



STEELER NG 36 S NICHTS VON DER STANGE

Wer auf der Suche nach dem Außergewöhnlichen auf dem Wasser ist, der sollte einen Blick auf das Programm von Steeler werfen. Derzeit umfasst es 27 Boote zwischen 7,45 bis 22,50 Meter vom Tender bis zur ausgewachsenen Hochseeyacht. Jüngster Spross der holländischen Werft in Steenwijk ist die „Steeler NG 36 S“, speziell konzipiert für den Bodensee.

Von Claus Breitenfeld



Die Anmerkung „speziell für den Bodensee“ will natürlich nicht dahingehend verstanden werden, dass die Steeler NG 36 S für andere Reviere ungeeignet wäre – ganz im Gegenteil. Es sind lediglich die Abmessungen des Bootes, allen voran die der „Breite über alles“, die dem Revier angepasst wurden.

Maßgeschneidert

Hintergrund ist bekanntermaßen, dass der Großteil der Liegeplätze des Sees für Boote ausgelegt sind, deren Breite das Maß von 3,50 Meter nicht übersteigt, eher sogar darunter liegt. Steeler kam daher dem Wunsch seines süddeutschen Importeurs nach und legte ei-

gens für das „BootCenter Konstanz“ diese NG 36 S auf Kiel, das kleinste Exponat aus der elf Modelle umfassenden „NG-S-Serie“.

Steelers S-Line steht für „Space, Style, Speed, Seaworthiness, Safety und Superiority“. Oder einfach auf gut Deutsch für „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 Rumpfformen.

Besondere Würdigung verdient auch der zum Patent angemeldete „Steep Flare Bow“ (steiler Bug), dessen Vorteile sich in höherer Rumpffge-

Maße:

Lüa 11,00 m, Breite 3,50 m

Gewicht:

ca. 9000 kg

Motorisierung:

59 bis 118 kW

Preis:

ab 333 396 Euro



schwindigkeit und geringerem Kraftstoffverbrauch niederschlagen sollen. Dabei reduziert der scharfe Anchnittwinkel des Bugs die Welle am Vordersteven auf ein absolutes Minimum, was zudem den Wasserwiderstand erheblich verringert und darüber hinaus deutlich weniger Spritzwasser aufkommen lässt. In rauer See schützt der hoch ansteigende Bug Boot und Besatzung vor überkommender Gischt.

Design, Konzept, Verarbeitung

Die 2010 gegründete Steeler Werft ist ein noch relativ junges Yachtbau-Unternehmen, kann also nicht auf lange Tradition verweisen, beschreitet für die Branche der Stahlboot-Werften vielleicht gerade deshalb zum Teil revolutionäre Wege. „Marktstudien“ lautet eine der Prioritäten, die man sich in Steenwijk auf die Fahnen geschrieben hat. Und das stellt sich die Werft so vor: „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, um in jedem Marktsegment erfolgreich zu sein. Darauf basiert auch der Slogan Yachten mit Ambitionen. Doch es genügt nicht, Ambitionen

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.

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 der Speed, mit der diese „NG“ zu überzeugen weiß. Aus ruhender Position beschleunigte sie in gerade mal 25 Sekunden das Testgewicht von ca. zehn Tonnen



Backskisten müssen nicht immer langweilig, fest verschweißt und



UNTER DECK

Bereits beim Anbordgehen über das achterliche Cockpit der Steeler NG 36 S präsentiert sich bei geöffneten Flügelglastüren zur Ruderhaus-Salon-Kombination eine üppige Wohnlandschaft von rund 7,40 Meter Gesamtlänge. Ihre Größe würde man so auf den ersten Blick äußerlich nicht vermuten.

Das Besondere im Freisitzbereich – nennen wir es profan eine „Backskiste“, die es im wahrsten Sinne des Wortes in sich hat – ist eigentlich gar keine. Denn dieses Möbel wandelt sich mit wenigen Handgriffen blitzschnell zur Ausziehliese für zwei bis drei Personen um. Doch nicht genug damit. Wer glaubt, man habe aus optischen Gründen bei diesem Boot auf die Badeplattform verzichtet, der irrt. Die komplette Sitz-Liegeeinheit kann in Fahrtrichtung verschoben werden. Dann präsentiert sich die Steeler mit einem völlig veränderten Achterschiff.

