



Die Antwort auf
Eignerwünsche:

Steeler NG43 Offshore

Topspeed 42,6 km/h (23 kn) bei 14 t Testgewicht, niedriger Kraftstoffverbrauch, hohe Kursstabilität durch spezielle Kielkonstruktion, geringe Geräusentwicklung, maximale Sicherheit dank starker Aluminium-Konstruktion, Custom-Build-Innenausbau als Standard, Höchstmaß an Farbbeständigkeit, minimaler Investitions- und Wartungsaufwand, hochseetauglich – und das alles in einem Schiff? Die „Steeler NG43 Offshore Aluminium“ schafft das – versprochen. Claus D. Breitenfeld hat sich davon überzeugt.

Die Steeler NG43 Offshore – nominiert für die Auszeichnung „European Powerboat of the Year 2016“ in der Klasse bis 45 Fuß anlässlich der „boot“ Düsseldorf im Januar 2016 – ist nicht das erste Exponat der in Steenwijk, Provinz Overijssel, beheimateten Werft „Steeler Yachts“, das WasserSport unter seine Fittiche nimmt (siehe auch die Tests „Explorer 47“ in WS-03/14 und „Panorama FF46“ in WS 04/15),

doch mit Abstand der schnellste Testproband aus der ca. komplett 15 Modelle umfassenden Bau-Range.

Als Werftchef Hans Webbink mit der Info um die Ecke kam, die neue NG43 Aluminium wird wohl mehr als 40 km/h unter Volllast laufen, nahmen wir das einfach ‘mal so hin. Warum auch nicht?! Packt man in einen Gleiterrumpf die entsprechende Motorisierung – vielleicht so um die 1.000 PS – dann ist nach oben schließlich alles offen.

Erste Zweifel kamen allerdings auf, als Hans Webbink begeistert von Verbrauchswerten um die zwei Liter pro gefahrenen Kilometer bei Vmax philosophierte, was in rechnerischer Logik auf 3,8 Liter pro nautische Meile hinausläuft. Und das bei einem Testgewicht von etwa 14 Tonnen. Noch unwahrscheinlicher erschien dabei seine These in Sachen Revierfahrt, die wir bei etwa 12 km/h festmachen. Dass dabei im Drehzahlbereich von 1.200 U/min lediglich 0,4 Liter Diesel durch die Einspritzpumpen gepresst werden, umgerechnet auf die Betriebsstunde gerade ‘mal fünf Liter, schien noch fragwürdiger. Wohlgermerkt, wir gingen von einer vierstelligen PS-Motorisierung aus! Doch weit gefehlt, mit nicht einmal der halben Kraft werden diese Fahrwerte erzielt, denn der 5,8 l Yanmar-Reihen-6-Zylinder, Typ 6LY3-ETA, turboaufgeladen und ladeluftgekühlt, schafft das mit „nur“ 353 kW (480 PS). Einfach irre . . .



1 Kaum zu glauben, hier + „brettern“ ca. 14 Tonnen Testgewicht (Bild 1) mit rund 43 km/h (23 kn) übers Wasser. Solide Marschfahrt liegt bei 15,4 km/h (8,3 kn) an (Bild 2).
Fotos: Breitenfeld / Werft

3 Elegante, zeitlose Linien in der großzügigen Salon/Steuerhaus-Kombination.

4 Geräumiges, gepflegtes Cockpit auf einer Ebene mit dem Salon.

Design, Konzept, Verarbeitung

Dass Steeler Yachts besonders stolz auf das hier präsentierte Konzept ist und auch sein darf, muss besonders gewürdigt werden. Daher: Stellen Sie Werftchef Hans Webbink nie die Frage – wie sie dem Chronisten gedankenlos herausgerutscht ist – nach der Möglichkeit einer Doppelmotorisierung – oder laufen Sie ganz schnell weg. Klar gäbe es diese Möglichkeit, doch würde sie Konzept und Philosophie dieses Schiffes völlig ad absurdum führen. Diese NG43 lebt davon, dass mit relativ geringer Power in Relation zum gesamten Schiffsvolumen hohe Geschwindigkeiten mit nur einer Maschine gefahren werden können, andererseits bei moderater Fahrweise minimalster Kraftstoffverbrauch gegeben ist, trotz bärenstarker Motorisierung. Mit zwei Maschinen wäre diese Steeler ein Schiff wie jedes andere. Vom Tisch gefegt Pluspunkte wie Verbrauch, Geschwindigkeit, Wartungs- und Investitionskosten, Gewicht etc.

