



Met een Bestevaer naar de Wadden

Proefvaart van 100 mijl

Deze zomer konden we de Bestevaer 45 ST uitproberen, het nieuwste schip van KM Yachtbuilders uit Makkum. We hadden geen beter weekend kunnen uitkiezen. Onder bijna alle denkbare weersomstandigheden voelden we dit klassiek ogende ontwerp aan de tand, van windkracht 3 met zon tot ruim windkracht 7.

Tekst: **Klaas Smit** Foto's: **Klaas Smit, KMY, Theo Hin**

Met de Bestevaer 45ST PURE slaat KMY een nieuwe weg in: seriebouw in plaats van custom build. Toch heb je de keuze uit drie verschillende interieurinrichtingen. Het interieur wordt al ingebouwd voordat het dek en pilothouse zijn geplaatst. Bij custom build schepen maken ze na het draaien van de romp eerst al het aluminiumwerk af om ze daarna 'plankje voor plankje' af te timmeren. Deze werkwijze is arbeidsintensiever en dus duurder. De bemanning die het schip gaat uitproberen bestaat uit ervaren zeilers: Theo Hin, Paul Nieuwenhuis en ondergetekende, opgeteld 105 jaar zeilervaring. Theo en Paul kennen alle ins en outs van kajuitzeiljachten en ik vaar al een jaar of wat op ronde en platbodem-jachten. Eerder maakten we samen een reis van Kaapverdië naar Brazilië, aan boord van een 63-voeter, dus we weten wat we aan elkaar hebben. Op vrijdagmiddag meldden Theo en ik ons bij KMY. Daar krijgen we uitgebreide uitleg over de Bestevaer 45 ST: de technische installatie, de navigatie, de zeilen en praktische zaken. En natuurlijk de type-aanduiding. ST blijkt voor Steilsteven te staan, maar wat ons betreft ook voor Stoer, want zo oogt dit schip beslist. Na de boodschappen en een snack in Makkum gooien we los, Harlingen willen we die avond nog halen.



Wel even wennen

Er staat een goede bries, west 5 Bft. Met behulp van de boegschroef varen we soepel weg van de kade. Wanneer we het IJsselmeer op motoren zien we links op de ondiepte een ander KMY-jacht, een Stadtship, hulp bieden aan een jachtje dat vastligt. Wij steken 1,40 meter met de kiel omhoog, hoe kan die grotere zus dan niet vastlopen in dat ondiepe water? Onze eerste proef komt eraan: afmeren aan hogerwal in de sluis bij Kornwerderzand waar de wind dwars opstaat. We hebben tijdens het korte vaartochtje van Makkum naar de sluis al ervaren dat de kop van de Bestevaer veel wind vangt en makkelijk wegwaait. Langzaam varen we de sluis in. Het is niet onze boot

en dus zijn we voorzichtig. We kennen het schip nog niet en weten niet hoeveel gas we moeten geven. Veel zo blijkt. Voorzichtig als we zijn liggen we openig moment achtervast, maar wel dwars in de sluis. De boegschroef biedt uitkomst en zo draaien we toch keurig naar de hogerwal. De grote zus van de ondiepte, de Stadtship 56 Oester, komt vlak achter ons aan. In de sluis zien we dat ze eerst een lijn vanaf de mid-denbolder vastmaken. Een lijn met een stuk tuinslang eromheen voor de stijfheid, zodat



Blik vanuit het pilot house: we hangen twee lijntje op bij de ingang om te wennen aan de 'luifel'

inzet: De stoere 45-voeter ligt voor ons klaar voor een langdurende proefvaart

je van afstand goed kunt mikken. Slim. Vervolgens draait de schipper de kop bij met de boegschroef en het schip ligt. Zo moet het dus. Ik herken Eeuwe Kooi, de eigenaar van KMY, achter het roer. Zijn schip steekt met opgehaalde de kiel maar 0,80 meter, vandaar zijn sleepactie bij Makkum.

Eeuwe komt even buurten met zijn twee zoons. Eén van de jongens zegt dat hij ons toch echt dwars in de sluis heeft zien liggen. Ik probeer nog te ontkennen, maar: 'Dat was om de naam even goed zichtbaar te maken,' is het commentaar van Eeuwe. 'Bestevaer 45ST PURE' staat inderdaad over bijna de hele lengte van het schip geschreven. Eeuwe wenst ons nog veel plezier en gaat weer aan boord, omdat het schutten gaat beginnen.

Stagfok

Onder alleen de stagfok varen we de Boontjes over naar Harlingen. Ook aan de wind zeilt het schip zo prima door. Achter ons zien we

een stalen vissermanschouw met gereefde fok en dubbel rif in het grootzeil. Wij doen 5 tot 6 knopen, maar deze schouw stuift ons met zeker 7 tot 8 knopen voorbij. Wat een prachtig gezicht.

De bruggen in Harlingen draaien 's avonds om half tien gelukkig nog, zodat we op één van plekje aan de Noorderhaven kunnen afmeren. Met de kop naar binnen, want keren lukt vanwege de drukte niet; er is niet genoeg ruimte voor onze bijna 15 meter lange jacht. Vinden we niet erg na de ervaring in de sluis.

