



Voor de lange afstand

De Franse Allures 40 is ontworpen met een uitgesproken visie op langeafstandzeilen. Dat zie je en merk je. Stevig, gemakkelijk te hanteren is en vergevensgezind. Het testteam toog naar Frankrijk voor een proefvaart.

FOTO'S ROB BONTE – TEKST HENK BEZEMER

Anvankelijk hadden de twee oprichters van de Franse Allures-werf niets met boten, althans niet in de professionele sfeer. Xavier Desmarest en Stéfan Constance hielden echter wel van zeilen en beiden voeren in de eerste helft van de jaren negentig met hun gezin rond de wereld. Eenmaal terug steken ze de koppen bij elkaar en schrijven hun wensen op ten aanzien van het ideale jacht. Ze zoeken met het oog op een nieuwe zeereis een schip dat veilig is onder de zwaarste omstandigheden, dat goed kan presteren, overal kan komen, comfortabel en gebruiksvriendelijk is en er zowel van binnen als van buiten elegant uitziet. En... ze vinden binnen hun budget niet wat ze zoeken. De mannen besluiten zelf een boot die aan hun eisen voldoet te ontwikkelen. Ze praten met talloze langeafstandzeilers, amateurs en professionals.

Voor de romp en het dek kiezen ze aluminium. "Dat is een van de veiligste materialen. Als je ergens tegenop vaart breekt het niet, maar deukt en buigt het. Er ontstaat dan wel schade, maar meestal geen lek," zegt Stéfan Constance. Het oog wil ook wat en een rondspant ziet er volgens de twee initiatiefnemers mooier uit dan een knikspant. De nieuwe boot moet een steekzwaard krijgen: "Daarmee kun je overal komen, je kunt rivieren op, drukke ankerplaatsen vermijden en voor onderhoud zet je de boot gewoon op het strand. Bovendien wordt de boot op ruime koersen met opgetrokken zwaard koersvaster en stabielier." Ten slotte besluiten ze de opbouw en de kuip van polyester/sandwich te construeren. "Dat is lichter dan aluminium en brengt dus het zwaartepunt naar beneden. Het isoleert beter – zowel temperatuur als geluid – en er zijn



elegantere rondingen en constructies in mogelijk."

Ze nemen contact op met het gerenommeerde ontwerpbureau Beret-Racoupeau. Ze benaderen Franck Darnet, ook een langeafstandzeiler die na zijn reis een ontwerpbureau begonnen is, om het interieur te tekenen.

De eerste boot, de Allures 44, loopt van stapel in 1999. Daarna volgt de Allures 40 en nu bouwen ze al een Allures 51. Momenteel varen er al tientallen Allures rond de wereld.

Constructie "Allures Yachting besteedt zoveel mogelijk uit aan bedrijven die gespecialiseerd zijn.

De werf zelf assembleert de onderdelen, timmert de boten in en tuigt ze," legt Stéfan uit. De rompen worden gebouwd bij het gerenommeerde bedrijf CMN (les Construction Mécaniques de Normandie) in Cherbourg. Deze werf bouwt al tientallen jaren schepen voor de Franse Marine, superjachten voor de rijken en grote wedstrijdjachten. Bij CMN ging ooit de *Paul Ricard* te water, de revolutionaire draagvleugeltrimaran van Taberly. Ook *Geodis* werd hier gebouwd, de boot waarmee Christophe Auguin twee keer de Vendée won, evenals de *Antarctica*, de zeilboot die vele expedities onderneemt naar de



Alle lijnen aan de mastvoet lopen via geleideblokken naar de kuip.



De Allures is standaard uitgevoerd met een stevige elektrische ankerlier.



Aan dek zijn twee luchthappers van een vrij onbekend model. Die mogen wel wat steviger. Op het luik staat een permanente ventilator die aangedreven wordt door een zonnecel.



Deze lexaanplaat zorgt voor licht in de bakskist.



Op het boegsprietje kan een gennaker gevoerd worden.



Bij de moderne stelle boegen moet de ankerrol wel op een boegspriet staan om schavielen en lawaai van de ankerketting tegen de romp te voorkomen.

poolgebieden en de grote regenwouden. Aan boord van dit schip werd enkele jaren geleden Peter Blake in het Amazonegebied doodgeschoten.

