

Eine Yacht für Entdecker

AN BORD BESTEVAER 45ST

Mit ihren robusten Bestevaer Einzelbauten aus Aluminium hat sich die niederländische Werft KM Yachtbuilders bei Langfahrtsegeln einen guten Namen erworben. Mit der als Serienbau konzipierten Bestevaer 45ST Pure will die Werft diesen Kundenkreis erweitern.

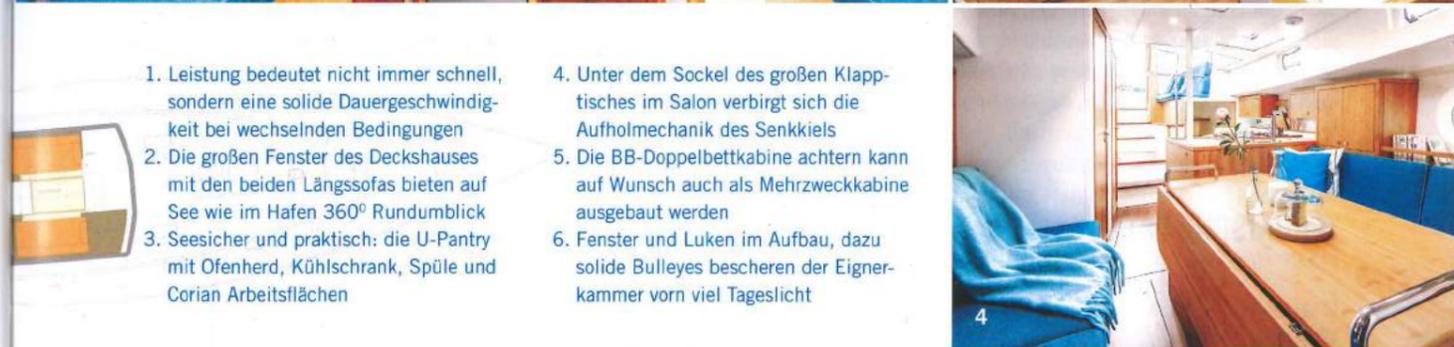
Kennzeichen: ein hohes Leistungspotenzial und eine umfangreiche Grundausstattung für alle Wetter



AN BORD BESTEVAER 45ST

Bad, den beiden Achterkabinen und dem Deckssalon. Diese Blöcke werden in der werfteigenen Tischlerei aus vorgefertigten Einzelkomponenten mit allen Anschlüssen zusammengesetzt. Sobald die über Kopf geschweißte Rumpfschale fertig ist, wird sie gedreht, mit allen Rohren, Leitungen, Tanks und Kabeln versehen und abschließend mit Schaum isoliert. Danach werden die Module von oben

in die Rumpfschale eingesetzt und mit den Spanten verschraubt und verklebt. Parallel dazu entsteht der Aufbau und wird ebenfalls mit allen Komponenten versehen wie Luken und anderen Deckausrüstungen und schließlich wie ein Deckel auf die Rumpfschale mit den eingebauten Modulen aufgesetzt und verklebt. Diese Bauweise spart nicht nur Zeit und damit etwa ein Drittel an Kosten, sondern sie verbessert zu-



1. Leistung bedeutet nicht immer schnell, sondern eine solide Dauergeschwindigkeit bei wechselnden Bedingungen
2. Die großen Fenster des Deckshauses mit den beiden Längssofas bieten auf See wie im Hafen 360° Rundumblick
3. Seesicher und praktisch: die U-Pantry mit Ofenherd, Kühlschrank, Spüle und Corian Arbeitsflächen
4. Unter dem Sockel des großen Klapp-tisches im Salon verbirgt sich die Aufholmechanik des Senkkiels
5. Die BB-Doppelbettkabine achtern kann auf Wunsch auch als Mehrzweckkabine ausgebaut werden
6. Fenster und Luken im Aufbau, dazu solide Bulleyes besichern der Eigner-kammer vorn viel Tageslicht



