



Foto: Ocean-Image

Eisklasse in Serie

Bestevaer 45ST PURE

Der Name KM Yachtbuilders steht vor allem für Aluminiumyachten für ausgedehnte Blauwassere Expeditionen, die auch in raue Gewässer und hohe Breiten führen dürfen. Diese Schiffe stellen meist Einzelbauten dar – mit der Bestevaer 45ST PURE soll nun eines in Serie gehen. Kompromisse müssen Eigner dabei nur in puncto Individualisierungsmöglichkeiten eingehen – ansonsten vermittelt das neue Modell jene See- und Langfahrtauglichkeit, die man von der Marke erwartet. Ein Testbericht von Sven M. Rutter.

Bei solchen Schiffen sprechen wir redaktionsintern gern von der „Eisklasse“. Und tatsächlich wird man in der Lobby von KM Yachtbuilders im nieder-

ländischen Makkum von einem großformatigen Bild begrüßt, bei der eine Bestevaer tief im dicken Eis steckt. Die eindrucksvolle Fotografie strahlt dennoch nichts Bedrohliches

aus – frei nach dem Motto: „Keine Sorge – diese Yacht kann das ab“. Man muss aber nicht gleich eine Polarexpedition planen, um sich für eine Bestevaer begeistern zu

können. Es reicht der Wunsch nach einer waschechten Blauwasseryacht, die ein Maximum an Solidität und Individualität in Aussicht stellt. Das Schlagwort „custom built“ steht neben den besonderen Eigenschaften des Rumpfmaterials nach wie vor für den größten Trumpf der „Metallfraktion“. Da es für die Fertigung von Rumpf und Deck sowie anderer wesentlicher Strukturelemente keiner vorgegebenen Form bedarf, erschließt sich ein entsprechend großer Gestaltungsspielraum. Somit

stellt jede Bestevaer in gewisser Weise einen Einzelbau dar – mal mehr, mal weniger, je nachdem, wie viel eigene Vorstellungen der Eigner einbringt.

Vorstoß in die Halbserie

Die Bestevaer 45ST PURE folgt derweil einem etwas anderen Kurs. Die Werft spricht von einem „Halbserienbau“. Der Grundgedanke dahinter zielt auf das Einsparpotenzial ab, das sich durch den Rückgriff auf

vorgegebene Elemente erzielen lässt. So sind die Gestaltung von Rumpf und Deck sowie die Position der Schotten, die zur Auswahl stehenden Anhänge und einige Aspekte mehr wie bei einem Serienschiff werftseitig weitgehend vorgegeben, während bei den Details weiterhin der Eigner entscheiden und aus verschiedenen Optionen wählen kann. Diese Einflussmöglichkeiten des Eigners gehen – der angestammten Wertphilosophie folgend – immer noch deutlich über übliche Großserienkonzepte hinaus, so dass unterm Strich eben eine Art „Halbserienboot“ steht. Dafür kann die Werft diese Yacht für einen Basispreis offerieren, der merklich unter dem Investitionsvolumen für eine komplett „custom built“ Bestevaer liegt.

Der Markenname lehnt sich übrigens an eine Koseform von „beste Vaeder“ an, was sich mit „lieber Vater“ übersetzen lässt. Wobei „Vaer“ aber auch als Kurzform von „Vaarder“ beziehungsweise „Zeevaarder“ interpretiert werden kann – dann ließe sich Bestevaer auch frei mit „bester Seefahrer“ übersetzen. Den Namen tragen alle Boote von KM Yachtbuilders, die der Zusammenarbeit mit Dykstra Naval Architects entstammen. Konstrukteur Gerard Dykstra nennt selbst eine Bestevaer sein Eigen. Es gibt auch noch weitere Modellreihen, die in Kooperation mit anderen Konstruktionsbüros entstanden sind – und wie bereits angedeutet, gehören auch komplette Einzelbauten zum Leistungsspektrum der Yachtmanufaktur.

Aluminium pur

Warum überhaupt ein Aluminiumschiff? Neben den bereits erwähnten Individualisierungsmöglichkeiten dürfte für die meisten Eigner die Langlebigkeit der Konstruktion und ihre vergleichsweise geringe Empfindlichkeit gegenüber mechanischen Beanspruchungen im Vordergrund stehen. Es gehört schon einiges dazu, einen Metallrumpf zu durchstoßen oder zum Bersten zu bringen – erheblich mehr jedenfalls als bei einer üblichen GFK-Außenhaut. Bei Aluminiumrümpfen kommt ►

neben dem im Vergleich zu Stahl deutlich geringeren Gewicht hinzu, dass der Beschichtung keine so große Bedeutung zukommt – im Gegenteil: Man kann den Rumpf auch einfach „pur“ ins Wasser legen. Dann bildet sich an der Außenseite eine dünne Oxidschicht, die das Metall darunter schützt. Dies erleichtert die Wartung und Pflege entsprechend. Auch bei unserem Testboot ist die Rumpfaußenhaut bis auf das Antifouling im Unterwasserbereich nackt. Die hellen Flächen am Aufbau, an Deck und im Cockpit sind derweil aufgeklebt (Aufpreis: 5.190 Euro, alle Preisangaben netto zuzüglich Umsatzsteuer). „Paint is pain“ bringt Werftchef Eeuwe Kooi die Philosophie auf den Punkt. Natürlich kommen die Vorzüge wie bei jedem Material erst bei einer entsprechend hochwertigen Verarbeitung richtig zum Tragen. Bei der Bestevaer 45ST PURE kommt unterhalb

