



pregi

- > Semplicità di manovra e manutenzione
- > Dinette molto luminosa
- > Dotazioni di serie complete

difetti

- > Accesso gavone ancora poco agevole
- > Ruote un po' dure
- > Altezza cabina di poppa un po' scarsa

Presente sul mercato da oltre quarant'anni, il cantiere belga Etap rappresenta una delle realtà più importanti della vela europea. L'intera gamma, attualmente composta da nove modelli compresi tra i sei metri e mezzo dell'entry level ai 14 metri e 50 dell'ultimo nato, è finalizzata alla crociera pura senza tralasciare buoni spunti di velocità. Il principale punto di forza di queste imbarcazioni è la sicurezza, garantita da una costruzione molto robusta e dall'inaffondabilità ottenuta interponendo una schiuma poliuretanicca a cellula chiusa tra lo scafo e il controstampo integrale. In questo modo, l'acqua che malauguratamente dovesse entrare a seguito di una falla si fermerebbe a un livello prestabilito in modo da garantire non solo l'inaffondabilità della barca ma anche una sua manovrabilità necessaria a raggiungere la costa. Tale dote permette alle imbarcazioni del cantiere belga di poter navigare nelle acque di alcuni stati europei senza l'obbligo di avere la zattera autogonfiabile a bordo.

Progetto 7/10

Sotto il suo piano di coperta crocieristico, concepito nella forma e nella disposizione degli spazi dallo studio italiano di Bertone, l'Etap 46 DS nasconde una carena caratterizzata da linee tese, sezioni sottili a prua e molto larghe da centro barca fino a estremità poppa, e da una lunghezza al galleggiamento di ben 14 metri che in navigazione si allunga di quasi un metro grazie alle uscite basse sull'acqua. Lo studio VA-Yacht-design, che ha progettato le linee d'acqua, ha dunque puntato su uno scafo a elevata velocità critica e forte stabilità di forma, così da garantire buone medie a motore e a vela con vento medio, offrendo al tempo stesso lo spazio per realizzare interni confortevoli. La percentuale di zavorra è di conseguenza ridotta al 32%, anche se va precisato che gran parte del peso è concentrato nel siluro sul fondo della chiglia, a vantaggio della coppia di raddrizzamento. I bordi liberi alti in aggiunta alla deck house, hanno dato modo di piazzare i serbatoi e parte degli impianti direttamente in sentina, con il duplice risultato di migliorare la concentrazione dei pesi e liberare volumi di stivaggio all'interno. Oltre alla chiglia standard con immersione di 2,05 metri, è pre-

vista quella opzionale in conformazione tandem più corta di 50 cm.

Costruzione 7/10

La struttura di rinforzo realizzata in controstampo strutturale, che forma il rivestimento di tutte le superfici interne e dei gavoni, crea una camera d'aria con lo scafo monolitico nella quale viene iniettata una schiuma a cellule chiuse. Da qui l'alta riserva di galleggiamento della barca e le più che apprezzabili doti di isolamento termico e acustico degli ambienti interni. La lama del bulbo, realizzata interamente in acciaio, termina in alto con una piastra che va a intestarsi su uno scasso ricavato nella stampata dello scafo, così da aumentare la superficie di appoggio del bulbo e ridurre il rischio di infiltrazioni d'acqua dai prigionieri. Questi ultimi si agganciano internamente su un'apposita lastra di acciaio affogata nello stampo. L'asse del timone, che scorre su boccole autoallineanti, è realizzato in lega di alluminio a vantaggio della leggerezza.

Piano velico 7/10

Per garantire la facilità di manovra senza penalizzare troppo le prestazioni con vento leggero, i progettisti hanno concepito un piano velico stretto e allungato, con armo frazionato a 9/10, che garantisce una migliore efficienza dei profili con una moderata superficie complessiva. La randa a stecche verticali realizzata dalla Elvstrom riesce a coniugare un buon allunamento della balumina al fatto di essere avvolgibile nell'albero. Questo permette di avere al tempo stesso una vela performante con venti leggeri e pratica da manovrare anche a equipaggio ridotto. L'albero appoggia direttamente in coperta ed è dotato di due ordini di crocette aquartierate, la sezione sovradimensionata permette di incrementare la rigidità e fare a meno sia dello strallo intermedio che delle volanti. Lo spinnaker asimmetrico dotato di una superficie di 100 mq, offerto come optional, è consigliabile per godere di buone velocità anche alle andature portanti.

