

Er zijn van die werven die ineens een heel andere boot dan anders maken. Allures is zo'n werf die eigenwijs een nieuw pad kiest. Wij voelen de nieuwe 40-voeter aan de tand. En dat levert een leuke verrassing op.

TEKST JEFF HOLLESTELLE | FOTOGRAFIE BERTEL KOLTHOF

Chapeau!

Stel, je wilt zwerven over de wereldzeeën. Dan plan je een sabbatical van minimaal een jaar, of liefst nog langer. Weg uit de dagelijkse sleur. En je gaat op zoek naar een boot waarmee dat kan. Je spreekt vrienden, jachtarchitecten en mensen die ervaring hebben met dit soort reizen en schepen. Dan maak je een lijstje van alle punten waaraan jouw toekomstige schip moet voldoen. Maar je kunt niets vinden dat past bij jouw specifieke wensenlijstje... Dan kun je twee dingen doen: iets kopen dat daar zo dicht mogelijk bij in de buurt komt óf je maakt de boot zelf. Althans, je verzamelt een groep mensen om je heen die de ervaring heeft om een boot te ontwikkelen zoals jij dat wilt. En dat laatste is wat de twee vrienden Stéphan Constance en Xavier Desmarest uit - u raadt het al - Frankrijk deden.

Hun droomschip werd de Allures 44, een zeilboot geschikt voor lange reizen. En die wereldreis waar alles ooit om was begonnen? Daar hebben ze geen tijd meer voor. De Allures 44 is namelijk zo'n originele boot geworden dat ze niet veel anders konden dan Allures Yachting beginnen. Nog geen vijf jaar na de speurtocht naar het perfecte schip zijn de twee mannen eigenaar van een florierende werf. De 40-voeter in deze test is het tweede model in de serie. Een 51-voeter is onderweg en tussendoor hebben ze ook de bekende Franse catamaranwerf OutreAmer gekocht.

Verwonderlijk en uitzonderlijk

Het is niet verwonderlijk dat de Allures goed is geslaagd. Voor het ontwerp werd Olivier Racoupeau ingehuurd, een ervaren jachtarchitect die zijn sporen vooral heeft verdiend met het ontwerpen van lange-afstandzeilers. Daarnaast konden Stéphan en Xavier rekenen op de steun van adviseur Michel Desjoyeaux. Ook niet echt een onervaren man, deze succesvolle Franse (solo)zeiler.

De Allures 40 is een aluminium rondspant met een zwaard in plaats van een kiel. Een logische keuze als je overal ter wereld wilt kunnen komen: van indrukwekkende oceanen tot de meest idyllische en ondiepe baaien. De aluminium huidplaten worden, voordat ze op de spanten worden gelast, in vorm gemaakt. Dit levert een strakke en sterke romp op, die geen spanning in zich heeft. Dat zou wel gebeuren als je vlakke platen in vorm forceert tegen de spanten en dan vastlast: een voor de pleziervaart gebruikelijker en goedkopere methode.

Om droog te kunnen vallen, heeft het schip twee ondiep stekende roeren. Het schip valt in principe droog op het vlak waarbij de roeren vrij blijven, al kunnen ze het gewicht van de boot wel dragen. Het zwaard is ook van aluminium en is uit één stuk vormgegeven. De constructie van de zwaardkast is zo, dat zelfs al zou je het zwaard er op de rotsen onderuit varen, er geen kans



Zelfs al zou je het zwaard er op de rotsen onderuit varen, er is geen kans is op lekkage

is op lekkage. Op het vlak ligt in vorm gegoten loodballast. Deze 3.800 kilo bevinden zich ongeveer een meter onder water omdat de romp niet zo vlak is als bij de meeste moderne schepen. Dit om een beter gedrag in een zware zee te krijgen. Ook uniek bedacht door deze werf is de combinatie van een aluminium romp en gedeeltelijk aluminium dek met een composiet kajuitopbouw en kuip. Op megajachten is dit bijna de standaard, op jachtjes van dit formaat uitzonderlijk. Het voordeel is nog minder gewicht boven water, wat de stabiliteit ten goede komt. Kortom: de Allures is een niet-alledaags geconstrueerde boot.

Deksalon-gevoel

Bij een schip dat bedoeld is voor lange reizen, en dus een lang verblijf aan boord, hoort ook een doordacht interieur. Uiteraard stonden ook hier meerdere punten op het verlanglijstje. De werf vond in Franck Darnet een interieurontwerper die dezelfde taal sprak, de taal van het lange-afstandzeilen. Darnet zeilde namelijk zeven maanden rond de wereld en hij gebruikte die tijd vooral om zoveel mogelijk goede interieurdetails te verzinnen.

Ondanks dat de Allures 40 geen deksalon heeft, geeft hij wel een beetje dat gevoel. De kajuit bestaat namelijk uit twee niveaus. Als je de kajuit binnenkomt, kom je in het iets hoger gelegen gedeelte. Kenmerkend is de navigatiehoek aan stuurboord die bestaat uit twee tegenover elkaar geplaatste zitjes met de navigatietafel daartussen. Zittend aan de navigatietafel kun je goed naar buiten kijken, maar je kunt ook via het dakraam de tuigage zien. Vooral onder mindere omstandigheden en lange reizen is dat ideaal. Bijkomend voordeel is dat



het ook een perfecte borreltafel is. Aan bakboord vind je de goed uitgeruste kombuis. Een treetje naar beneden staat de koelkast die handig verwerkt is in de tafel. Aan beide zijden vind je langsbanken. De kajuit ademt een prettige sfeer. Hij is licht, ruim, praktisch en keurig afgewerkt in Amerikaans kersenhout. Aan bergruimte is geen gebrek.