der Wasserlinie 6 bis 12 Millimeter starkes seewasserbeständiges Aluminium zum Einsatz – oberhalb der Wasserlinie beträgt die Plattenstärke 5 bis 6 Millimeter. Die Stärke variiert mit dem möglichen Belastungsgrad – neuralgische Stellen werden entsprechend solide ausgeführt. Hinzu kommt ein engmaschiges Gerüst aus Spanten und Stringern zur Aussteifung der Konstruktion. Zur Vermeidung jeglicher Gefahr von galvanischer beziehungsweise elektrolytischer Korrosion fertigt die Werft auch viele Beschläge und Anbauteile selbst aus Aluminium – von den Backstevensverschlüssen über die Bug- und Heckkörbe bis zur Badeleiter. Auch beim Hubkiel (Option) und den Ruderblättern handelt es sich um Aluminiumkonstruktionen. Die meisten Blöcke sind auf dem Testboot mittels Tauwerksschäkel angeschlagen – der Seezaun besteht ebenfalls aus Dyneema. Auf Edelstahl

wird an Bord so weit wie möglich verzichtet.

Schieres Deck und gewaltiges Cockpit

Das Design der Yacht unterstreicht die Eigenständigkeit des Konzepts – hier wird auf den ersten Blick deutlich, dass man etwas ganz Besonderes vor sich hat. Der nackte Metallrumpf, die solide Scheuerleiste am Freibord, der massive Bugbeschlag und die hohe Schanz sowie der ausgeprägte positive Decksprung, der ebenfalls positive Heckspiegel, die runden Bullaugen im Rumpf und das markante Deckshaus zeugen von einem Schiff für alle Wetter und Wasser, wobei durchaus gelungenen Sicherheits- und schiffige Attribute miteinander verflochten werden. An Deck fallen die großzügigen freien Flächen auf – vom unverbauten Vorschiff über das ebene Kajütdach

Für ihre 13 Tonnen Leergewicht gibt sich die Yacht auf dem Wasser bemerkenswert agil.



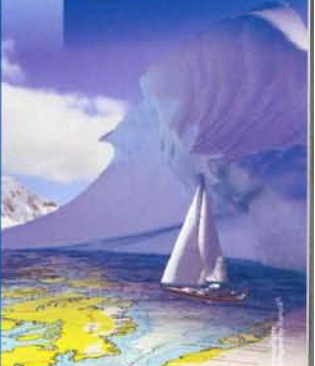
Im geräumigen Cockpit kommt man sich nicht in die Quere.

bis zu den angenehm breiten Laufdecks. Die Püttinge münden nahe des Aufbaus ins Deck, so dass man bequem außen an den Wanten vorbeigehen kann. Großfall, Refleinen, Strecker und die beidseitig in Anlehnung an ein „German Copper Mainsheet System“ geführte Großschot verlaufen, durch Aluminium-Organizer separiert, entlang des äußeren Randes des Kajütaufbaus nach achtern in Richtung Cockpit – neben dem Deckshaus verschwinden sie im Süll. Dies sorgt für ein sehr aufgeräumtes, schieres Deck ohne Hindernisse und Stolperfallen. Die hohe Fußreling, lange Aluminiumhandläufe am Deckshaus und der weiße Antirutschbelag auf den Laufdecks sowie auf dem Kajütdach sichern die Wege übers Deck ab. Mächtig viel Platz hält das Cockpit bereit. Die Banklänge beträgt auf jeder Seite stolze 2,99 Meter bei einer gleichsam beachtlichen Tiefe von 52 Zentimetern. Zwischen den Duchten verbleibt ein relativ breiter Durchgang. Mit meinen 1,80 Metern bin ich gerade groß genug, um mich auf der Luvducht bei Krängung komfortabel mit den Füßen an der gegenüberliegenden Bankkante abstützen zu können. Wer es sich

bequem machen möchte, lehnt sich einfach an die achtere Süllkante – das Cockpit ist rundherum bis auf Süllhöhe geschlossen – und streckt die Beine aus. Bei schlechtem Wetter kann man alternativ nach vorn unter das nach achtern verlängerte Dach des Deckshauses rutschen und genießt dort optimalen Wetterschutz. Dank der Cockpitlänge braucht man dabei auch keine Bedenken zu haben, dem Rudergänger an der langen Aluminiumpinne in die Quere zu kommen (Radsteuerung optional, Aufpreis: 6.250 Euro). Wobei die Kombination von Doppelruder und Pinne auf diesem Bootstyp fast wie ein seglerisches Statement erscheint. Die Bänke sowie die Sülls und der Cockpitboden sind auf der Testyacht mit einem Korkstabweck versehen, das gut zum Charakter der Yacht passt. Der Korkbelag auf den Duchten ist Bestandteil der Standardausstattung, der Rest stellt ein Extra dar (Aufpreis: 2.890 Euro). Alternativ ist an diesen Stellen auch ein Teakdeck möglich (Aufpreis: 5.640 Euro). Gut lässt es sich auch auf den ebenen Süllkanten zwischen den drei Süllwinden auf jeder Seite sitzen. Bei den vorderen beiden handelt es sich um 50er-Winschen, bei ▶

GUTE NAVIGATION IST SEEMANNSCHAFT!

