



Hutting 40 – Aluminium-Traumschiff für große Fahrt

## Hochsee-Cruiser

Die Hutting 40 repräsentiert so etwas wie eine Vereinigung aller wichtigen Fahrtensegleransprüche auf höchstem qualitativem Niveau. Sicherheit und Schwerwettertauglichkeit wurden ebenso berücksichtigt wie ein optimales Handling, solide Segeleigenschaften und ein exklusiver Wohnraum unter Deck. Sven M. Rutter stellt diese Ausnahmeyacht vor (Fotos: Leo Agthe)

**E**s ist eine Freude, mit Tjerk Hutting zu segeln. Wir haben uns erst vor wenigen Minuten erstmals die Hand geschüttelt, und schon stecken wir in einem tiefen Gespräch über Riggs, Rümpfe und Trimm – zwei Segler unter sich eben. Angeregt plaudern wir über die Vorteile und Grenzen von

Rollreiffanlagen, die Entwicklung des Rumpfdesigns im Fahrtenyachtbereich, die Eigenheiten verschiedener Konstruktionen und Bootsbaumaterialien, die optimale Takelungsart für unterschiedliche Ansprüche und vieles mehr. Zwischendurch immer mal wieder ein gemeinsamer Blick ins Rigg – ob man das Unterliek

vielleicht etwas öffnen sollte, die Stagfock noch optimal zum Klüver steht, vielleicht ein kleiner Schrick in der Schot angebracht wäre? Und stets ist man sich schnell einig – denn bei der Frage nach dem besten Trimm gibt es unter engagierten Seglern meist wenig Reibungspotential. Hier konzentriert sich alles auf den gemeinsamen Zielpunkt, dem Schiff etwas Gutes zu tun, damit es einen mit noch etwas mehr Segelspaß belohnt.

Auch ansonsten erweisen sich unsere seglerischen Ansichten als ziemlich deckungsgleich. Tjerk Hutting ist unverkennbar ebenfalls ein Vollblutsegler – er weiß, was ein Schiff braucht, um anständig zu segeln und wie man den Bedürfnissen klassischer Fahrtencrews am besten

### ■ Ausnahmeyachten ...

... unter diesem Rubrikittel wollen wir in loser Folge Yachten vorstellen, die abseits vom „Mainstream“ stehen, und so den Blick für neue oder ungewöhnliche Lösungen und Linien öffnen. Dies können besonders exklusive Bauten ebenso sein wie extrem schnelle Risse oder schlicht besonders pfiffige Entwürfe. In welcher Hinsicht können solche ausgefallenen Konzepte überzeugen und inwieweit wird vielleicht auch hier nur mit Wasser gekocht? Was könnte Vorbildcharakter haben und wo liegen die Grenzen? Erweitern wir gemeinsam unseren Horizont, ohne den Blick für die Realität zu verlieren.

gerecht wird. Dabei paukt er weder auf vorgefasste Standpunkte, noch betreibt er intensives Eigenmarketing. Ganz im Gegenteil: Interessiert hört er sich die Vorschläge und Ansichten seines Gegenübers an, wägt die genannten Argumente sorgsam ab und geht konstruktiv auf diese ein. Man nimmt ihm ab, dass er sich gegenüber seinen Kunden ähnlich offen verhält – schließlich gehört die Berücksichtigung individueller Vorstellungen und Wünsche zu den zentralen Ansprüchen seiner Werft.

So steigen wir tief ein in ein hochinteressantes Gespräch über Segeln und Yachten. Hin und wieder fallen dann auch mal die Namen anderer bekannter Werften und Yachtmodelle – von Großserienbooten über besonders innovative Vorstöße im Yachtbau bis zu exklusiven Lösungen im Customs-Segment. Tjerk Hutting betrachtet die anderen Marktteilnehmer dabei ohne Neid oder Missgunst. Für ihn scheint jedes Boot seine Berechtigung zu haben – sein ganz spezielles Marktsegment zu repräsentieren. Selten habe ich mit einem Werftchef dermaßen entspannt über den Yachtmarkt geplaudert – aber warum auch nicht: Schließlich belegt auch Hutting



**Das Design der Yacht wirkt auf den ersten Blick fast etwas anachronistisch – doch der Eindruck täuscht: Hinter den „Kulissen“ verbirgt sich moderne Technik**

einen wohl unangefochtenen Platz in einem ganz eigenen Marktsegment.

