

STEELER NG43

Les vertus de l'alu



Cette vedette néerlandaise prône la rigueur et la simplicité : un moteur unique, une construction alu de qualité, un passage en mer impeccable et un rendement raisonnable. Les journalistes européens dont ceux de *Neptune* l'ont élu bateau de l'année. Et ce n'est pas volé !

Texte Michel Luizet - Photos de l'auteur et chantier Steeler

En 2015, Steeler remporte le titre de European Boat of the Year dans la catégorie coque à déplacement avec le Panorama 46. Les journalistes spécialisés l'ont plébiscité pour son caractère innovant. Un an plus tard, le NG43 remporte la mise dans la catégorie 35-45 pieds mais les raisons qui lui ont permis de se hisser sur la plus haute marche du podium sont tout autres. Steeler a gagné sur des critères que l'on a tendance à un peu négliger à une époque où l'apparence prime sur tout. Rigueur, sobriété et simplicité, voilà le triéc gagnant du Steeler NG43. Le bateau n'est pas le plus glamour en termes de design, mais il répond

le mieux possible à ce que tout plaisancier recherche finalement. Passer un bon moment sur l'eau à bord d'une embarcation sûre, suffisamment confortable pour une famille de quatre personnes, et économique de surcroît. Sur ce dernier chapitre, Hans Webbink, le patron charismatique de Steeler, est intarissable.

La consommation et la fiabilité

Il a fait de la faible consommation du NG43 son meilleur argument de vente. Un peu cabot, il aime aussi s'insurger contre cette escalade de la puissance et de la vitesse dans laquelle les chantiers majeurs entraînent les plaisanciers malgré ▶

Le patron de Steeler Yachts à la barre du NG43 en aluminium. Le chantier a été récompensé davantage sur la rigueur de la construction que sur l'originalité du design.



Un unique moteur de 480 ch pour une vitesse de pointe de 19,8 nœuds. Des performances honorables pour une coque à semi-déplacement.

458 885 €

Prix HT avec 480 ch Yanmar

Vitesse maxi (en nœuds)	19,8
Conso. à 10 nœuds (en l/h)	30
Longueur (en mètres)	13
Couchettes	4

Dans le prolongement de la timonerie, une grande casquette (tout alu !) couvre les deux tiers du cockpit. L'ensemble de l'éclairage intérieur et extérieur est tout halogène.



Un agencement simple et efficace.

L'excellent niveau de finition, en particulier celui de la coque.

Le bon rendement grâce à la solution du moteur unique.

Un centre de gravité très bas qui contribue au bon comportement marin.

La rigidité de la carène.



Un salon au confort un peu rigide obligé de composer avec une timonerie plutôt étroite.

La plage avant classique et insuffisamment exploitée.

La hauteur sous barrots faiblarde dans la mid cabin.

Design	★★★★
Plan de pont	★★★★
Performances	★★★★
Finition	★★★★★
Aménagements	★★★★★
★ à revoir ★ moyen	
★★★★★ bien	
★★★★★ très bien	
★★★★★ exceptionnel	

► eux. « Qui navigue au cours d'une croisière familiale à plus de 20 nœuds ? dit-il. Pensez-vous que les clients ne s'intéressent jamais à leur consommation moyenne ? C'est au contraire leur principale préoccupation avec la fiabilité. »

Un profil de trawler mer et rivière

Le NG43 dispose par conséquent d'un seul (gros) moteur : 480 ch Yanmar diesel en ligne d'arbre classique. Mais on peut aussi opter pour moins de puissance. « Deux moteurs valent mieux qu'un ? Cette théorie est absurde. Regardez les pêcheurs professionnels. Il est très rare d'avoir deux moteurs dans la cale. » La vitesse maxi à bord du NG43 flirte avec les 20 nœuds pour une conso qui ne dépassera jamais les 75 litres à l'heure. La coque semi-planante est légèrement quillée pour lui donner de la stabilité. Le moteur très avancé dans le bateau permet d'optimiser le centre de gravité qui est particulièrement bas. Vous l'avez deviné, le NG43



