



Fit für die See

Die **Allures 45** ist für die Langfahrt konzipiert, doch was prädestiniert sie fürs Blauwassersegeln? *segeln* wollte es genau wissen und startete von Bremerhaven aus zu einer Testfahrt



Getestet von
Silke Springer

Die letzten zehn Minuten hat der Wind kontinuierlich aufgefrischt. Jetzt bläst er mit satten vier Beaufort. Zwischen den riesigen Kränen und Lagerhallen, an denen wir hoch am Wind entlangsegeln, pfeifen dunkle Böenstriche hindurch. „Lasst uns mal auf die Fock wechseln!“, schlage ich vor. Vor gut einer Stunde waren wir bei zwei bis drei Windstärken in Bremerhaven gestartet und hatten für die anstehende Kreuz nach Elsfleth volles Groß und Genua gesetzt. Alles fühlte sich genau richtig an. Die Logge kletterte auf sechs Knoten hoch, zeitweise sogar auf 6,3, der Ruderdruck war bei dieser Windstärke und Besegelung angenehm: leicht, aber spürbar. Zu regulieren gab es wenig, denn die Allures 45 hielt treu ihre Spur.

Anpassungsfähig

Inzwischen ist die Segelwahl nicht mehr optimal. Zwar schießt die Lalula nicht in den Wind, doch sie läuft auch nicht mehr so ausgewogen wie zuvor. Wir wollen wissen, ob sich das mit der kleinen Stagfock ändert. Wie immer, wenn man ein Schiff zum ersten Mal segelt, muss man sich an die ideale Besegelung erst herantasten. Auf der Allures 45 geht das vergleichsweise einfach, denn ein Vorsegelwechsel ist dank des zweiten Vorstags schnell und sicher durchzuführen. Da sowohl Genua als auch Fock permanent angeschlagen sind, braucht niemand aufs Vorschiff zu gehen. Aus dem schützenden Cockpit heraus wird ein Segel aus-, das andere eingerollt. Mit Fock anstelle von Genua segelt die Lalula wieder souverän. Das kleinere Vorsegel zieht bei Windstärke vier eindeutig besser – zumindest auf der Kreuz. Mit moderater Schräglage geht es weiter flussaufwärts. Da das Fahrwasser enger wird, müssen

TEST DATEN

Testrevier:
Weser

Testbedingungen: im Mittel elf, in Böen bis zu 17 Knoten.

Maximale Fahrt durchs Wasser:
neun Knoten, raumschots.

Wasser: leicht bewegt

Konzept: Blauwasseryacht

Preis: ab 382.426 Euro

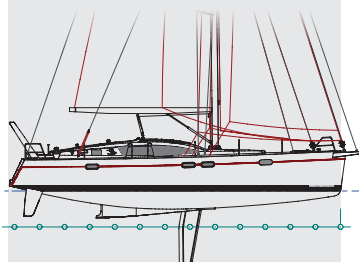
wir in immer schnellerer Abfolge wenden. Dabei dürfen wir die Backstagen nicht vergessen. Sie sind ein Zugeständnis an das zweite Vorstag und unerlässlich bei der Rigg-Konfiguration der Allures 45. Das Dichtsetzen erfolgt über die großen Winschen achtern auf dem Süll.

Komfortabel

Trotz Sprayhood, festem Cockpittisch, Biminitop-Gestänge und „Überrollbügel“ gibt es im Cockpit ausreichend Bewegungsfreiheit zum Kurbeln, nicht zuletzt, weil die Großschot über eine Travellerschiene auf dem Kajütdach gefahren wird, die Plicht daher stolperfrei bleibt und keine Großschottalje im Weg ist.

Wer gern von Lee aus steuert, lehnt sich ans Süll, wer lieber von Luv aus lenkt, sitzt auf der hohen Kante, mit dem Rücken am Seezaun. In jedem Fall hat man eine gute Sicht aufs Vorsegel. Da die Allures 45 zwei Räder hat, reicht man aus allen Sitzpositionen bequem ans Rad heran. Mit Durchmessern von einem Meter sind die Räder außerdem groß genug, um auch im Stehen vernünftig lenken zu können. Wir sind zu dritt an Bord und wechseln uns mit dem Rudergehen ab, dabei halten wir uns penibel an den Tonnenstrich, denn mit ihrem langem Integral-schwert bringt es die Lalula auf einen beachtlichen Tiefgang von drei Metern. Zwar würde das massive Alu-Blatt bei Grundberührung hochschwingen, doch wir wollen keine Havarie provozieren.

