



Ein Traum ...

... von einem Schiff? Fast jeder hat vermutlich schon darüber nachgedacht, wie es wäre, sich eine Yacht komplett nach eigenen Vorstellungen konzipieren und ausrüsten zu lassen. Die Breehorn 44 Nyala entstand nach genauen Spezifikationen für eine geplante Weltumseglung zu zweit und erhielt obendrein ein gewisses Extra an Performance. Jan Kuffel war während der Überführung von der Bauwerft im niederländischen Woudsend nach Cuxhaven an Bord.



Lars van den Berg ist als Chef der niederländischen Breehorn-Werft sicherlich einiges gewohnt, schließlich baut sein Betrieb schon seit vielen Jahren hochwertige Fahrtenyachten mit einem großen Anteil an „Customisierung“ für anspruchsvolle Kunden. Der jüngste Bauauftrag für eine Breehorn 44 aus Deutschland erwies sich allerdings in vielerlei Hinsicht als ungewöhnlich, obwohl das klas-

sische Dick-Koopmans-Design seit weit mehr als 20 Jahren gebaut wird. Die 44 ist vor allem bei Langfahrtseglern beliebt, mehrere Exemplare sind bereits um die Welt gesegelt und haben sich als äußerst solide und hochseetauglich bewährt. Genau diese Meriten hatten den neuen Eigener überzeugt, der über viele tausend Seemeilen Erfahrung inklusive Whitbread-Round-the-World und Transatlantikrennen verfügt.

Für eine geplante Weltumseglung, die bereits im kommenden Jahr beginnen soll, war er auf der Suche nach einer Yacht mit guten See-eigenschaften, viel Tankkapazität und grundsolider Bauweise. Neben genauen Vorstellungen über individuelle Anpassungen, die Ausstattung und das technische Equipment sowie ein gewisses Tuning für gute Segelperformance hatte er auch spezielle Vorstellungen, wann die neue Breehorn getauft und übergeben werden sollte. „Nach den Erfahrungen mit einem 42-Fuß-Performancecruiser wollte ich für die geplante Weltreise ein Schiff, bei dem der Fokus etwas mehr auf Seetüchtigkeit und Langfahrteignung denn auf Segelleistung liegt. Ich habe mir also verschiedene Entwürfe angesehen und einige Werften besichtigt, bis ich schließlich bei Breehorn gelandet bin. Lars und sein Team haben mich von Anfang an beeindruckt, über den Bauprozess ist daraus eine echte Freundschaft geworden, obwohl ich sicherlich nicht der einfachste Kunde bin. Ich hatte sehr genaue Vorstellungen, was ich an Bord haben wollte und was nicht, auch während der Bauphase wurde noch vieles geändert. Häufig konnte ich Lars von meinen Ideen überzeugen, manchmal lief es allerdings auch andersherum. Auch der von mir gesetzte Zeitplan war anspruchsvoll, da ich die neue Yacht vor der geplanten Tour noch ausgiebig eine Saison in der Ostsee testen will. Zwischen der Erteilung des Bauauftrags im September 2024 bis zur Taufe im Mai 2025 standen so nur sieben Monate zur Verfügung, üblicherweise dauert die Fertigung einer Breehorn 44 neun Monate oder länger.“

Individuelle Ausführung

Auch die Liste an Modifikationen und Zusatzausrüstung war beachtlich, hier hat der Eigner seine vielen Jahre an Erfahrung umgesetzt. Dies begann bereits beim Rumpf. Da ein Teil der Reise auch in hohe nördliche Breiten führen soll, ließ er das Kasko noch in der Bauform durch mehrere Lagen Kevlar verstärken, um im Fall einer Kollision besser geschützt zu sein. ►



An Deck steht ein 9/10-Karbonrigg von Axxon, im Standard wird ein toppge-riggtter Aluminiummast geliefert.

Das Ruder wurde bereits seitens der Werft vor einiger Zeit modifiziert. Statt der Skegsausführung früherer Exemplare hängt heute ein schmales Balanceruder von Jefa unter dem Heck. Eine Jefa-Schubstangensteuerung überträgt die Kräfte vom Rad schlupffrei auf das Blatt, das Rad selbst ist eine Kompositkonstruktion von Carbonautica mit 120 Zentimetern Durchmesser. Damit lässt sich das Boot auch sitzend auf dem breiten Cockpitsüll komfortabel steuern.

Da schon früh klar wurde, dass die neue Yacht um einiges schwerer werden würde als das Standardboot, kam auch ein optimiertes Rigg an Bord. Statt des ebenfalls nicht zu kleinen Seldén-Toppriggs wurde NYALA mit einem 9/10-getakelten Karbonmast von Axxon ausgerüstet. Er ist weiterhin mit Rod verstagt und 70 Zentimeter höher als das Originalrigg. Dies sorgt nicht nur für deutlich weniger Gewicht weit oben, sondern erzeugt sechs Quadratmeter mehr Fläche im Groß, das Genuumaß blieb erhalten. Genua und Groß bestehen aus XDrive-Carbon-Membranen von UK-Sails, weiterhin sind Spinnaker, Gennaker und Code Zero sowie eine Kutterfock an Bord.

Das Kutterstag aus Dyneema ist wegnehmbar und wird über einen Hydraulikzylinder unter Deck gespannt, weiterhin lassen sich sowohl das Achterstag, ebenfalls aus Dyneema, der Baumniederholer und der Unterliekstrecker über eine Reckmann-Zentralhydraulik mit Panel im Cockpit bedienen. Weitere Besonderheiten finden sich im Deckslayout.

