

Robust, sicher, praxisorientiert –
Manövriekünstler für lange Reisen



Die Steeler Explorer 47 überzeugt durch solide Fahr- und verblüffende Manövrieeigenschaften.

Steeler Explorer 47



Die Sektion Steuerstand an Bb. im Salon



Großflächiger Cockpitbereich.
Fotos: Breitenfeld/Werft

Fünf „Bootsbau-Verrückte“ repräsentieren eine der innovativsten Stahlbauwerften Hollands in der Provinz Overijssel: Werftchef Hans Webbink, Verkaufsleiter Niels Tuininga, Planer John Vullers, Yachtbauer Peter Westerbeek und Isabel Webbink, „Spinne im Netz“, die alles zusammen hält, der heiße Draht zum künftigen Eigner. Hinter dem Ganzen verbirgt sich „Steeler Yachts“ in Steenwijk. Ideal gelegen an der durchgehenden Wasserstraße vom IJsselmeer nach Friesland, unweit des „Kanaal Steenwijk-Ossenzijl“. Claus D. Breitenfeld ließ sich vom Charme der „Explorer 47“ einfangen, Baunummer „1“ dieses Typs, gezeichnet von Yachtarchitekt Martin Bekebrede.

Das Leben auskosten, das ist für viele Menschen dasselbe wie das Wasser genießen. Freiheit auf dem Wasser geht einher mit entspanntem Lifestyle. Keine Frage, eine Motoryacht zählt nicht zu den Grundbedürfnissen eines Menschen. Doch wenn dieses hübsche Puzzleteil trotzdem auf der persönlichen Wunschliste steht, dann baut Steeler gemeinsam mit dem Kunden ein Boot, bei dem das Genießen schon mit der ersten Baubesprechung beginnt. Nach diesem Motto handelt und arbeitet die Werft.

Werftchef Webbink und seine Crew lassen sich in dieser Hinsicht zu keinerlei Kompromissen hinreißen. Oberste Priorität ist der Einsatz hochwertigster Materialien. Für etwas anderes würde sich auch ein Yachtkonstrukteur vom Schlage des Martin Bekebrede kaum hergeben. Denn auch dieser Mann ist geprägt von unverrückbaren Prinzipien. Definiert man Kunst als Kraft des Verzichts, dann ist er ein wahrer Künstler. Sieht man aber in einem Künstler einen schillernden Träumer, so ist er genau das Gegenteil.

Ein Realist mit Leib und Seele, der aus Erfahrung zwischen Sinnvollem und Überflüssigem unterscheidet, dem Kitsch zuwider ist. Im Steeler-Team der ausgleichende Faktor, der Kreativität umsetzt in Zweckdienlichkeit und dem Ganzen schlussendlich die Form gibt, auf einzigartige Weise. Realisiert in der Praxis von Spezialisten mit Ambitionen.



Auf einer Ebene, Cockpit und Salon.



Fahreigenschaften

„Geeignet für französische Kanäle, aber zugleich seetüchtig“. Diese Aussage entnehmen wir der aktuellen Modellbroschüre. CE-zertifiziert nach Kategorie „B“, außerhalb von Küstengewässern, „A“, Hochsee, möglich. Darauf kann der Eigner vertrauen, denn bereits die trockenen Abmessungen unterstreichen diese These. Stattliche Breite von 4,60 m bei einer Länge von 14,10 m. Dieses Verhältnis passt. Der ungehinderten Kanalfahrt mit von Brückenunterführungen gepflasterten Törns kommt schließlich auch noch die moderate Durchfahrtshöhe von lediglich 2,90 m für ein Schiff dieser Größe entgegen.

Der Chronist hatte sich während des Testschlages weder mit „buten“-seitigen Verhältnissen auseinanderzusetzen, noch standen den Fahrversuchen hinderliche Überbauungen im Wege. Allerdings präsentierten sich die Kanalverhältnisse relativ eng und auch der Wind tat das, was man nicht unbedingt als Motorbootler herbeisehnt, er blies ordentlich aus West. Doch gerade diese Tatsache machte deutlich, welche hervorragenden Manövrieeigenschaften in diesem Schiff stecken.