-  SEEKARTEN
-  ELEKTRONISCHE NAVIGATION
-  SICHERHEITS-AUSRÜSTUNG
-  NAUTISCHE BÜCHER



www.HanseNautic.de



Global Navigation Solutions GmbH
Herrengraben 31 | 20459 Hamburg
040-374842-0

der hinteren um eine 46er-Winde (alles Harken) – auch diese Beschlagsausstattung mutet wie ein Statement an. Die beiden elektrischen 50er-Winden kosten allerdings extra (Aufpreis: 2.130 Euro). Den vorderen Winsen sind auf jeder Seite fünf

auf dem Süll montierte Fallenstopper vorgelagert. Neben den Schoten bleiben somit auch die Reffleinen, Strecker und das Großfall für den Rudergänger erreichbar. Schöne Schwabennester nehmen die losen Parten auf. Fock- und Spifall werden

derweil über eine Mastwinch geholt. An Stauräumen herrscht im Cockpit insgesamt kein Mangel: So sind in jede Cockpitbank ein 1,22 Meter breiter und ein zweiter, 1,03 Meter breiter Backskistendeckel eingelassen. Die darunterliegenden Stauräume



Details an Deck: 1.: Bugbeschlag mit Ankergalgen und Gennakerbaum-Führung sowie Festmacherpoller; 2.: Leinenumlenkung auf die Cockpitsüß; 3.: nach achtern verlängertes Kajütdach mit Haltegriffen; 4.: Großschotführung in Anlehnung an ein „German Cupper Mainsheet System“ (der Block im Vordergrund verkantet allerdings gelegentlich in Manövern); 5.: breite Laufdecks mit Fußbreitling; 6.: versenkter Maschinentelegraf; 7.: Kettenfass in der Vorpiek; 8.: Backskiste mit Technikraum.

sind im Wortsinn begehbar ausgelegt, denn sie dienen ebenso als Technikräume. So erschließt die Backskiste an Backbord unter anderem den Zugang zu Motor, Ruderkoher, Laderegler und Batterien. Über die Backskiste an Steuerbord gelangt man ebenfalls unter anderem an die Maschine und an den dortigen Ruderkoher.

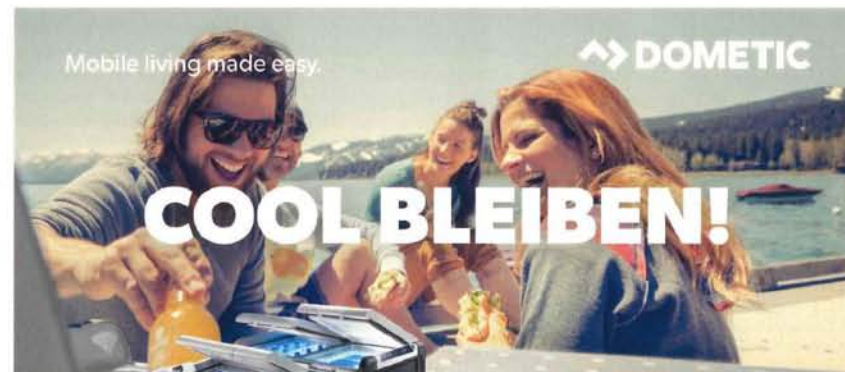
Ein weiteres schönes Detail stellt der aufwendig in die Stirnseite der Cockpitbank eingelassene Maschinentelegraf dar. In jeder Stellung bleibt er somit vor unbeabsichtigten Tritten und Stößen gefeit. Der mittlere Teil des ansonsten geschlossenen Heckspiegels lässt sich als Badeplattform ausklappen. Die ans Heck angeschweißte Aluminiumbadeleiter hängt daneben und bleibt somit auch bei geschlossenem Spiegel einsatzbereit. Zum Festmachen dienen insgesamt vier an Deck angeschweißte Poller.

Das an Deck stehende Zwei-Salings-Rigg von Seldén ist mit einem



Das Deckshaus dient funktional als Erweiterung des Cockpits und bietet der Crew bei Kälte und Nässe einen Zufluchtsort mit uneingeschränktem Rundumblick.

Achterstag mit Hahnepot und Kurbelspanner sowie einem langen Rodkicker versehen. Letzterer erscheint angesichts des fehlenden Travellers angemessen. Die langen Holepunkt-schienen neben dem Aufbau ▶



DOMETIC COOLFREEZE CFX

Unsere stärksten Kompressor-Kühlboxen: Energieklasse A** und Tiefkühltemperaturen bis -22 °C!