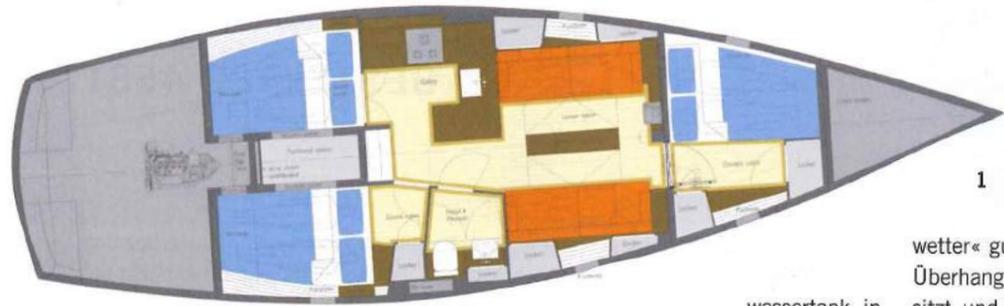
Im Kunststoffzeitalter sind Segelyachten aus Aluminium eine eher selten anzutreffende Rarität, schließlich ist die Herstellung einfach mit mehr Kosten verbunden und so blieb auch die von Dykstra Naval Architects konzipierte Bestevaer Reihe der 48 bis 66 Fuß Aluminium Sloops im knuffigen Lotsenkutter Stil für die meisten Segler ein unerschwinglicher Traum. Jede KM Bestevaer entstand als Einzelbau mit einer auf den Eigner zugeschnittenen völlig individuellen Einrichtung.

Entwickelt wurde die Bestevaer ST Reihe (Bestevaer = bester Segler; ST= straight bow) aus Gerard Dykstras eigener 53' Bestevaer, mit der er und seine Frau seit 2003 jedes Jahr über Monate viele entlegene Reviere erkundeten, und die es nach seinen Worten möglich machte, »in kalten Klimazonen zu segeln und dort auch zu überwintern, eine für Blauwas-

sersegler konzipierte, komfortable Yacht ohne Schnickschnack.« Über 20 Bestevaers wurden seitdem verkauft, auch weil sie neben den genannten Eigenschaften noch über ein überraschend hohes Leistungspotenzial verfügen. Leistung, so das Konstruktionsbüro, bedeutet nicht immer schnell, sondern auch angemessene Segelwinkel, leicht zu reffen und ordentliches Kurshaltevermögen. Die Popularität des Bestevaer Konzepts führte dazu, dass die Werft vor sechs Jahren eine Bestewind 50 aus GFK auflegte, die mit 250.000 € deutlich billiger als die ähnlich große Aluminium Version war. Mit der wie gehabt von Dykstra Naval Architects gezeichneten Bestevaer 45ST finden die Metall-Liebhaber jetzt ebenfalls eine günstigere Alternative. Möglich wurde die Kostenreduzierung durch die Übertragung des Serienbaukonzepts der GFK-Produktion auf den Aluminiumbau. Rumpf- und Kielform,

der Deckssalon und die Position der zwei wasserdichten Schotten sind bei der Pure von vornherein fest vorgegeben, ebenso die tiefe Plicht und die vielen Haltegriffe. Auch der Ballastanteil von fast 40 Prozent steht nicht zur Disposition, ganz gleich ob man sich für den Fest- oder die Schwenkkiel-Variante entscheidet. Wählen kann der Kunde auch zwischen der Ruderpinnen- oder Radsteuerung, der Ausführung der Segel und vor allem der Einrichtung der Kabinen.