TECHNISCHE DATEN



Konstruktion: Berret Racoupeau Yacht Design,
Design: Franck Darnet Design
Lüa: 13,98 m
LWL: 12,35 m
Breite: 4,43 m

Tiefgang/Integralschwert: 1,05 bis 3,00 m

Verdrängung: 11,8 t

Ballast: 4,4 t

Material:

Rumpf und Laufdeck = Alu

Aufbau = GFK-Composit

Kojenzahl: 5 bis 8, je nach Ausbau-Version

Wassertank: 550 l

Treibstofftank: 550 l

Motor: 75 PS mit Saildrive

Groß: 55 m²

Genua: 45 m²

CE- Zertifikat: A

Preis: segelfertig in 2-Kabinen-Standardausstattung:

ab 382.426 Euro

Adresse

Deutschland-Händler:

Blue Yachting, Am Lesumhafen 2A,
 28717 Bremen, Tel: 0421-6398754,
 www.blue-yachting.de

Stehhöhen

Vorschiff: 1,89 m

Salon vorn: 2,20 m

Salon achtern: 1,98 m

Nasszelle: 1,96 m

Achterkabine: 1,90 m

Kojenmaße

Vorschiff: Länge: 2,00 m
 Breite: 1,71 m

Achterkajüte steuerbord:

Länge: 2,00 m Breite: 1,45 m

Achterkajüte backbord:

Länge: 1,90 m Breite: 0,53 m

Salon:

Länge: 1,98 m Breite: 1,85 m

DECKSLAYOUT

Moderne Materialien und pfiffige Lösungen



Statt Teak-Deck ein griffiger, sauber verlegter Dek-King-Belag aus Kunststoff



Fallen und Strecker laufen verdeckt in das Cockpit



Die Rettungsinsel liegt gut verstaut im Heck



Segel: Bequemer Vorsegelwechsel dank zweitem Vorstag

Rigg: Backstagen ermöglichen das zweite Vorstag

Rumpf: Aluminium ist ein beliebtes Material bei Blauwasseryachten

Aufbau: Kein Aluminium, sondern ein GFK-Composit

UNTER DECK

Das Interieur richtet sich an die Belange des Langfahrtseglers



1. Salon: Edel und komfortabel. Das Interieur aus Kirsche bietet sehr viel Stau- und Schrankraum für die lange Fahrt. Die Längspantry ist ungewöhnlich, bietet aber guten Halt, und bei Rollbewegungen ist mitschiffs der komfortabelste Platz

2. Geschickt getarnt: Der Schwertkasten verschwindet in der Sitzbank und fällt so kaum auf

3. Bequem: Schubladen unter der Kojе der Eignerkabine erleichtern das Stauen

4. Seefest: Die Allures bietet noch eine richtige Seekoje und unterstreicht den Blauwassercharakter

5. Geordnet: Schlüssel und Bleistifte haben extra Fächer im Kartentisch

DIE TESTDATEN

Die Yacht in Zahlen

Segeltragezahl: 4,4



Yachten mit einer hohen Segeltragezahl können auf Grund ihres hohen Krängungswiderstandes mit höheren Windgeschwindigkeiten länger ohne Reff segeln als weniger steife Boote. Die Segeltragezahl einer typischen Fahrtenyacht liegt bei 4,2. Steife Cruiser Racer erreichen den Wert 5 und mehr.

$\sqrt{\text{Segelfl. } 100 \text{ m}^2 : \text{Verdr. } 11,8 \text{ t}} = 4,4$

Ballastanteil: 37%

Mit einem Ballastanteil von 37 % bietet die Allures 45 hohe Stabilität. Einen Ballastanteil von 25 % sollten Fahrtenyachten mit dem üblichen, moderaten Tiefgang aus Gründen der Seetüchtigkeit nicht unterschreiten.

Längen-Breitenverhältnis: 3 : 1



Bei modernen Fahrtenyachten wie der Allures 45

liegt das Längen-Breitenverhältnis meistens im mittleren Bereich. Reine Racer können das Verhältnis 2,2 erreichen. Zusammen mit dem Ballastanteil hat dieser Wert starken Einfluss auf Stabilität, das Segeltragevermögen und die Segeleigenschaften am Wind oder raumschots.