Technik ist die eine Seite der Medaille, Design und Verarbeitung die andere. Von einem Schiff dieser Kategorie darf zu Recht erwartet werden, dass sich dieses Dreigestirn gegenseitig ergänzt. Yacht designer Martin Bekebrede hat zum wiederholten Male bewiesen, dass

er nicht von ungefähr als einer der renommiertesten Schiffskonstrukteure in den Niederlanden gilt. Daher ist es mehr oder weniger müßig, Einrichtungs-Layouts im Detail kommentieren zu wollen, denn Steeler bietet künftigen Eignern den ihnen vorschwebenden, maßgefertigten Innenausbau als „Standard“ an. Selbst für das äußere Erscheinungsbild hält die Werft flexible Optionen parat. So können zum Beispiel Länge und Höhe des Ruderhauses verändert werden, das Design der Fenster, der Dachüberstand, um so jedem Schiff ein eigenes Gesicht zu geben, ohne dabei die Fahrtauglichkeit einzuschränken, egal, ob Hochsee oder Binnengewässer.

Hinzu kommt das Vertrauen in die äußerst stabile Aluminiumkonstruktion von Royal Huisman in Kombination mit dem Versiegelungs- und Anstrichsystem von Alex Seal (Superyachten), das jeder NG einen

höheren Glanzgrad als bei GfK verleiht. Und als Tüpfelchen auf dem „i“: Jede Steeler wird einer separaten CE-Kontrolle unterzogen. Massenware – Fehlzanzeige.

Die Innenaufteilung „unserer NG43“ ist schnell aufgelistet: Vorschiff mit Eignerkabine und Kingsize-Bett, backbords nach achtern der Sanitärbereich mit Dusche und Toilette, sich daran anschließend die Gästekabine, ebenfalls für zwei Personen. An Stb. die perfekte Pantry. Drei Stufen höher der Ruderhaus- Salonbereich mit ergonomisch bestens bestücktem Steuerstand an Stb., bequemes U-Sofa an Bb., gegenüber Sideboard mit versenkbarem TV, elektrisches Schiebedach und ebenerdiger Übergang ins großzügige Cockpit samt Badeplattform mit aufwändigen Backskisten als Sitzmöbel. Elegant die ausfahrbare Salondachverlängerung per Knopfdruck. Problemlos der Zugang zum Maschinenraum unter dem Cockpit/Salonbereich. Breite Gangbords, gesichert von stabiler Seereling, führen aufs Vorschiff.

Es würde an dieser Stelle den Rahmen der Berichterstattung sprengen, alle Facetten der Standard-Ausstattung auflisten zu wollen. Einen kompletten Überblick dazu bietet die ausführliche Steeler-Website www.steeleryachts.com.

Fahreigenschaften

Bereits bei lediglich eingekuppeltem Getriebe, 700 U/min, notieren wir 7,4 km/h (4 kn). Die Kraftstoffverbrauchsanzeige dokumentiert dabei schier unglaublich niedrige 1,7 l pro Stunde, was einem Kilometerkonsum von läppischen 0,2 l Diesel gleichkommt und man schon zweimal hinhören muss, ob die Maschine auch wirklich am Gange ist. Magere 54 dB(A) sind's, die sich abmühen, aus dem bestens isolierten Maschinenraum auf ihr Dasein aufmerksam zu machen. Würde man sich mit diesem „Speedchen“ begnügen, eine Tankfüllung reichte dabei für annähernd 4.000 Kilometer aus.

Doch wer will das schon bei so einer Schiffskonstellation?! Dann könnte man sich ja gleich irgendeinen „08/15-Kartoffeldampfer“ zulegen. Für Wasserwanderer ist da schon eher die bereits zitierte 12 km/h-Revierfahrt realistisch und interessant, die es auch auf beachtliche 2.200 km bringt.

Locker flockig wird's allerdings ab etwa 3.000 U/min. Zugegeben, in Relation zu dem, was an Distanzen mit diesem Schiff bei moderaten Drehzahlen möglich ist, wollen wir hier dem Aspekt „Ökonomie“ nicht unbedingt das Wort reden – obwohl sich unterm Strich auch diese Werte (siehe technische Daten), gemessen an der Power, bei realistischer Betrachtung mehr als freundlich erweisen. Zügige Gleitfahrt bei 34 km/h (18 kn), da kommt Freude auf mit einem Schiff der 13-m-Klasse.

Und damit ist noch nicht das Ende der Fahnenstange erreicht. Auch die restlichen knapp 500 U/min wollen wir genüsslich auskosten. Auf exakt 42,6 km/h (23 kn) torpediert der rechtsdrehende 26 x 19“, 4-Blatt-Bronze-Prop, den NG43-Rumpf. Aus ruhender Position wird diese Fahrstufe nach einer knappen halben Minute erreicht, ohne dabei die Nase besonders anzuheben, die dem Schiff eigene Power förmlich greifbar. Sicht voraus stets ungehindert. Die Gleitphase setzt bereits nach zehn bis elf Sekunden ein, unterstützt von der speziellen Trimmereinrichtung „Zipwake“.