An Deck

Schon beim ersten Blick an Deck wird die Koopmans-DNA der Yacht deutlich. Auch die Breehorn 44 verfügt über den typischen kurzen Aufbau, davor ist das Deck flush und ohne Stolperfallen konzipiert. Alle Flächen einschließlich Aufbau und Cockpit sind mit Kunstteak belegt, was nicht

nur für eine schicke Optik, sondern auch für guten Grip in nassem und trockenem Zustand sorgt.

Im Bug findet sich ein großer Anker- und Kettenkasten, der neben einer elektrischen Ankerwinde zusätzlich Fender und Tauwerk aufnehmen kann. Über ein zweites Luk dahinter ist als Extra ein großer Segelstauraum zugänglich, hierfür wurde unter Deck die komplette Vorschiffskabine um 60 Zentimeter nach achtern versetzt. Zahlreiche weitere gut platzierte Lewmar-Luken sorgen für reichlich Licht und Frischluft unter Deck, zusätzlich lassen sich die Aufbau- und Cockpitfenster im Salon, WC-Raum und Achterkajüte öffnen.

Eine hohe Seereling sowie solide verankerte Bug- und Heckkörbe sorgen für sichere Bewegungen an Deck, dazu trägt auch die mittlerweile leider aus der Mode gekommene gelochte Aluminium-Fußreling bei. Ebenfalls typisch für eine Koopmans-Yacht ist die Bedienung aller Fallen und Reffleinen am Mast, hierfür stehen dort große Andersen-Selftailingwischen zur Verfügung. Drei weitere Andersen-Selftailer in unterschiedlichen Größen sind pro Seite auf den Cockpitsüls montiert, die großen Genuawischen verfügen über elektrische Antriebe. Auf den übrigen Trommeln wird nach German-Copper-Manier die Großschot gefahren und je nach Bedarf die Schoten der Kutterfock, die Raumwindsegel oder die Furler. Gemessen an modernen Entwürfen fällt das Cockpit recht klein und



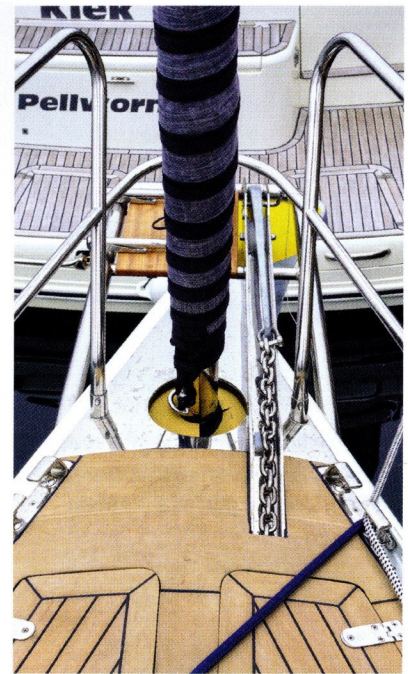
Der feste Dodger bietet nicht nur viel Schutz in schlechtem Wetter, er eignet sich auch trefflich zur Montage von Solarpaneelen. Diese sind trittfest ausgeführt und mit Antirutsch ausgestattet.



Das Deck bietet kaum Stolperfallen, Fallen und Reffleinen werden am Mast bedient. Viele Luken sorgen für Licht und Frischluft unter Deck, der Decksbelag aus Kunstteak stellte sich als sehr trittsicher heraus.



Das Komposit-Steuerrad ist größer als im Standard, so lässt es sich auch bestens vom Süll aus bedienen. Durch eine Schubstangenverbindung zum Quadranten vermittelt es gute Rückmeldung.



Die Rollanlage für die Genua ist unter Deck montiert, am Bugspriet werden Anker und Code-Segel gefahren.

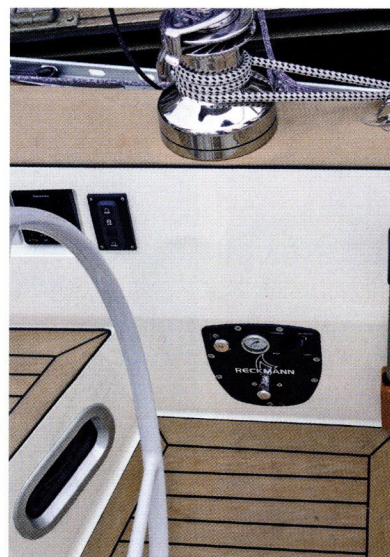
schmal aus, dies hat für ein Seeschiff aber unbestreitbare Vorteile. Zunächst einmal ist der feste Dodger für schlechtes Wetter eine echte Bereicherung. Er bietet nicht nur zwei gut geschützte und trockene Sitzplätze, sondern ermöglicht es auch, den Niedergang bei viel Wasser von vorn offen zu lassen. Weiterhin bieten sich trockene Ablagemöglichkeiten neben

dem Niedergang, auf NYALA ist hier zusätzlich ein großer B&G-Kartenplotter montiert. Ansonsten ist das Cockpit mit vier bis fünf Personen gut ausgelastet, ohne sich gegenseitig zu behindern. Sitzend auf den Duchten kann sich die Crew entspannt am hohen Süll anlehnen und mit den Füßen in Lee abstützen. Der Rudergänger sitzt

entweder auf dem Süll oder auf den Backskistendeckeln hinter der Steuer säule, dann ist die Sicht voraus allerdings eingeschränkt. Stehend hinter dem Rad ist auch guter Halt gegeben, die Seiten des Cockpitbodens sind passend angeschrägt. Das Heck hinter dem Cockpit steht zum Stauen zur Verfügung, über zwei Klappen lassen sich hier Fender, ►



Die Breehorn ist im Heck deutlich schmaler als modernere Konstruktionen, dies kostet Platz im Cockpit.



