



Kurs Blauwasser

Vor dem Bug liegen alle Häfen der Welt – diesen Traum kann man mit der neuen „Allures 40“ in die Tat umsetzen. Die Alu-Yacht überzeugt durch sehr gute Segeleigenschaften und bietet komfortablen Wohnraum für lange Seetörns Text und Fotos: Michael Bohmann

Sie sind die nächste Generation Blauwasseryachten, kompromisslos für lange Seetörns entwickelt – so charakterisiert die im französischen Cherbourg beheimatete Werft Allures ihre gleichnami-

gen Yachten. Eine Aussage, die deutlich machen soll, dass für unser Testboot andere Prioritäten gelten als für typische Fahrt-yachten. So stehen nicht sportliche Segelleistungen und Speed an erster Stelle, sondern

im weitesten Sinne die Sicherheit. Dazu kommen Seeverhalten, einfache Bedienung und ein Komfort, der das Leben an Bord auf langen Seetörns angenehm machen soll. Mit welchen Mitteln will man bei Al-

lures diese Kriterien erreichen? Als Baumaterial wählte die Werft spezielles Marine-Aluminium. Es ist leicht, korrosionsbeständig und vor allem widerstandsfähig gegen mechanische Beanspruchung. Der Rumpf



Allures 40: optimal schützendes Cockpit, Bügel als Geräteträger, Rettungsinsel im Heckstauraum

wird mit nur 14 vorgeformten Platten auf das Spantengerüst geschweißt, sodass keine schädlichen Spannungen entstehen.

Rümpfe aus diesem Material können problemlos Trockenfallen. Sie bieten durch das zähelastische Verhalten des Aluminiums im Vergleich zu allen anderen Bootsbaumaterialien die größte Widerstandsfähigkeit gegen Stoßbelastungen. Weitere Sicherheitskriterien auf der

Allures 40: Der Bugbereich vor der Eigenerkajüte ist durch ein Kollisionsschott gesichert. Das hohe Süll des relativ kleinen Cockpits schützt die Crew wirkungsvoll vor schlechtem Wetter, und einsteigendes grünes Wasser kann schnell wieder ablaufen. Ein langer Skeg schützt die Schraube des S-Drives. Der massive Integralkiel ist aus einem Block gefräst und so gelagert, dass er während einer



Der Trumpf jeder Allures-Yacht: Jedes Tidengewässer kann erobert werden

Allures 40



- **Testrevier:** Atlantik
- **Testbedingungen:** 2 bis 5 Beaufort, böig, ruppiger Seegang, Wellen bis ein Meter Höhe
- **Das Konzept:** Blauwasseryacht
- **Der Preis:** ab ca. 297.000 Euro

Grundberührung hochklappt und nicht beschädigt werden kann. Der Kiel lässt sich einfach durch zwei vom Cockpit aus zu bedienende Leinen handhaben. Zur Mechanik des Kiels hat der Eigner jederzeit Zugang, um beispielsweise die Leinen zu kontrollieren oder auszuwechseln. Und schließlich ist der hohe Ballastanteil von fast 43 Prozent ein weiterer, wichtiger und sicherheitsrelevanter Faktor.

Dazu trägt auch die „Compositbauweise“ der Allures bei, deren Cockpit und Aufbau aus GFK-Sandwich bestehen. Die Vorteile: leichtere Bauweise mit höherer Stabilität, wirkungsvollere Isolierung und Geräuschdämmung. Und typisch für Allures-Yachten: Der hohe, profilierte Geräteträger am Heck, der Wind- und Solargeneratoren, Antennen und dem Radardom idealen Platz bietet. Ideal auch



der Stauraum für die Rettungsinsel, die in einem eigenen, gut zugänglichen Stauraum im Heck gelagert wird.