Bedingungslos die Kursstabilität ohne nennenswerte Ruderkorrekturen in jedem Drehzahlbereich, doch selbst bei Volllast und hartem Rudereinschlag, egal, ob über Stb. oder Bb., diesen Rumpf wird so schnell nichts in Verlegenheit bringen. Satt und kraftvoll legt sich diese Steeler mit nur mäßiger Krängung in die Kurve, unter Deck bleibt alles an Ort und Stelle. Nur am Rande sei ein Wort dem Thema Manöviereigenschaften gewidmet. Ohne Zuhilfenahme von Bug- und Heckschraube in jede Richtung 0,5 bis 1,5 Bootslängen, ansonsten auf dem Teller.



Fazit

Steeler fahren bedeutet, sich Individualismus zu gönnen, NG43 Aluminium, gebündelte Eignerwünsche in einem Schiff vereinigt zu genießen. Dieses Schiff präsentiert sich nicht nur als maßgeschneidertes, zweites Eigenheim auf dem Wasser, diese elegante Motoryacht von höchster Bauqualität spiegelt Sicherheit, Lebensfreude und Freiheit auf allen Revieren wider.

Claus D. Breitenfeld

- 1 Bequemes U-Sofa an Bb. im Salon mit elektrisch vertikal verstellbarem Tisch.
- 2 Beste Rundumsicht vom dreh- und höhenverstellbaren Steuermandstuhls an Stb.
- 3 Der Sanitärbereich mit abgetrennter Dusche.
- 4 Saubere Installation des Yanmar-Diesels 6LY3 unter der Salon/Cockpitenebene.
- 5 Perfekt und übersichtlich bestückt, das hochmoderne, sauber integrierte Dashboard.
- 6 Des Eigners Reich im Vorschiff, die große Kabine mit Doppelbett.
- 7 Filterbatterien auf einen Blick und Griff.



Wertkontakt:

Steeler Yachts
Wheermaten 16
NL-8331 TL Steenwijk (Holland)
Tel.: 0031-(0)-521-510268
Mail: info@steeleryachts.com
www.steeleryachts.com

Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)

0-Gleitfahrt	10 - 11
0-Marschfahrt	6 - 7
0-Vmax minus 1 kn.	27
Drehkreis in Bootslängen	1 - 1,5
Umdrehungen Ruder Stb/Bb	9

Testbedingungen

Revier	IJsselmeer (NL)
Wind (Beaufort)	3 - 4
Strom (Knoten)	
Wellenhöhe (Meter)	0,50
Personen an Bord	4
Tankinhalt Wasser (Liter)	120
Tankinhalt Brennstoff (Liter)	250

Technische Daten

Herstellerland	Holland
Werft/Modellbezeichnung	Steeler Yachts/Steeler NG43 Offshore Aluminium
Konstruktion/Design	Martin Bekebrede Yacht Design
Länge ü. A. (m)	13,00
Rumpflänge (m)	12,50
Länge Wasserlinie(m)	11,71
Breite ü. A. (m)	4,48
Tiefgang max. ca. (m)	1,12
Durchfahrthöhe max/min ca. (m)	2,85
Kabinenhöhe ca. (m)	2,10
Gewicht leer/max. load (kg)	12.100 / 14.000 / 1.300
Baumaterial	komplett Aluminium
Rumpf/ Bauart	V-Gleiter, 5 / 4 mm
Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS))	5,8 l Reihen-6-Zylinder Yanmar 6LY3-ETA, Turbo, Ladeluft, 353 (480)
Brennstoff	Diesel
Propellergröße Test	26 x 19", 4-Blatt, Bronze, rechtsdre.
Motorisierung von – bis kW (PS)	siehe „Motorisierung Test“
Antriebsart	Welle
Kraftstofftank (l)	1.000
Frischwassertank (l)	450
Schmutzwassertank (l)	200
CE-Kat./Personen	A und B / 8 - 10
Schlafplätze/Kabine (ggf.+Salon)	4+2 oder nach Eignerwunsch
Preis Standard/Testschiff (€)	546.000,-

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	4,00	7,41	1,70	0,43	0,23	2117,65	3921,88	54	
Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)	1200	6,60	12,22	5,00	0,76	0,41	1188,00	2200,18	56	
untere Gleitfahrt										
ökonomische Marschfahrt	1750	8,30	15,37	15,20	1,83	0,99	491,45	910,16	62	
schnelle Marschf.	3050	18,50	34,26	63,00	3,41	1,84	264,29	489,46	72	
V-max.	3470	23,00	42,60	86,50	3,76	2,03	239,31	443,20	76	

* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 900
** Gemessen am (Innen) Fahrstand