Über eine Zentralhydraulik von Reckmann können insgesamt vier Zylinder angesteuert werden.



Am Heck hängt ein Hydrogenerator, weiterhin werden Wind und die Sonne zur Stromerzeugung genutzt.



Die Winschenausstattung ist beeindruckend, aber teilweise unglücklich montiert. Achtern kollidiert die Kurbel mit dem Heckkorb, vorne gibt es E-Antrieb.



Eine Besonderheit ist der Segelstauraum zwischen Ankerkasten und Vorschiffskabine, hier werden alle Raumwindsegel und zusätzlicher Proviant gelagert.

Leinen und vieles mehr unterbringen. Größeres und sperriges Equipment findet auf dieser Breehorn hingegen in einem riesigen Stauraum an Steuerbord Platz, für den die zweite Achterkammer geopfert wurde. Er ist sowohl vom Cockpit aus, als auch über eine Tür von innen zugänglich und verfügt über ein riesiges Volumen. Der Eigner ließ hier sogar Regale einbauen.

Am Heck sorgen ein Wind- und ein Hydrogenerator für Energiegewinnung, zusätzlich gibt es feste Solarpaneele auf dem Dach des Dodgers und mobile, die bei Bedarf an Deck geriggt werden können, zum Beispiel auf dem Anklerplatz. Auf dem Dodger ist auch ein breiter Traveller für den Feintrimm des üppigen Großsegels montiert.

Die solide Decksausrüstung stammt von Harken, Lewmar, Spinlock und anderen Premiummarken und ist großzügig bemessen sowie richtig montiert. Eine Ausnahme bilden hier die achteren zwei Winschen auf den Cockpitsüßeln, deren Kurbeln sich nicht durchdrehen lassen, ohne mit dem Heckkorb zu kollidieren. So lassen sie sich nur mit einem an Bord vorhandenen E-Winscher sinnvoll bedienen. Dieses Problem ließe sich werftseitig durch einen anders gestalteten und kürzeren Heckkorb relativ einfach beheben.

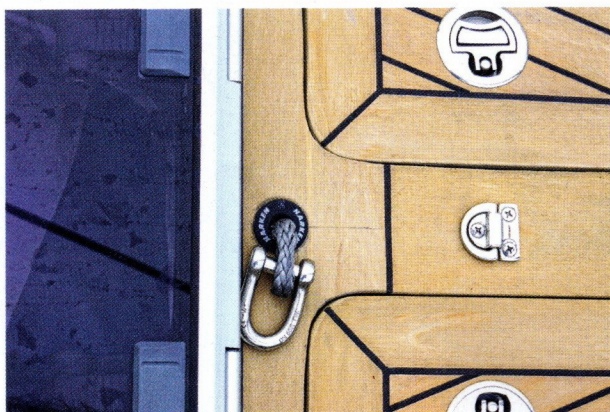
Unter Deck

Auch im Interieur finden sich viele Ideen, die auf Anregungen und Vorstellungen des Eigners zurückgehen.

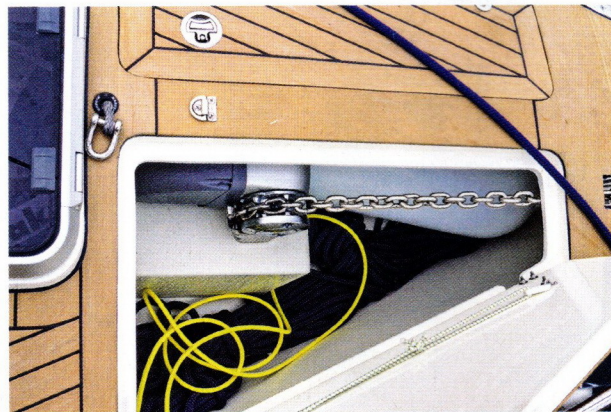
Dies wird zunächst in der Vorschiffskabine deutlich. Statt des üblichen Inselbetts gibt es hier eine geradezu riesige V-Koje, die auch großen Personen Schlafen in Kingsize-Manier gestattet. Hierzu ist die Doppelkoje relativ hoch angeordnet, ein kleiner Tritt erleichtert den Einstieg.

Neben großen Stauräumen unter den Auflagen sind über die volle Länge der Rumpfseiten Schapps installiert. Nach achtern schließt sich an Backbord eine komfortable Duschkabine mit Waschtisch an, gegenüber sind große Kleider- und Ölzeugschränke und sogar ein Schuhstauraum eingebaut.

Der Salon verläuft über die komplette Schiffsbreite und ist beidseits mit komfortablen Sofas ausgestattet, die mit Leesegeln auch als Seekojen ge-



Das Kutterstag wird an einem Dyneemastropp angeschlagen und über einen unter Deck platzierten Hydraulikzylinder auf Spannung gebracht.



Auch der Anker- und Kettenkasten verfügt über ein beeindruckendes Volumen, es passen noch einige große Fender und Festmacher hinein.