Das Seeverhalten spielt auf Blauwasseryachten wie der Allures 40, ebenfalls eine entscheidende Rolle. So soll die Stabilität möglichst ausgewogen sein, also nicht zu kurze Rollperioden verursachen, da diese auf langen Raumbängen das Leben an Bord sehr ungemütlich machen kann. Während unseres Testes erwies sich das Stabilitätsverhalten der Allures 40 genau so, wie es sein sollte: Das Boot holt bei etwa drei bis vier Windstärken schnell auf etwa zehn bis fünfzehn Grad über, bleibt aber dann in dieser Lage. Selbst in Böen von bis zu 18 Knoten überschreitet die Krängung kaum die 20-Grad-Marke. Weiterer Vorteil dieser „weichen“ Anfangsstabilität: Die Yacht kann harte Windstöße durch weiches Auspendeln kompensieren, was den Verschleiß von Rigg, Segeln und Beschlügen stark vermindert – vor allem dann, wenn modernes, reckarmes Tauwerk und Segeltuch verwendet wird.

Die Raumaufteilung der Allures 40 unter Deck, die Gestaltung und Anordnung der Einrichtung ist ebenfalls so ausgeführt, wie sie sich auf Blauwasseryachten bewährt haben. Vorbildlich ist der Arbeitsbereich im Niedergang: Er liegt etwa 20 Zentimeter höher als der Boden des Salons, sodass man vom Platz des Navigators aus freien Blick nach draußen und durch die großen Panoramamascheiben Blick auf den Stand der Segel hat.

Hier, im Drehpunkt des Schiffes, ist es bei Seegang am ruhigsten, und durch den Niedergang ist für besonders wirkungsvolle Belüftung gesorgt. Durch die große Breite des Rumpfes an dieser Stelle ist ein geräumiger Waschraum mit separater Dusche möglich und



Das 65 Quadratmeter große Roll-Gennaker wird an der kurzen Bugnase gesetzt

eine Pantry mit viel Stauraum und Arbeitsfläche. Mit ihrer U-Form bietet sie in jeder Lage si-

cheren Halt. Die beiden Salonsofas lassen sich mit wenigen Handgriffen in bequeme Seekojen verwandeln. Und: Hinter dem Waschraum befindet sich ein begehbarer Raum, der beispielsweise zusätzlich Platz für

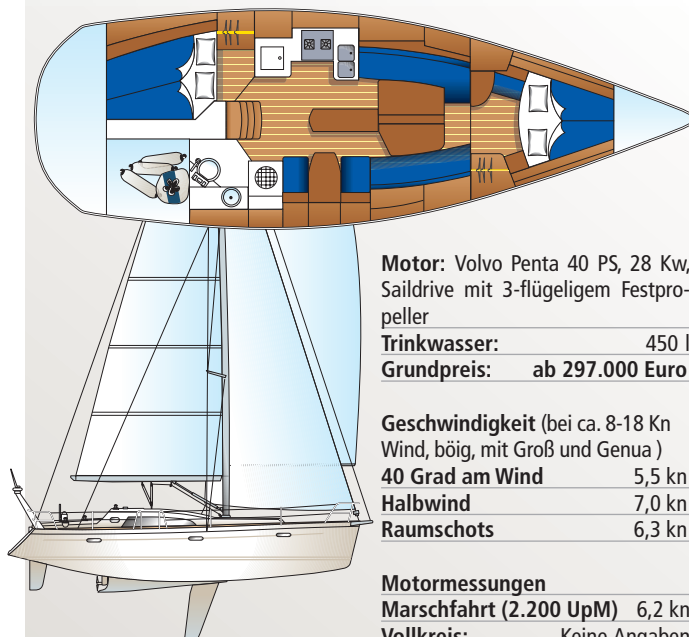
einen Generator, Watermaker, eine Werkbank sowie jede Menge Stauraum für Werkzeug und Ersatzteile bietet.