Drehen auf dem imaginären Teller. Mit Doppelmotorisierung und gegenläufigen Schrauben (auf Wunsch möglich), kein Thema. Auch ausgekuppelt, im Leerlauf, mit Bug- und Heckquerstrahlruder kein Hexenwerk. Doch nur mit Single-Motorisierung und ohne Einsatz dieser Helferlein? Schwer vorstellbar. Aber nicht unmöglich. Das Geheimnis



Abteilung Dinette an Bb. gegenüber der Pantry.



„Lady in Red“ – farbenfrohe Pantry auf Eignerwunsch.



Die Eignerkabine im Vorschiff.



Riesige Gästekabine an Stb. mit voller Stehhöhe und großen Einzelbetten.

liegt nur wenige Zentimeter unter der Wasserlinie – wo auch sonst?! Das spezielle „Balance-Ruderblatt“ ist's, das dieses Phänomen möglich macht. Im Gegensatz zu den meisten Ruderanlagen, die lediglich über einen Einschlagwinkel von maximal 45° nach Stb. und Bb. verfügen, überzeugt dieser bei der Explorer 47 mit 70° zu jeder Seite. Hat sich der Rumpf erst einmal eingedreht, kreiselt er bis zum Abwinken auf der Stelle.

Eines sollte dabei allerdings beachtet werden. Aus absolut ruhender Position und bei hart gelegtem Ruder, ist es ratsam, in engen Gewässern stets darauf zu achten, dass zunächst etwas Fahrt ins Schiff kommt, denn ganz ohne Anströmung funktioniert kein Ruderblatt. Je extremer der Einschlag, umso geringer die Wirkung bei wenig Bewegung im Schiff. Doch trotz der Erkenntnis um diese außergewöhnlichen Manöviereigenschaften, kostet es immer wieder Überwindung, in seitlich begrenzten Fahrwassern mit schnellen, zwei-einviertel Ruderumdrehungen bei Geradeausfahrt diese Aktion zu vollziehen, wohl wissend, dass der Rumpf „die Kurve kriegt“.

Spurtreu und stur, dem Rudereinschlag folgend, hält der Rumpf den vorgegebenen Kurs. Dies ist einerseits zu danken dem lang durchgezogenen Kiel und einem mächtigen Kielschwein, das quasi senkrecht am Bug beginnt und sich bis nach achtern komplett durchzieht. Moderate Grundberührung ist zwar nicht erstrebenswert, kann dennoch ohne nennenswerte Folgeschäden weggesteckt werden.

Ökonomische Marschgeschwindigkeit liegt an bei 1.400 U/min, 11,7 km/h (6,3 kn), begleitet von verträglichem 64 dB(A) Schallpegel am Steuerstand im Salon, der Stimmbänder schonende Konversation erlaubt und von solider Geräuschdämmung zeugt. Wer's eiliger hat, dem steht es frei über den vierblättrigen Bronze-Quirl des Typs HS Aquapropeller, 24 x 18", rechtsdrehend, die 154 kW (210 PS) des Vetus/Deutz-Diesels voll ausreizen. Nach nur 25 Sekunden pflügt die Steeler mit Vmax von 17,5 km/h (9,4 kn) und 2.500 U/min durchs Wasser, bei lediglich 1,20 Metern Freiraum unterm Kiel. Doch schon bei 80 Zentimetern mehr, also zwei Metern, sind's 20,4 km/h (11,0 kn). Ob's Sinn macht, sei dahingestellt. Im freien oder fließendem Revier sicherlich beruhigend, das Wissen um derartige Kraftreserven. Bei Kanalfahrt und angepasster Geschwindigkeit hingegen weit wichtiger die Erkenntnis, dass sich der Kraftstoffverbrauch im Mittel pro Stunde zwischen nur fünf bis sechs Litern einpendelt.