Auch der Salon verfügt über angenehme Stehhöhe, der Tisch ist breit ausgefallen, so dass die Crew auf beiden Sofas sitzend essen kann.



Die große Pantry ist komplett ausgestattet und auch auf See gut nutzbar, durch die U-Form findet sich auch bei Lage fester Halt.

nutzt werden können. Hinter den Rückenlehnen sowie in zahlreichen geschlossenen Schapps unter den Seitendecks gibt es üppig Stauraum. Mittig ist ein großer Esstisch mit zwei Klappblättern montiert, der als besonderen Clou einen kleinen Kühlschrank für Frühstücksutensilien und Getränke besitzt.

Die Arbeitsbereiche Pantry und Navigation liegen achtern unter dem Aufbau eine Stufe höher, so konnte eine Menge Technik auf einem Zwischenboden über der tiefen Bilge angeordnet werden.

Die Pantry ist u-förmig angeordnet und verfügt über einen großen Gasherd mit Backofen, der halbkardanisch aufgehängt ist. Weiterhin gibt es eine große Kühlbox, Doppelspüle, reichlich Arbeitsfläche und jede

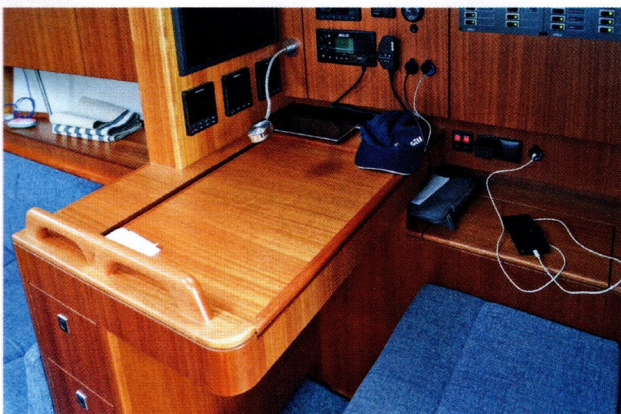
Menge Stauraum in Unter- und Oberschränken. Die Navigation gegenüber verfügt über einen klassisch großen Kartentisch in Fahrtrichtung, zahlreiche Schubladen und einen guten Sitz, der auch bei Lage entspanntes Arbeiten zulässt.

Nach achtern schließt sich ein geräumiger WC-Raum an, gegenüber wurde die Achterkabine eingerichtet. Die hier eingebaute Koje ist ausreichend lang und würde mit 1,40 Meter Breite auch für zwei Personen reichen, allerdings ist der übrige Raum dann doch arg beengt, sowohl die freie Deckenhöhe als auch die Standfläche vor der Koje sind knapp. Dafür gibt es auch hier wieder sowohl unter den Auflagen als auch in mehreren Schapps und einem Schrank reichlich Stauvolumen.

Neben dem WC-Raum lässt sich über eine Tür die zuvor erwähnte „begehbare“ Backskiste erreichen, die die Ausmaße einer kleinen Kammer hat. Neben vielen Ersatzteilen und sperriger Ausrüstung findet sich hier noch ein Waschtrockner für den „Kessel Bunte“ unterwegs.

Insgesamt wirkt das Interieur durchdacht und sowohl für das Leben an Bord auf See als auch im Hafen vernünftig ausgelegt, was sich auch während des viertägigen Überführungstörns mit fünf Personen an Bord bestätigte.

Auch die Bauqualität gibt kaum Anlass zur Kritik. Der Ausbau auf Eigenerwunsch in Khaya-Mahagoni zeigt hervorragende Verarbeitung auch in kaum einsehbaren Bereichen, ein gutes Oberflächenfinish und ►



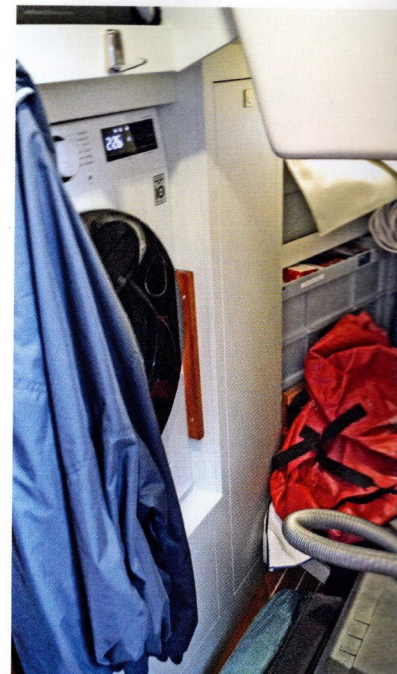
Die klassische Naviecke in Fahrtrichtung lässt auch traditionelle Kartenarbeit zu, weiterhin gibt es viel Stauraum und Platz für die Montage von Elektronik.



Der Salontisch verfügt über ein eigenes Kühlfach mit überraschend viel Volumen, so ist der Frühstücksproviant schnell aufgetragen.



Die Werft hat durch aufwendigen Ausbau viel Staumöglichkeiten geschaffen, auch in Winkeln und Ecken, die in Großserienyachten selten zugänglich sind. Ein deutliches Plus für die Langfahrttauglichkeit.

