

Unverkennbar Dykstra. Hoher Bug, viel Sprung, Deckshaus

Zuverlässiger Partner

Sicher, robust, vertrauenerweckend: Die Bestewind 50 aus Holland ist das Richtige für lange Reisen unter Segeln und hat keine Probleme mit Wind, Wellen und hartem Wetter

Leinen los und nichts wie weg. Wenn es ein Ziel gibt, so liegt es in weiter Ferne. Segel setzen und das Leben an Land im Kielwasser zurücklassen. Für die einen ist es eine Auszeit, unbeschwert und unabhängig. Für andere ist es ein Abenteuer, eine Seereise ins Ungewisse, durch Stürme und Flauten, Blauwasser oder Packeis. Kaum ein Segler, der nicht irgendwann mal von der

großen Reise träumt. Über das geeignete Schiff dafür lässt sich ja schon mal nachdenken. Robust soll es sein, sicher und seetüchtig, geräumig genug für ein Leben an Bord. Und es muss flott segeln, weil das mehr Spaß macht und viele Ziele ermöglicht.

Wer mit solchen Vorstellungen im Kopf bei K&M Yachtbuilders in Holland anklopft, ist bestimmt nicht an der falschen Adresse.



Sicher. Das Cockpit ist klein und sehr tief. Auf langer Fahrt kann das ein Vorteil sein



Geordnet. Fallen, Schoten und Strecker laufen direkt auf die großen Winschen

Die Werft in Makkum am IJsselmeer ist bekannt für ihre ungewöhnlich kräftigen, widerstandsfähigen Hochseeyachten aus Aluminium. Bei dauerhaft Seereisenden besonders beliebt sind die eigenwilligen Pilothouse-Yachten aus dem legendären Bestevaer-Programm von Konstrukteur Gerard Dykstra. Die als Rundspanter geschweißten Rümpfe gelten als nahezu unzerstörbar und sind auch optisch nicht zu verwechseln.

Charakteristisch sind ihr weit hochgezogener Bug, der lotrechte Steven, das positive Heck und natürlich das markante Decks- haus. Darüber hinaus sind die Schiffe Einzelstücke. Wer sich für ein solches entscheidet, bestimmt selbst über Ausstattung, Innenausbau und Stil, sollte aber gleichzeitig wissen, dass er für die Erfüllung seiner Träume tief in die Tasche greifen muss. Eine Bestevaer im Längenbereich um 50 Fuß kostet mindestens 900 000 Euro, je nach Ausstattung mitunter auch deutlich mehr.

Dichter an der Werftserie

Das Konzept, der Preis und die Exklusivität limitieren die Nachfrage nach Yachten solchen Kalibers allerdings erheblich. K&M will sich deshalb universeller aufstellen und das sehr spezielle, aber ebenso spannende Bestevaer-Konzept einer breiteren Käuferschicht zugänglich machen. Dazu hat Werftchef Eeuwe Kooi unter dem Namen Bestewind eine neue, konzeptionell aber ganz ähnliche Linie auflegen lassen. Erstes und bislang einziges Modell ist die Bestewind 50.

Diese Yachten sind zwar ebenfalls ein Stück weit individualisierbar, liegen aber deutlich näher am Serienbau. Und die Bestewind wird als Sandwichkonstruktion im Glasfaserverbund gebaut, nicht aus Aluminium – ein Novum beim Alu-Spezialisten K&M. So kann der Preis gesenkt werden. Mit 609 000 Euro für die Standardversion ab Werft ist die Bestewind 50 knapp ein Drittel günstiger als das vergleichbare Schiff aus der Bestevaer-Serie, die 49ST.