Ausstattung und Verarbeitung

Um gebetsmühlenartige Wiederholungen zu vermeiden, bereits zu Beginn dieses Kapitels ein vorgezogenes Resümee: Alles vom Feinsten, im Großen und Ganzen und im Detail. Dennoch sollen diverse Highlights nicht unerwähnt bleiben, wie zum Beispiel die Warmwasserheizung, das Feeling von Großräumigkeit durch die auf einem Höhenniveau angelegte Verbindung von Salon und Cockpit bei geöffneter, schwerer vierflügeliger TÜR. Vorschiffs-Mast und Schaltung werden elektrisch bedient, aufwändig die Installation der hydraulischen Bug- und Heckquerstrahl-Ruder, die Möglichkeit des ungehinderten Rundumlaufes auf breiten, mit Flexiteak belegten Gangbords, lediglich unterbrochen von zwei Niedergängen auf die Badeplattform. Völlige Abschottung des üppigen Cockpitbereiches vom äußeren Schanzkleid durch separate Eingänge. Von hier aus der externe Einstieg in den vorbildlichen Maschinenraum mit vor-



Blitzsauberer Motorraum.



Bodenluken machen den Weg frei zur Unterflurinstallation.



Der Sanitärbereich.

gelagertem „Keller“ und Staumöglichkeiten ohne Ende, was fürs gesamte Schiff gilt wo nur möglich und vieles mehr.

Perfektioniert bis ins Detail auch der Ablauf des Innenausbauens. Wird das fertig lackierte Kasko von Stahlbauer angeliefert, erfolgt nach Modulbauweise die Installation der jeweiligen Sektionen. Das garantiert zügiges Finish und termingerechte Auslieferung an die jeweiligen Eigner von derzeit ca. zehn im Bau befindlichen Schiffen.

Beginnen wir unseren „Stubendurchgang“ im Vorschiff mit der Eignerkabine, die dominiert wird von sauberster Holzverarbeitung, einem bequem, freistehenden Doppelbett und separatem Zugang in den Sanitärbereich. Vorgelagert nach achtern an Stb. die riesige Gästekabine mit voller Stehhöhe und Einzelbetten. Getrennt auch diesem Schlafbereich zugeordnet Dusche, WC und Waschmaschine.

Dazwischen die voll ausgestattete Pantry an Stb. fällt allein optisch aus dem Rahmen. Auf Eignerwunsch – und in dieser Hinsicht ist so gut wie nichts unmöglich, schließlich haben wir es hier mit Custom-Build zu tun – wurden die Möbelfronten in knallig rotem Schleiflack gearbeitet. Ein Eyecatcher der besonderen Art. Gegenüber an Bb. die kleine, gemütliche Dinette.

Neben dem fünfstufigen Niedergang auf die Salonetage der Zugang zum Technikraum. Perfekt ausgestattet der Steuerstand an Bb. mit Au-

topilot, bereits erwähnten Manövierehilfen, Flatscreens, griffigem Holzruder, ergonomisch positionierter Doppelsitzbank mit bester Rundumsicht und gut erreichbaren Bedienelementen. Steuerbords das große L-Sofa, gegenüberliegend ein Sideboard mit versenkbarem Flachbild-TV. Schutz vor Wärme und Kälte garantiert die Doppelverglasung und zusätzliche Wand- und Rumpfisolierung mit Vlaswol und Schaum. Wechselrichter, Batterielader, Dimmerbeleuchtung im Salon, elektrische Ankerwinde, achtfache Batteriebank etc. komplettieren die Serienausstattung.

Zusammenfassung

Steeler liefert mit der Explorer 47 ein absolut fahrfertiges Schiff. Der Custom-Build-Yacht fehlt es in der Standardausstattung praktisch an nichts. Nur wer auf besondere Extras optiert, muss tiefer in die Tasche greifen, wie unter anderem die hydraulischen Bug- und Heckquerstrahlruder.