Überzeugende Segelleistungen – erstaunliche Höhe am Wind

Zum Testen der Segel Eigenschaften haben wir ideale Bedingungen: Auf dem Atlantik vor der bretonischen Küste Frankreichs weht es anfangs nur mit schlappen acht Knoten (knapp drei Beaufort), brist aber später in Böen bis zu 20 Knoten auf. So setzen wir zuerst statt der Rollgenua (36 m²) zum Lattengroß (42 m²) den ebenfalls rollbaren Gennaker mit 65 Quadratmetern. Mit nun insgesamt 107 Quadratmetern Segelfläche läuft unsere 12,48 Meter lange und 8,8 Tonnen verdrängende Allures 40 gleich munter los. Bei halbem Wind lesen wir am GPS 5,5 Knoten ab und schieben dabei eine Lage von etwa zwölf Grad. Das ist für eine solch schwere Yacht ein sehr guter Wert.

Mit ihren Doppelludern läuft sie dabei vollkommen kursstabil. Zwar ist die Übertragung durch Stangen und Kardangelenke angenehm leichtgängig, aber ein bisschen mehr Feedback, also Druck am Ruder, wäre wünschenswert. Ein Blick über das breite Heck zeigt einen nahezu perfekt glatten Wasserablauf. Das hohe Süll und der Aufbau schränken zwar den

GEMESSEN UND GETESTET



Motor: Volvo Penta 40 PS, 28 Kw, Saildrive mit 3-flügeligem Festpropeller

Trinkwasser: 450 l
Grundpreis: ab 297.000 Euro

Geschwindigkeit (bei ca. 8-18 Kn Wind, böig, mit Groß und Genua)
40 Grad am Wind 5,5 kn
Halbwind 7,0 kn
Raumschots 6,3 kn

Motormessungen
Marschfahrt (2.200 UpM) 6,2 kn
Vollkreis: Keine Angaben
Notstopp: Keine Angaben

Design:	Berret/Ravoupeau
CE-Konstruktionsklasse:	A
LüA:	12,48 m
LWL:	10,59 m
Büa:	4,08 m
Tiefgang:	0,95 - 2,60 m
Gewicht:	8.800 kg
Ballast:	3.800 kg
Rigg:	9/10
Groß:	42,5 m ²
Genua:	36 m ²
Kojenzahl:	6

Stehhöhen:	
Salon	1,88 m
Vorschiff	1,82 m
Achterkajüte	1,89 m
Nasszelle	1,88 m
Kojen:	
Vorschiff Länge	1,98 m, Fuß 0,60 m, Kopf 1,86 m
Achtern (2-Kab.-Version) Länge	1,93 m, Fuß 1,15 m, Kopf 1,18 m

Blick voraus ein, aber am Ruder in Lee ist er ausreichend und man sitzt dort sehr bequem.

Der Stand der Standardsegel (Incidentes) ist makellos. Auffallend die großflächigen Verstärkungen, die für lange Lebensdauer sprechen. Die Länge der Schiene des Travellers auf dem Aufbau ist vollkommen ausreichend, um das Segel für Kurse am Wind zugstark einzustellen. Vermisst habe ich allerdings einen Achterstagspanner, der auf keiner modernen Fahrtenyacht mit 9/10-Rigg fehlen sollte. Ist er vorhanden, kann im Groß ein tieferes Profil gefahren werden, was die Segeleigenschaften vor allem bei schwachen Winden deutlich verbessert. Gut dagegen das abnehmbare Kutterstag. Es verhindert gefährliches Aufschwingen des Mastes (pumpen), wenn der Rumpf in steilem Seegang hart einsetzt. Außerdem eignet es sich zum Setzen eines 20 Quadratmeter großen Starkwindsegels oder kleineren Sturmsegels. Dann sind allerdings Backstage notwendig, um das Durchbiegen des Mastes zu verhindern.