- Exzellente Kühlresultate selbst bei extrem hohen Außentemperaturen
- Extrem sparsamer und superleiser Lauf
- 12 / 24 Volt DC und 100 – 240 Volt AC
- Heavy-Duty-Ausführung
- **NEU!** Temperaturregelung per WiFi-App

NEU!
Über WiFi-App steuerbar

KATALOG ANFORDERN, ANSCHAUEN ODER HERUNTERLADEN UNTER:

dometic.com





Im Inneren des Deckhauses stehen zwei bequeme Längssofas bereit. Dazwischen führt der Niedergang unter Deck.

werden durch kurze Pendants auf dem Kajütdach ergänzt. Am Vorstag hängt eine Rolllifanlage, wobei Eignern verschiedene Versionen zur Auswahl stehen. Auch ein Kutterstag ist möglich. Ebenso kann beim Rigg zwischen den Varianten „Traditional“ und „Sport“ gewählt werden.

Auf dem Vorschiß komplettiert der ausladende Ankerbeschlag das Decklayout. Er weist zwei Führungen auf: Die linke dient für Ankerschaft und Kette, die rechte für den wegnehmbaren Gennaker-Baum (Seldén, Option). Das Elektrosplitt ist ins Deck eingelassen. Von hier fällt die Kette in ein Kunststofffass, das in der Spitze der riesigen Vorpiek steht. Auch wenn der Raum über den Ankerkastendeck zugänglich ist, würde der Begriff „Kettenkasten“ dem Ganzen nicht annähernd gerecht werden. Vielmehr handelt es sich um einen beinahe mannshohen Stauraum, der auch eine geräumige Segellast hergibt und ebenso sämtliches Festmachergeschirr sowie obendrein ein zusammengefaltetes Dinghi und vieles mehr mit aufzunehmen vermag.

Überraschend flott unterwegs

Satte 13 Tonnen Leergewicht gibt die Werft für die Bestevaer 45ST PURE

an – bei unserer voll ausgestatteten Testyacht mit gefüllten Tanks dürfte da sogar noch eine Schippe draufkommen. Hinzu kommt, dass es sich um die Hub- beziehungsweise Schwenkversion handelt (Aufpreis: 28.450 Euro einschließlich doppelter Ruderblätter). Wobei der Ballastanteil mit 37 Prozent (Kielballast: 4,85 Tonnen) gemäß den offiziellen technischen Daten annähernd der Festkielversion (Standard) mit 38 Prozent (Kielballast: 5,05

Tonnen) entspricht. Gerade auf dem Heimatrevier unserer Testyacht – dem IJsselmeer und der angrenzenden Waddenzee – profitiert man von dem (elektrohydraulisch) auf 1,40 Meter reduzierbaren Tiefgang. Zumal man mit dem Boot auch trockenfallen kann. Mit abgesenktem Kielschwert kommt die Bestevaer auf einen Tiefgang von 2,95 Metern (die Festkielversion wartet mit einem Tiefgang von 2,15 Metern auf). Aber kann solch ein Boot auch



Das Deckshaus wartet zudem mit zahlreichen praktischen Staufächern auf.

flott segeln und angemessen Höhe laufen? Es kann, wie sich im Zuge unseres Testschlags zeigt. Immerhin ist die Testyacht mit einer anständigen Garderobe versehen. Es handelt sich um Cruising-Laminat von Doyle, wobei insbesondere das komplett durchgelattete Großsegel mit seiner ausgeprägten Achterlieksrundung ins Auge sticht. Die Fläche braucht es aber auch, denn am Testtag herrschen auf dem IJsselmeer vor Makkum mit 3 bis 4 Beaufort sehr moderate Windbedingungen. Fast

bedauere ich etwas, dass wir somit kaum der revidertypischen kurzen steilen Welle begegnen dürften, die sich hier bei Starkwind schnell aufbaut – jetzt hätte man mal ein Schiff unter den Füßen, das sich davon wenig beeindruckt lassen sollte. Schon in der Hafenausfahrt hissen wir das mächtige Großsegel – was dank der elektrischen Winschen mühelos im Handumdrehen vonstattengeht – und lassen uns vom ablandigen Wind aufs freie Wasser schieben. Dort rollen wir schließlich auch den rund 100 Quadratmeter messenden Code Zero aus. Unter diesem beschleunigt die Yacht erstaunlich behände auf Rumpfgeschwindigkeit. Auf einem Kurs um die 60 Grad zum Wind kratzen wir laut Logge gelegentlich sogar an der 9-Knoten-Marke.

Für die höheren Winkel zum Wind wechseln wir auf die reguläre Genua. Auch mit dieser Besegelung sind wir flott unterwegs. So läuft die Bestevaer selbst auf maximaler Höhe noch souveräne 6,3 Knoten. Den Wendewinkel mitteln wir bei 88 Grad – auch dies ein guter Wert. Auf optimaler Höhe messen wir sogar eine Geschwin-



Funktional gestaltete Nasszelle.

digkeit von 7,5 Knoten und mit einem Schrick in den Schoten erzielen wir mit 7,8 Knoten gute 10 Grad tiefer schließlich den Top-Speed unter dieser Besegelung. Auf Halbwindkurs sind noch 6,1 Knoten drin und im Raumgang schiebt die Bestevaer mit 5,4 Knoten voran. Hier wäre dann wieder ein Leichtwindtuch zu empfehlen, zumal auch ein Gennaker auf der Optionsliste steht. Das Boot bleibt am Ruder jederzeit berechenbar – reagiert stets erwartungsgemäß. Selbst unter dem großen Code Zero lässt es sich entspannt dirigieren. Der Ruderdruck bleibt durchgehend moderat. Etwaige Steuerbefehle werden nach einem winzigen, kaum merklichen Zögern direkt umgesetzt. Manöver lassen sich entsprechend agil vollziehen. Leicht vergisst man, mit was für einem Brocken man gerade durchs Wasser pflügt. Für ein Schiff, das insbesondere für die Langstrecke konzipiert wurde, gestaltet sich das Verhalten der Bestevaer 45ST PURE somit geradezu vorbildlich.