Impianti e dotazioni 9/10

Ampie autonomie di acqua e carburante, grandi spazi a disposizione per apparati supplementari (generatore, dissalatore, riscaldamento ecc.), vani tecnici distinti per

SEGUI A PAG. 128 >>



Daniele Oberrauch/Sea&See

A destra, il pulpito di prua attrezzato con panchetta e con la relativa scaletta, molto utile in caso di ormeggio di prua. Il musone di prua dispone di una doppia canale comoda per il passaggio della drappa di prua.



A sinistra, un'immagine dei passavanti stretti ma liberi da ingombri, con in primo piano il winch del genoa a portata di mano del timoniere. A destra, uno dei due organizer che riviano in pozzetto tutte le manovre dell'albero.



COPERTA 8/10

A sinistra, l'ampio ed ergonomico pozzetto dell'Etap 46 DS diviso in due zone ben distinte. Da notare il rinvio della scotta randa con relativo winch fissato sulla parte poppiera del tavolo da pranzo.

Realizzata nel design dallo studio Bertone la coperta, in conformazione deck saloon, si presenta elegante ed equilibrata nella distribuzione dei volumi. Particolare il rivestimento in sughero al posto del più tradizionale teak. Buona l'ergonomia, che non presenta intralci nella circolazione nonostante l'elevata altezza dei paramare. Il pozzetto è suddiviso in due zone ben distinte, con quella poppiera adibita alle manovre e quella centrale per gli ospiti. La prima è dotata di doppia timoneria con due penisole attrezzate di bussole e di chartplotter, la seconda è libera dalle manovre e dotata di due panche che con una lunghezza di 194 cm sono in grado di offrire una comoda seduta a otto persone. Il tavolo centrale è strutturale e oltre a essere utile come poggiatesta ospita sulla sua estremità posteriore il winch elettrico per la scotta della randa. Questa soluzione permette di lasciare libero il passaggio verso poppa e di concentrare tutte le manovre in una stessa zona. I due winch primari, che volendo possono essere elettrici, sono facilmente manovrabili da chi governa la barca facilitando così la conduzione anche con equipaggio ridotto. Le drizze corrono in parte incassate sotto una calandra in vetroresina e sono servite da 10 stopper. I passavanti piuttosto stretti (40 cm al centro) sono liberi da intralci grazie alle rotaie del genoa interne. A prua dell'albero c'è spazio prendisole per due persone. Buono il volume di 2,6 m³ offerto dai tre gavoni presenti, a cui va aggiunta la calavele di prua.



A sinistra, la sezione frontale della tuga, con parte del ponte prodiero, offrono un'ampia zona prendisole. A destra, la calavele a prua dà accesso al pozzo della catena. Comodo per il tonneggio dei corpi morti il tamburo esterno.



A sinistra, una delle due ruote rivestite in pelle con a portata di mano il winch delle scotte del genoa. Lo schermo touchscreen presente sulla penisola consente di avere tutto sotto controllo.