In een aparte hal worden de rompen van de Allures gebouwd. Als we op bezoek komen, liggen er vier in diverse stadia van afbouw. Wat opvalt is de degelijke constructie, die in metaal – in dit geval aluminium – mogelijk is. Een zwaar aanvaringsschot voorkomt lekkage als de boot ergens tegenaan vaart. De huid wordt ondersteund door een web van spanten en stringers (langverstijvers), het vlak wordt versterkt door de constructie van de brandstof- en watertanks. Daar bevinden zich ook de kasten waarin de 335 dm³ (3800 kg) lood als ballast zal worden gestuwd. Puttings, lierfundaties en klampen zijn direct met de dragende constructie verbonden.

De dek-rompverbinding, de zwakke plek van menige polyester boot, ontbreekt hier, omdat het dek één geheel vormt met de romp. We

hebben hier echter wel te maken met een verbinding tussen het aluminium dek en het polyester van de opbouw en kuip. Daartoe is de polyesterconstructie van een flens voorzien die ijzersterk op het aluminium gelijmd is en nog eens om de vijftien centimeter gezeerd wordt met een bout.

Zwaard Opvallend is de lange scheg die vanaf de grootste holte – ongeveer halverwege de waterlijn – de saildrive beschermt. De boot kan dan veilig droogvallen op deze scheg en de niet-diepstekende dubbele roeren. Maar waarom een saildrive? "Bij het zeilen functioneren die dubbele roeren uitstekend, maar bij het manoeuvreren moet je druk op het roer hebben. Aangezien we de roeren ver onder de romp geplaatst hebben om te voorkomen dat het roer aan lij onder helling gaat ventileren, zou de schroef op een schroefas tussen de roeren terecht komen. Dan is er geen druk van schroefwater op het roer. Een saildrive staat veel verder

ALLURES 40

I 15,60 m
J 4,50 m
P 14,75 m
E 5,00 m



BEKIJK OOK HET FILMPJE



Type: Allures 40
Ontwerp: Olivier Racoupeau, Berret-Racoupeau Yacht Design
..... Interieur: Franck Darnet
Bouw: Allures Yachting, Cherbourg
Leverancier Nederland: Rossinante Yachtcharter Lauwersmeer,
..... Tussenklappen WZ 10, 9649 EB Muntendam, 0598-399400,
..... Fax 0598-632959. E-mail: info@rossinante.com.
..... Internet: www.rossinante.com.

Lengte over alles 12,48 m
Lengte waterlijn 10,59 m
Breedte romp 4,08 m
Diepgang standaardkiel 0,95-2,60 m (midzwaard)
WATERVERPLAATSING 8800 dm³
Ballast 3800 kg (43 %, binnenballast)
Materiaal dek en romp aluminium
Materiaal opbouw en kuip sandwich polyester
Mast Sparcraft Performance, dubbele zalings
Aandewinds zeiloppervlak 80,5 m²
Zeilen grootzeil (43,5 m²) en genou (105%, 37 m²)
Motor Volvo D2-55, saildrive 40 pk
Inhoud brandstoftank 450 l
Inhoud watertank 450 l
Slaapplaatsen naar keuze 4+2, 6+2, 6+2
Douches 1
Hutten naar keuze 2, 3 of 4
Toiletten 1

Prijs vanaf € 293.000 (vaarklaar, inclusief btw)
Standaardluxeprijs ongeveer € 306.000 (inclusief btw)

De standaardluxeprijs is berekend ten behoeve van de prijsvergelijking. Hierbij zijn alle extra's opgenomen, die een andere importeur bij de prijs in rekent. Vaak zijn de toevoegingen in uw ogen misbaar. U zult dus in de praktijk minder kwijt zijn dan onze standaardluxeprijsberekening aangeeft.

De Allures 40 wordt in de exportuitvoering zeer compleet geleverd. Onder de "prijs vanaf" worden onder meer verrekend: buiskap, koelbox, elektrische ankerlier, log, dieptemeter, windset, boiler, acculader, transport naar Nederland, antifouling, voarklaar maken, 1 week proefvaren onder begeleiding.