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

Ergonomisch ist der Steuerstand mit äußerst bequemem Rudergänger-Sessel, hohem Seitenhalt und Offshorefunktion. Das Dashboard ist ausgestattet mit allen wichtigen Überwachungsinstrumenten wie Anzeigen für Drehzahl, Kraftstoff- und Frischwasservorrat, 2 x Abwasser, Batterieladezustand, 13 Kippschalter für Scheibenwischer, diverse Pumpen, Naviga-

tionslicht, LED-Innenbeleuchtung, Echolot, drei Batterie Hauptschalter, die leichtgängige Einhebel-schaltung, Bug- und Heckschrauben-Pins. Griffig fasst sich das kunststoffummantelte, sechsspeichige Ruder an. 6¼ Umdrehungen von Seite zu Seite braucht es für ein Wendemanöver. Jalousien und Vorhänge schützen vor neugierigen Blicken von außen, für reichlich Frischluft und optimale Helligkeit sorgt das elektrische Schiebedach.

Drei Stufen tiefer im Vorschiff ist der Kabinentrakt mit Sanitärbereich eingebaut. Im Bug ist das Reich des Eigners mit großem Doppelbett und darunterliegendem Stauraum. Der findet sich auch reichlich in Schränken. Nach achtern schließt an Backbord die separate Dusche an, gefolgt von der großen Unterflurkabine für zwei Personen und gegenüber an Steuerbord die moderne Toilette mit elektrischem WC und Designer-Waschbecken.



eckig sein ...



Pfiffige Nutzung des Innenlebens einer Backkiste: Mit wenigen Handgriffen wird daraus eine bequeme Liege.



Cockpit und Salon werden bei geöffneter Tür zur großzügigen Wohnlandschaft.



Ergonomischer Steuerstand und bequemer Fahrersitz.



Klar strukturiert ist der Innenausbau unter Deck.



Pantry mit viel Arbeitsfläche.



Eigenerkabin mit viel Platz dank steilem Vorsteven.



Die große Unterflurkabine an Backbord.



Modernes WC mit elektrischer Toilette.



Das elektrisch zu öffnende Schiebedach.



Eben integriert sind die Zugänge zur Badeplattform.



Zwei Bodenluken im Cockpit machen den Weg frei in den achterlichen Bereich des Motorraumes.



Mobile Beistelltische, geschickt an die Wegerungsform angepasst.



Dem Stil der NG 36 S angepasst: schlichte Eleganz auch auf dem Vorschiff.

auf gut 20 km/h bei 2750 U/min. Ökonomische Marschfahrt von knapp 14 km/h liegt an bei 1500 U/min, erreicht nach 16 Sekunden und mit noch mal 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 Fahrgastschiffahrt. Und mit

Manöviereigenschaften, die sich im Drehkreisbereich von ca. 1,5 Bootslängen ohne Zuhilfenahme von Bug- und Heckquerstrahlruder bewegen, sollte sich jeder Liegeplatz problemlos ansteuern lassen.

Sämtliche Trittsflächen sind belegt mit Flexiteak. Ein Sonnensegel über dem Cockpit, das lediglich von zwei Carbonstangen gehalten wird, eingehäkelt am Salondach-Überstand, ist ganz einfach zu handhaben. Zwei Bodenluken im Cockpit öffnen Stau- und Motorraum, die dritte im Salon ist ebenfalls dem Motorcheck vorbehalten. Abgesichert durch die stabile VA-Reling ist der Weg aufs Vorschiff mit Sonnenliege, elektrischer Winsch und steuerbordseitigem Ankergeschirr.

UNSER FAZIT

Diese Steeler NG 36 S kommt nicht nur äußerlich als unverwechselbares Modell aus der niederländischen Werft daher, auch ihre inneren Werte spiegeln im Detail wider, was sie unter „Yachten mit Ambition“ versteht und es auch vermittelt. Sie wird nicht einfach nach Schema „F“ aus der Schublade gebaut, nein, hier spürt man unter und an Deck, 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“. So etwas hat natürlich seinen Preis. ■

DATEN

Länge über alles	11,00 m
Rumpflänge	11,00 m
Länge Wasserlinie	10,72 m
Breite	3,50 m
Höhe	2,49 m
Gewicht leer	9000 kg
Tiefgang	1,05 m
Kabinenhöhe	2,00 m
Baumaterial	Stahl oder Alu
Kojen	4
Kabinen	2
Kraftstoff	500 l
Zuladung	625 kg
Personen	6
Motorisierung	74 bis 85 kW
Tank	100 l
Motorisierung	59 bis 118 kW