Entscheidend für die deutliche Kostenreduzierung aber ist die erstmals bei einer Alu-Yacht von KM eingesetzte Modulbauweise. Dabei werden Rumpf mit Deck, Aufbau, Kiel und die Inneneinrichtung separat aber zeitgleich zueinander hergestellt. Die Einrichtungsmodul bestehen entsprechend der drei wasserdichten Abteilungen aus einzelnen Blöcken wie der Vorderkabine, dem Salon, Pantry und



1

gleich die Arbeitsbedingungen für die Bootsbauer, die nun die meiste Zeit beim Möbelbau außerhalb des engen Rumpfes verbringen. Am Ende kommt das auch der handwerklichen Qualität zugute.

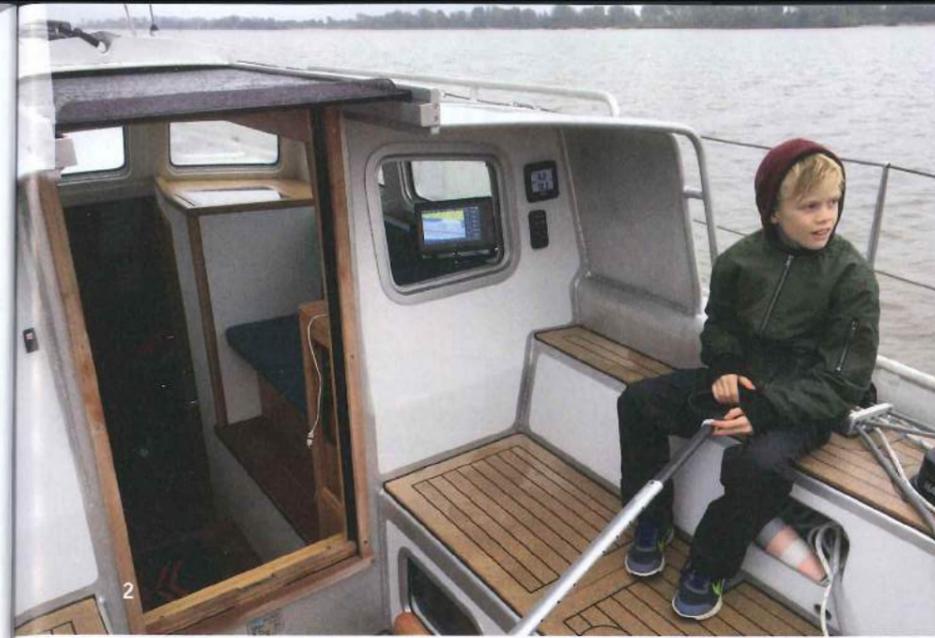
Wie bei den Einzelbau Vorgängerinnen ist vom Entwurf bis zum Bau der Yacht Sicherheit das zentrale Thema. Die wasserdichten Schotten, die vielen angeschweißten Handgriffe sowie der stabile Rumpf, dessen seewasserfestes Aluminium über Wasser 5-6 mm und unter Wasser 6-12 mm stark ist, sind Standard, ebenso wie der Ballastanteil von fast 40 % bei der Kiel- wie Schwenkkiel-Ausführung. Das tiefe, rundum geschützte und selbstlenzende Cockpit, verfügt mittelschiffs achtern über eine kleine, manuell zu bedienende Badeplattform und backbordseitig daneben über eine herunterklappbare Bade- und Rettungsleiter. Motor und Ruderanlage sind in der wasserdichten Abteilung achtern installiert und es gibt keine Rumpfdurchlässe unterhalb der Wasserlinie. Der achtern liegende Ab-

wassertank, in dem das Toilettenwasser gesammelt wird, wird oberhalb der Wasserlinie entleert, das Wasser der Dusche wird direkt außenbords gepumpt und das der Pantrypüle wird allein durch die Schwerkraft nach draußen befördert. Schließlich steht auch der Mast auf dem Deck, so dass unvorhersehbare Wassereinbrüche so gut wie ausgeschlossen sind. Ein unabdingbares Muss für eine ozeantaugliche Langfahrt durch Wassereinbruch bei der 32. »Atlantic Rally for Cruisers« im November 2016 zeigt. Zur Sicherheit gehört auch, dass die gesamte technische Ausstattung, einschließlich der Elektronik, sich wettergeschützt im Inneren befindet. Einzige Ausnahme – der Motorfahrhebel in einer Ausbuchtung der steuerbordseitigen Cockpitducht. Solide Aluminiumpoller und eine hohe Fußreling sorgen ebenso für Sicherheit an Deck wie die handfreundlichen Relingsdurchzüge aus Dyneema.