Da es nun deutlich aufbrist – wir messen nun zwölf bis vierzehn und in den Böen bis zu 18 Knoten – rollen wir den an der kurzen Bugnase gesetzten Genaker ein und messen den Wendewinkel. Mit wenigen Handgriffen sind beide Segel auf maximale Höhe getrimmt, und da der Wind gerade mit einigermaßen konstanten vierzehn Knoten weht, fahren wir nun fünf Wenden schnell hintereinander. Jedes Mal, wenn das Boot optimal mit 5,5 Knoten läuft und eine Lage von rund 15 Grad schiebt, gehen wir durch den Wind, warten bis auf dem anderen Bug die gleichen Werte anliegen und notieren den Kurs am Kompass. Das Ergebnis ist so erstaunlich wie unerwartet: Die Allures läuft mühelos eine Höhe von 40 Grad! Das ist eine sehr gute Leistung,



Die „Dinette“ in der Mitte enthält den Kasten für den Integralkiel und bietet praktische Ablagefläche



Von links: Der erhöhte Kartentisch mit gegenüberliegenden Sitzbänken. Von hier aus hat man freien Blick nach draußen und auf die Segel. Die „seetüchtige“ Pantry bietet optimalen Halt

wie man sie eigentlich nur von sogenannten „Performance-Cruisern“ erwartet.

Offensichtlich sind die guten Eigenschaften auf den tiefen Integralkiel (2,60 Meter) großer Streckung (Längen/Breitenverhältnis), den wirkungsvollen Doppelrudern, von denen eines bei Lage immer optimal angeströmt wird, auf den langen Skeg und die günstige Wasserlinie bei Lage zurückzuführen. Denn praktisch den gleichen Wendewinkel unter gleichen Wetterbedingungen erreichte auch die „Feeling 38“ – ebenfalls ein Boot mit Integralkiel und Doppelruderanlage, die wir in der vorhergehenden Ausgabe vorstellten.

Die große Schwester unseres Testbootes, die Allures 44 (Test in *segeln* 2/2007), brachte es dagegen „nur“ auf einen Wende-

winkel von etwa 50 Grad – was sicherlich durch Strömungshindernisse, wie die voluminöse Radarantenne im Mast und die Öffnungen des Bugstrahlruders, zu erklären ist.

Mittlerweile hat sich auch der Seegang mit durcheinander laufenden, kurzen Wellen von bis zu einem Meter Höhe entwickelt. Doch damit wird unser Testboot mühelos fertig. Es setzt weich ein und springt nach den Wenden schnell wieder an. Wir lesen bei etwa vier Beaufort und 60 Grad am Wind sechs bis 6,3 Knoten, mit halbem Wind sieben und raumschots (ca. 130 Grad) immer noch fast sechs Knoten ab.

Dann brist es noch einmal kräftig mit Böen von 18 bis 20 Knoten auf. Bei halbem Wind zeigt das GPS dabei eine Fahrt durchs Wasser von acht bis 8,3

Knoten an. Das sind Werte, die wiederum für die überdurchschnittlichen Segeleigenschaften dieser Blauwasseryacht sprechen. Allerdings hat die Werft am laufenden Gut offensichtlich gespart: Die Fallen haben zu hohen Reck, so dass die Vorlieken ständig Falten und die Schoten bereits Verschleißerscheinungen zeigen.

Funktionelle Einrichtung für lange Törns – hohe Ausbauprodukt

Außer den schon erwähnten Highlights unter Deck verdienen weitere sinnvolle Details der „Allures 40“ besondere Erwähnung. So sind der große Diesel- und Frischwassertank mit jeweils 450 Litern Kapazität unter den erhöhten Bodenbrettern günstig für einen tiefen Schwer-





*Flautenläufer Allures 40:
Über vier Knoten mit
Rollgennaker und Latten-
groß bei schwacher Brise*

punkt untergebracht. Mit dieser Treibstoffmenge bekommt die Yacht einen Aktionsradius bei Marschfahrt (sechs Knoten) von etwa 1350 Seemeilen(!) – ausreichend, um große Flautengebiete in den Kalmen oder Rossbreiten problemlos zu durchqueren.

