



# STARKER AUFTRITT



Trutzburg zur See: Deckshaus, hohe Fußbreitungen, Kutterrigg und viel Ballast schaffen Vertrauen

**D**ie lässt niemanden kalt. Wer die neue Bestevaer mit dem etwas sperrigen Namenszusatz 45 ST Pure sieht, geht nicht gedankenlos weiter, wie es bei der einen oder anderen Großserienyacht passieren kann. Im Angesicht des steingrauen Aluminium-Kolosses steigen sogleich Assoziationen auf. Vertrauen, Robustheit, kommt dem Betrachter in den Sinn, daneben Verlässlichkeit, Langfahrt, Abenteuer und Weite. Er sieht ein Schanzkleid, eine solide Scheuerleiste am hohen Freibord, großzügig dimensionierte Beschläge, massive Handgriffe. Und vor allem erblickt er ein ausgeprägtes Deckshaus, das allein schon dem Boot einen Allwetter-Nimbus verleiht.

Die neueste Bestevaer steht damit ganz in der Tradition der gehobenen Aluschmiede KM Yachtbuilders aus dem nordholländischen Makkum, die diverse feine Ware für lange Fahrt und guten Geschmack fertigt. Die Niederländer bauen dort nach Plänen von van de Stadt, Koopmans, Frers, Berckmeyer und Hoek sowie sehr gern und oft die

Designs von Dykstra Naval Architects. Das renommierte große Team ist vor allem für diverse neu gebaute J-Class-Yachten bekannt und für gehobene Langfahrtyachten. Chef Gerard „Gerry“ Dykstra segelt persönlich eine Bestevaer 53, und zwar, wann immer möglich, in den hohen Breiten (s. Bestevaer 2 in YACHT 8/2008). Kein schlechtes Zeichen für das Vertrauen in die Werft.

Deren Chef Eeuwe Kooi, der KM 1999 gründete, indem er einen renommierten

Aluyacht-Produzenten übernahm, erweitert mit der Bestevaer 45 sein Programm. Fertigt man in Makkum Einzelbauten und Semi-One-offs sowie Einzelteile unter anderem für Royal Huisman, steht die neue Linie für Serienschiffe.

Die Werft-DNA indessen soll erhalten bleiben; sie ist gleichbedeutend mit Sicherheit, Hochseetauglichkeit und Komfort. Der Kunde hat deutlich weniger Optionen als bei den größeren Schwestern. Dennoch gibt es die Wahl zwischen Schwenk- und Festkiel, einer oder zwei Achterkabinen und einem Inselbett oder einer seitlich versetzten Koje im Vorschiff.

#### WEITER SEGELN, IMMER WEITER

Details, die beim ersten Gang an Bord und unterwegs noch nicht interessieren. Mit diesem Boot möchte der Besucher los. Der Bugstrahler macht die Nachteile der Doppelruderanlage beim Manövrieren aus dem Stand wieder wett. Das sechsfach durchgellattete Groß von Doyle klettert, mit einer von sechs (!) 50er-Harken-Winschen elektrisch unterstützt, am Zweisailingsmast von Seldén

## DER SOLIDE ALURUMPF VERFÜGT ÜBER WASSERDICHTS SCHOTTEN

20 Meter in den Himmel. Die gering überlappende Genua wird ausgerollt, das Boot legt sich etwas auf die Backe und beschleunigt betulich, aber unaufhaltsam wie ein Güterzug auf eine aktionsradiusstarke Geschwindigkeit von 7 bis 8 Knoten auf dem Anlieger.

Auffällig: Die vierköpfige Crew bewegt sich gern und viel an und unter Deck, auch bei 5 Beaufort und entsprechendem Seegang. Das Schiff arbeitet sich ruhig und rhythmisch durch die Welle, es gibt diverse Festhaltungsmöglichkeiten, und der Platz ist groß, aber immer so parzelliert, dass man sich abstützen, anlehnen und festhalten kann. Dies trifft auf den Salon, die seegerechte Pantry, die Nasszelle ebenso zu wie auf die Kabinen. Bei Wind und Wetter sitzt man gut im Deckshaus, lässt den Autopiloten steuern.

Die lange Passage mit diesem Boot muss der Hammer sein. Einziges Manko: Die beiden Sofas im Deckshaus sind nur 1,40 Meter lang, eignen sich also nicht zum Schlafen für die Frei- oder noch besser für die Standby-Crew, die dort in Rufweite der Wache liegen würde. Dabei wäre der Platz für ein längeres Deckshaus da; das Cockpit misst satte drei Meter! Etwas Schutz finden zwei Crewmitglieder durch eine feste Verlängerung des Deckshauses. Es dauert jedoch seine Zeit, bis man sich an der ebenfalls verlängerten Führung des Schiebeluks nicht mehr den Kopf stößt.