Als einzigen kleinen Wermutstropfen haben wir den Großschotblock ausgemacht, der mittels eines Tauwerksschä-



info@grundl.de

Jubiläumsangebot!
Nur solange der Vorrat reicht!

Drangonfly 5M GPS-Kartenplotter

UVP des Herstellers ~~€ 505,00~~ nur **€ 299,95**



Raymarine

Dragonfly 5M – GPS Kartenplotter (inkl. EU-Karte) mit integrierter 50 Kanal GPS-Antenne. Kartenleser für Navionics Karten auf MicroSD. Europakarte bereits im Lieferumfang enthalten.
Art.Nr. RE70295 € 299,95

Raymarine a75 mit Touchscreen

UVP des Herstellers ~~€ 926,10~~ nur **€ 699,95**



Ein leistungsstarkes GPS-Multifunktionsdisplay mit 7" Display, NMEA2000 Schnittstelle. Integriertes WiFi-Modul. Zeigen den Bildschirminhalt Ihres a75 direkt auf Ihrem Tablet oder Smartphone.
Art.Nr. RE70166 € 699,95

Unser Katalog:
Gleich anfordern!
Oder besuchen Sie unseren Webshop unter www.grundl.de



Grundl-Bootsimport GmbH & Co. KG
Nordring 1
D-25474 Bönningsstedt
Tel.: +49 (0) 40 - 55 50 540
Fax: +49 (0) 40 - 55 50 54 54
www.grundl.de - info@grundl.de



Blick vom Deckshaus in die Messe: Das Innere der Bestevaer präsentiert sich hell und freundlich sowie äußerst geräumig. Hinzu kommt ein wertiger Möbelbau.

kels an einem Aluminiumträger über dem Niedergang angeschlagen ist. Er erschließt an dieser Stelle zwar einen effizienten Holepunkt, verkannt jedoch beim Wenden und Halsen immer mal wieder – da findet sich vielleicht noch eine bessere Lösung.

Deckshaus ohne Deckssalon

Eigentlich herrscht am Testtag insgesamt viel zu schönes Wetter für die Praxiserprobung einer solchen Yacht, doch jedem erfahrenen Segler – insbesondere aus den nördlichen Breiten – dürfte sich auch bei strahlendem Sonnenschein der Nutzen des markentypischen Deckshauses erschließen, das zu den wesentlichen Besonderheiten des Ausbaukonzeptes zählt. Auf den ersten Blick erinnert es mit seiner Rundumverglasung und dem entsprechenden Ausblick

an waschechte Deckssalonyachten – allerdings befindet sich die Messe bei der Bestevaer ganz klassisch unter Deck. Für einen vollwertigen Deckssalon fällt das Deckshaus auch etwas klein aus, was aber wiederum der äußeren Linienführung und dem Platz an Deck zugutekommt. Stattdessen beschränkt sich das Interieur des Deckshauses auf zwei seitliche Bänke mit dazwischenliegendem Durchgang. Von den auf Cockpitniveau angeordneten Bänken genießt man tatsächlich einen ungetrübten Rundumblick. Die Banklänge beträgt auf jeder Seite 1,37 Meter – auch Seekojen sind hier also nicht vorgesehen. Kleine Fußbänke dienen zum Abstützen. Darin finden sich, ebenso wie hinter den Banklehnen, in den Niedergangsstufen und im Fußboden praktische Staufächer. Auf

der Testyacht sind hier unter anderem Lifelines, Wanschskurkeln und sonstiger „Cockpitbedarf“ gelagert. Hinzu kommen hölzerne Schapps unmittelbar neben dem Niedergang, in denen an Backbord unter anderem das Motorpanel und die Schalter für die Positionslichter untergebracht sind – und auf der gegenüberliegenden Seite das Seefunkgerät. Diese Bedienelemente sind somit vom Cockpit wie vom Deckshaus aus gleich gut zu erreichen. Funktional stellt das Deckshaus damit eigentlich eher eine Erweiterung des Cockpits als einen Teil des Innenausbaus dar. Hier behält man auf See geschützt vor Kälte, Wind und Regen weiterhin alles im Blick, während draußen die Windfahne oder der Autopilot steuert. Im Hafen kann man derweil dennoch die Privatheit eines unter Deck befindlichen Salons genießen. Auf dem Testboot hat man im Deckshaus an einer Edelstahlstange obendrein einen Plotter befestigt, dessen Display sich in Richtung des achteren Fensters schwenken und dann auch vom Cockpit aus einsehen lässt. Hier dient das Deckshaus also auch als Platz für die elektronische Navigation. Eine konventionelle Navi-Ecke mit Kartentisch sucht man auf der Bestevaer 45ST PURE indes vergeblich.