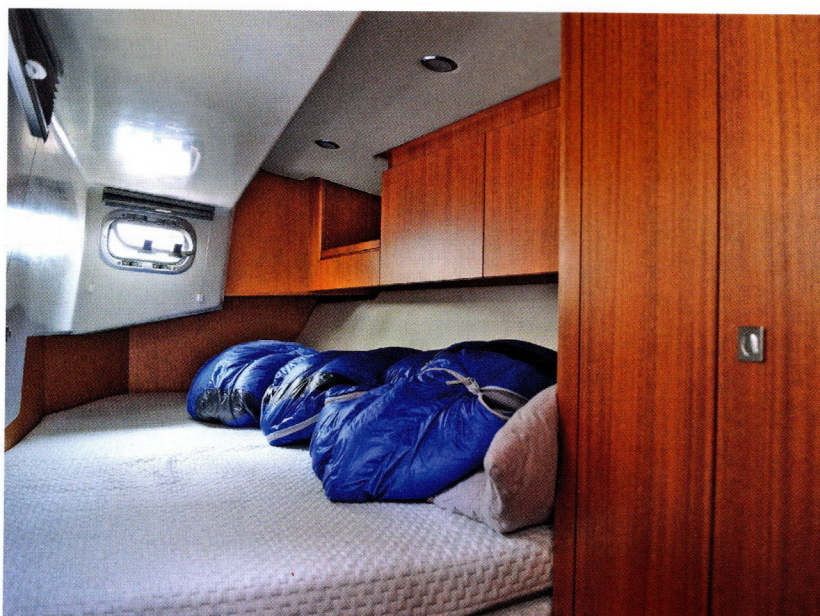


Die begehbare Backskiste nimmt Unmengen Staugut auf, auch der Waschtrockner ist hier untergebracht.

gute Passungen überall. Die Decken sind mit weißen Paneelen verkleidet, dies sorgt nicht nur für eine helle und großzügige Optik, sondern gewährt auch schnellen Zugang zu den Beschlagsverschraubungen, Kabeln und anderen technischen Installationen. Letztere wirken ebenfalls in allen Be-

reichen fachmännisch und sinnvoll angelegt. Obwohl man nicht viel davon sieht, ist eine Menge Technik in der Breehorn verbaut. Neben Heizung, Warm- und Kaltwasser sowie einer umfangreichen Navigations-elektronik wurden weiterhin große Akkukapazitäten mit entsprechend

aufwendiger Ladetechnik montiert. Weiterhin verfügt die Yacht mit zwei 150-Liter-Dieseltanks, zwei 250-Liter-Frischwassertanks und einem 100-Liter-Schmutzwassertank über ungewöhnlich große Tankvolumen. Zusätzlich finden sich unter anderem ein Wassermacher, ein ausfahr-



Die Achterkabine bietet zwar ausreichend Liegefläche auch für zwei, fällt aber ansonsten deutlich enger aus als auf jüngeren Konstruktionen mit breitem Heck. Über zwei zu öffnende Fenster ist der Raum gut belüftet.



Es gibt nur einen WC-Raum, dieser ist dafür sehr komfortabel und großzügig ausgefallen.



Das Vorschiff ist mit einer riesigen Doppelkoje ausgestattet und funktioniert als vollwertige Eignerzimmer, auch hier zeigen sich die sorgfältigen Holzarbeiten.

bares Bugstrahlruder, umfangreiches Sicherheitsequipment und Starlink-Kommunikation auf der schier endlosen Ausrüstungsliste. Auch strukturell wirkt die Breehorn ursolide. Neben dem massiv laminierten und in diesem

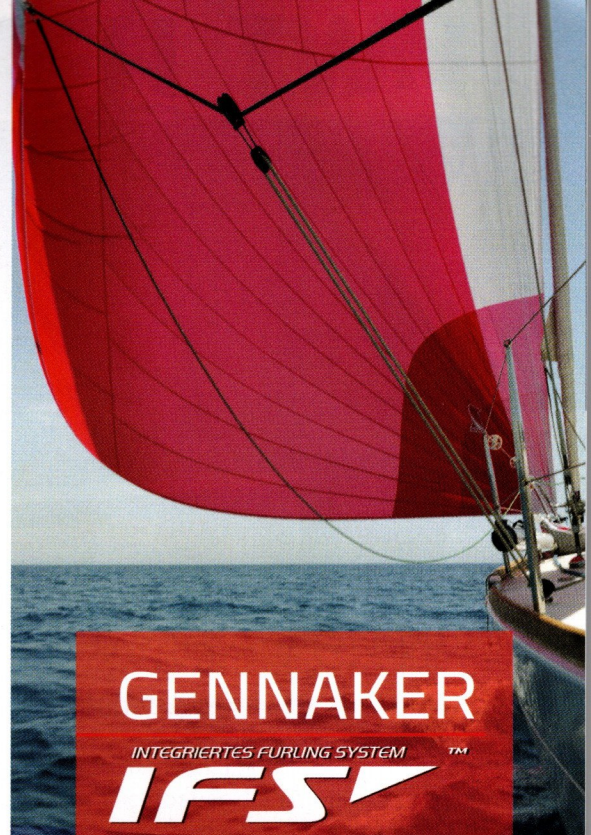
Fall noch zusätzlich verstärkten Rumpf hat das Deck einen Schaumsandwichkern, an allen hochbelasteten Stellen gibt es Aluminiumeinlagen oder Massivlaminat. Alle Schotten und viele andere Ausbauelemente sind über breite ►



Für die Dusche gibt es einen separaten Raum vor dem Hauptschott.



Schlecht: Die scharfkantigen Halterungen für die Plissees stehen in Kopfhöhe weit in den Raum.