Ist es noch Sicherheit oder schon Komfort, wenn der Rudergänger bei »Schiet-

wetter« gut geschützt durch den breiten Überhang des Deckshauses im Cockpit sitzt und mit dem langen Ausleger der gebogenen Pinne steuert, dank der großen Scheiben mit guter Sicht voraus und auf dem drehbaren Garmin Plotter innen? Und dazu mit den starken ST-Winschen von Harken sowie den Klemmenbatterien für die Unterdecks geführten Fallen, Trimmleinen und Schoten in Griffnähe. Ein anheimelndes Gefühl strahlt der Cockpitbelag aus rutschhemmendem Kork aus, während sich Vor- und Seitendecks mit einem rutschfesten weißen Farbanstrich begnügen. Für die Zukunft ist geplant, als Decksbelag eine Folie mit einer Antirutsch Oberfläche einzusetzen und Folie kommt auch zum Einsatz, wenn der Rumpf farbig gestaltet werden soll.

Bei der freundlich hellen Inneneinrichtung hat der Kunde die Wahl zwischen zwei Varianten, die sich darin unterscheiden, dass bei der Eignerkabine vorn mit Inselbett die vordere wasserdichte Abteilung kleiner ausfällt als bei der Variante mit dem seitlichen Doppelbett. Achtern kann man zwischen der Variante mit zwei Doppelbettkabinen, davon die StB-seitige mit Vorraum, und der zweiten Ausführung mit dem Ausbau der Back-



1. Standard: Doppelbetten an den Rumpfwänden und große wasserdichte Abteilerung ganz vorn
2. Steuermann Pelle hält Kurs und beobachtet dabei gespannt einen von achtern aufkommenden Containerfrachter
3. Der Motorhebel ist leicht mit Hand und Fuß zu betätigen.

4. Die Armaturen befinden sich im Deckshaus
5. Ein bewährtes Prinzip – Fallen, Schoten, Trimmleinen werden auch hinter der Klemmenbatterie sauber getrennt auf die große Schotwinsch geführt



TECHNISCHE DATEN

Länge Rumpf: 14,25 m
 LWL: 12,64 m
 Breite: 4,05 m
 Tiefgang Kiel: 2,15 m
 Schwenkkiel: 1,40-2,95 m
 Ruderblätter: 2,00 m, Aluminium
 Verdrängung: 13.000 kg
 Ballast: 5.050 kg = 38 %
 Ballast Schwenkkiel: 4.850 kg = 37 %
 Segel: Doyle Sails, Dacron, dreifach vernäht
 Segelfläche: 116 m²
 Groß: 70 m²
 Genua 125%: 46 m²
 Fock: 22 m²
 Mast/Baum: Seldén Masts, Aluminium
 Wanten: Seldén Standard, 19 mm Draht
 Motor: Yanmar Common Rail, 57 PS / 42 kW

Antrieb: Yanmar S-Drive SD60 Drei-Blatt Festpropeller
 Frischwasser: 2 x 230 l
 Treibstoff: 2 x 290 l
 Schmutzwasser: 60 l
 CE Zertifikat: Kategorie A
 Design: Dykstra Naval Architects
 Konstruktion: Dykstra Naval Architects
 Preis: 575.000 € zzgl. 19 % MwSt
 (gesegelte Ausführung)
 Baujahr: 2016