Die größte Besonderheit im Cockpit jedoch ist die lange, geschwungene Pinne, mit der die beiden Blätter über Gestänge bewegt werden. Ist das Boot gut getrimmt und in Fahrt, geht das relativ simpel und kraftschonend vonstatten. In den Winden ist die aufwändige Mechanik jedoch spürbar. Im Cockpit sitzend muss der Rudergänger durch den Aufbau gucken. Das Boot lässt sich aber selbst mit Pinnenausleger gut steuern; dann sitzt man auf dem Stül zwischen den Winschen und hat die Schoten auch im direkten Zugriff. Die Bestevaer ist jedoch optional mit Rad erhältlich.

Gut gelöst: Alle Fallen und Schoten führen nach achtern auf die sechs Stülwischen; das Boot ist somit perfekt einhandauglich.

Segelt das Schiff raumschots und mit leicht geschrickten Schoten sehr ordentlich, fehlt es auf der Kreuz ein wenig an Speed oder Höhe, zumindest mit der getesteten Schwenkkielversion. Im Standard ist ein Festkiel mit Bombe verbaut. In beiden →

## HELLER KELLER



Der tiefe Salon wirkt mit weißen Oberflächen und Bullees recht luftig

*Der Ausbau ist ZWEIFELTEILT. Der kleine Deckssalon dient der Freiwache und dem Blick aufs Hafenkino. Unten wird mit PRIVATSPHÄRE gekocht, geschlafen und gewohnt*



**BORDKÜCHE MIT SEEKOJE**  
Die am Niedergang liegende Pantry ist groß und auch in der Welle gut nutzbar



**VORSCHIFF MIT OPTIONEN**  
Das hoch liegende Bordbett ist versetzt eingebaut oder als Inselkoje zu haben



**SEESALON MIT AUSBLICK**  
Direkter Kontakt zur Crew draußen – zum Schlafen sind die Polster allerdings zu kurz



**NASSZELLE MIT PLATZ**  
Es gibt zwar keine abgeteilte Duschkabine, aber der Platz im WC-Raum ist ausreichend

## BESTEVAER 45 ST PURE

### MESSWERTE

#### SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM

50 Grad	6,0 kn
60 Grad	7,0 kn
90 Grad	8,1 kn
130 Grad	6,6 kn
180 Grad	4,4 kn

Wind: 15-17 kn (4-5 Bft)  
Wellenhöhe: ca. 0,6 Meter

### POTENZIAL

STZ <sup>1</sup> = 4,4	
4,0 Cruiser	Performance-Cruiser 5,0

Die Segelzahl ist dem Einsatzbereich  
des Bootes angemessen

### KOJENMASSE

Vorschiff	2,06 x 1,30/0,90 m
Salon (zwei)	2,03 x 0,72 m
Achtern	2,05 x 1,23/1,00 m

Knapp      Durchschnitt      Komfortabel

### TECHNISCHE DATEN

Design .. Dykstra Naval Architects  
CE-Entwurfskategorie..... A  
Rumpflänge ..... 14,45 m  
Breite ..... 4,05 m  
Tiefgang/altern. .... 2,15/1,40-2,95 m  
Gewicht ..... 13,0 t  
Ballast/-anteil (Schwenk.) .. 4,9 t/37 %  
Großsegel ..... 60,0 m<sup>2</sup>  
Rollgenau ..... 45,0 m<sup>2</sup>  
Maschine (Yanmar) ..... 57 kW/42 PS

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE  
Seewasserfestes Aluminium im Rund-  
spant. Über LWL 5-6 mm, unter LWL  
6-12 mm

### PREIS UND WERFT

Grundpreis ab Werft ..... 589 050 €  
Preis segelfertig<sup>2</sup> ..... 589 050 €  
Komfortpreis<sup>2</sup> ..... 618 137 €  
Garantie ..... 1 Jahr

Werft KM Yachtbuilders, De Stienplaat 7,  
8754 HE Makkum/Niederlande; Tel.  
0031/515 233 000; www.kmy.nl

### Yacht-BEWERTUNG

Die Bestevaer 45 erweist sich als si-  
chereres, steifes und schnelles Tou-  
renboot, das auf ausgedehnten Pas-  
sagen bei jedem Wetter viel Freude  
bereiten wird. Ein längeres Decks-  
haus würde dort Seekojen für die  
Standby-Crew erlauben

#### Konstruktion und Konzept

- + Solides und erprobtes Design
- + Durable Bauweise für lange Fahrt
- Deckssalon unnötig klein

#### Segelleistung und Trimm

- + Schnell auf Reach- und Raumkursen
- + Alle Wünsche auf einer Ebene
- + Hohe Stabilität
- Leichte Nachteile an der Kreuz

