

Zeitlos eleganter Wasserwanderer –
nicht nur für den Bodensee

Steeler NG 36 S

Wer auf der Suche nach dem Außergewöhnlichen auf dem Wasser ist, der wird nicht umhinkommen, einen Blick auf die Steeler-Web-Seite zu werfen. Derzeit aktuell gelistet tummeln sich dort 27 Schiffe, vom Tender bis zur ausgewachsenen Hochseeyacht in Längenkategorien zwischen 7,45 und 22,50 m, hochmodern, aber auch traditionell. Jüngster Spross der holländischen Werft in Steenwijk ist die „Steeler NG 36 S“, speziell konzipiert für den Bodensee. Claus D. Breitenfeld schipperte mit ihr über das „Schwäbische Meer“.

Um eventuellen Missverständnissen von vorne herein den Wind aus den Segeln zu nehmen: Die Anmerkung, „speziell für den Bodensee“, will nicht dahingehend verstanden werden, dass der Proband für andere Reviere ungeeignet wäre – ganz im Gegenteil. Es sind lediglich die Abmessungen des Schiffes, allen voran die der „Breite über Alles“, die dem Revier angepasst wurden. Für all jene, die jetzt ins Grübeln kommen, hier die Erklärung: Der Großteil der Liegeplätze des Sees ist für Schiffe ausgelegt, deren Breite das Maß von 3,50 m nicht übersteigt. Ergo, Steeler kam dem

Wunsch seines süddeutschen Importeurs nach und legte eigens für das „BooCenter Konstanz“ diese NG 36 S auf Kiel, das kleinste Exponat aus der elf Modelle umfassenden „NG-Serie“.

Stealers S-Line steht für „Space, Style, Speed, Seaworthiness, Safety und Superiority“. Auf gut Deutsch, „Raum, Stil, Geschwindigkeit, Seetüchtigkeit und Überlegenheit“. Mit dem von „Martin Bekebrede Yacht Design“ gezeichneten, durch und durch eleganten Verdränger, begibt sich Steeler auf eine neue Ebene wunderschöner Rumpf-Formen. Besondere Würdigung verdient auch der zum Patent angemeldete „Steep



- 1 Nicht nur äußerlich ein durch und durch gelungener Wurf, diese „Steeler NG 36 S“, auch unter Deck überzeugt der Testproband mit zeitloser Eleganz und stimmigem Konzept. Fotos: Breitenfeld / Werft
- 2 Backskisten müssen nicht immer langweilig, fest verschweißt und eckig sein . . .
- 3 Badeplattformvergrößerung durch horizontales Verschieben des Cockpitfreisitzes.
- 4 Zwei Bodenluken im Cockpit machen den Weg frei in den achterlichen Bereich des Motorraumes.

Flare Bow“ (steiler Bug), dessen Vorteile sich in höherer Rumpfgeschwindigkeit und geringerem Kraftstoffverbrauch niederschlagen. Dabei reduziert der scharfe Anchnittwinkel des Bugs die Welle am Vorderstevan auf ein absolutes Minimum, was zudem den Wasser-Widerstand erheblich verringert und darüber hinaus deutlich weniger Spritzwasser aufkommen lässt. In rauer See schützt der hoch ansteigende Bug Schiff und Besatzung vor überkommender Gischt.



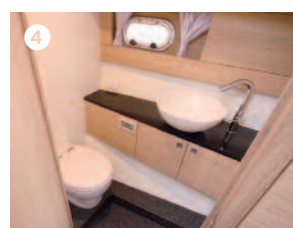
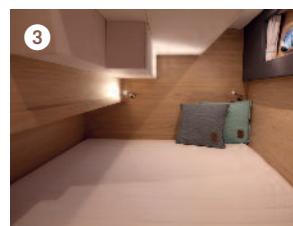
Design, Konzept, Verarbeitung

Obwohl Steeler als ein noch relativ junges Yachtbau-Unternehmen – gegründet im Jahre 2010 – nicht auf die sogenannte, lange Tradition verweisen kann (oder vielleicht gerade deswegen . . .), beschreitet die Werft für die Stahlboot-Branche zum Teil revolutionäre Wege. „Marktstudien“ lautet eine der Prioritäten, die man sich in Steenwijk auf die Fahnen geschrieben hat. Und das geht so: „Jede Zielgruppe, jedes Land und jedes Fahrrevier hat seine eigenen Anforderungen. Es gilt Wünschen gerecht zu werden, sich vom Wettbewerb abzuheben.

Daher sind intensive Marktstudien eine wesentliche Basis jeder neuen Steeler. Die Produktentwicklung beginnt nicht mit dem, was wir haben und können, sondern damit, was wir können müssen, was in jedem Marktsegment erfolgreich zu sein. Darauf basiert auch der Slogan „Yachten mit Ambitionen“. Doch es genügt nicht, Ambitionen nur zu haben, wir setzen sie auch um, geben ihnen Formen“, so Werftchef Hans Webbink.