Viel Platz in frischem Ambiente

Die Messe eine Ebene tiefer bietet ein famoses Platzangebot und wirkt dank der vielen hellen Flächen licht und freundlich, was durch den wertigen Holzausbau in Bambus (Standard) unterstrichen wird. Die Bullaugen vermitteln zugleich ein schiffiges Ambiente. Hinzu kommt ein dunkel gebeizter Fußboden. Die Kombination mag vielleicht nicht jedermanns Geschmack sein – in solchen Fällen kann die Werft aber sicher mit einer optionalen Alternative aufwarten. Die Längssofas im Salon bieten eine Länge von üppigen 2,05 Metern an Steuerbord und 2,04 Metern an Backbord. Hinzu kommt eine großzügige Tiefe von durchgehend 0,72 Metern auf jeder Seite (nach Wegnahme der

Rückenpolster) – die Messebänke geben damit auch komfortable Seekojen her. Die Stehhöhe im Salon beträgt 1,91 Meter. Die Außenwände sind wie in den Kabinen mit weißen Paneelen in Wegerungs-Optik verkleidet. Die Decke ist ebenfalls komplett in Weiß gehalten. Über den Sofas sind beidseitig hohe Doppeltürschränke montiert. Dazwischen befindet sich eine Ablage mit Schlingerleiste unter dem runden Rumpfbullauge. Die an dieser Stelle zu erkennende Dicke der Außenwand deutet auf eine ordentliche Isolierung hin. Weitere Stauräume mit verschließbaren Klappen finden sich hinter den Rückenlehnen sowie unterhalb der Bänke. Auch diese wurden mit Holz ausgekleidet. Der Messetisch mit seinen abklappbaren Flügeln beherbergt in seinem mächtigen Fuß den Klappmechanismus des Schwenkkiels. Zwei gegenläufig öffnende Decksluks, ein weiteres zu öffnendes Decksluk über der Pantry sowie zwei zu öffnende Seitenfenster



In der riesigen Pantry dürften selbst ambitionierte Hobbyköche nichts vermissen.

an Backbord und eines an Steuerbord lassen viel Licht und bei Bedarf auch Frischluft ins Innere. Die hinter der Messe an Backbord angeordnete L-Pantry bietet ebenfalls reichlich Platz und erweist ▶



Drew Marine Signal & Safety
The world's leading pyrotechnic distress signal company

Wenn es auf Minuten ankommt
muss das richtige
Seenotrettungsmittel
an Bord sein.

In heiklen Situationen funktionieren unsere Produkte sicher! Vertrauen Sie deshalb den pyrotechnischen Seenotsignalen von Comet. Unser Name bürgt für höchste Zuverlässigkeit. Mit Comet-Seenotsignalen haben Sie mit Sicherheit die richtige Wahl getroffen.



www.comet-marine.com Telefon Deutschland: 0471/39343

sich zugleich als sehr funktional. Der Smutje steht in der Mitte von drei Seiten eingerahmt auch bei starkem Seegang sicher. Ein langer Edelstahlhandlauf an der Außenseite bietet zudem eine Möglichkeit zum Einpicken. An soliden Haltepunkten herrscht auf der Bestevaer insgesamt kein Mangel. Die Arbeitsfläche mit umlaufender Schlingerleiste ragt weit in den Raum hinein, so dass sich hier auch ambitionierte Hobbyköche richtig austoben können. Praktisch sind die zusätzlichen Schubladen außen am Pantryblock, die von der Messe aus zu erreichen sind – falls bei Tisch noch ein Messer oder eine Gabel fehlt. Zur weiteren Ausstattung gehören zwei Hängeschränke an der Außenseite, ein großer Unterschrank darunter, ein Drei-Flammen-Gasherd mit Backofen, darüber ein hübsches Gewürzregal, eine Edelstahl-Doppelspüle, ein großes Topplader-Kühlfach und ein zusätzlicher Frontlader-Kühlschrank. Bis auf die Topplader-Kühl-Gefrier-



Hundekeje hinter der Pantry.

Kombination (Aufpreis: 1.195 Euro) gehört alles zur Basisausstattung. Hinter der Pantry findet sich unter dem Deckshaus eine Hundekeje. Mit einer Liegeflächenlänge von 2,10 Metern bei einer Breite zwischen

1,27 Metern an der Stirnseite und 1,11 Metern im Fußraum vermag sie durchaus zwei Erwachsene aufzunehmen. Allerdings ist der Einstieg nur von einer Person zu nutzen. Die lichte Höhe über dem Bett beträgt



Achterkajüte an Steuerbord.



Eingnerkajüte im Vorschiff.