Twee, drie of vier hutten

De boot waarop wij varen, heeft een indeling met twee hutten. Er is ook een versie met drie en zelfs vier hutten. Al lijkt dat laatste wat veel voor een 40-voeter. Via een riante badkamer met gescheiden douche kom je in de technische ruimte aan stuurboord. Hierin vind je overzichtelijk alle techniek. De watermaker, die natuurlijk niet kan ontbreken, maar ook de lader en omvormer vinden hier een plekje. Het voordeel is dat je bij storing overall goed bij kunt. Aan bakboord is een tweepersoonshut. Het bed is net als in de voorhut niet al te lang, maar dat is op verzoek van de eigenaar van de boot. Want als koper heb je veel inspraak in de indeling. Je krijgt zelfs een softwareprogramma van de werf waarop je precies kunt zien hoe de indeling wordt. En wat er gebeurt als je gaat spelen met bijvoorbeeld de bedmaten. De voorhut is lekker ruim. Naast een dubbel bed is er een kleine kaptafel en voldoende kastruimte.



De kajuit ademt een prettige sfeer en aan bergruimte geen gebrek

Serieus

Soms heb je geluk en kun je een boot zeilen met omstandigheden waarvoor hij is bedoeld. Tijdens de proefvaart met de Allures bij IJmuiden woei het hard en was het zetje onaangenaam. En het grootste compliment dat je de boot kunt geven, is dat hij exact zo aanvoelde als je zou verwachten. Dociel, zeker, stijf en controleerbaar. Het is geen boot waar je, lekker zittend aan de hoge kant met een enorm stuurwiel in je handen, een uurtje mee gaat spelen. Nee, het is er echt een van de lange adem. Stuurautomaat erop, zeiltjes trimmen en comfortabel van a naar b - of als je wilt helemaal naar z. Niet dat dit overigens langzaam gaat, want de boot treinde mooi door de knobbelige zee. Het is echt een serieus toerschip. De tuigage en de plaatsing van het beslag is goed doordacht en alles laat zich goed, maar vooral veilig, bedienen. Manoeuvrerend op de motor kwam hij iets tekort. De 40 pk's van de Volvo in combinatie met een klapschroef waren niet overtuigend.

Conclusie

Als de broers Bruno, Loïck en Stephane Peyron een boot bij jou kopen om een reis te kunnen maken naar Groenland en de Noordpool, weet je dat je iets goed hebt gedaan (Bruno Peyron is onder meer bekend van zijn prestaties met de spectaculaire Orange2-catamaran. Hij zeilde daarmee in vijftig dagen non-stop rond de wereld.)

De Allures is zo'n goed product dat haast niet is voor te stellen dat deze werf nog zo jong is. Alleen door de goede voorbereiding en het inschakelen van de juiste mensen zijn ze in korte tijd zover gekomen. Kortom: perfect gemanaged. Ondanks dat hij bedoeld is als lange-afstandzeiler, is de boot uitermate geschikt voor degenen die het wad ver genoeg vinden: comfortabel zeilen, eenvoudig droogvallen, het kan allemaal. We kunnen eigenlijk maar weinig punten van kritiek vinden. De motor zou sterker mogen. En het is geen goedkope boot, maar dat preteendeert hij ook niet te zijn. Wat ons betreft is dit een van de betere nieuwkomers. ⚓

TECHNISCHE GEGEVENS

Lengte over alles	12,48 m
Lengte waterlijn	10,59 m
Breedte	4,08 m
Diepgang	0,95-2,60 m
Gewicht	8.800 kg
Ballast	3.800 kg
Grootzeil	42,5 m2
Genua	36 m2
Constructie	Aluminium romp en dek, vlakdikte 10 mm, romp onderwater 6 mm en bovenwater 5 mm, dek 4 mm, opbouw en kuip polyestersandwich met een 15 mm balskern
Motor	Volvo Penta D2-40, 27,9 kW (40 pk) met saildrive
Brandstof	450 l (rvs)
Drinkwater	450 l (kunststof)
Vuilwater	80 l (kunststof)
Elektra	1x 105 Ah startaccu, 2x 105 Ah accessoireaccu, lader, walstroom
Betimmering	Amerikaans kersen
Voorpiek	binnenhoogte 1,82 m, dubbel bed 1,98 x 1,65 m, 1x legkast, 1x hangkast, kaptafeltje, bergruimte onder bed
Kajuit	binnenhoogte 1,94 m, grote navigatiehoek met twee stoelen, tafel met twee oren aan zwaardkast, twee langsbanken, diverse kasten
Kombuis	binnenhoogte 1,94 m, tweepitsfornuis, koelbox met compressor, dubbele spoelbak, diverse kasten en laden
Badkamer	binnenhoogte 1,94 m, toilet, badmeubel, gescheiden doucheruimte
Achterhut	binnenhoogte 1,92 m, dubbel bed 1,95 m x 1,35 m, 1x hangkast en 1x legkast, legschap langs romp
Ontwerp	Berret-Racoupeau Yacht Design, interieur Franck Darnet Design
CE	A
Prijs	vanaf € 306.000
Standaard	o.a. Volvo Penta D2 met drieblads schroef, elektrische ankerlier, lader, walstroom,
Prijs schip	
vaarimpressie	€ 350.000
Opties	o.a. Doorgelat grootzeil, extra dekbeslag, lader/omvormer, scheidingstrafo, watermaker, stuurautomaat
Verkoop	Rossinante, Jachthaven Lunegat Dokkumer Nieuwe Zijlen, Kwelderweg 1, 9291 MD Kollum, 0511-40 81 00

Illustraties zijn in bewerking