Die Bestewind 50 wurde als Kandidatin zur Wahl als Europas Yacht des Jahres 2012 vorgeschlagen; aus diesem Grund steht das Boot für die Jury-Tests in IJmuiden an der holländischen Nordseeküste zur Verfügung. Bei bis zu 30 Knoten Wind und monströsen Wellen freut sich Eeuwe Kooi auf die Probe-

schläge. „Das sind genau unsere Bedingungen“, sagt er, schlägt die Fock am Kutterstag an und lässt ein Reff ins Großsegel binden. Das wird zweifellos nötig sein, denn das Testboot ist mit einem deutlich höheren Rigg aus Kohlefaser ausgestattet. Der Drei-Saling-Carbonmast sieht zwar toll aus, passt aber nicht wirklich zur reinen Langfahrt-Ausrichtung der Bestewind 50. „Eine kostspielige Spinnerei“, gibt Kooi selbst zu.

Standard ist dagegen ein vernünftig dimensionierter Aluminiummast mit zwei

stewind wandelbar. Zum fest angebauten L-Kiel mit Bleibombe und wahlweise 1,80, 2,15 (Standard) oder 2,50 Meter Tiefgang ist auch ein elektrohydraulisch betriebener Hubkiel mit einer Varianz von 1,30 bis 2,70 Meter Tiefgang erhältlich.

Kein Problem mit Wind und Welle

Beim Test arbeitet sich der 16 Tonnen schwere und damit auch etwas behäbig wirkende Kreuzer mit zielstrebigem Konsequenz durch die Wasserberge vor der Küste. Dabei bleibt

er erstaunlich gut kontrollierbar. Die Wellen lassen sich prima aussteuern,

Das Schiff ist ein **echter Außenseiter**. Der Markt bietet kaum Vergleichbares

Wantenspreizen. Dazu wird eine kurze Genua mit einer Überlappung von 110 Prozent mitgeliefert. Ein größeres Vorsegel für Leichtwindbedingungen mit 125 Prozent Überlappung gibt es als Extra-Ausstattung genauso wie ein Gennakerpaket, auf Wunsch ergänzt durch einen ausfahrbaren Bugspriet. Auch für den Kiel zeigt sich das Konzept Be-

und das vergleichsweise schlanke Schiff (Streckungsverhältnis 3,4) segelt mit dem Standardkiel und einem Ballastanteil von 31 Prozent spürbar steif. Mit der Fock am Kutterstag (ebenfalls eine Option) kann bei diesen außergewöhnlichen Verhältnissen eine gesegelte Höhe von rund 40 Grad gegen den Wind ermittelt werden – das liegt auf dem

Niveau von Performance-Yachten. Die Geschwindigkeit ist aufgrund des hohen Wellengangs allerdings nur sehr schwer zu messen. Die Werte auf dem Datenblatt (folgende Seite) beziehen sich deshalb auf das theoretisch errechnete Leistungspotenzial.

Die Plicht ist verhältnismäßig klein. Das ist aber Bestandteil des Konzepts, weil ein Teil des Cockpits als geschützter Bereich im erhöhten Decks- haus zu liegen kommt. Dort sitzen die Mitsegler geschützt und befinden sich – wenigstens gefühlt – trotzdem draußen. Eine Art Zwischenwelt quasi. Auf der langen Fahrt ist das Pilothouse ein echter Vorteil, auch wenn es im Fall der Bestewind 50 diesem Namen nicht wirklich gerecht wird. Einen Innensteuerstand gibt es nämlich nicht. Dafür navigiert man hier übersichtlich und mit direktem Kontakt zum Steuermann.

Auch wenn die Ausrichtung des Schiffs auf lange Fahrt wohl eher den dauerhaften Einsatz des Autopiloten vorsieht, ist die Position des Steuermanns doch gewöhnungsbedürftig. Im außerordentlich tiefen Cock- ➤



Markant. Pilothouse und positives Heck charakterisieren das Boot. Die massive Scheuerleiste gehört zum Standard

MESSWERTE

Segelleistungen ohne Abdrift und Strom

Am Wind (ca. 40 Grad) 7,8 kn
60 Grad Windeinfall 8,4 kn
90 Grad Windeinfall 9,6 kn
120 Grad Windeinfall 10,0 kn
150 Grad Windeinfall 9,6 kn

Gemäß Polardiagrammen VPP, gültig für 20 kn Windgeschwindigkeit (5 Bft.)