Rumpfschwindigkeit: 8,5 kn

Maximal erreichte Fahrt durchs Wasser beim Test: 9 kn
Windgeschwindigkeit: 14 kn
Lage: 10°

$2,43 \times \sqrt{\text{Wasserslinienlänge } 12,35 \text{ m}} = 8,5 \text{ kn}$

Weltgewandt

Variabler Tiefgang ist eine wichtige Konzeptsäule der Allures 45. Als Langfahrtschiff soll sie weltweit operieren können und möglichst alle Gewässer und Buchten anlaufen können, auch die ganz flachen. Mit hochgezogenem Schwert geht sie nur 1,05 Meter tief. Bedient wird das 200 Kilogramm schwere Schwert mittels Sechsfach-Talje, die durch eine Stütze hinter dem Schwertkasten an Deck hochläuft und nach achtern auf die Fall-Winsch umgelenkt wird. Neben der breiten Rund-Spant-Form sorgt ein tiefer Schwerpunkt für die notwendige Stabilität. Allein der Innenballast, der aus Gusseisenteilen besteht, die in Kunstharz eingegossen sind, wirft über vier Tonnen Gewicht in die Waagschale. Bei Bedarf können auch die Inhalte der Wasser- und Dieseltanks zum Trimmen genutzt werden. Die in den Doppelboden integrierten Tanks sind so miteinander verbunden, dass man die Flüssigkeiten von einer Seite auf die andere pumpen kann. Weit unten liegen auch die Batterien. Damit Trockenfallen im Watt zu einem aufrechten Vergnügen wird, sind die beiden leicht schräg gestellten Ruderblätter bewusst kurz gehalten. Bei Krängung passiert es regelmäßig, dass das Luv-Ruder aus dem Wasser auftaucht, was keine negativen Auswirkungen hat, weil dann das leewärtige Blatt, senkrecht ausgerichtet, die Steuerung übernimmt. Beide Ruderblätter sind miteinander gekoppelt, können aber getrennt werden, wenn eins kaputt geht. Sowohl Kollisionsschott als auch Skeg für den Saildrive-Antrieb gehören zur Standardausrüstung.

Solide

Sicherheit wird auf Allures-Yachten groß geschrieben. Wie etliche Werften, die Langfahrtyachten bauen, setzen

„Damit Trockenfallen zu einem aufrechten Vergnügen wird, sind die Ruderblätter kurz gehalten“



auch die Allures-Betreiber auf den Werkstoff Aluminium für Rumpf und Deck. Solide Verarbeitung in Kombination mit edlen Hölzern und hochwertigen Schaumstoffen ist ein weiterer wichtiger Schritt, ebenso die Verwendung hochwertiger Ausrüstung. Neben der Allures 45 werden aktuell die Modelle 39.9 und 51 produziert. Bei allen drei Bootstypen handelt es sich um Entwürfe von Berret Racoupeau. Inzwischen ist die Allures-Werft, die im Jahre 2004 von Stephan Constance und Xavier Desmarest gegründet wurde, Teil der Grand Large Yachting Gruppe, der auch die Werften Garcia

und Outremer angehören. Dank dieser Kooperation konnte die Rumpf- und Laufdeck-Produktion ausgelagert werden. Den Bau übernehmen die Spezialisten von Garcia. Auch die Composit-Aufbauten kommen vom Zulieferer. Montage und Einbau von Interieur und Ausrüstung erfolgen dann bei Allures in Cherbourg und sind individuell auf jeden Kunden zugeschnitten. Langfahrts segeln bedeutet, dass Eigner sehr viel Zeit an Bord verbringen und teils unter extremen Bedingungen wie Eisgang oder Tropenhitze segeln. Anforderungen an ein Schiff, das weltweit unterwegs ist, sind



„Hohe Flexibilität“

Neben dem Baumaterial Aluminium ist das Besondere an der Allures 45 ihre hohe Flexibilität. Sie verfügt über ein Integral-schwert und zwei kurze Ruderblätter. Trockenfallen im Watt und Ankern in seichten Buchten ist also kein Problem! Dem Weltentbummler eröffnen sich so Reviere, die sonst nur Multihulls zugänglich sind. Bei der Innenraumaufteilung kann er auf diverse Ausbau-Varianten zurückgreifen, in jedem Fall ist ausreichend Stauraum für lange Törns vorhanden. Im Salon dominiert die große Sitzbank, die den Schwertkasten versteckt und den Salon eng werden lässt. Aber wer braucht auf See einen Tanzsaal unter Deck?