We zitten in de kuip na te genieten van de eerste mijlen. Met welke maat gaan we meten? Hoe kritisch moet je zijn? Deze 45 voeter kost €495.000,- ex btw, ofwel €620.000,- als je hem wilt kopen als particulier. En PURE is marketingtaal voor BASIC. Voor ruim 6 ton vinden we dat we echt kritisch mogen zijn.

De lijnen van het schip zijn prachtig, de romp van kaal aluminium is stoer, het laswerk is degelijk en mooi gedaan, het installatiewerk is zeer goed en netjes aangelegd en het interieur is zichtbaar door vakmensen ingetimmerd en zeer verzorgd. Alles binnen is afgelast met witte HPL-plaat. De rest van het interieur is in dit exemplaar vervaardigd van massief bamboe: duurzaam en sterk. Met liefde en aandacht gebouwd, hier zitten veel manuren in. Basic is wel erg luxe.

We zijn na ons eerste tochtje wat tweeslachtig over de lange helmstok. Die neemt de hele, ruime kuip in beslag. Tijdens het manoeuvreren kan de bemanning alleen achter de helmstok op de kuipbanken zitten, de rest van de ruimte nodig heb je voor de helmstokuitslag. De keuze voor een lange helmstok is anderzijds wel begrijpelijk, omdat je bij slecht



Een vakkundig, met massief bamboe ingetimmerd interieur, dat door de werf 'basic' wordt genoemd...

links: Het pilothouse zorgt voor veel licht en ruimte in het schip, en een plek om binnen naar buiten te kunnen kijken

linksonder: Theo Hin (l) en Paul Nieuwenhuis bespreken de route naar Terschelling

Harlingen-Terschelling

Paul komt zaterdagochtend aan boord. West 3 tot 4 en zon, mooi weer om het Wad op te gaan. In de kom van Harlingen hijsen we het grootzeil. Dat moet 21 meter omhoog en daarbij is de elektrische lier een uitkomst. We rollen buitengaats de genua 1 uit en zeilen langs de Pollendam. Niet in de geul, maar in de ruimte die voor pleziervaart is bestemd, 'het fietspad' in Theo zijn woorden. Voor ons gevoel gaat het prachtig, we zeilen 40% aan de wind en lopen 5-6 knopen, wat overeenkomt met het polair diagram van dit schip voor deze koers en windkracht.

Onderweg rekenen we uit dat we door het weer opengestelde Schuitengat moeten kunnen. Met de kiel omhoog en de genua ingeroeld, moet er anderhalf uur na hoogwater nog voldoende water staan voor ons. Het waait inmiddels een dikke 5 en de lucht is betrokken. Vlak voor we het Schuitengat induiken, zien we achter ons een groot jacht met uitgebouwd grootzeil aankomen, dat zeker twee knopen sneller loopt dan wij. Dichterbij zien we dat het de HannaH is, een 56-voet Bestevaer met blauwgrijze romp. Wat een schitterend schip en wat een snelheid. Terwijl we angstvallig de dieptemeter in de

gaten houden, spuit de Hannah ons voorbij. Ondieper dan 2,7 meter wordt het niet, dus kunnen we genieten van onze eigen snelheid onder alleen het grootzeil plat voor het lapje, ruim 7 knopen met 25 knopen wind aan dek. We staan nu in ons zeilpak in de regen te sturen en waken voor de gijp. We meren af naast de HannaH en de eigenaren komen bij ons borrelen. 'Je went aan de

BESTEVAER 45ST PURE

Loa:	14,25 m
Lwl:	12,64 m
Breedte:	4,05 m
Diepgang:	2,15 m vaste kiel (met ophaalbare kiel 1,40 – 2,95 m)
Gewicht:	13 ton
Materiaal:	Aluminium
Masthoogte:	21 m
Grootzeil:	60 m ²
Genua:	45 m ²
Motor:	Yanmar 57 pk
Diesel:	2 x 290 l
Drinkwater:	2 x 230 l
Vuilwater:	60 l
Slaapplaatsen:	6, drie hutten
Vanaf prijs:	495.000,- excl. BTW
Ontwerp:	Dykstra Naval Architects, Nederland

Werk:
KM Yachtbuilders, De Stienplaat 7,
8754 HE Makkum
www.kmy.nl, info@kmy.nl.



Boven de eilanden. De omstandigheden wisselen sterk, van ideaal zeilweer tot windkracht 7

inzet: Tussenstop in de haven van Harlingen. Goed te zien is dat het achterschip vrij breed is gehouden

scherpe punten bij de ingang van het pilot-house,' zegt Johann. 'Je stoot een paar keer je hoofd en dat is het dan.' De volgende ochtend bewonderen we hun jacht. Prachtig!