Potenzial

STZ 4,2
4,0 Cruiser
Performance-Cruiser 5,0

Robuster, solider und schwerer Blauwassersegler. Mit Standardbesegelung eher kleine Segeltragezahl

Kojenmaße

Vorschiff	2,00 x 1,46/1,21 m	
Achtern	2,02 x 1,35/1,00 m	
Knapp	Durchschnitt	Komfortabel

¹ Dimensionlose Zahl. Berechnung: $\sqrt{VS/VV}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Dykstra & Partners
CE-Entwurfskategorie	A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge)	14,96 m
LWL (Wasserlinienlänge)	13,72 m
Breite	4,40 m
Tiefgang/alternativ	2,15/1,80 m
Gewicht	16,0 t
Ballast/-anteil	5,2 t/31 %
Großsegel	64,0 m²
Rollgenau (110 %)	50,6 m²
Maschine (Yanmar)	55 kW/75 PS

Rumpf- und Decksbauweise

GFK-Sandwichkonstruktion oberhalb der Wasserlinie, Vollaminat unterhalb. Vinylsterharze für äußere Schichten

PREIS UND WERFT

Grundpreis ab Werft	609 000 Euro
Preis segelfertig ²	609 000 Euro
Komfortpreis ²	621 955 Euro
Garantie/gegen Osmose	1/1 Jahre
Werft	Bestewind BV, 8754 Makkum;
www.bestewind.nl/www.kmy.nl	
Vertrieb	www.jopp-boote-yachten.de

Yacht-BEWERTUNG

Robuster, zuverlässiger Blauwasserkreuzer aus GFK mit geschütztem Deckshaus. Im Test beweist das Schiff gute Segel Eigenschaften bei Wind und Welle. Hoher Preis

Konstruktion und Konzept

- + Solide Bauweise
- + Sicheres, tiefes Cockpit
- + Geschütztes Deckshaus

Segelleistung und Trimm

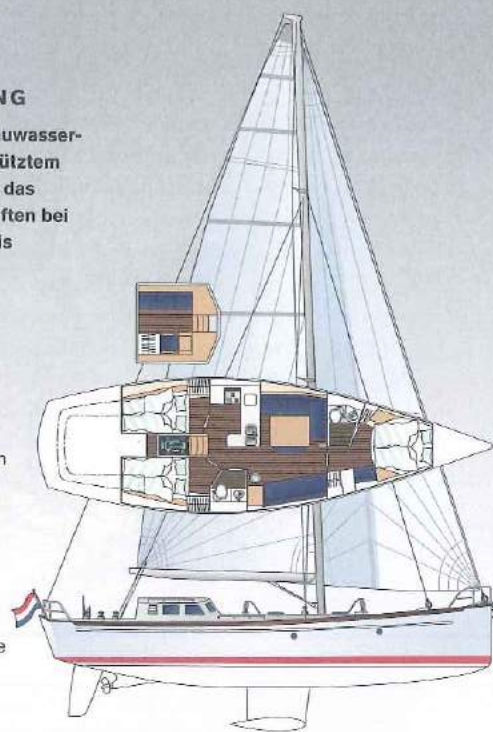
- + Segelt steif, kurstreu, hoch
- + Übersichtliches Layout

Wohnen/Ausbauqualität

- + Schiffiges Ambiente
- + Scharfkantige Einbauten
- + Schmale Achterkoben
- + Keine abgetrennte Dusche

Ausrüstung und Technik

- + Hochwertige Beschläge
- + Umfassende Grundausstattung
- + Funktionale Heckplattform
- + Klampen zu dicht an Fußbreitling



Einzigartige Optik. Deckshaus und markante Bullaugen im Rumpf

pit hat der Rudergänger hinter dem Rad stehend zwar eine sichere Position, aber keine gute Übersicht – das Deckshaus blockiert den Blick nach vorn fast komplett. Das Sill hinten ist zudem so hoch, dass man seitlich

kaum Platz nehmen kann. Wenn man es dennoch tut, hängen die Beine im Leeren.