Steeler arbeitet kontinuierlich an der Entwicklung neuer Modelle. Von der ersten Idee bis zum fertigen Entwurf geht durchschnittlich ein Jahr ins Land. Ein Prozess, in den die ausführenden Schiffbauer eng eingebunden sind. Bereits vor dem Schneiden der ersten Stahl- oder Aluminiumplatten „lebt“ das Boot bei allen Beteiligten, sei es in Bezug auf Design, Engineering, Geschwindigkeit, Verbrauch und Fahrrevier. Wie und ob alle 3-D-Zeichnungen, Analysen und detaillierten Illustrationen planmäßig umgesetzt wurden, davon konnte sich der Chronist am Objekt vor Ort überzeugen.





Bereits beim Anbordgehen über das achterliche Cockpit präsentiert sich bei geöffneten Flügeltüren zur Ruderhaus-Salon-Kombination eine üppige Wohnlandschaft von 7,40 m Gesamtlänge, die man so auf den ersten Blick äußerlich nicht vermuten würde. Der besondere Gag im Freisitzbereich – nennen wir es profan „Backskiste“, die es im wahrsten Sinne des Wortes in sich hat – und eigentlich gar keine ist, denn dieses Möbel wandelt sich mit wenigen Handgriffen blitzschnell zur Ausziehliese für zwei bis drei Personen. Doch nicht genug damit. Wer glaubt, man habe aus optischen Gründen bei diesem Schiff auf die Badeplattform verzichtet, weit gefehlt. Die komplette Sitz/Liegeeinheit kann in Fahrtrichtung verschoben werden und es präsentiert sich ein völlig verändertes Achterschiff.

Werfen wir einen Blick unter Deck. Heller, horizontal gemasertes Eicheninnenausbau und pflegeleichter, robuster Kunststoffboden empfängt den Betrachter. Backbords ein großes, dick gepolstertes L-Sofa mit Stauraum, dessen Bezüge gewechselt werden können, davor ein klappbarer Tisch. Die gegenüberliegende Pantry bietet jede Menge Arbeitsfläche, große Spüle, 4-flammiges Ceran-Kochfeld, versenkbaren Flachbild-TV, Dunstabzug, Mikrowelle, Kühlschrank und ausreichend Stauraum.

Ergonomisch der Steuerstand mit äußerst bequemem Rudergänger-Sessel, hohem Seitenhalt und Off-shorefunktion. Das Dashboard, ausgestattet mit allen wichtigen Überwachungsinstrumenten, wie Anzeigen für Drehzahl, Kraftstoff- und Frischwasservorrat, 2 x Abwasser, Batterieladezustand, 13 Kippschalter für Scheibenwischer, diverse Pumpen, Navigationslicht, LED-Innenbeleuchtung, Echolot, drei Batteriehaupschalter, die leichtgängige Einhebelschaltung, Bug- und Heckschrauben-Pins. Griffig das kunststoffummantelte, 6-speichige Ruder mit 6¾ Umdrehungen von Seite zu Seite. Jalousien und Vorhänge schützen vor neugierigen Blicken von außen, für reichlich Frischluft und optimale Helligkeit garantiert das elektrische Schiebedach.

Drei Stufen tiefer im Vorschiff der Kabinentrakt mit Sanitärbereich. Im Bug des Eigners Reich mit großem Doppelbett und darunter liegendem Stauraum, der sich in Schränken fortsetzt, Fluchtluk und Bulleys. Nach achtern sich anschließend an Bb. die separate Dusche, gefolgt von der großen Unterflurkabine für zwei Personen und gegenüber an Stb. die moderne Toilette mit elektrischem WC und Designer-Waschbecken.

Sämtliche Trittplächen im Außenbereich belegt mit Flexiteak und ein völlig easy zu handhabendes Sonnensegel über dem Cockpit, das lediglich von zwei Carbonstangen gehalten wird, eingehäkelt am Salondach-Überstand. Zwei Bodenluken im Cockpit öffnen Stau- und Motorraum, die dritte im Salon ist ebenfalls dem Motorcheck vorbehalten. Abgesichert durch die stabile VA-Reling der Weg aufs Vorschiff mit Sonnenliege, elektrischer Wunsch und steuerbordseitigem Ankergeschirr.

Fahreigenschaften

Standardmäßig wird die „NG 36 S“ mit einem 59 kW (80 PS) starken Yanmar-Diesel ausgestattet, völlig ausreichend in stehenden Gewässern. Unser Testproband hingegen bekam vom gleichen Motorenbauer die doppelte Power einverleibt, nämlich 118 kW (160 PS), prädestiniert, auch in fließenden Gewässern zu tören, wie zum Beispiel auf dem Rheinabschnitt zwischen Konstanz und Schaffhausen.