ATTREZZATURE

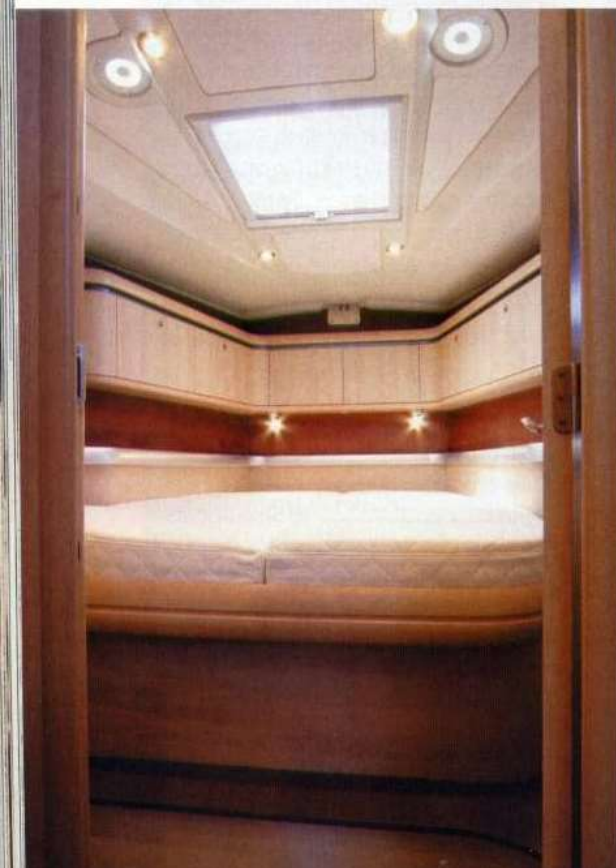
Winch scotte genoa:2 Andersen 52 St
 Winch drizze:2 Andersen 46 St
 Rotaie genoa:OH Denmark
 Stopper: 10 Spinlock Xts
 Albero e boma:Selden
 Oblò e boccaporti:Gebo
 Bussola: 2 Suunto
 Salpancora:Leroy
 Avvolgifiocco:Furlex 300s
 Vele: Elvstrom



>>
**Etap 46
 DS**



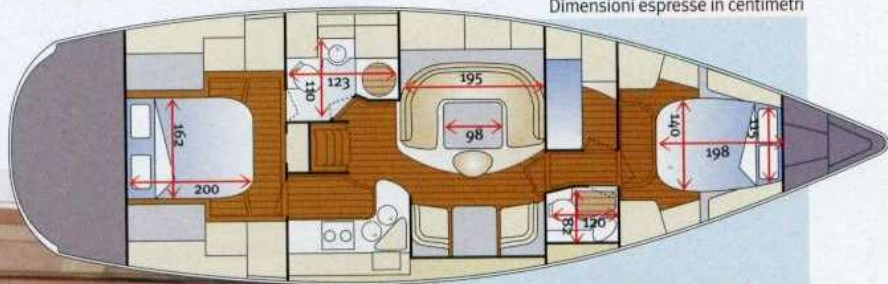
Sopra, una panoramica del quadrato ben illuminato dall'ampia finestrata presente sulla tuga. La posizione rialzata del divano permette di godere una buona visuale sull'esterno. Da notare la totale assenza di spigoli vivi.



Sopra, la cabina armatoriale collocata a poppa dispone di un letto matrimoniale centrale che ha misure simili a quello di casa. A sinistra, la cabina di prua dedicata agli ospiti gode di una buona illuminazione ed è dotata di numerosi stipetti utili allo stivaggio del bagaglio.

Sotto, la zona living sviluppata linearmente sulla fiancata di destra è composta di due poltrone e un piano che può essere utilizzato anche come tavolo da carteggio. Lo schermo al plasma orientabile può essere usato sia per la navigazione sia per la visione della televisione e dvd.