Banquette en U d'un côté, console avec écran TV encastré de l'autre. La timonerie est relativement étroite. Le toit ouvrant est signé Webasto.

est une vedette passe-partout capable de taper dans la vague sans trop broncher. Un vrai profil de trawler « mer et rivière » (son tirant d'air n'excède pas 2,75 mètres) avec des rendements fantastiques aux régimes intermédiaires (9/11 nœuds) mais capable aussi de forcer la cadence au moment opportun. « Sur le Rhin, par exemple, vous

avez un besoin de puissance pour étaler le courant qui peut être supérieur à 5 nœuds. C'est là que l'aluminium fait la différence » poursuit Webink. De 18 tonnes en version acier, le NG43 est tombé à moins de 12 tonnes avec une construction tout aluminium. Les avantages en termes de performance sont sans appel pour une robuste

coque en cas de choc équivalente. À la barre, on est frappé par l'excellente tenue de cap et la rigidité de l'ensemble même si notre essai s'est déroulé sur la très clémente Isselmeer, sorte d'immense lagune protégée à l'écart de la houle de la mer du Nord. Autre constat, la bonne stabilité de coque et la progression constante et sans déjaugage marqué lorsqu'on accélère. À 10 ou à 18 nœuds, les impressions sont les mêmes. Le plan de pont du NG43 s'inscrit dans la tradition hollandaise de type pilotine : grand cockpit et passavants plutôt généreux ceinturant une timonerie bien défendue par un vitrage costaud tout en verre Securit.

Des aménagements de qualité

Quoique un peu étroit, l'intérieur fait bonne impression tout en demeurant d'une grande simplicité. L'agencement est classique mais d'excellente facture : d'un côté le salon plutôt raide, de l'autre une



Le salon occupe le flanc bâbord de la timonerie. Le plancher est légèrement surélevé afin d'assurer une hauteur sous barrots correcte dans la mid cabin.



Bien équipée et fonctionnelle, la cuisine placée au pied de la descente a notre préférence. Une version est aussi proposée avec une cuisine derrière le poste de pilotage.

Les baies vitrées sont repliables. C'est une solution souvent supérieure au système coulissant pour ceux qui préfèrent une ouverture totale sur le cockpit.



Au fait...

La révolution Zipwake

Sélectionné parmi les grandes innovations du salon de l'équipement d'Amsterdam en 2014, le correcteur d'assiette Zipwake a été mis au point par des ingénieurs suédois. Le logiciel fonctionne avec des flaps de type «interceptor Humphree», qui est elle aussi une technologie suédoise. Il s'agit concrètement de lames rétractables que l'on fixe à la base du tableau arrière. Zipwake propose de multiplier les paires de lames (jusqu'à trois) en fonction de la taille du bateau et de la forme de la carène. Fixé près du poste de pilotage, un boîtier de contrôle permet de régler les flaps en mode automatique. Plus besoin de manipuler les boutons de flaps. Zipwake gère l'assiette du bateau mais intervient aussi pour limiter le roulis, sans toutefois avoir la même efficacité qu'un stabilisateur. ● Contact www.zipwake.com



Les capteurs du Zipwake permettent de corriger automatiquement l'assiette longitudinale du bateau mais aussi d'atténuer le roulis.



V profond oblique, le lit de la cabine avant est surélevé. Notez les grands placards sur tribord.

La mid cabin offre deux couchages et une belle penderie. La hauteur sous barrots au niveau du couchage est assez limitée.



L'avant légèrement tulpé assure un passage excellent face à la houle. Voilà un bateau armé pour affronter la grosse mer.

SELON STEELER

Cinq raisons d'aimer l'alu

Selon le chantier Steeler, une coque et une superstructure construites en aluminium réunissent tous les avantages.

