



**STEELER NG 43 OFFSHORE: Ein Boot wie alle anderen  
– oder doch nicht? Das Besondere steckt nämlich im Detail.**

# ANDERE DIMENSIONEN



**Elegantes Ambiente**  
Die Heckpartie bietet Raum zum Chillen im Freien und bei Bedarf fährt man das Bimini als Sonnen- oder Regenschutz aus



**M**eine Kunden sollen einen Dartpfeil nehmen, auf die Landkarte von Europa werfen und dann dort hinfahren können, wo der Pfeil gerade steckt“, so die Aussage von Hans Webbink, Chef von Steeler in den Niederlanden. Ein starker Spruch von einem, der als Quereinsteiger 2001 eine Werft gekauft hat. Anfangs waren es noch GFK-Boote (Antaris), später begann man, weil Kunden größere Boote wünschten, Stahlboote zu bauen. Damit man sich namentlich von den Kunststoffbooten absetzen konnte, nannte man das Ganze Steeler, und um sich auch von den Mitbewerbern abzugrenzen, fügte man noch das Kürzel NG, „Next Generation“ hinzu. NG bedeutet, dass die Boote zumindest innen so gebaut werden, wie es der Kunde wünscht. Steeler verpackt das alles dann in eine ansehnliche Stahl- oder Aluminiumhülle. Das große Plus von Steeler – man baut sozusagen Boote um Ideen. Und mit dem Baustoff Aluminium kann man nun die Wünsche derer erfüllen, die nicht mehr nur als Verdränger durch das Wasser schieben, sondern als Gleiter schnell voran-

kommen wollen. Wenn man sich die Zahlen näher anschaut, sprechen die für Aluminium, da es etwa nur ein Drittel so schwer wie Stahl und bei entsprechender Bauweise nicht viel schwerer als GFK ist. Heißt, Steeler spielt ab sofort in der Klasse mit, in der sich renommierte Werften mit etwa gleich großen Booten aus Kunststoff bewegen. Und das ist mit ein Grund, weshalb Steeler, nachdem man 2015 mit der Panorama FF 46 schon gewann, nun zum zweiten Mal hintereinander den so wichtigen Preis „European Powerboat of the Year“ jetzt mit der NG 43 Offshore gewonnen hat. Ein weiterer Grund ist das insgesamt hohe Verarbeitungsniveau, wie zum Beispiel die ähnlich aufwendig konzipierte Außenlackierung, die man so nur von Rolls Royce kennt. Wir fahren die NG 43 Offshore bei unserem Test inshore: auf dem Ketelmeer in Holland. Die Werftvorgaben: Ein 13 Meter langes Metallboot mit nur einem 480 PS starken Motor mit Wellenantrieb, eine Verdrängung von 12100 kg ohne Zuladung, Gleiten bei einem Verbrauch von 3,8 l/sm sowie eine Höchstgeschwindigkeit von wenig-

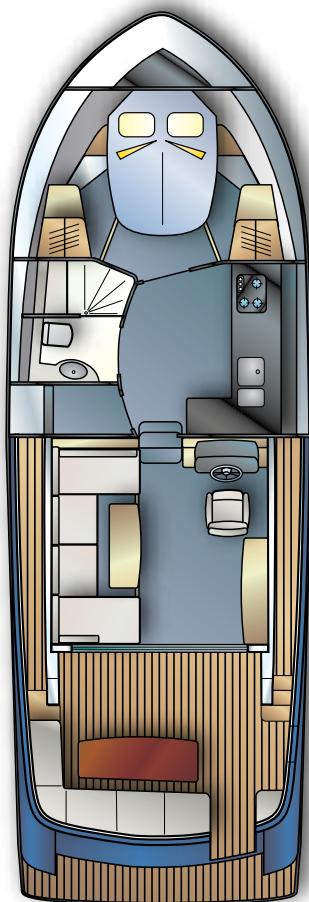
# DATEN

## DAS BOOT

Werft.....	Steeler Yachts/NL
Typ.....	NG 43 Offshore
CE Kategorie.....	B
Länge über alles.....	13,00 m
Breite.....	4,48 m
Gewicht.....	12 : 100 kg
Tiefgang.....	1,12 m
Durchfahrthöhe.....	2,85 m
Kraftstofftank.....	1000 l
Wassertank.....	480 l
Fäkalientank.....	200 l
Kabinen.....	2
Kojen.....	4 + 2
Test-Motorisierung.....	1 x Dieselmotor mit Wellenantrieb Yanmar 6LY3 - ETA; 353 kW (480 PS)
mögliche Motorisierung.....	auf Kundenwunsch
Preis (Standardausführung).....	EUR 586 075,00
Vertrieb.....	Steeler Yachts, Wheermaten 16, 8331 TL Steenwijk NL <a href="http://www.steeleryachts.com">www.steeleryachts.com</a>

## DER MOTOR

Hersteller.....	Yanmar
Typ.....	6LY3 - ETA
Leistung an der Propellerwelle.....	353 kW (480 PS)
Vollastdrehzahl.....	3300 U/min
Zylinder.....	R6
Hubraum.....	5,813 l
Kraftstoff.....	Diesel
Kühlung.....	Wasser/Zweikreis
Getriebe-Übersetzung.....	2,04 : 1
Testpropeller.....	RH 4 x 26" x 18,5"