Details unter Deck: 1.: Konsole mit Motor- und Schaltpanel neben dem Niedergang; 2.: schöne Schubladen; 3.: verdecktes Weinfach neben dem Salonsofa; 4.: Scheibe in der Decke der Achterkajüte; 5.: der Messtisch beherbergt den Schwenkkliehlmechanismus; 6.: Schränke mit Holzauskleidung und Schlingerleisten; 7.: Einblick in die Isolierung.

rund 80 Zentimeter auf der Innen- und circa 85 Zentimeter auf der Außenseite. Über dem Fußende ist ein großes Regal montiert, das gegebenenfalls auch einen Koffer aufnimmt. Hinzu kommen eine große Schublade unter der Koje und ein weiterer Stauraum daneben. Sämtliche Schubladen an Bord sind übrigens auf Rollen gelagert und mit einem gedämpften Auszug versehen. Ebenfalls am Fußende des Bettes ist ferner ein zu öffnendes Cockpitfenster eingebaut. Wer die Hundekeje nicht braucht, kann den Bereich optional auch als Stauraum ausführen lassen.

Im Achterschiff an Steuerbord ist standardmäßig eine reguläre, abschließbare Achterkabine vorgesehen. Das dortige Doppelbett wartet ebenfalls mit einer Liegeflächenlänge von 2,10 Metern auf – bei einer Breite zwischen 1,32 Metern an der Stirnseite und 1,10 Metern im Fußraum. Die lichte Höhe über dem Bett variiert zwischen etwa 74 und 83 Zentimetern – wie in der Hundekeje geht es also auch hier recht luftig zu. Und ebenso finden sich das große Regal und das zu öffnende Cockpitfenster im Fußraum. Die Achterkabine ist allerdings obendrein mit einem großen ▶

FURUNO

Einfach
und sicher
navigieren

Bestseller
2017



NAVnet TZtouch2
12,1" oder 15,6"
Multifunktions-Display

**SOLID STATE
DOPPLER RADAR
DRS4D-NXT**

- ✓ Einzigartige **Target Analyzer Funktion™**: Farbliche Absetzung von gefährlichen Zielen
- ✓ Höhere Auflösung im Nah- und Fernbereich dank **RezBoost™** Technologie
- ✓ **Fast Target Tracking™**: Sekundenschneller Datenabruf von bis zu 100 Zielen
- ✓ **Geringe Strahlungsbelastung** dank niedriger Sendeleistung von 25 Watt

 FURUNO DEUTSCHLAND GmbH
www.furuno.de · 04101 838 0



Die Bestevaer segelt in jeder Situation sehr ausgeglichen. Fast vergisst man, wie viele Tonnen man gerade manövriert.

runden Bullauge und einem zu öffnenden Fenster im Aufbau versehen. Hinzu kommt eine feste Glasscheibe über der Standfläche vor dem Bett (Stehhöhe: 1,94 Meter), durch die Licht aus dem Deckshaus in die Achterkabine gelangt. Ein großer Kleiderschrank an der Außenseite und eine große Schublade unter dem Bett bieten reichlich Stauraum. Vor der Achterkabine ist an Steuerbord das Bad angeordnet. Mit einer Stehhöhe von bis zu 2 Metern unter dem großen Decksluk geht es auch hier keineswegs beengt zu. Das See-WC steht an der Außenseite – man sitzt also quer zur Fahrtrichtung. Dafür bieten die Wand zur Achterkabine und der benachbarte Waschtisch auf jeder Seite guten Halt. Der Waschtisch weist ein hübsches rundes Edelstahlbecken und einen geräumigen Unterschrank auf. Hinzu kommt ein darüber montierter Doppeltür-Hängeschrank. Über diesem findet sich noch ein zu öffnendes Aufbaufenster. Am Fußboden ist eine Duschgräting aus Aluminium eingelassen. Die Dusche hängt vor dem WC. Das Vorschiff ist als Eigner kajüte ausgebaut. Hier wurde das Bett seitlich an Backbord platziert. Es bietet eine Länge von 2,09 Metern

bei einer Breite zwischen 1,42 Metern am Kopf- und 0,95 Metern am Fußende. Die gut gepolsterte Matratze liegt auf einem hohen Podest, das üppige Stauräume beinhaltet. Hinzu kommt ein Zugang zur Bilge. Auf der gegenüberliegenden Seite an Steuerbord steht hinter der Tür ein großer Holzkleiderschrank. Hier befindet sich eine Art Sidebord mit weiteren Staufächern. Diesem schließt sich am Bug ein geradezu riesiger zweiter Kleiderschrank an. Alle Schränke an Bord sind übrigens innen mit Holz ausgekleidet und weisen schöne Schlingenerleisten auf. Die Qualität des Möbelbaus lässt auf dem gesamten Schiff nichts zu wünschen übrig. Ein großes Decksluk (Fluchtluk), zwei zu öffnende Aufbaufenster und zwei große runde Bullaugen im Rumpf lassen viel Tageslicht in die Kabine. Die Stehhöhe in der Vorschiffskabine beträgt 1,92 Meter.

Fazit

Die Bestevaer 45ST PURE zeugt in allen Bereichen von der großen Erfahrung der Werft in diesem Marktsegment. Das Konzept erscheint uneingeschränkt schlüssig – die Ausführung präsentiert sich auf hohem Qualitätsniveau. Da

verwundert es nicht, dass die Yacht trotz Halbserien-Konzept im oberen Preissegment angesiedelt ist. Angesichts der aufwendigen Bauweise und Ausstattung verbietet sich aber ohnehin ein direkter Preisvergleich mit kostenoptimierten Stückzahlmodellen vergleichbarer Größe aus dem GFK-Serienyachtbau. Hier müsste man realistischere ebenfalls beim „Semi-Custom-Segment“ der Oberklasse ansetzen.