### Anachronistische Optik – hochmodernes Innenleben

Entspannt gestaltet sich dieser Tag auch deshalb, weil sich das Schiff, auf dem wir uns befinden, einfach wunderbar segelt. Brav pflügt es

durch das ruhige Ijsselmeer – spielend lassen sich die immerhin fast 14 Tonnen auf Kurs halten. Ich steuere das Boot locker mit einer Hand am Rad, das mir jederzeit perfekte Rückmeldung liefert. Die Ruderanlage ist hervorragend eingestellt – nicht zu leichtgängig, sodass sie unbestimmt wirken würde, aber auch nicht zu druckvoll, sodass man tatsächlich arbeiten müsste. Das Boot segelt dennoch keinesfalls behäbig: ►



**Das ebenso edle wie funktionelle Deckslayout macht das Boot zum perfekten Langfahrt-Cruiser**



**Sicherer Aufenthaltsort, ergonomischer Arbeitsplatz und komfortabler Lebensraum zugleich: Das handwerklich makellos gestaltete Cockpit strahlt Geborgenheit aus – die Trimmeinrichtungen wurden perfekt plaziert und ausgelegt**

Es ist erstaunlich, wie agil dieses massige Schiff auf jede Windzunahme und Trimmoptimierung reagiert. Kurzum: Es erweist sich ebenfalls als echter Vollblutsegler. Dabei macht die in Zusammenarbeit

mit dem Designer Dick Koopmans entworfene Hutting 40 auf den ersten Blick fast einen etwas anachronistischen Eindruck: langkieliges Unterwasserschiff mit großflächigem Lateralplan und Skeg, massive durch-

gehende Fuß- und Scheuerleisten, ebenes Deck in Flushdecker-Manier mit viereckigem Holzbelegtem Aufbau achtern, komplett geschlossenes Cockpit, Kutterbetakelung und zudem viel Holz und Edelstahl an Deck



**An Deck lassen sich zahlreiche Zeugnisse hoher Bootsbaukunst und seegerechter Ausstattungsvarianten finden: fein applizierte Umlenkblöcke, massiver Niederholer mit Handrad, ausreichend lange Holepunktschienen, kugelgelagerte Leichtlaufblöcke, perfekt eingepasstes Deckschluk, abschließbare Schwalbennester, formschöne Belegklampen, solide Backstagsverankerungen aus Aluminium, Lederschutz über den Püttingen**



**Beide Vorsegel des Testschiffs sind mit Rollreiffanlagen ausgestattet. Die Ankerkette läuft vom Spill über eine Führung in einen abgeschlossenen Kasten**

– man könnte den Eindruck gewinnen, einen Klassiker vor sich zu haben. Doch hinter den „Kulissen“ erweist sich die Hutting als ein rundherum durchdachtes und in Sachen Material und Technik außerdem recht modernes Konzept.

Da ist zunächst der Rumpf, bei dem die Optik gleich in doppelter Hinsicht täuscht: In der Form beinahe an ein Holzschiff und im makellos glänzenden Finish eher an eine GFK-Yacht erinnernd, besteht er in Wahrheit aus Aluminium. Der S-Spanter wird aus 6 Millimeter starkem Schiffbau-Aluminium (Außenhaut-Platten) gefertigt. Hinzu kommt ein 20 Millimeter starker Kielsockel über die gesamte Schiffslänge. Der Rumpf erscheint damit gut geschützt gegenüber der Gefahr ►



**Der Kettenkasten in der Vorpiek ist über eine Serviceluke zugänglich**

kapitaler Schäden durch Kollisionen oder Grundberührungen. Ein Spantenabstand von 40 Zentimetern gewährleistet eine hochstabile Konstruktion.

Die rund 6,8 Tonnen Ballast werden inwändig eingegossen und versiegelt. Die Bodenplatten bestehen ebenfalls aus 7 Millimeter starkem Schiffbau-Aluminium. Innen ist der Rumpf vom Boden bis zum Deck mit 20 Millimeter dicken Schaumstoff-Dämmplatten („Alveolux“) isoliert (bis auf die Stauräume in Vor- und Achterpiek).

Und auch das Deck wird aus Aluminium-Platten gebaut (5 Millimeter) und anschließend mit einem 17 Millimeter dicken Teakholzbelag versehen. Der Aufbau und das Cockpit entstehen aus wasserfest verleimtem Sperrholz (Multiplex-Platten), das mit glasfaserverstärktem Epoxidharz überzogen wird. Brücken- und Kajütdeck sowie Cockpitboden und -bänke sind ebenfalls mit Teakdeck belegt.