Texel of Vlieland

Tegen half twaalf gooien we los, zodat we tijd mee hebben richting Texel. We kunnen weer door het Schuitengat en zeilen tussen Terschelling en Vlieland door naar de Noordzee. Er staat een goede windkracht 5. Met een rif in het grootzeil en de stagfok uitgerold zeilen we tussen de eilanden door. Texel is ons doel ook al betekent dat opkruisen. Buitengaats blijken we teveel zeil te voeren. We zetten een tweede rif. Het enkellijns reefsysteem maakt reven heel gemakkelijk en binnen vijf minuten varen we met dubbel rif en een stagfok. Onze *Nescio* helt flink en loopt nu 5 tot 6 knopen. Er staat nu windkracht 6. We voeren te weinig zeil en stampen meer dan dat we vooruit komen. De stagfok rollen we weg en genua 1 halen we tevoorschijn. Nu loopt het schip lekker en ligt het onder aardige helling stabiel in het water. De *Nescio* stuurt zo licht als een open zeilbootje en dat voor een jacht van 13 ton.

Om een uur of vier zitten we bij de *shipping lane* boven Vlieland en Texel. Willen

we Texel halen, dan moeten we vanwege de waterstand in combinatie met flinke deining om de Razende Bol heen kruisen. Dat duurt te lang en dus keren we om. Afkruisend zeilen we steeds ruime wind naar Vlieland tot vlak voor de haveningang. Heerlijk, wat zeilt dit fantastisch, we zouden deze koers dagen kunnen volhouden. De Bestevaer 45ST ontpopt zich langzamerhand als een jacht voor wereldreizigers.

Vlieland

De kom van Vlieland is bijna leeg. De wind staat dwars op ons schip en we willen afmeren met de kop in de wind. De kiel staat half omhoog, anders konden we de haven niet in. In Harlingen en op Terschelling bood de boegschroef uitkomst bij het manoeuvreren. Daar zetten we nu ook op in. We varen de kom iets in tot we de wind op de kont hebben en willen vooruit draaien naar in de wind met behulp van de boegschroef. Dat lukt niet. Verder dan halve wind komen we met 6 Bft niet. En de boegschroef trekt het niet om zo lang actief te zijn. Achteruit draaien is de beste optie met dit schip en we meren met de kont naar de wind af naast een grote klipper.

De 45 ST heeft twee roerbladen om op droog te kunnen vallen. Het nadeel is dat er geen schroefwater langs je roerbladen stroomt en dat maakt manoeuvreren erg lastig. Wat we gewend zijn met onze eigen boten die wel direct schroefwater op het roer hebben, werkt bij de *Nescio* niet. Dit is een schip waarmee je onder leiding van iemand met ervaring moet leren manoeuvreren.

Maandagochtend is het windkracht 7+. Achteruit wegvaren weten we nu. Dat gaat prima, maar de kop richting de uitgang van de haven krijgen heeft nogal wat voeten in de aarde, maar het lukt. Eenmaal op het Wad zetten we alleen de stagfok. Dat is genoeg en het schip loopt lekker. Het gedraagt zich prima in de golven. De Bestevaer voelt veilig en degelijk. Helaas buigt de geul te sterk af naar hoog aan de wind. De rest van de tocht terug naar Mak-kum leggen we op de motor af.

Conclusie na 100 mijlen op zee

We zetten alles op een rij. De degelijkheid van het schip is top. De afwerking is van hoog niveau. Er is niet bezuinigd op beslag, dat is van zeer goede kwaliteit. De twee kooien onder de kuipbanken zijn echte zeekooien op de goede plek. Het schip zeilt erg makkelijk en ligt goed op het roer. Het bedieningspaneel heeft voorinstellingen -haven, kort van boord, varen - en dat werkt heel handig. Op de plotter kun je alles instellen zoals jij het wilt. Het pilothouse is echt een geweldige plek om te zitten, je hebt rondom zicht. De banken in de kuip zijn waterdicht af te sluiten. Dat KMY met dit schip insteekt zeilers die langere tijd aan boord verblijven blijkt uit de zonnepanelen op het dek, die houden je accu's onderweg op peil. Je kunt je aan boord overal goed vasthouden en brede gangboorden maken de gang naar het voordek gemakkelijk en veilig. Een modern detail zijn de vele usb-aansluitingen voor het opladen van de mobiele apparaten, die tegenwoordig gemeengoed zijn. En dan is dit nog maar een greep uit alle positieve punten van het schip. Zoals gezegd merkten wij dat manoeuvreren op de motor lastig is en gewenning vraagt.

Ook al is de Bestevaer 45ST de kleinste versie uit de serie van KMY, toch is dit een schip voor lange zeilreizen. Wat ons betreft voldoet deze maat overigens prima, ruimte genoeg! 🍷

EUROPESE BOOT VAN HET JAARVERKIEZING

Direct na onze lange proefvaart werd bekend dat de Europese watersportmedia in het moderne segment de Bestevaer 45ST PURE hebben genomineerd voor European Yacht of the Year 2017 in de categorie luxe toerschepen. De Bestevaer 45ST was te zien op de HISWA te Water en ligt in het najaar in Hamburg tijdens Hanseboat (29 okt - 6 nov.) Eerder schreef de Spiegel al over de bouwwijze van dit jacht in SdZ 2015.9. (Oude nummers zijn altijd na te bestellen via: redactie@spiegelderzeilvaart.nl)