Ansonsten überzeugt das Schiff mit exzellenter Verarbeitung unter Einsatz von hochwertigsten Materialien und hervorragenden Fahreigenschaften. Ein Schiff, in das die Investition jeden Euros wert ist.

Claus D. Breitenfeld

Technische Daten

Herstellerland: Holland
Werft: Steeler Yachts, Wheermaten 22, NL-8331 TL Steenwijk, Tel.: 0031-(0)-521-510268, www.steeleryachts.com

Boot: CE-Zertifizierungs-Kategorie „B“ (außerhalb von Küstengewässern – „A“ möglich)

Länge ü. A. (m): 14,10
 Breite ü. A. (m): 4,60
 Tiefgang ca. (m): 1,25
 Freibord ca. (m): 1,35
 Höhe ü. WL ca. (m): 2,90
 Kabinenhöhe (m): 2,00 – 2,15
 Gewicht leer ca. (kg): 24.000
 Baumaterial: Stahl
 Motorisierung Test kW (PS): 154 (210)
 Motorisierung von – bis kW (PS): nach Eignerwunsch
 Motorenart: Diesel-Innenborder
 Antriebsart: Welle
 Kraftstofftank (l): 1.000
 Frischwassertank (l): 750
 Fäkalientank (l): 300
 CE-Kat.: B / 8 Pers. (A möglich)
 Schlafplätze: 4 + 2

Kabinen: 2 + Salon
 Preis Testboot € 525.000,-
 Preis ab € 478.000,-
 (Darin ist die in Holland höhere Mehrwertsteuer von 21% enthalten)

Testmotorisierung:

Vetus/Deutz DETA 66/ 6-Zylinder
 Reihenmotor mit 154 (210) kW (PS);
 Propellergröße: HS Aquapropeller 24 x 18",
 4-Blatt, Bronze

U/min	km/h	(kn)	dB(A) ^a
800*	-	-	55
800 ^b	7,0	(3,8)	56
1.000	8,2	(4,4)	59
1.200	10,3	(5,6)	60
1.400 ^c	11,7	(6,3)	64
1.600	13,1	(7,1)	66
1.800	14,3	(7,7)	70
2.000	15,6	(8,4)	73
2.200	16,1	(8,7)	76
2.400	16,6	(9,0)	78
2.500 ^d	17,5	(9,4)	80
Bei 2 Metern Wassertiefe unterm Kiel:			
2.500 ^e	20,4	(11,0)	80

Testparameter: (1 = Leerlauf (2 = niedrigste Drehzahl bei eingekuppeltem Getriebe; (3 = ökonomische Marschfahrt, Kanalgeschwindigkeit; (4 = Vollast; Messungen bei ca. 1,2 und 2 m Wassertiefe; (5 = am Steuerstand inkl. Wind- und Wassergeräusche; nach ca. 25 sec. aus ruhender Position Vmax; Wind ca. 5 – 6 Beaufort; Wasser Kanalverhältnisse; Drehkreise in Bootslängen voraus über Stb. und Bb auf dem Teller (!) ohne Zuhilfenahme von Querstrahlrudern, nach achtern ca. 0,5.

Standardausstattung Auszug aus

Liste: Doppeltes Schanzkleid, Balance-Ruder mit 2 x 70° (!) Einschlagwinkel, Türen im Schanzkleid und von den Gangbords ins Cockpit, Kasko SA 2,5 Sand gestrahlt, flexible Kupplung, Bugschraube 140 KGF, E-Ankerwinde, Innenausbau nach Eignerwunsch mit Luxus-Holzarbeiten, Metroflor PVC Bodenbelag, Extrem-Motorisierung, Wechselrichter 3.000 Watt, Kombi-Mikrowelle, Dunstabzug, separate Dusche/Toilette, TV-Flatscreen, Isolierverglasung, schwere Aluminium-Kajütztür.