Het verschil tussen de "prijs vanaf" en de standaard-luxeprijs omvat een stuurautomaat ST600s, een GPS-platter een marifoon en een heteluchtverwarming.

Opmerking

De Allures 40 wordt ook in een "Oceaanuitvoering" geleverd en kost dan € 335.000. Dan krijgt u een opklapbare kuipafel, teak op de kuipvloer, extra grote lieren, een veiligheidspakket met onder andere een zespersoons reddingsvlot, 2 extra accu's, een zwaardere omvormer, een stroommanagementsysteem, een 110W zonnepaneel op beugel, een windgenerator, een geïsoleerde romp, verwarming, navigatiestation, platter, GPS, stuurautomaat, tridata, windsnelheidsmeter, marifoon, twee speakers in de kuip, volledig doorgelat grootzeil met mastvoering met kogellagers, lazy jacks en een vaste giekneerhouder, een kottersagzeil met bindrijf, een buiskap met handbeugel.

ZEILEN MET DE ALLURES 40

naar voren en produceert daardoor meer druk op het roer."

De Allures zijn voorzien van een zwaard dat naar achteren in de kielkast opklapt. Naast de genoemde voordelen zijn er ook enige nadelen. Als het zwaard is uitgeklappt, is er een gat achter het zwaard dat extra turbulentie geeft. Bovendien heeft de Allures door de lange scheg die de saildrive beschermt, meer nat oppervlak dan een vergelijkbare rondspant. Hoewel we de effecten hiervan niet moeten overdrijven, betekenen extra turbulentie en meer nat oppervlak een grotere weerstand door het water.



Door de prettige rugsteun tegen de zwaardkast is het werken in deze langsscheepse kombuis veilig.



De kaartentafel is multifunctioneel. Met twee zitjes een geliefde eetplek. De verhoogde vloer brengt de zittingen op 'dekuishoogte'. Het geeft u vrij uitzicht naar buiten.



De achterkajuit biedt ruimte aan twee personen, maar heeft wat weinig bovenruimte.



Door de vele ramen baadt de salon in een zee van licht.



Ook in de natte cel zijn veel kasten en laden.



De voorpiek is ruim voor een 40-voeter. De ramen in de romp zorgen ook hier voor veel licht.



Met deze wegneembare druijbak valt het werkoppervlak te vergroten.

Binnenballast Aan een zwaard kun je moeilijk een bulb hangen om een essentieel deel van de ballast diep te monteren. Een zwaardboot als de Allures moet het dus met binnenballast doen. Het gevolg is dat bij gelijke ballast een boot met een zwaard een hoger gewichtszwaartepunt heeft dan een boot met een diepstekende bulbkiel. En dat heeft consequenties voor de stabiliteit. Daar de eerste eis bij het ontwikkelen van de Allures nu juist de veiligheid betreft, brengen ze het zwaartepunt omlaag door een lichtere sandwich-polyester opbouw en een hoog ballastpercentage (43 procent). En dat tikt te meer aan daar de Allures 40 zoals de meeste aluminium boten, toch al aan de zware kant is. Het forse gewicht heeft ook voordelen, de boot zal zich daardoor in flinke deining naar alle waarschijnlijkheid vrij comfortabel bewegen.

De boot is tamelijk breed, slechts zes procent van de vijftig boten in de Zeilen-database van om en nabij deze grootte is breder ten opzichte van zijn lengte. De breedte ondersteunt de stabiliteit onder zeil, maar heeft twee nadelen. In de eerste plaats kan een brede boot onder helling een asymmetrisch onderwaterschip krijgen, waardoor de boot meer roercorrectie nodig heeft om op koers te blijven. De bovenkant van een enkel roer zal op zo'n brede boot bij helling gemakkelijk boven water komen. Het verliest zo aan effectiviteit, omdat de romp niet meer als eindplaat functioneert. Dat probleem heeft men bij de Allures ondervangen met een dubbelroer, waarbij het roer aan de lijzijde onder helling recht naar beneden wijst en de bovenzijde juist onder helling onder water blijft.