#### Wohnen und Ausbauqualität

- + Gutes Finish, saubere Installationen
- Schmale Kojen achtern und vorn

#### Ausrüstung und Technik

- + Hochwertige Komponenten
- + Umfangreiche Grundausstattung

## GUT & ROBUST



Der Rumpf ist **KONSERVATIV** gezeichnet,  
das Heck relativ schmal. Das Cockpit ist  
immens lang geraten



#### HALTEKRAFT

Statt Klampen gibt es solide  
Poller, und die sind einfach  
an Deck geschweißt



#### STILMIX

Der Fußblock der Großschot  
sitzt auf dem Deckshaus und  
ist per Tauschäkel fixiert



#### DOPPELNUTZEN

Der Plotter ist schwenkbar  
und lässt sich von innen und  
außen bedienen



#### WIEDERKEHR

Große Schwalbennester in  
den Cockpitsüßls schlucken  
reichlich Leinenmaterial

Mehr Bilder: [www.yacht.de](http://www.yacht.de)

Fällen liegt der Ballastanteil recht hoch, er beträgt mindestens 37 Prozent.

Das passt. Überraschender fällt da das Interieur aus: viele helle Flächen, grüne Polster und Bambus als Furnier, dazu kreisrunde Bulleyes und ein dunkler Fußboden - Geschmackssache, ebenso wie die Ausgestaltung der Backbord-Achternkabine. Die ist offen zur Pantry hin und verfügt über keinen Fußraum, mutet somit eher wie eine Hundekoje an. Alternativ ist an dieser Stelle eine weitere Backskiste möglich, wobei schon das Cockpit gigantisch viel Stauraum aufweist.

Was auch auffällt: Die Kojen sind alle recht schmal. Selbst die seitlich versetzte im Vorschiff ist nur 1,30 Meter auf Schulterhöhe breit. Da wird das alternativ angebotene Inselfbett die bessere Lösung sein. Die Stehhöhen als weiteres wichtiges Komfortmaß gestalten sich auf einem Boot dieser Liga naturgemäß üppig; mindestens 1,90 Meter sind es denn auch.

Die U-förmige Pantry verdient Erwähnung: Sie überzeugt durch zwei Kühlschränke, viel Arbeitsfläche, diversen intelligent genutzten Stauraum, einen dreiflammigen

Ofenkocher sowie eine horizontale und eine vertikale Stange zum Festhalten. Letztere ist die im holländischen Bootsbau häufig verbaute „Standpijp“, das Stehrohr. In ihm enden die Grauwasseranschlüsse.

### GANZJÄHRIG UNTERWEGS

Fehlt etwas? Richtig: Auf dem Boot gibt es keine dezidierte Navigationsecke; die Kartenarbeit, falls gewünscht, findet elektronisch oder am Salontisch statt. Eine Fläche

**DIE KREUZ MAG  
SIE NICHT SO,  
ABER MIT  
SCHRICK GEHT  
SIE RICHTIG LOS**

im Deckshaus über der Steuerbordachterkammer ließe sich nutzen, dies wäre aber unkomfortabel. Ebenfalls Geschmackssache.

Unstrittig dagegen: Das Boot ist eine Wucht - weit vorn in den Disziplinen Handling, Segelkomfort und Platz, mit vorbildlich umgesetzten Lösungen, gehobener Bordtechnik und viel Stauraum. Dazu bestens geeignet für die ausgedehnte Touren, womöglich auch ganzjährig oder in hohe Breiten - welche Serienwerft führt schon einen klassischen Diesel-Ofen von Dickinson in der Preisliste auf? An der Verglasung im Deckshaus müsste man dann jedoch noch arbeiten. Der Rumpf selbst ist innen mit PU-Schaum vorbereitet.

Mit dem Serienschiff tritt KM Yachtbuilders nun gegen Marken wie Garcia, Allures und Ovni aus Frankreich oder Benjamins aus Deutschland an.

Schade nur, dass es so etwas wie die Bestevaer 45 ST Pure nicht in etwas kleinerer Ausführung gibt. Und vielleicht mit einem kürzeren Namen.

FRIDTJOF GUNKEL

# SAMOS YOUNG ARTISTS FESTIVAL

7-13. AUGUST 2016

Antikes Theater  
Pythagorion Samos  
Griechenland

künstlerische Leitung: DANIEL NODEL  
ALEXEJ GERASSIMEZ, NICOLAI GERASSIMEZ, WASSILY GERASSIMEZ, CHRISTIAN JOST, FIONA MONBET, DIEGO IMBERT, PIERRE CUSSAC, ADRIEN MOIGNARD, SEBASTIAN MANZ, MARTIN KLETT, JOSEF ŠPAČEK, DORUKHAN DORUK, ALEXANDER ULLMAN, GUY MINTUS, YINON MUALLEM, DERYA TURKAN, EVGENIOS VOULGARIS

# Mann über Bord!

[www.pelikan-rescue.com](http://www.pelikan-rescue.com)