Die Außenseite des Rumpfes wird gestrahlt und oberhalb der Wasseroberfläche glatt verarbeitet und lackiert. So ergibt sich ein einwandfreies Finish, das es mit dem Gelcoat jeder GFK-Yacht aufnehmen kann.

### Gleichermaßen edle wie seege-rechte Decksausstattung

Die Hutting 40 wurde unverkennbar als Hochsee-Cruiser ohne Kompromisse in puncto Solidität und Sicherheit konzipiert, der sich auch unter rauen Bedingungen und bei extremem Seegang problemlos führen lässt. Davon zeugt auch die Decksausstattung. Das rundherum geschlossene Cockpit mit seinen hohen Stills – das eigentlich eher die Bezeichnung Deckssalon verdient – vermittelt Geborgenheit und bietet der Deckscrew einen ebenso sicheren wie bequemen Aufenthaltsort. Die massive Steuersäule kann zahlreiche Instrumente und Bedienelemente aufnehmen – schränkt den Platz im Cockpit aber dennoch nicht merklich ein. Am Stirnbrett über dem Niedergang und unter der Sprayhood lassen sich weitere Instrumente plazieren. Vor der Steuersäule verläuft auf Höhe der Cockpitbänke die stabile Travellerschiene – die



Unter Deck setzt sich das exklusive Ambiente nahtlos fort

Großschot wird über einen Block mit Hundsfoot und Klemme aus der Hand gefahren.

Insgesamt sechs großzügig dimensionierte Edelstahl-Winschen stehen auf den seitlichen Sülls zur Bedienung der Vorsegel zur Verfügung. Die Kuttertakelung ist Standard und wurde gerade mit Blick auf klassische Familiencrews gewählt. Zwar hat man hier beim Kreuzen gegenüber einer Sloop ein Segel mehr überzuholen – die geteilte Vorsegelfläche erleichtert das Handling jedoch ungemein. Und die durchgehend perfekt ausgelegten und optimal platzierten Segeleinrichtungen tun ihr Übriges. Tatsächlich verlaufen während unserer Testfahrt alle Manöver auf Antrieb reibungslos. Dieses Boot ist auch mit kleiner Crew problemlos jederzeit im Griff zu behalten.

Die Decksausstattung der Testyacht liefert jedoch lediglich eine Momentaufnahme, denn deren genaue Auslegung bleibt letztlich dem Eigner überlassen. Man legt bei Hutting großen Wert darauf, seinen Kunden eine maßgeschneiderte Yacht anbieten zu können. So verfügt das Testschiff auf Kundenwunsch unter anderem über ein Rollgroßsegel (Standard ist ein durchgelattetes Großsegel mit Lazy-Jacks), einen hydraulischen Unterliekstrecker (hydraulisches Reffsystem) und Rollreffanlagen an Klüver und Stagfock (Standard ist eine Furlex-Rollanlage für den Klüver und eine Stagfock mit Einhand-Stagreitern).

Es sind aber auch mehr die unzähligen gleichermaßen durchdachten

wie hochwertig ausgeführten Detaillösungen, die die Hutting tatsächlich zu etwas Besonderem machen: unter anderem die verschließbaren Schwalbennester im Cockpit, das gut geschützt angebrachte Maschinenpanel, die lackierten Einfassungen der zudem ausreichend breiten Süllkanten, die angemessen ausgelegten Cockpit-Abflüsse, die großzügigen Dorade-Lüfter aus Niro, der herunterklappbare lederbezogene Haltebügel an der Sprayhood, die vorbildlich ausgeführten Schot-Umlenklöcke, die soliden Backstags-Beschläge aus Aluminium, der massive Niederholer mit Handrad, der abgeschlossene Ankerkettenkasten mit Serviceluke, die ledernen Pütting-Überzüge, die hohe, mit einer schön lackierten Abschlusskante versehene durchgehende Fußleiste, die perfekt eingepassten Luken – um nur ein paar Beispiele zu nennen. Hier lassen sich so manche Zeugnisse hoher Bootsbaukunst und seege-rechter Ausstattungsvarianten finden – jedoch keine Anlässe zu Kritik. Selten bin ich auf ein derart ausgereiftes und zudem so konsequent den gesteckten Zielvorgaben angepasstes Deckslayout gestoßen.