Zeewaardig In de tweede plaats geeft een breed schip een

breker die dwars invalt een flinke hefboom om de boot om te gooien. Maar ook dat gevaar valt mee. Een lichte boot wordt makkelijker plat gegooid dan een zware, dus het forse gewicht van de Allures brengt deze boten weer ruimschoots binnen de grenzen van de zeewaardigheid.

Liefhebbers van midzwaarden beweren veelal dat een ophaalbaar zwaard de zeewaardigheid ten goede komt. Bijgedraaid in zware zeeën zou een jacht met opgehaald zwaard door brekers weggeschoven worden en niet omgeduwd. Bij grote catamarans is deze tactiek inderdaad succesvol. Enkelrompers met ballast in het zwaard of de hefkiel zouden echter door deze manoeuvre het gewichtszwaartepunt omhoog brengen met mogelijk fatale gevolgen voor de stabiliteit. Het is uiteraard altijd veiliger

om een boot te blijven sturen, maar op jachten met een ongeballast zwaard zie ik geen bezwaar tegen deze slechtweertechneek, mits de boot aan behoorlijke stabiliteitseisen voldoet, zoals bij de Allures het geval is.

Zeilen Binnen het concept van de Allures gaan ze niet direct voor acceleraties op elk vlagje, super snelheden en scherpe kruishoeken. Ze willen een boot die goed zeilt, ook bij licht weer, zich onder alle omstandigheden comfortabel beweegt en gemakkelijk te varen is. De cijfers wijzen er op dat ze daarin geslaagd zijn. 80 Procent van de vijftig vergelijkingschepen draagt meer zeil ten opzichte van de waterverplaatsing. Minder dan de helft van deze selectie draagt meer zeil ten opzichte van de lengte van de waterlijn. Dat wijst op een boot

die niet al te snel reageert op vlaggen en zijn beste prestaties levert boven windkracht 4. Bij licht weer zal de boot als hij eenmaal op gang is, wel aardig mee kunnen komen. We hebben bij de proefvaart ideale omstandigheden om deze hypothesen uit te testen. Aanvankelijk waait het 8 knopen, maar de wind trekt langzaam aan tot we met 21 knopen ware wind (een dikke 5) aan het eind van de middag weer de haven van Cherbourg binnenvaren. Het is inderdaad niet een boot die heel snel aanslaat, maar als we met 8 knopen ware wind opkruisen, varen we als hij eenmaal op gang is, op een vlakke zee vijf knopen (65 procent van de rompsnelheid). Als de wind in de loop van de middag wat doorzet en de windmeter 14 knopen ware wind aangeeft, loopt de snelheid op tot een kleine 7 knopen (tegen de 85 procent van



langere rakken van de as te nemen spaart u de stuurautomaat. Dan moet u indien nodig natuurlijk wel sturen met de bediening van de automaat. Op lange reizen lijkt me dat niet zo'n punt. Uiteraard is zo'n afneembaar stuurwiel ook handig als u in een vreemde haven met de spiegel aan de wal ligt afgemeerd en een vrij doorloop naar de kajuit wilt hebben.

Vertrekkersboot De Allures zijn ontworpen voor langeafstandszeilers. En dat is te merken aan allerlei kleine details en originele oplossingen. Uiteraard zijn de zware delen en de tanks geconcentreerd rond het zwaartepunt van de boot. Dat maakt de bewegingen van de boot op golven prettiger. Bovendien stampt een boot met rond de kiel geconcentreerde gewichten minder waardoor hij zich soepel over de golven beweegt. De ingelaste tanks staan op het diepste punt van de romp. Elke langeafstandzeiler weet dat er altijd water in een boot komt. De tanks blokkeren echter de doorstroom van het water naar een bilge achter de tanks. Daarom zijn de Allures voorzien van een automatische pomp extra op het vlak vóór de tanks.