Rigg- und Decks-Ausrüstungs-Layout sind auf die Bedienung durch eine kleine Crew ausgerichtet. Ein Vorsegelwechsel kann dank des Kutterriggs mit zwei Vorstagen und Rollsegeln aus dem Cockpit heraus erfolgen.

Überhaupt wird Sicherheit groß geschrieben. Dafür sprechen auch das Kollisionsschott und das Skeg vor dem Saildrive.

eine Allures 45 etwas mehr als 382.000 Euro.

Beim Testschiff ist das schön verarbeitete Mobiliar aus Kirsche, selbstverständlich sind andere Hölzer denkbar. Der Salon präsentiert eine gemütliche Sitzgruppe mit rechteckigem Tisch-, Längs- und U-Sofa, gekocht wird gegenüber in der mit zahlreichen Schränken ausgestatteten Pantryzeile. Innovativ ist die Anordnung der Navigationsecke. Man kann den Tisch von zwei Seiten nutzen, entweder in Fahrtrichtung oder mit Blickkontakt zum Ruder-gänger.

Das Eignerpaar residiert im Vorschiff, Gäste schlafen steuerbord achtern. Teilen müssen sich alle das Bad, dafür ist es so geräu-

mig, dass man einen Duschbereich separieren kann. Im Backborddachterschiff kann eine zweite Schlafkabine eingerichtet werden, alternativ ein Büro oder eine Werkstatt. Auf der Lalula ist hier eine vernünftige Seekoje untergebracht. Angenehm ist die Helligkeit unter Deck - durch unzählige Fenster und Luken fällt sehr viel Licht ins Schiffsinnere - außergewöhnlich die enorme Stehhöhe von 2,20 Metern. Sie sorgt leider auch dafür, dass das Schiff hochbordiger ist als es sein müsste.

Wir bekommen die negativen Auswirkungen zu spüren, als wir nachmittags, nach einer sehr schönen Raumschotsfahrt unter Groß und Genua, die unsere Bootsgeschwindigkeiten auf neun Knoten hochschnellen lässt, in die Neue-Schleusen-Kammer von Bremerhaven einlaufen. Zum Festmachen der Leinen müssen wir tief hinunter auf den Schlengel springen und beim Erklimmen der Bordwand Fitness beweisen.

Sportlich geht unser Testtag auch zu Ende. Für das Einholen und Auftuchen des Großsegels in den Lazybag sind unsere Arme nicht lang genug. Wie gut, dass die Werft für adäquate Hilfsmittel gesorgt hat: Die klappbaren Trittstufen im Mast sind nützlich und notwendig.

mannigfaltig. Die Baustruktur der Allures 45 trägt ihnen Rechnung.

Luftig

Für das Bodenblech werden zehn Millimeter-Alu-Platten verwendet, im Unterwasserbereich sind die Seiten acht, über Wasser sechs und im Laufdeck fünf Millimeter stark. Alle Schotten sind mit Gummipuffern vom Rumpf getrennt. Oberhalb der Wasserlinie erhält der Rumpf eine 90 Millimeter dicke Schaum-Isolierung, die gleichermaßen gegen Kälte wie Wärme schützt. Genauso dick wie diese Isolierung ist die Wandung des

GFK-Composit-Aufbaus, damit das Interieur-Layout ein einheitliches Bild ergibt. Beeindruckend ist die Vielzahl an Schapps und Lagermöglichkeiten. Jeder noch so kleine Winkel ist als Stauraum zugänglich. Es gibt sogar Schapps mit zwei Ebenen, unterteilt von Einlegebrettern. Damit man überall an den Rumpf herankommt, können sämtliche Möbel mit nur vier Schrauben geöffnet werden. Viel Aufwand, der zur Güte und Langlebigkeit beiträgt, aber natürlich auch bezahlt werden muss. In der Zweikabinen-Standard-Ausführung, inklusive Serien-Segel, kostet

DAS FAZIT

PRO

- ausgewogene Segeleigenschaften
- gute Verarbeitung
- hohes Sicherheitsbewusstsein
- zweites Vorstag, das den Vorsegelwechsel erleichtert. Dafür muss man allerdings Backstagen in Kauf nehmen

CONTRA

- hochbordig

Mit der Allures 45 werden Traumreisen in ausgefallene Reviere möglich.