Mit einem solchen Schiff fühlt man sich auf einem Binnenrevier wie dem Ijsselmeer eigentlich fast etwas deplaziert. Doch der vergleichsweise geringe Tiefgang von lediglich 1,60 Meter lässt einen auch hier unbeschwert kreuzen. Alternativ wird zudem eine Kielschwerter-Version angeboten, bei der sich der Tiefgang sogar auf 1,35 Meter reduzieren

lässt. Und so ist es nicht überraschend, dass manche Eigner ihre Yacht gleich im geschützten Werfthafen in Makkum liegen lassen, der nicht weit von der Waddenzee entfernt liegt – einem rauhen, aber auch sehr reizvollen Fahrgebiet, das einer Hutting bestens liegen dürfte.

## Gesunde Fahrleistungen

Leider passt an diesem Tag der Wind nicht recht zum Schiff – denn so eine Yacht müsste man eigentlich bei richtig hartem Wetter testen. Uns ist hingegen zwar strahlender Sonnenschein, aber leider nur eine schwache Brise von etwa 3 Beaufort beschert. Daher können wir auch zum Geschwindigkeitspotential des Bootes keine wirklich aussagekräftigen Angaben machen, denn ein derart massiges Schiff braucht nun einmal auch einen gewissen Druck im Rigg. Immerhin kommen wir mit aufgeschrückten Schoten bei etwa 65 Grad zum Wind auf gute 5 Knoten Fahrt – ein gesunder Wert für diesen Bootstyp. Die größte Höhe ermitteln wir in der Kreuz bei durchschnittlich etwa 43 Grad, wobei die Yacht hier unter solchen Windbedingungen allerdings nur noch 2,6 Knoten Fahrt macht. Dies deutet aber immerhin auf einen beachtlichen Wendewinkel von gerade einmal rund 85 Grad hin.

Auf optimaler Höhe beträgt die Geschwindigkeit bei 55 Grad am Wind 3,6 Knoten. Mit Halbwind cruisen wir mit 4,5 Knoten durchs Wasser. Im Raumbang fällt die Speed bei etwa 130 Grad auf 3 Knoten ►



**Auch hier präsentiert sich die Yacht ebenso komfortabel wie hochseegerecht**

ab – hier wäre bei diesen Windverhältnissen sicher ein Vorwindsegel angesagt, das auf der Testyacht jedoch nicht zur Verfügung steht, aber optional angeboten wird.

Das Verhalten am Ruder gestaltete sich während der gesamten Testfahrt absolut präzise. Die Bedienung der Segeleinrichtungen lässt ebenfalls nichts zu wünschen übrig. Und auch unter Motor ist das Boot gut zu manövrieren. In Marschfahrt kommen wir bei 2.700 Umdrehungen pro Minute auf 6,8 Knoten Fahrt – unter Vollast beschleunigt die Yacht rasch auf 7,5 Knoten. Der Drehkreis beträgt je nach Richtung zwischen eineinhalb und zwei Schiffslängen – das Aufstoppen aus Marschfahrt dauert gerade einmal 20 Sekunden. Wobei die Schraube beim plötzlichen Aufstoppen zunächst recht stark kavitiert – das einzige kleine Manko, welches wir feststellen konnten.

Die sehr geringe Schallentwicklung unter Deck während der Tests unter Maschine zeugt zudem von einer hervorragend isolierten Maschine (Schalldruck in Marschfahrt: 70 Dezibel im Salon, 60 Dezibel im Vorschiff, 72 Dezibel im Achterschiff).

## Exklusiver Wohnraum

Unter Deck setzt sich der positive Eindruck bezüglich der hochwertigen handwerklichen Ausführung und durchdachten Konzeption nahtlos fort. Das Ambiente präsentiert sich in zeitloser Eleganz. Der Holzausbau ist in edlem Teak gehalten. Fein eingepasste Leisten und Einfassungen lassen weder Spalten noch Dichtungen erkennen. Das vierfach lackierte Holz wurde mit einem Seidenglanz-Finish aus Polyurethan-Lack versehen. Griffe und Beschläge bestehen aus poliertem Messing. Hinzu kommen samtene blaue Polsterbezüge im Salon. Die Bodenbretter basieren auf Multiplex-Platten, die ebenfalls eine Teak-Oberlage aufweisen – auch sie sind perfekt eingepasst und fügen sich nahtlos ins exklusive Ambiente.