GENNAKER

INTEGRIERTES FURUNG SYSTEM™

IFS

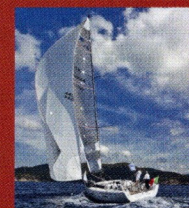
„Das IFS hat meiner Frau die Freude am Gennakersegeln zurückgegeben!“
Ekkehart P. - First 40 „Esprit de la vie“

Mit OneSails IFS rollen Sie Gennaker und Code 0 vom Cockpit ein und aus - sicher und jederzeit!

Die Einsatzbereiche unserer rollbaren IFS Segel:



IFS ASY: 65 - 165°



IFS PFR: 55 - 145°



IFS FFR: 35 - 130°



IFS Code 065: 30 - 115°



THE NEXT
GENERATION
OF SAILS

info@onesails.de • Tel. 04502-2038

WWW.ONESAILS.DE



Auch die Einbauten in den Schränken werden gerne auf die Wünsche der Eigner abgestimmt, etwa durch auf Maß gefertigte Einsätze für Geschirr, Gläser und Ähnliches.

Winkellamine mit Rumpf und Deck verbunden, die schließlich noch zusammenlaminiert sind. Zahlreiche Stringer und Bodenwrangen steifen die Konstruktion im Bilgenbereich aus, die Püttinge sind über solide Tierods an den Rumpf angebunden.

Unter Segeln

Die Chance, als Testschlag gleich an einem mehrtägigen Seetörn zur Überführung teilzunehmen, bietet sich nicht oft, gibt aber die Gelegen-

heit, eine Konstruktion unter vielen unterschiedlichen Umständen zu erleben. Dies betrifft nicht nur die See- und Segeleigenschaften, sondern auch das Leben an Bord über einen längeren Zeitraum, was sonst üblicherweise zu kurz kommt und in die obigen Zeilen bereits eingeflossen ist. Die See-Erprobung der neuen Breehorn 44 beginnt zunächst mit der Fahrt über Frieslands Kanäle von Woudsend nach Stavoren, bevor auf dem IJsselmeer zu ersten Mal die neuen Segel gesetzt werden.



Die großen Luken können über Edelstahlstäbe zusätzlich als Einbruchschutz gesichert werden, sie sind mit Vorhängeschlössern versehen und abnehmbar, um auf See die Funktion als Fluchtluk zu erhalten.

Der Weg zur Seeschleuse nach Kornwerderzand bedeutet zunächst eine kurze Kreuz bei etwa 15 Knoten Wind, wobei die Yacht das volle Groß und die Genua gut tragen kann. Während das Groß auf Anhieb einen guten Eindruck macht und sich passend trimmen lässt, erzeugt die Genua nach dem Ausrollen zunächst lange Gesichter. Sie ist im unteren Bereich deutlich zu flach geschnitten und liegt frühzeitig an den Wanten an, das Achterliek erzeugt sofort eine deutliche Kralle und ist zu dicht an die obere Saling geschnitten.

Auch Werftchef van den Berg, der uns das erste Stück bis Harlingen begleitet, ist nicht sonderlich erbaut und kontaktiert direkt die Leute von UK/de Vries, um Nachbesserung oder Ersatz zu fordern.

Dennoch, nach etwas Trimmarbeit beginnt die Breehorn zu laufen, und bald steht hoch am Wind eine sieben auf dem Display des Speedometers. Als „Sparringspartner“ bietet sich eine X 442 an, die ebenfalls Richtung Schleuse kreuzt. Über mehrere Schläge gehen wir entweder knapp vor oder nach ihr über den Parcours, wobei sich herausstellt, dass die X zwar einen Tick höher laufen kann als wir, aber mit etwas weniger Speed, wir erreichen die Schleuse schließlich gleichzeitig.

Beachtlich für ein schweres Langfahrtschiff, zumal wir unterwegs



Der Dickinson-Öfen bietet bis zu 4,4 kW Heizleistung und schafft eine gemütliche Atmosphäre im Salon.



Der Tritt zur Vorschiffskoje ist Schuh- und Stiefelschrank, ähnliche Lösungen finden sich im gesamten Schiff und zeigen die Flexibilität der Werft auch in kleinen Details.

einen kleinen Unfall haben. Nach einer Wende auf Steuerbordbug knallt es plötzlich laut unter Deck. eine der großen Schubladen ist aus der Pantry quer durch das Schiff geflogen. Sie war komplett mit Geschirr gefüllt und entsprechend schwer. Neben reichlich glückversprechenden Scherben sind leider auch unschöne Macken an den Hölzern des Interieurs entstanden. Ob das Malheur durch eine vergessene Verriegelung oder zu schwach bemessene Beschläge entstanden ist, ließ sich im Nachhinein nicht mehr feststellen, vorsorglich hat der Eigner aber an allen Schubladen solide Vorreiber installiert.

Später in Harlingen erwartet uns bereits der Mitinhaber der Werft. Er lässt sich schnell ins Rigg ziehen, um die Zwischenwanten nachzuspannen, und begutachtet den Schaden unter Deck. Zur ersten Notfallreparatur hat er ein Lackset mitgebracht, um die Macken aufzufüllen, im kommenden Winter, wenn NYALA wieder für Restarbeiten vor der Weltreise in die Werft kommt, sollen die Spuren endgültig beseitigt werden.