Auf den Duchten im Cockpit sitzen die Mitsegler sicher und im Schatten des Deckshauses zudem windgeschützt. Allerdings ist

das nur leicht überstehende Dach des Aufbaus nicht lang genug, um auch gegen überkommendes Wasser abzuschirmen. Wer bei Extrembedingungen nicht nass werden will, muss sich zwangsläufig ins Deckshaus verkriechen. Aber dafür ist es ja da.

Stauräume ohne Ende

Eine gute Lösung haben die Holländer für den Zugang zum Wasser am Heck gefunden. Eine schmale, unauffällige Badeplattform ist absenkbar und schließt aufgeholt das Cockpit komplett ab – auch in Sachen Sicherheit ein notwendiges Detail. Ohne die Heckklappe wäre das Baden vom Schiff aus unmöglich; nur Athleten könnten den Aufstieg am hohen, überhängenden Heck schaffen.

Ein nahezu unbegrenztes Platzangebot bieten die beiden Backskisten im Cockpit. Die Stauräume liegen hinter den Achterkabinen und können auf diese Weise das ganze Schiffsvolumen seitlich und unterhalb des Plichtbodens nutzen. Leider sind aber keine Abtrennungen vorgesehen. Das Staugut kann in der Wende frei von einer auf die andere Seite purzeln.

Ein Teakholzdeck schlägt mit einem Aufpreis von 26 250 Euro zu Buche. Machbar ist auch ein pflegeleichtes Kunststoffdeck in

Teak-Optik für rund 36 000 Euro Mehrkosten. Definitiv falsch platziert sind die Klampen. Sie sind so nahe an die Klüsen im hohen, umlaufenden Schanzkleid gebaut, dass es fast unmöglich ist, Festmacher ordentlich zu belegen.

Solide und robust – auch innen

Der Ausbau und das Layout innen werden weitgehend bestimmt durch die spezielle Pilot-house-Gestaltung. Das heißt: Trotz kleiner Plicht liegt der Niedergang recht weit vorn. Somit kommt dem Salon- und Pantrybereich weniger Raum zu, was bei einem 50-Fuß-Schiff aber relativ zu sehen ist. Die Küche ist trotzdem schön großzügig gestaltet, und auch im Salon sitzt eine größere Gesellschaft komfortabel und gemütlich.

Dafür sind die Verhältnisse im Vorschiff vielmehr zimmergleich. Ein großes Doppelbett bietet ausreichend Platz für zwei, auch wenn man seitlich Platz verschenkt. Dazu gibt es jede Menge Unterbringungsmöglichkeiten und für die Eigner ein separates Bad mit Dusche. Leider ist aber keine eigentliche Duschabtrennung vorgesehen, auch nicht im zweiten Bad achtern, welches zudem nicht sehr geräumig ausfällt. Eine Ausbaualternative im Vorschiff sieht eine seitlich angebaute Doppelkoje vor, die Toilette wandert nach vorn, direkt an das wasserdicht gebaute Schott zur Segellast im Bug.

Achtern braucht der kräftige Yanmar-Einbaudiesel mit 75 PS Leistung Platz zwischen den Kabinen. Deshalb und konzeptbedingt durch das Pilot-house sind die Achterkammern räumlich limitiert. Die Liegeflächen der Kojen entsprechen nicht ganz den Mindestanforderungen für komfortables Schlafen zu zweit. Eine der beiden Ach-