Der Ausbau erstreckt sich über mehrere Ebenen – vom Niedergang gelangt man zunächst in die L-förmige Pantry, der sich gegenüber

an Steuerbord der Navigationsplatz befindet. Die Bordküche bietet eine großzügige, quer zur Mittschiffslinie verlaufende Anrichte mit pflegeleichter heller Arbeitsplatte und Doppelpüle, einen halbkaradanisch aufgehängten Drei-Flammen-Gasherd mit Backofen sowie einen 75-Liter-Kompressorkühlschrank (12 Volt). Ausstattung, Staumöglichkeiten und Ausführung lassen keine Wünsche offen.

Gleiches gilt für den vorbildlich gestalteten Navigationsbereich, der auch für Langfahrten bestens ausgelegt ist. Viel Raum für Einbauminstrumente, ein großräumiger Kartentisch mit hoher Leiste sowie ein bequemer Sitz dürften jeden Navigator glücklich machen.

Der Salon liegt eine Stufe tiefer und bietet an Backbord ein großes U-Sofa, das sich auch als Seekoje nutzen lässt, sowie zwei bequeme Einbaussessel an der Steuerbordseite. Der Salontisch reicht nur etwa bis zur Mittschiffslinie, sodass ein breiter Durchgang ins Vorschiff verbleibt. Bei Bedarf lässt sich die Tischplatte einfach ausklappen.

Die Eignerkabine im Vorschiff weist in der Standardausführung eine seitlich an Backbord angeordnete Doppelkoje und großräumige Schränke sowie einen Waschtisch auf der gegenüberliegenden Seite auf. Der Eigner der Testyacht hat sich alternativ für eine große Dreieckskoje im Vorschiff entschieden. Diese kommt auf eine Länge von 2,09 Meter bei einer größten Breite von 2,24 Meter (verjüngend auf 0,76 Meter) – ein wahrlich fürstliches Ruhekitzen. Die Koje liegt auf einem hohen Podest, unter welchem reichlich Stauraum zur Verfügung steht. Auf Wunsch lässt sich bei der Standardvariante auch noch eine weitere Koje im unmittelbaren Bugbereich unterbringen – ansonsten ist hier ein großer Stauraum vorgesehen. Auch unter Deck bleibt Käufern also viel Raum für eine individuelle Wohnraumgestaltung.

Im Achterschiff findet sich an Backbord eine weitere Doppelkabine mit großzügiger Kojenfläche (Länge: 1,92 - 2,25 Meter, Breite: 1,63, verjüngend auf 0,61 Meter). An Steuerbord wurde eine geräumige Nasszelle mit pflegeleichten Oberflächen eingebaut. Dahinter

liegt eine große Backskiste für die weitere Ausrüstung.

Unter Deck fühlt man sich an keiner Stelle eingengt – der gesamte Innenraum erscheint erstaunlich voluminös. Selbst in Sachen Stehhöhe ist von der äußerlichen Flush-decker-Optik nichts zu bemerken: Sie liegt im gesamten Schiff im Schnitt bei rund 2 Meter. Auf den Punkt gebracht: Hier kann man es selbst auf Langfahrten gut aushalten und muss dabei in puncto Komfort gegenüber zu Hause kaum Abstriche machen.

## Ebenso komfortabler wie sicherer Untersatz für große Fahrt

Das Ganze hat natürlich seinen Preis: 489.520 Euro in der Langkieler- und 519.680 Euro in der Kielschwerter-Version (jeweils inklusive Umsatzsteuer) sind zugegeben kein Pappenstiel. Dafür bekommt man bei manchen Großserienproduzenten schon fast drei Yachten in der 40-Fuß-Klasse – doch eben nicht aus Aluminium, nicht mit dieser Ausstattung und wohl auch kaum auf diesem qualitativen Niveau. Ganz zu schweigen von der Möglichkeit, vielfältige individuelle Ausstattungswünsche umsetzen zu können, und dem umfassenden After-Sales-Support, den die Werft verspricht. Und dann wäre da noch die hohe Wertbeständigkeit, die dieses Boot erwarten lässt.