1. La construction en alu garantit une sécurité maximale du fait de sa résistance en cas de collision.
2. L'aluminium est un alliage environ 35% plus léger que l'acier. Il permet d'améliorer d'autant les performances à puissance moteur égale.
3. La rigidité de coque à toute épreuve améliore la tenue du cap et le comportement par mer formée.
4. L'absence de résonance de coque contribue à obtenir un niveau d'isolation phonique tout à fait appréciable.
5. L'aluminium constitue un excellent support pour un rendu peinture irréprochable, à condition de respecter toutes les étapes (le ponçage en particulier).



CARACTÉRISTIQUES	
Longueur coque / h-t	11,71 m / 13 m
Largeur	4,48 m
Tirant d'eau / tirant d'air	1,12 m / 2,75 m
Poids	12,1 t
Transmission	Ligne d'arbre
Puissance maximale	480 ch
Carburant	800 l
Eau	480 l
Cabines	2
Couchettes	4
Catégorie CE	B

LE TEST NEPTUNE				
Yanmar GLY3-ETP - 480 ch @ 3 200 tr/mn 6 cylindres en ligne - Ligne d'arbre				
Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
1 600	7,8	11	1,4	457
1 800	8,9	18	2	320
2 000	9,5	24	2,5	256
2 200	10,2	31	3	213
2 400	11,3	40	3,5	182
2 600	14,1	44	3,1	206
2 800	15,7	55	3,5	182
3 000	17,5	71	4	160
3 200	19,8	75	3,8	168

* Avec 20% de réserve
Conditions de l'essai : 3 personnes à bord, mer calme, vent nul, carburant 25 %, eau 25 %.

PRIX
458 885 € HT avec 480 ch Yanmar
553 105 € HT (bateau en test)
Équipement standard Plate-forme de bain, peinture Awlgrip, antifouling, propulseur d'étrave, Raymarine i70 (speedo et profondeur), chauffage Webasto, cabestan électrique, ancre Bruce + câblot (30 m), réfrigérateur 130 l, écran TV, cuisine Corian, toilettes électriques, etc.
Options HT Toit ouvrant Webasto 11 198 €, sun roof cockpit rétractable 22 314 €, propulseur de poupe 125 kg 4 628 €, plancher Flexiteek 14 663 €, système TV rétractable 1 488 €, plaque induction Siemens 566 €, package navigation Raymarine (plotter, AIS, autopilote, VHF) 7 500 €...

CONTACT
Chantier Contact Steeler Yachts (Steenwijk, Pays-Bas) www.steeleryachts.com



La soute technique se trouve sous le cockpit. Le moteur est plus en avant, à hauteur du salon.

La console avec télévision encastrée et plus en avant le poste de pilotage équipé d'un fauteuil unique. La descente centrée conduit à la cuisine sur tribord, bien proportionnée. La salle de bains avec douche séparée lui fait face. On compte une cabine à l'avant et une mid cabin sur le flanc bâbord qui vient se glisser sous le salon. La décoration est sobre grâce à des aménagements en bois satiné bien ajustés. Ici, pas de hublots panoramiques



L'unique cabinet de toilette prend soin de séparer coin et douche par une porte en verre.

Le NG43 propose deux cabines en version standard. Il est possible d'ajouter un coin bureau ou une cabine avec lits superposés à la place de la cuisine.

démésurés, ce n'est pas vraiment le style de la maison. Avec un prix de départ de 458 000 € HT, le NG43 se place en milieu de peloton sur le segment des 38/43 pieds si l'on ne tient pas compte de sa dotation standard qui est supérieure aux autres. Il est cependant important de noter que le volume intérieur de cette coque en alu est en dessous de ce que peut proposer celui d'une vedette de série contemporaine en composite de même dimension. Mais son profil de trawler rapide plutôt classique peut être aussi considéré comme un atout à l'heure de la revente. ■