Dimensioni espresse in centimetri



INTERNI 10/10

Realizzati in materiali pregiati, tutti gli ambienti godono di un design moderno e funzionale caratterizzato dalla totale assenza di spigoli vivi. L'unica versione disponibile prevede una disposizione con due cabine matrimoniali, l'armatoriale a poppa e quella per gli ospiti a prua, e una terza, dall'altezza limitata, ricavata sotto la zona rialzata del quadrato. Quest'ultimo, ben illuminato dalla grande finestratura presente sulla tuga, ha la classica disposizione dei deck saloon, con la zona pranzo situata in posizione rialzata rispetto al resto degli spazi interni. Questo consente di avere una visuale a 360° sull'esterno stando comodamente seduti sull'ampio divano a C che circonda il tavolo. La zona living, a sviluppo lineare sulla murata di sinistra, è composta da due comode poltrone inframezzate da un piano (63x64 cm) che può essere usato all'occorrenza come tavolo da carteggio. Sulla destra, a un livello leggermente ribassato, si sviluppa la cucina a C dotata di ampi piani di lavoro e di stivaggio abbondante. Un passaggio sulla sinistra della scala dà accesso alla cabina armatoriale di poppa, che oltre a essere accessoriata di due armadi e ben 10 cassetti ha un letto centrale dalle dimensioni analoghe a quelle di un matrimoniale di casa. La toilette ha accesso diretto ed è completa di box doccia separato. Nella zona prodiera trova collocamento la cabina ospiti fornita di buoni spazi per lo stivaggio dei bagagli e di un letto dalle dimensioni generose. Una terza cabina è stata ricavata sotto la dinette e, vista la limitata altezza, può essere indicata per eventuali bambini a bordo. Ampie le misure del secondo bagno, ubicato sulla destra del corridoio di prua.

A sinistra, la cucina a L fornita di ampi piani di lavoro. Sotto, il vano frontale di ispezione motore.



Daniele Oberrauch/Sea&See

Sotto, il bagno armatoriale dotato di box doccia separato. A lato, la terza cabina sotto la dinette.



ALTEZZE IN CABINA

Cabina di poppa	cm 182
Toilette di poppa	cm 223
Cucina	cm 229
Dinette	cm 200
Cabina di prua	cm 198
Toilette di prua	cm 198

>>
Etap 46
Ds



Daniele Oberrauch/Sea&See

La vista laterale del nuovo Etap 46 DS evidenzia l'equilibrio delle forme tra la tuga in conformazione deck saloon e lo scafo.

<< SEGUE DA PAG. 124

funzioni e banchi batterie adeguati alle necessità di una barca progettata per navigare anche a lungo raggio. Gli impianti del 46 DS, ben realizzati, fruiscono inoltre delle profonde sentine ricavate sotto il quadrato sopraelevato, dove gran parte dei componenti sono ispezionabili a cielo aperto. La lunga lista degli optional permette una completa personalizzazione della barca.

A vela 8/10

Mollati gli ormeggi con 22 nodi di vento reale abbiamo deciso di navigare con vela tura ridotta per affrontare al meglio le condizioni meteorologiche. Così, srotolati tre quarti di randa e metà del genoa ci mettiamo a bolinare nel golfo. Dopo i primi minuti di assestamento incominciamo a stringere la massima bolina e riusciamo a rag-

giungere i 40° gradi al vento che, considerando il genoa rollato, è un ottimo angolo. La barca arriva a toccare i 7,2 nodi di velocità e risulta essere quasi sempre morbida al timone. Il quasi è determinato dal fatto che appena si esce dalla linea ideale della bolina la barca tende a sdraiarsi e a strarizzare a causa del paterazzo il cui uso è limitato dalla presenza dell'avvolgiranda all'interno dell'albero che impedisce di preflettere quest'ultimo. Allargando l'angolo fino a 90° la barca accelera gradualmente e arriva a toccare i 9,6 nodi in tutta tranquillità. Come spesso accade alle barche con doppia ruota, il circuito dei frenelli è poco scorrevole; difetto in parte ovviato dalla pala lunga e stretta e dal compenso azzeccato del timone, che si è dimostrato sempre efficiente e preciso. Il punto di forza dell'Etap 46 DS resta comunque la facilità di manovra:

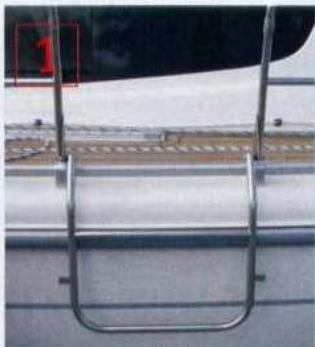
la barca risulta infatti rigida alla tela e centrata sui volumi di carena. Ottima la disposizione dei winch del genoa ed ergonomica la posizione del timoniere da cui si riesce a regolare la randa.