Gegenüber des Navigatorsitzes ist auf der gegenüberliegenden Seite des Kartentisches eine weite Sitzbank angeordnet – ein praktischer Platz, um gemeinsam in die Karten zu schauen, Probleme zu besprechen oder einfach nur miteinander zu „klönen“. Gut gelöst ist auch die Unterbringung des Kastens für das Integralschwert. Er ist in einer Art Dinette, einem langen schmalen Tisch enthalten, der gleichzeitig als zusätzliche Ablage dient. Außerdem bietet er sicheren Halt für die Crew beim Kochen oder auf dem Weg nach vorn.

Auffallend ist auch die freundlich helle Atmosphäre durch die vielen Decksluken, großen Panoramascheiben im vorderen Sa-

lonbereich und den langen, seitlichen Fenstern. Was jedoch fehlt ist eine wirkungsvolle Zwangsentlüftung (Doradelüfter), wie sie zum Blauwassersegeln unentbehrlich ist.

Ansonsten gibt es in der geräumigen Eigner kajüte im Vorschiff, außer den großen Schränken und Stauräumen unter der Koje, auch einen kleinen Schreibtisch. In der Pantry ist neben der voluminösen Kühlbox eine praktische Fußpumpe für Seewasser und eine Doppelspüle mit tiefen Becken vorhanden. Der Waschraum mit getrennter Dusche fällt durch seine schöne Holzverkleidung, großen Stauräumen auf und die Achterkajüte durch allein vier Fenster, von denen zwei zum Öffnen sind. Wie nicht anders zu erwarten, sind alle wichtigen Aggregate wie der Motor, Warmwasseraufbereiter, die Pumpen, Elektrik, Ventile etc. mühelos und schnell zugänglich. Zum umfangreichen Standard gehören unter anderem Lattenroste unter den Matratzen,

Teakbeläge im Cockpit, Radio-CD-Anlage, Jalousien, Wassererhitzer und Landanschluss. Zudem wird das Schiff segelklar mit Grundierung und Antifouling-Anstrich übergeben.

Fazit

Außer einigen kleineren Mängeln, zu denen in erster Linie die ungenügende Zwangsentlüftung zählt, ist der Werft auch mit der Allures 40 ein großer Wurf gelungen. Sie ist von ihrer Bauart, der Wahl der Materialien, Ausrüstung, Handhabung und Einrichtung unter Deck her, eine

Fahrtenyacht, mit der sich lange Hochseereisen sicher und komfortabel durchführen lassen. Ihre Highlights: Der minimale Tiefgang von unter einem Meter, der das Befahren von Flachwasserrevieren ermöglicht. Ihr überdurchschnittliches Geschwindigkeitspotenzial, auch bei schwachen Winden, das schnelle Ozeanüberquerungen ermöglicht. Und schließlich ist das PreisLeistungs-Verhältnis der „Allures 40“ durch ihre aufwändige Bauart in Aluminium-Composit, dem Integralkiel und der umfangreichen Standardausrüstung sogar günstig.

VORBILDLICH

- + Höhe am Wind
- + Geschwindigkeitspotenzial in verschiedenen Winden
- + Kursstabilität
- + Seeverhalten
- + Stand der Standardsegel
- + Integralkiel: Form, zuverlässige Mechanik und Funktion
- + sicheres Trockenfallen
- + Wetterschutz im Cockpit
- + einfacher Zugang zur Mechanik des Schwenkkiels
- + Compositbauweise
- + Extraabdeckung der Backskisten zur Sicherheit
- + Dinette als Ablage
- + Praktische Stauräume

VERBESSERUNGSWÜRDIG

--	--

- begrenzte Sicht voraus
- mangelhafte Zwangsentlüftung der Kajüten, fehlende im Waschraum
- unzweckmäßiges Tauwerk

ADRESSEN

Werft: Allures Yachting, Cherbourg
Tel: 0033 / 233 43 22 28
www.allures-yachting.com

Händler: leg 2 Yachting KG
61462 Königstein, Tel: 06174 - 92 23 30, www.allures-yachting.de