Elke ruimte in de boot is geschikt gemaakt om iets op te bergen, overal zijn kastjes en laden. Heel handig is ook de verhoogde vloer onder de kaartentafel waardoor u aan deze tafel zittend vrij naar buiten kunt kijken. Er is tevens een bankje aan de andere kant gemaakt van de tafel gemaakt, zodat er een zithoek voor tweepersonen is ontstaan, vanwaar je vrij over de haven of de ankerplaats kunt uitkijken. Zorgvuldig is ook de geforceerde ventilatie door luchthappers en een vinnetje dat aangedreven wordt door een kleine zonnecel. Aan alles lijkt gedacht. Zo valt op het zwemplatform een stevige kikker op waaraan u zittend in een instabiele bijboot gemakkelijk kunt af meren.

Conclusie Te veel boten lijken ontworpen om er alles mee te kunnen. Daarmee zijn ze weliswaar geschikt voor een groot publiek, maar ze gaan ook wel erg veel op elkaar lijken. Bovendien gaat de ene functie vaak ten koste van de andere. Het leuke van de Allures is, dat deze boten ontworpen zijn met een uitgesproken visie op langeafstandszeilen en dat smooit er vanaf. De boot zeilt goed, maar is nergens een wedstrijdboot. De boot is van een stevig materiaal en uitstekend

zijn rompsnelheid). Op het laatste rak hebben we ruime wind en rollen we er de gennaker bij. We worden beloofd met zevenenhalve knoop een dikke krul voor de boeg en een kuil midscheeps ten teken dat we de rompsnelheid benaderen.

Het valt op dat de boot prima op het roer blijft liggen en er weinig roer correcties nodig zijn om op koers te blijven, ook als het door gaat waaien. Ook de helling blijft beperkt. Als de wind aanwakkert, gaan er stemmen op om een rifje te steken, maar de boot blijft zo goed bestuurbaar, dat het niet nodig is.

Achter de 105%-genoa op de roler is op de Allures 40 waarop we varen een 'trinquette' opgetuigd, een kleinere stagfok voor harde wind. Die wordt permanent op een koterstag gevoerd en is

eveneens van een rolreef-inrichting voorzien (optie). "Het voordeel is dat je dan de genoa niet gereefd hoeft te varen. Je rolt hem in en zet de trinquette." We hebben hem bij deze wind nog niet nodig.

Kuip De grootschootoverloop staat op het kajuitdak en de schoot zelf staat op de lier op het kajuitdak. Dat heeft natuurlijk het voordeel dat de kuip van een flink obstakel ontdaan is. Het nadeel blijft dat een stuurman niet zelf de schoot kan bedienen en dat kan bij vlaggerij weer of in plotselinge buien onhandig zijn.

Het stuurwiel kan met een eenvoudige ingreep van de console gehaald worden. Ideaal! Gewoonlijk slijt een stuurautomaat enorm doordat hij ook bij elke koerscorrectie het gewicht van het stuurwiel moet rondraaien. Door dat op

BEOORDELING

ALLURES 40

Testomstandigheden:
Het Kanaal, windkracht 3 tot 5
(9 tot 21 knopen)

Slecht			Redelijk			Goed		
3	2	1	1	2	3			

CE ontwerpcategorie: A (Ocean)

geconstrueerd. Het is een boot die zich vriendelijk gedraagt en gemakkelijk te hanteren is. Uit de proefvaart blijkt dat het een boot is die vergevingsgezind is en prima in staat is voor zichzelf te zorgen.

En de prijs? Er zijn goedkopere veertig voeters op de markt, met name in polyester. Zo is bijvoorbeeld de Breehorn 41, ook een boot die bij vertrekkers in de smaak zal vallen, zo'n zeven procent goedkoper. Maar daarmee kun je niet droogvalen. Dat kan wel met de OVNI 395, een aluminium knikspant die zo'n kleine twintig procent goedkoper lijkt dan de Allures 40. De Allures wordt echter aanmerkelijk volledig aangeboden. Rusten we alle drie de boten hetzelfde uit met allerlei toeters en bellen die voor een langere reis en verblijf nodig lijken, dan kost de Allures 40 nog maar zes procent meer dan de Breehorn en dertien procent meer dan de OVNI.

Vermeldenswaard is dat u het jacht ook gewoon bij de importeur kunt huren. Dat kunt u gewoon doen om eens een weekje met een Allures te varen, maar ook om weldoordacht tot de aanschaf te besluiten. Z