A motore 8/10

Di serie viene fornito uno Yanmar 4 cilindri di 75 cavalli con trasmissione S-Drive che durante la prova si è dimostrato ben dimensionato rispetto al dislocamento. Due ampie aperture, una frontale e l'altra sul retro, consentono una comoda ispezione facilitando gli interventi. La presenza del dispositivo che separa i gas di scarico dall'acqua di raffreddamento contribuisce a ridurre il borbottio al regime minimo, fastidioso durante le soste in rada. All'ormeggio, anche senza utilizzare l'elica di prua, le manovre sono risultate precise. ■

DETTAGLI AZZECCATI

1 Il pulpito laterale apribile, dotato di scaletta incorporata e presente su entrambi i lati della barca, è molto utile in caso di ormeggio all'inglese. Ergonomica è risultata l'altezza del gradino rispetto alle fiancate dell'imbarcazione. **2** Tutti i passaggi e i corridoi interni sono muniti di luci notturne che facilitano la circolazione al buio. Il colore azzurro non disturba chi è fuori alle manovre. **3** Il vano cerate ubicato nel bagno di poppa è facilmente raggiungibile e dotato di sgocciolatoio. Buono lo spazio che si ha a disposizione. **4** L'ottima ispezione del vano motore è aiutata dalla separazione degli impianti. Il separatore dei gas di scarico con l'acqua di raffreddamento permette di aumentare notevolmente il comfort acustico interno se si tiene acceso il motore durante le soste in rada.



Etap 46 DS

LA PROVA IN CIFRE

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto m 14,46
 Lunghezza scafo m 14,00
 Lunghezza al galli: m 12,50
 Larghezza al b. max: m 4,40
 Pescaggio: m 2,05
 Dislocamento kg 11900
 Zavorra: kg 3850
 Superficie velica (genoa 110%): mq 106,00
 Superficie randa: mq 55,00
 Superficie genoa 140%: mq 51,00
 Superficie spi asimmetrico: mq 100,00
 I: m 16,10
 J: m 4,55
 P: m 15,62
 E: m 6,00
 Numero cuccette: 6/8+2
 Motore: Yanmar cv 75
 Capacità serbatoi acqua: lt 460
 Capacità serbatoio gasolio: lt 280
 Omologazione CE: Cat. A
 Disegnata da: ... Stile Bertone/VA-Yachtdesign
 Costruita da: Etap Yachting
 Importata da: ... Le Inaffondabili, Via Tulipano 1,
 20090 Segrate (MI), tel. 02 2137721, cell. 338
 5826611, www.Le-inaffondabili.com,
 ftamburano@libero.it



PREZZI

Versione Standard € 385.000
 f.co cantiere, Iva esclusa

Dotazioni di serie

Autoclave, 3 batterie servizi 120 Ah + 1 batteria motore 55 Ah + 1 batteria bow trusth 55 Ah, rollaranda Selden, avvolgifiocco Furlex 300, bow truster Side Power SP95T, bolier 40 lt, forno a microonde 220V con grill, interni in Alcantara, radio stereo con cd e autopardanti, strumentazione Raymarine ST 290, winch Andersen 52 ST elettrico per scotta randa, verricello elettrico Leroy Sommer 1200 W, ancora Delta da 20 kg con 70 metri di catena da 8 millimetri, seduta in teak sui pulpiti, materassi in lattice con doghe per il passaggio dell'aria, interruttore d'emergenza per accensione motore con batterie servizi.