Testmotorisierung

Yanmar 6 BY3-160 118 kW / 160 PS

U/min	km/h	l/h	dB (A)
700	4,2	1,7	48
1200	12,0	3,5	52
1500	13,9	4,2	54
2000	16,5	12	64
2750	20,1	32	70

Preis Standard / Testschiff

ab 333 396 Euro

Preis Testboot mit Motor und Ausstattung

ca. 36 000 Euro

Vertrieb

BootCenter Konstanz,
Reichenaustraße 53,
D-78467 Konstanz,
www.bootcenter.com

Hersteller

Steeler Yachts, www.steeleryachts.com

Stärken und Schwächen

- + Bauqualität
- + Design
- + gelungenes Cockpit
- + eine Ebene
- + Eignerkabine
- + Abmessungen



Die Größte von Bavaria: Bavaria R 55.

FLAGGSCHIFF VON BAVARIA

Die Bavaria R55, die größte bisher bei Bavaria Yachts in Gibelstadt gebaute Motoryacht, soll spätestens im Herbst 2017 vorgestellt werden. Das neue Flaggschiff wird 17,69 Meter lang und 4,66 Meter breit werden. Die Konstruktion der Bavaria R55 stammt von J&J Design, die

bereits die Bavaria R40 und andere Yachten für die Bayern entwarf. Für kraftvolle Dynamik werden IPS-Antriebe mit zweimal 600 PS oder zweimal 725 PS eingebaut. Das luxuriöse Interieur mit drei Kabinen und Crewkabine wird aus neuen Materialien gefertigt.

LED-LEUCHE MIT MAGNETHALTERUNG

Mit einer innovativen und patentierten Magnethalterung kann die LED-Lampe von Fender-Design ganz einfach und in Sekundenschnelle an jedem Stoffverdeck angebracht und beliebig positioniert werden. Die verwendeten Warmlicht-LEDs erzeugen ein helles, effektives und dennoch sehr angenehmes Licht. Mit einer Infrarot-Fernsteuerung, die im Lieferumfang enthalten ist, kann die Lampe komfortabel bedient

und je nach Bedarf zwischen zwei Leuchtstufen gewählt werden (3/23 LEDs). Ganz praktisch kann die Lampe dank zweier Aufhängemöglichkeiten auch als Wand- oder Deckenleuchte im Innenraum der Yacht verwendet werden. Die Leuchtdauer mit vier AA-Batterien beträgt bis zu 100 Stunden. Der Preis für die LED-Leuchte mit Magnet beträgt 29,90 Euro.

www.fender-design-shop.com

MIT GPS GEGEN DIEBSTAHL

Deutschlandweit sind in den vergangenen beiden Jahren weit über 1400 Boots-Motoren gestohlen worden, davon alleine 57 im Bodenseeraum. Abtransportiert wird das Diebesgut häufig per Lkw, Autohänger oder mit Booten.

Die SaferWorX GmbH in Konstanz hat eine wirtschaftliche Lösung für die Diebstahlsicherung entwickelt, um den Langfingern das Handwerk zu legen. Durch das Anbringen von leistungsstarken GPS-Sendern, die sich bereits im Industrieinsatz bewährt haben, besteht eine erheblich höhere Chance, die Motoren nach einem Diebstahl wiederzufinden.

Die Trackunit Beacon 110 ist ein kompaktes

Batteriegerät mit einer erweiterten Tracking-Funktion. Mit diesem GPS-Modul kann der Standort präzise nachverfolgt werden. Die genaue Ortung erfolgt aus einer Kombination von GPS, GSM und einem HF-Transmitter.

Überwacht wird der Bootsmotor mithilfe von Geofence-Alarmen auf dem Smartphone oder Tablet mit dem Trackunit Mobile Manager. Die Applikation gibt es für IOS, Windows Tablet, Android oder Windows Phone. Der Betrieb erfolgt mit D-Zelle (Mono) bis zu zehn Jahren bei einer Positionsortung pro Tag. Preis für Trackunit Beacon 110 Batterie inkl. zwölf Monaten full Flatrate (SIM und Portal) 404,60 Euro.

www.saferworx.de