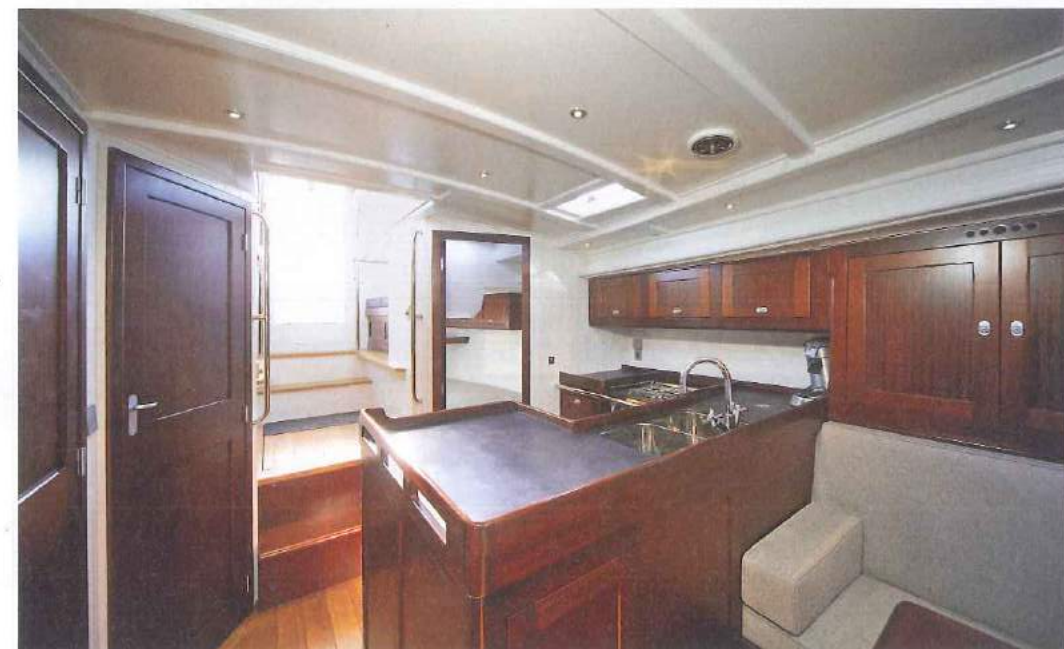
Das Interieur ist ungemein schiffig. Farben und Hölzer wählen die Kunden

terkabinen könnte aber auch als begehrter Werk- und Stauraum ausgebaut werden.

Flexibel zeigt sich K&M vor allem bezüglich der Farben und der Wahl der Hölzer. Generell verbaut die Werft Mahagoni als Furnier über Sperrholz oder als solide Elemente, etwa für Handläufe, Schlingerleisten oder Umleimer. Die Verarbeitungsqualität ist durch-



Unverbaut. Im Salonbereich dominiert eine klare, schnörkellose Formensprache



Zentral. Die üppige Pantry ist ein Drehpunkt zwischen Drinnen und Draußen

weg gut und hochwertig. Die Einbauten wirken zudem ungewöhnlich solide und widerstandsfähig. Die Bodenbretter sind sogar aus massivem Eichenholz gefertigt.

Negativ fallen einzig die vielen scharfen Kanten und Ecken auf, so zum Beispiel an der gewinkelten Wand zur Nasszelle im Salon oder in den Achterkabinen. Die Verletzungsgefahr ist erheblich und widerspricht dem sonst so starken Fokus auf Sicherheit und Seegängigkeit.

Der Grundpreis von 609 000 Euro erscheint nur im Vergleich zur individuelleren Aluminium-Schwester von Bestevaer güns-

tig. Eine Gegenüberstellung mit anderen Yachten derselben Längsklasse lässt die sehr spezielle Ausrichtung allerdings kaum zu. Fakt ist, dass die Bestewind 50 schon ab Werft nach YACHT-Definition segelfertig ausgestattet ist und auch zum Komfortpreis nur noch wenige Posten dazukommen.

Man muss nicht zwingend durch Sturm oder Packeis segeln, um die Vorzüge eines Bootes wie der Bestewind 50 voll auskosten zu können. Wenn's aber dicke kommt, ist man damit jedenfalls schon mal auf der ganz sicheren Seite.

Michael Good

Tests zu Vergleichsschiffen als PDF-Download plus weitere Infos im Internet: www.yacht.de, Webcode: #69471



Generös. Die Kojen vorn ist groß genug. Aber seitlich wird noch Platz verschenkt



Geschützt. Die Sofas im Pilot-house sind zugleich Kojen für die Freiwache



Übersichtlich. Navigiert wird im Deckshaus, gesteuert aber nur im Cockpit



Wohnlich. Die Kabinen wirken einladend. Achtern sind die Kojen aber schmal