Optional

Avvolgiranda elettrico € 7.450
 Spi asimmetrico € 4.550
 Attrezzatura spi asimmm. € 984
 Capottina paraspruzzi € 2.620
 Bimini € 2.000
 Scafo Blu € 4.120
 Tandem Keel € 8.740
 Cuscineria pozzetto € 842
 Aria condizionata 18000 BTU € 7.250
 Dinette trasformabile in cucc. elettr. .. € 1.475
 Radar Raymarine € 1.790
 Combi Pacific Vhf, TV, radio AM/FM ... € 3.450
 Pack elettronica (Pilota automatico ST 6001 con computer S3G con bussola integrata) . € 7.530

CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale: 22/24 nodi
 Stato del mare: da poco mosso a mosso
 Equipaggio imbarcato: 3 persone
 Serbatoi: 1/2 acqua, 1/2 carburante
 Pulizia carena: buona

Vele usate

Randa avv. steccata verticale - Genoa avv. 140%.

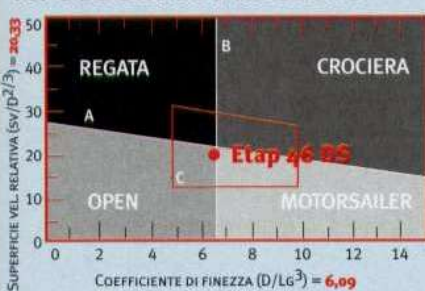
Strumentazioni usate

Gps Geonav - Fonometro Delta - Staz. vento RayM.

VELOCITÀ A VELA



TIPOLOGIA DI PROGETTO

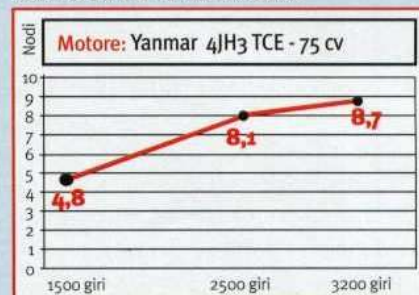


LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. **SUPERFICIE VELICA RELATIVA:** valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. **COEFFICIENTE DI FINEZZA:** valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

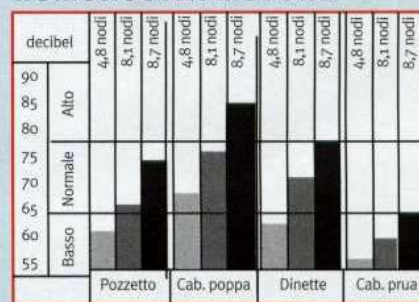
FATTORI TECNICI

Velocità critica (2,43 x vLwl): nodi 8,57
 Lunghezza scafo/baglio max: 3,18
 (< 2,90 = barca molto larga)
 (> 3,50 = barca molto stretta)
 Rapporto zavorra/
 dislocamento: 32,5 % vers. chiglia std.

VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ MOTORE



GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Etap 46 DS	Pilot Saloon 47	Najad 460	Sun Odyssey 49 DS	Moody 47	Franchini 47 L	Hallberg Rassy 46
LFT (m)	14,46	14,36	13,95	14,98	14,06	14,42	15,12
LARG. (m)	4,40	4,61	4,29	4,49	4,40	4,12	4,35
DISLOC. (kg)	11900	14000	15470	12650	14490	16800	16000
S.V. (mq)	106,0	-	123,0	114,0	113,0	120,0	110
IMMERS. (m)	2,05	2,35	2,15	-	2,06	1,95	1,94
CUCLETTE	6	4/6	6	6/8+2	6+1	6	8
PROGETTISTA	VA-Yachtdesign	Berret/Racoupeau	Judel/Vrolijk	P. Briand	B. Dixon	Franchini	G. Frers
CANTIERE	Etap	Wauquiez	Najad	Jeanneau	Moody	Franchini	Hallberg Rassy
PREZZO	€ 385.000	€ 287.000	€ 474.000	€ 244.105	€ 378.892	€ 495.000	€ 471.000

Note: i prezzi si intendono Iva esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".

ETAP 46 DS

Salto di qualità del cantiere belga che, per la sua nuova ammiraglia, si è affidato al design dello studio Bertone. Comodi e ben rifiniti gli interni

Il nuovo Etap 46 DS nato dalla matita di Bertone in collaborazione con lo studio tedesco VA- Yachtdesign.