BOOTE-MAGAZIN.DE  
WEBCODE: # 47391

## FAZIT

Der Spagat ist gelungen: Die Steeler NG 43 Offshore erfüllt die Wünsche derer, die langsam und schnell und auch sicher unterwegs sein wollen. Kundenwünsche haben oberste Priorität. Die Verarbeitung bewegt sich auf hohem Niveau und eine NG 43 wird bei der Übergabe, man kann fast sagen, mit Vollausstattung geliefert. So sind auch 250 l Diesel im Tank.

tens 21 kn? Wir checken: Dieseltanks halb- und Wassertank viertelvoll, sechs Personen an Bord plus etwas Zubehör wie Leinen, Fender und was man sonst noch so zum Fahren braucht, ergeben unter'm Strich etwa 1,5 t Zuladung oder 13 600 kg Verdrängung. Der Liegeplatz ist eingengt, vor uns liegt jemand, der da nicht hingehört und der Platz dazwischen misst knapp eine Bootslänge. Kein Problem: Vorwärtsgang rein und kurz darauf Ruder hart Steuerbord plus Bug- und Heckstrahlruder (erstes gehört zur Serienausstattung und das zweite ist ein empfehlenswertes Extra). Schon drehen wir auf der Stelle. Später messen wir bei gleichem Tempo einen Durchmesser von maximal 2 ½ Bootslängen ohne Hilfsruder und sportliche 80 m bei Vollgas für einen Vollkreis.

Damit dem Gastlieger im Kanal der Kaffee nicht überschwappt, halten wir die Drehzahlen bei 1200 U/min und ziehen mit et-

was mehr als 6 kn leise vor uns hin. Es ist mehr das Rauschen des Wassers, das sich mit einem Schalldruck von 62 dB/A im Salon bemerkbar macht. Es gingen auch noch 1400 U/min mit etwas über 7 kn, aber dann würde der Nachbar fragend schauen, ob Wellen denn unbedingt sein müssen. Das Ruder haben wir während der Geradeausfahrt so gut wie nicht angefasst, Rumpf plus Kiel sorgen für Kurstreue. Den Kanal hinter uns lassend, fordern wir alle 480 Pferde unter Deck und schieben den Fahrhebel auf Vollast. Die NG 43 Offshore nimmt flugs Fahrt auf, und wir blicken ab 2000 U/min oder ab 9 kn Fahrt auf einen glatten Wasserabris am Heck. Das Testboot beginnt zu gleiten. Ohne sich weh zu tun, beschleunigt der Yanmar das Testboot bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 21,2 kn bei einer Maximaldrehzahl von 3370 U/min – das sind 70 U/min mehr als der Hersteller erlaubt. Die Ursache ist der noch nicht perfekte Vierblattpropeller. Das ist nicht ungewöhnlich bei ersten Tests, bei denen Computerberechnungen von der Realität abweichen. Nach Auswertung unserer Messdaten ermitteln wir in langsamer Fahrt (6 kn) einen theoretischen Aktionsradius von etwas mehr als 1100 sm, in schneller und wirtschaftlicher Gleitfahrt (2800 U/min, 15,4 kn) von knapp 240 sm und bei Vollgas von 200 sm plus jeweils 15 % Reserve. Damit hält sich die Werft zwar an ihre Vorgaben, verfehlt jedoch unsere Forderung der Mindestreichweite in wirtschaftlicher Gleitfahrt um 30 sm.

Mangels Wellen können wir zum Rauwasserverhalten nur sagen, dass beim Überfahren eigener Wellen und denen der Berufsschiffahrt der Rumpf vermittelt, dass er mehr abkann. Das Kapitel Extremmanöver fällt kurz aus, da nichts Extremes passiert. Nur, wenn man die Trimmklappenautomatik, die bei Geradeausfahrt wie Stabilisatoren arbeiten, ausschaltet und das Ruder schnell genug dreht, bringt man das Testboot etwas über die Längsachse zum Pendeln. Alles im absolut grünen Bereich.

Da der gesamte Innenausbau auf Kundenwunsch geschieht, können wir dem Eigner unseres Testbootes zu seiner guten Wahl nur gratulieren: In den zwei Kabinen, dem separaten Bad, der Pantry und im Salon ist alles vom Feinsten und äußerst praktisch aufgeteilt. Und da es auch unter dem Motorraumdeckel stimmt, bestätigt dies nur die spätere Wahl zum Europameister beim „European Powerboat Award 2016“. Summa summarum Bootsbau auf höchstem Niveau.

Peter Lässig

FOTOS: MORTEN STRAUCH, ZEICHNUNG: MARC ANDRÉ BERGMANN



**Eleganter Auftritt** Wie es unter Deck aussieht, bestimmt der Kunde. Dabei steht ihm eine große Auswahl an Holzoberflächen zur Verfügung. Egal, in welchem Raum man sich aufhält, Ambiente und Liebe zum Detail sorgen für eine Wohlfühlatmosphäre.