Am kommenden Tag wollen wir Richtung Helgoland starten, allerdings passt die Tide erst am Nachmittag. Wie üblich in dieser Saison erwartet uns deutlich mehr Wind als die vorhergesagten fünf Beaufort und so laufen wir nur unter gereffter Genua hoch am Wind Richtung Seegatt zwischen Terschelling und Vlieland. Als wir dort ankommen, stehen in Böen 38 Knoten Wind gegen den Strom, die Welle ist dementsprechend chaotisch, was die Breehorn 44 aber nicht sonderlich beeindruckt. Sie zeigt keinerlei Verwindung oder andere Schwachpunkte, unter Deck ist es überraschend ruhig, keinerlei Knarzen oder andere Geräusche deuten auf ein Arbeiten der Struktur. Das Schiff geht weich durch die Welle und läuft auch mit der reduzierten Besegelung noch gute Geschwindigkeit, allerdings wird die Crew ordentlich durchgeschüttelt. Obendrein regnet es Bindfäden und soll später am Abend noch weiter auffrischen. ►

MFH
Composite

TWN
Yachting

INNOVATIVER YACHTBAU AUS EMDEN

Gründung von TWN Yachting

MFH-Emden (Maritime Faserverbundtechnik Haring) übernimmt NAZ-Schepen. Mit dieser Fusion bündeln beide Unternehmen ihre Kräfte als zukunftsweisendes Unternehmen im Bereich Yachtbau und Composite-Technologie mit den neuen Markennamen:

TWN Yachting und MFH Composite

Mit dem Zusammenschluss entsteht ein umfassend aufgestellter Yachtbauer, der sämtliche Leistungen vom Verkauf, über Fertigung, Ausbau, Reparaturen, Wartung und Winterlager aus einer Hand anbietet.

Unsere Boote:



Noordkaper 31



TIDE 25



Wanderer 36



TIDE 34



Wanderer 40

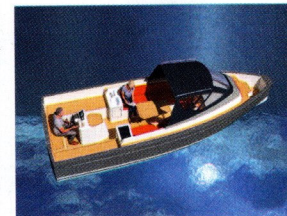


TIDE 36

Und demnächst ...



Wanderer 45

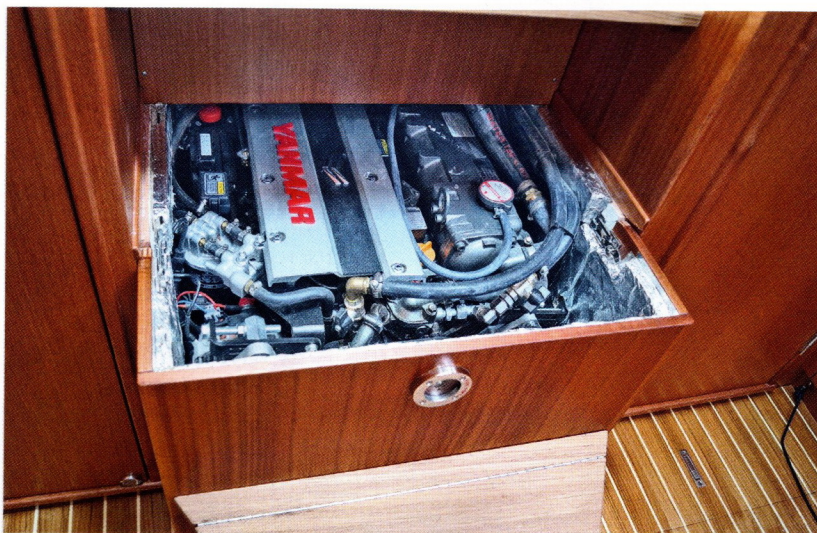


TIDE 24M

**TWN Yachting und
MFH Composite**
www.mfh-emden.de



Besuchen Sie uns auf der HISWA Standnummer D04



Die Maschine ist tief unter dem Niedergang eingebaut, lässt sich aber zur Wartung und für Reparaturen gut freilegen. Über den Stauraum an Steuerbord sowie die Achterkabine sind auch die hinteren Teile zu erreichen.

