²	Selbstwendefock
4 (+2)	Kojen
Volvo D1-20	Motor
19 PS / 14	Leistung
89 000,- €	Preis mit Groß und Fock ab Werft

**Standardausstattung (Auswahl)**  
**Motor, Großsegel, Vorsegel**  
 (Selbstwendefock), Schoten, Re-  
 ling, Positionslaternen, 2 Batterien  
 (Service/Start), ausklappbare  
 Badeleiter, Polster, Pantry/Gas-  
 kocher, Kühlbox, elektr. Wasser-  
 pumpe, Lenzpumpe, WC/Pump-  
 toilette, Lazy-Jacks, Segelkleid

Vertrieb: **Boots-Service Jakob**,  
 Torenstraße 2a, D-88709 Meers-  
 burg, Tel. +49 (0) 75 32 / 73 53,  
[www.Netboat.com/Jakob](http://www.Netboat.com/Jakob)

Hersteller: **Werft: Etap Yachting**,  
 Steenovenstraat 2,  
 BE-2390 Malle, Belgien,  
[www.etapyachting.com](http://www.etapyachting.com)

- Stärken und Schwächen**
- + **Segeleigenschaften**
  - + **Raumangebot**
  - + **Handhabung**
  - + **Qualität**
  - **hoher Preis**

## Fazit

Das Boot ist im Vergleich mit seinem Grundpreis von 86 130,- Euro zwar teurer als seine Mitbewerber, aber dank der hochwertigen, durchdachten und soliden Verarbeitung auch auf Jahre hin wertstabil. Sicherheit sowie ordentliche Segelleistung bei einfacher Bedienung standen bei Etap schon immer an erster Stelle. Hinzu kommt diesmal, dass man dank des Raumangebotes das Gefühl hat, auf einer sehr viel größeren Yacht zu sitzen.



FRISCH



PEOPLE WHO

KNOW

WEAR MUSTO



**MUSTO**  
PERFORMANCE

Erbötlich im guten Fachhandel. Infos und Händlernocheinweis:  
**PETER FRISCH GMBH - München - [www.frisch.de](http://www.frisch.de)**