WERFT UND WEITERE INFORMATIONEN

KM Yachtbuilders
www.kmy.nl



bordkabine als Mehrzweckkabine wählen. Ganz gleich für welche Variante man sich entscheidet, die mittlere Abteilung mit Salon, Pantry und Bad mit Toilette und Dusche bleibt in allen Fällen in Größe und Ausstattung unberührt. In der mit zwei Kühlschränken, viel Stauraum, einem dreiflammigen Ofenkocher und dem, bei holländischen Yachtbauern oft anzutreffenden vertikalen Stehrohr mit den Grauwasseranschlüssen, ausgerüsteten U-Pantry lässt es sich unterwegs auf See sicher arbeiten. Die beiden 2 m langen, gepolsterten Seitenbänke bieten hinreichend Platz zum Speisen am zentralen Klappstisch oder als Schlafplatz auf See oder für Überraschungsgäste im Hafen. In der Schwertvariante nimmt der Sockel des Klappstisches die Mechanik des Schwenkkiels auf. Das Deckshaus stellt den Kontakt und trockenen Übergang vom Cockpit zum tief liegenden Salon her und bietet der Freiwanne Schutz und Ausblick zugleich. Auffällig – es fehlt ein richtiger Navigationsplatz mit Kartentisch. So mancher mag ihn vermissen. Die Werft indes weist auf die heute weit verbreitete elektronische Navigation für die eine kleine

Fläche an Steuerbord unter dem Plotter völlig ausreicht, und wer auf eine große Seekarte gar nicht verzichten mag, der kann sie bei Bedarf ja auf dem Salontisch ausbreiten. Doch ist laut Werft ein richtiger Navigationstisch jetzt in Planung. Die Möblierung mit hellem Bambusfurnier, den weißen Wänden, Schotten und Decken sowie dem Fußboden aus schwarzer amerikanischer Walnuss ergänzt durch Handrelings und Türgriffen aus Edelstahl, dazu türkis-blauen Polstern sowie weißen Arbeitsflächen aus Corian wirkt unaufdringlich schiffig. Große Fenster im Aufbau und Deckshaus sowie solide, runde Bulleyes sorgen für viel Tageslicht, das bei Dunkelheit durch Deckenspots und Leselampen abgelöst wird. Auf unserem herbstlichen Törn Ende Oktober auf der Elbe von Wedel nach Hamburg in den Sandtorhafen bei durchweg raum-achterlichem Wind um die 11 kn machten sich die lange Wasserlinie, der Schwenkkiel und die doppelten Ruderblätter positiv bemerkbar, ein übriges tat die Besegelung von Doyle Sails, bestehend aus dem durchgelatteten Groß und der Rollgenua. Bei nahezu bestän-

digen 6 bis fast 8 kn Fahrt hielt unser Steuermann, der 10-jährige Pelle, die *Nescio* trotz seiner erst knapp dreimonatigen Opti-Erfahrung mit dem verlängerten Pinnenausleger ordentlich auf Kurs, notwendige Korrekturen wegen aufkommender oder entgegen laufender Frachter meisterte er mühelos. Bei kurzen Verholtschlägen am Wind sank die Fahrt deutlich, um beim Abfallen jedoch schnell wieder zuzulegen. Auf der Überführungsfahrt von Harlingen über die Nordsee zur Elbemündung bei um die 30 Windknoten und Wellen von achtern kamen Werftchef Eeuwe Kooi und sein Mitsegler Oep auf gute 13 kn Fahrt.

Fazit: Mit der Bestevaer 45ST Pure ist KM Yachtbuilders eine robuste, grundsolide und auf ein Höchstmaß an Sicherheit ausgelegte Serienyacht aus Aluminium gelungen, deren ausgezeichnete Segeleigenschaften, Handling und Komfort aufgrund der umfangreichen Grundausstattung sie für lange Reisen prädestinieren.

Text: Jochen Halbe

Fotos: KM Yachtbuilders Arthur Smeets (unter Segeln, Einrichtung), J. Halbe (Details)