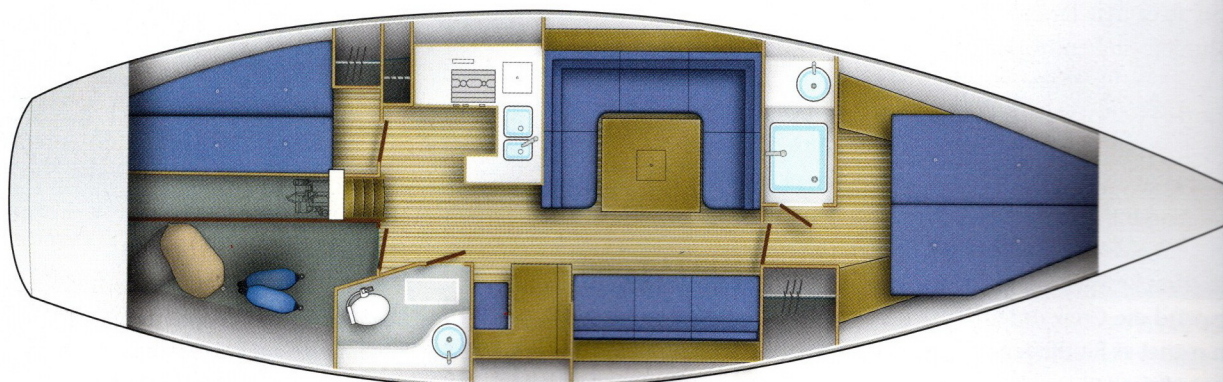
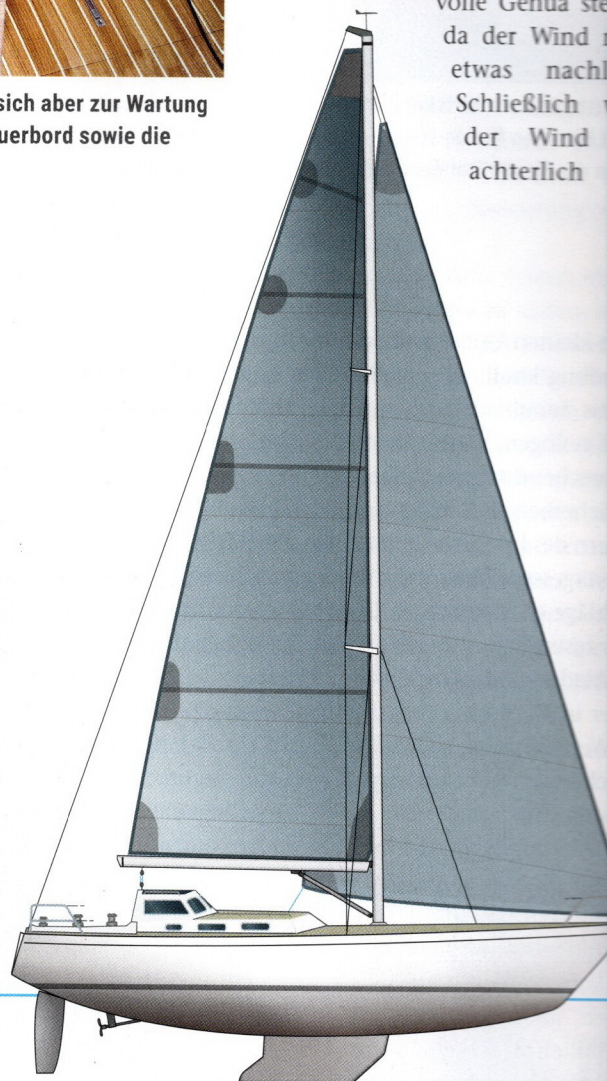
Was solls, Terschelling ist schön, wir fallen ab und nehmen das Fahrwasser zur westfriesischen Watteninsel. Wir passieren das Seegatt schließlich am nächsten Morgen um 1 Uhr bei deutlich moderaten 22 bis 25 Knoten Wind und machen uns anschließend raumschotend die Reise zur deutschen Hochseeinsel Helgoland. Für diesen Kurs reffen wir aus, haben bald auch volle Genua stehen, da der Wind etwas nachlässt. Schließlich wird der Wind achterlich

Breehorn 44

Technische Daten

Konstrukteur	Dick Koopmans sen.
Takelungsart	9/10-Sloop
Baumaterial	GfK/GfK-Sandwich
Länge über Alles	13,20 m
Länge Wasserlinie	11,00 m
Breite	3,96 m
Tiefgang	2,00 m
Verdrängung	ca 14.000 kg
Ballast	5.600 kg
Segelfläche am Wind	110 m ²
Maschine	Yanmar Diesel Diesel 80 PS
Basispreis inklusive Umsatzsteuer zirka 550.000 Euro	

www.breehorn.nl





Über einen Zwischenboden wurde zusätzlicher Platz für die Technik geschaffen.

und wir baumen sofort das Vorsegel aus. Nun läuft NYALA beständig um die acht bis neun Knoten, wenn die Welle richtig mitschiebt, stehen auch gelegentlich zehn und sogar elf Knoten auf der Logge. Dabei lässt sich die Konstruktion am großen Rad sehr gut steuern und zeigt keinerlei Tendenz zum Rollen oder gar querschlagen. Es wird eine schnelle Reise, und nachts gegen zwei Uhr erreichen wir den Nordseefelsen.

Unter Motor

Auch unter Motor zeigt die Breehorn 44 gute Manöviereigenschaften, wie unter Segeln ist auch hier das skeglose Balanceruder ein Gewinn. Die schwere Yacht dreht voraus fast auf dem Teller und lässt sich auch rückwärts angemessen dirigieren, wenn Platz zum Fahraufnehmen vorhanden ist und man einen gewissen Radeffekt einplant. Statt der serienmäßigen 50 hat der Yanmar-Diesel großzügige 80 PS,

die über einen Saildrive und einen dreiflügligen Maxprop-Verstellpropeller ins Wasser gebracht werden.

Fazit

Die Breehorn 44 ist eine sehr solide und ansprechend gebaute Langfahrt-yacht, die sich in ihrer Qualität kaum vor anderen Premiummarken verstecken muss. Sie bietet für eine kleine Crew viel gut genutzten Lebensraum und lässt sich sehr einfach auch mit wenigen Händen an Deck segeln. Das Testboot mit den genannten Performance-Upgrades lief darüber hinaus teilweise beeindruckende Geschwindigkeiten, erwies sich als sehr steif und bewies ein äußerst harmonisches Verhalten im Seegang. Ist sie ein Traumschiff? Durch die sehr individuellen Gestaltungsmöglichkeiten und die Flexibilität seitens der Bauwerft hat der neue Eigner diese Frage für sich eindeutig mit „Ja“ beantwortet. ■

INTER BOOT 2025

Auf zu neuen Horizonten!

24. – 28.09.2025
Messe Friedrichshafen

interboot.de