Hinzu kommt die ganz eigenständige Philosophie, für welche die Yachten aus Makkum stehen – diese eigenwillige Kombination aus bewährten bootsbauerischen Erkenntnissen, konventionellen Fahrtensegler-Ansprüchen und moderner Technik sowie sehr hohem Komfort. Denn sicher gibt es auch noch andere sehr hochwertige und entsprechend wertbeständige hochseetaugliche Fahrtenyachten – aber keine lässt sich wohl auch nur ansatzweise mit einer Hutting vergleichen. Wer sich mit diesem Konzept identifizieren kann, kommt daher wohl kaum um eine Hutting herum. Und dies dürfte gerade Seglern, die größere Fahrten planen, nicht sonderlich schwer fallen – denn insbesondere als Langfahrtyacht kann die Hutting eben rundherum überzeugen. 

# Hutting 40

Grafik: Michael Herrmann

## Technische Daten

Konstrukteur..... D. Koopmans / T. Hutting  
 Takelungsart..... Kutter  
 Bauweise..... Aluminium S-Spanter  
 Länge über Alles..... 12,45 m  
 Länge Wasserlinie..... 10,10 m  
 Breite..... 3,60 m  
 Tiefgang Standardkiel..... 1,60 m\*  
 Verdrängung..... ca. 13.400 kg  
 Ballast (Standardkiel)..... ca. 6.800 kg  
 Ballastanteil..... ca. 50 %

Masthöhe..... 16,10 m  
 Segelfläche\*\*..... 98,1 m<sup>2</sup>  
 Großsegel Standard (durchgelattet)..... 38,3 m<sup>2</sup>  
 Rollreff-Klüver..... 41,7 m<sup>2</sup>  
 Stagfock..... 18,1 m<sup>2</sup>

Maschine..... Yanmar 4JH3-(B)E (Welle) mit 56 PS  
 Tankkapazität Diesel..... 500 l  
 Tankkapazität Wasser..... 450 l  
 Tankkapazität Schmutzwasser..... 100 l

Anzahl der Kabinen ohne Salon..... 2/3\*\*\*  
 Anzahl der Kojen inkl. Salon..... 5-7  
 Stehhöhe im Mittel..... ca. 2,00 m

Theor. Rumpfgeschwindigkeit..... 7,7 kn  
 Längen/Breitenverhältnis..... 3,46/1  
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis\*\*..... 4,17  
 Spez. Segelfläche\*\*..... 7,32 m<sup>2</sup>/t

\* in der Kielversion, als Kielschwerer: 1,35/2,50 m, \*\* Segelfläche in der Standardversion mit gelattetem Großsegel, Rollreff-Klüver und Stagfock mit Einhand-Stagreitern, \*\*\* 3 bei zusätzlicher Nutzung der Vorpiek

## Geschwindigkeiten

Größte Höhe..... 43°..... 2,6 kn  
 Optimale Höhe..... 55°..... 3,6 kn  
 Aufgeschrickt..... 65°..... 5,5 kn  
 Halber Wind..... 90°..... 4,5 kn  
 Raumgang..... 140°..... 3,0 kn

Diese Werte gelten für Besegelung: Roll-Großsegel, Klüver und Stagfock, Windgeschwindigkeit: ca. 9-10 kn (3 Bft), Wellenhöhe: rund 0,1 m



## Preise und Ausstattung

Grundpreis ab Werft: 489.520 Euro inkl. 16% MwSt.  
 Darin enthalten unter anderem: Kuttermast inkl. Baum und stehendem Gut (Niro), gelattetes Großsegel, Klüver (Rollreffsystem) und Stagfock, Fallen, Schoten und Streckker, Fall-, Schot- und Reffwischen (Lewmar, zweigang, selbstholend), Anker mit 50 m Kette, Bug-/Heckkorb (Niro), Seereling, Radsteuerung (Whitlock, lederummantelt), Maschine mit Zwei-Flügel-Festpropeller, Positionsleuchten, Lenzpumpen, Motor- und Bordstromkreis 12 Volt inkl. Starter- und Service-Batterien (80 bzw. 2 x 140 Ah), Landstromanschlusssystem, Druck- und Warmwassersystem, Holzausbau (mit seitlicher Koje und Waschtisch in der Eigenerkabine), Polster, Pantry mit Drei-Flammen-Gaskocher und Grill sowie E-Kühlfach (75 l), Nasszelle inkl. Vakuum-WC und Dusche, Warmluftheizung

## Werft

Hutting Yachts  
 Stienplaat 3, NL-8754 HE Makkum  
 Telefon: +31 (0)515-232023, [www.hutting.nl](http://www.hutting.nl)



Grafik: Michael Herrmann