Entsprechend natürlich auch die Speed, mit der diese „NG“ zu überzeugen weiß. Aus ruhender Position beschleunigte sie in gerade mal 25 Sekunden

- 1 Cockpit und Salon werden bei geöffneter Tür zur großzügigen Wohnlandschaft.
- 2 Optimale Platzausnutzung in der Eignerkabine im Vorschiff, dank steilem Vorsteven.
- 3 Die große Unterflurkabine an Bb.
- 4 Modernes WC mit elektrischer Toilette.
- 5 Klar strukturierte Linien auch unter Deck.
- 6 Ergonomischer Steuerstand und bequemer Fahrersitz.

den das Testgewicht von ca. zehn Tonnen auf gut 20 km/h bei 2.750 U/min. Ökonomische Marschfahrt von knapp 14 km/h liegt an bei 1.500 U/min, erreicht nach 16 Sekunden und mit nochmal 300 U/min weniger schiebt der Rumpf bei 12 km/h durchs Kanalwasser. Dabei halten sich die Geräuschemissionen auf absolutem Niedrigniveau von 52 bis 54 dB(A) und auch die Kraftstoff-Verbräuche von 3,5 bis 4,2 Liter Diesel pro Stunde können sich sehen lassen.

Der lang durchgezogene Kiel mit Hacke als Propellerschutz garantiert hohe Kursstabilität, die Multiknickbauweise des fast runden Rumpfes gutmütiges, ausgeglichenes Fahrverhalten auch beim Kreuzen von auslaufenden Heckwellen der Fahrgast-schiffahrt. Und mit Manövriereigenschaften, die sich im Drehkreisbereich von ca. 1,5 Bootslängen ohne Zuhilfenahme von Bug- und Heckquerstrahlruder bewegen, sollte sich jeder Liegeplatz problemlos ansteuern lassen.

Fazit

Diese „NG 36 S“ kommt nicht nur äußerlich als unverwechselbare Steeler daher, auch ihre inneren Werte spiegeln im Detail wider, was die Werft unter „Yachten mit Ambition“ versteht und es auch vermittelt. Nicht einfach nach Schema „F“ aus der Schubladen-Konserve hin geklatschte Schiffe anbieten, nein, hier spürt man in jeder Phase, dass diese Werft mit viel Fach- und Sachverstand ein Qualitätsprodukt fertigt, das jeden Euro wert ist. Custom-build, ganz nach dem Motto „nichts ist unmöglich“.

Claus D. Breitenfeld



Werft- und Importeurkontakt:

BootCenter Konstanz
Reichenastraße 53
D-78467 Konstanz
Tel.: 07531-8933-0
Fax: 07531-8933-22
Mail: info@bootcenter.com
www.bootcenter.com

Steeler Yachts
Wheermaten 16
NL-8331 TL Steenwijk (Holland)
Tel.: 0031-(0)-521-510268
Mail: info@steeleryachts.com
www.steeleryachts.com
boot Düsseldorf Halle 6 / A 77

Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)

0-Marschfahrt	16
0-Vmax minus 1 kn.	25
Drehkreis in Bootslängen	1 - 1,5
Umdrehungen Ruder Stb/Bb	6 ¾

Testbedingungen

Revier	Bodensee
Wind (Beaufort)	1 - 2
Wellenhöhe (Meter)	0,2
Personen an Bord	4
Tankinhalt Wasser (Liter)	50
Tankinhalt Brennstoff (Liter)	100

Technische Daten

Herstellerland	Holland
Werft/Modellbezeichnung	Steeler / NG 36 S
Konstruktion/Design	Steeler / Martin Bekebrede Yacht Design
Länge ü. A. (m)	11,00
Rumpflänge (m)	11,00
Länge Wasserslinie(m)	10,72
Breite ü. A. (m)	3,50
Tiefgang max. ca. (m)	1,05
Durchfahrts Höhe max/min ca. (m)	2,49
Kabinenhöhe ca. (m)	2,00
Gewicht leer/max. load (kg)	9.000 / 1.200
Baumaterial	Stahl 316 (Aluminium Option)
Rumpf/ Bauart	Multiknickspannt, annähernd rund
Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS))	Yanmar 6BY3-160 / 118 (160) / 6-Zyl. in Reihe, 3 l, Common-Rail, Turbo
Brennstoff	Diesel
Propellergröße Test	Michigan, 22 x 17", 5-Blatt, Bronze
Motorisierung von – bis kW (PS)	59 - 118 (80 - 160)
Antriebsart	Welle, Ø 40 mm
Kraftstofftank (l)	500
Frischwassertank (l)	400
Schmutzwassertank (l)	250
CE-Kat./Personen	C / 6
Schlafplätze/Kabinen (ggf.+Salon)	4 / 2 + Salon
Preis Standard/Testschiff (€)	ab 333.396,-

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit			Verbrauch			Reichweite*		Schallpegel** dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	sm	km		
Standgas eingekuppelt 1 Motor	700	2,30	4,26	1,70	0,74	0,40	608,82	1127,54	48	
Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)	1200	6,50	12,04	3,50	0,54	0,29	835,71	1547,74	52	
ökonomische Marschfahrt	1500	7,50	13,89	4,20	0,56	0,30	803,57	1488,21	54	
schnelle Marschf.	2000	8,90	16,48	11,80	1,33	0,72	339,41	628,58	64	
V-max.	2750	10,90	20,19	32,00	2,94	1,59	153,28	283,88	70	

* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 450

** Gemessen am (Innen) Fahrstand