Für einen Netto-Grundpreis von 545.000 Euro dürfte es aber auch schwer werden, einen echten Einzelbau vergleichbarer Bauweise und Ausstattung zu bekommen. Zumal die seitenlange Standardspezifikation auch bereits alles beinhaltet, was ein echtes Blauwasserschiff braucht und die Liste der aufpreispflichtigen Extras entsprechend kurz ausfällt. Der Zusatz „pure“ in der Modellbezeichnung wäre somit eher mit „unverfälscht“ als mit „pur“ im Sinne von „reduziert“ zu übersetzen. Unser Testboot mit nahezu lückenloser Ausstattung wird für 575.000 Euro netto offeriert. Dies stellt unterm Strich ein durchaus reelles Angebot dar – zumal wenn man die Möglichkeit zum ganzjährigen Segeln in allen Breiten als Mehrwert mit berücksichtigt. ■

Bestevaer 45ST PURE

Technische Daten

Konstrukteur	Dykstra Naval Architects
CE-Entwurfskategorie	A
Takelungsart	9/10-Sloop
Baumaterial	Aluminium
Länge Rumpf	14,25 m
Länge Wasserlinie	12,64 m
Breite	4,05 m
Tiefgang *	1,40–2,95 m
Verdrängung	ca. 13.000 kg
Ballastanteil *	ca. 37 %

Segelfläche am Wind **	103 m ²
Großsegel Standard **	58 m ²
Vorsegel Standard **	45 m ²

Maschine	Yanmar 4JH57 CR Saildrive 42 kW
Tankkapazität Treibstoff	2 x 290 l
Tankkapazität Frischwasser	2 x 230 l
Tankkapazität Schwarzwasser	60 l

Anzahl der Kabinen exkl. Salon	2
Anzahl der Kojen inkl. Salon ***	6 (8)

Theor. Rumpfgeschwindigkeit	8,6 kn
Länge-/Breitenverhältnis	3,52/1
Segelflächen-/Verdrängungsverhältnis ****	4,32
Spez. Segelfläche ****	7,92 m ² /t

* getestete Schwenkklieversion (Tiefgang standardmäßiger Festkiel mit Bleibombe: 2,15 m, Ballastanteil: 38 %), ** Standardbesegelung gemäß Standardspezifikation, *** 8 bei Belegung beider Salonsofas als Kojen, **** bezogen auf Standardbesegelung gemäß Standardspezifikation

Geschwindigkeiten

Größte Höhe	44°	6,3 kn
Optimale Höhe	52°	7,5 kn
Aufgeschrickt	65°	7,8 kn
Halber Wind	90°	6,1 kn
Raumgang	140°	5,4 kn

Diese Werte wurden unter folgenden Bedingungen ermittelt: Windgeschwindigkeit: ca. 8 bis 12 kn im Mittel, Besegelung siehe Testbericht, Wellenhöhe: ca. 0,5 m.



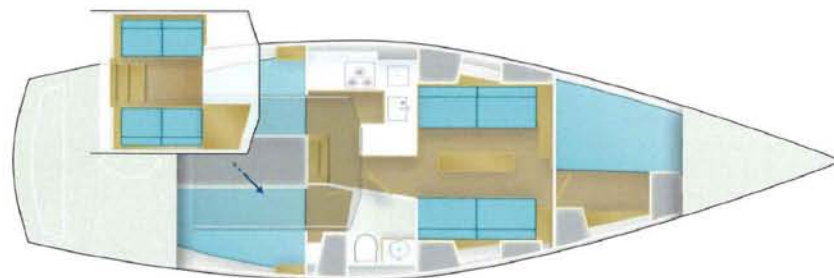
Preis und Grundausstattung

Grundpreis: 545.000 Euro zuzüglich USt.

Darin enthalten unter anderem: Deckshaus, Pinnensteuerung, Korkbelag auf den Cockpitudichten, Standard-Aluminiumrigg (Höhe: 18,38 m über Deck), Standard-Großsegel und -Rollgenau (Dacron), stehendes und laufendes Gut, vier Cockpitwischen (Harken 50 ST), eine Mastwisch (Harken 46 ST), Ankereschirr inkl. 70 m Kette und Elektrospill (Lewmar V3), Druck- und Warmwassersystem, Bordstromsystem inkl. Batterien (Servicebatterien: 2 x 120 Ah, Starterbatterie: 66 Ah), galvanischer Isolator, Positionsbeleuchtung, Standardmaschine mit Saildrive und Drei-Blatt-Festpropeller, Zwei-Kabinen-Holzbaus in Bambus inkl. Hundekoje, Pantry mit Drei-Flammen-Gasherd und Backofen, Edelstahlspüle und Kühlbox, Nasszelle mit See-WC, Waschtisch und Dusche.

Werft

KM Yachtbuilders BV, De Stienplaat 7, 8754 HE Makkum (Niederlande), Telefon: 0031-515-233000, www.kmy.nl



Griffen: Ole Heier