

ELAN GT6

Ne bom niti najmanj pretiraval, če napišem, da smo novo Elanovo jadrnico težko pričakovali – malo zaradi radovednosti, saj so bili januarja v Duesseldorfu predstavljeni zelo zanimivi renderji, malo pa tudi zato, ker gre za slovenski proizvod.

Dejan Ravter foto: D. Ravter



ELAN GT6

Dolžina trupa: 14,32 m
Osnovna cena plovila brez DDV: 369.900 €

+ dobra izdelava, odličen dizajn,
premišljeni detajli
- pogrešali smo traveler škote
glavnega jadra



Potem, ko je bila iz Elanove proizvodnje umaknjena 450-ica, je bil morebitnim kupcem, ki bi želeli večjo lastniško jadrnico, na voljo le model linije Impression z oznako 50.1, ki pa v resnici bolj cilja na čarterska podjetja kot privatno uporabo. V ponudbi lastniških jadrnic je sicer celotna linija E in model GT5, a manjkala je večja, malo bolj prestižna jahta. Nastal je GT6.

GT6

Ko je v javnosti zaokrožila novica, da se pripravlja sodelovanje Elana in Studia F. A. Porsche, je marsikdo dvignil obrv v smislu 'kaj Porsche išče na področju jadrnic'. A je rezultat, ki smo ga videli in tudi preizkusili na vodi, več kot odličen. Da ne bo pomote, Humphreys Yachts Design je pri Elanu še vedno zadolžen za obliko trupa in plovne ter tehnične lastnosti, oblikovanje palube in podpalubja pa so prevzeli pri Porscheju. Z gotovostjo trdimo, da je elan GT6 ne zgolj izjemno posrečena, prej bi veljalo estetsko izjemno dodelana jadrnica. Nihče sicer ne more trditi, da so bili dosedanja modeli z estetskega vidika slabi, prav nasprotno, Elan je vedno navduševal z modernimi in skladnimi linijami, a z modelom GT6 so stopili še stopničko višje.



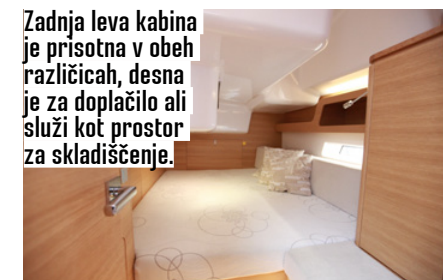
Prostorni kokpit in dobro zamišljena multifunkcijska miza.



Krmarjev prostor – vrvi in vitla na dosegu roke



Interier za v učbenik



Zadnja leva kabina je prisotna v obeh različicah, desna je za doplačilo ali služi kot prostor za skladiščenje.



Že znan način, kako iz sedišča narediti navigacijski kotiček.



Na levi je glavni del kuhinje.

„Razpon moči vetra, ki ga prenese jadrnica elan GT6, je izjemno velik – brez krajšave jader smo jadrili celo pri 28 vozlih vetra, a tega ne bi svetoval, saj je bil nagib (pre)velik.“

Milan Farkaš

OPCIJE

Če kupca ne prične boleti glava prej, ga zagotovo ob pogledu na seznam dodatne opreme. Pri Elanu so skušali sicer vse skupaj poenostaviti s ponudbo paketov, a je tega vseeno ogromno. Nekaj osnovnih:

- **Sail Ready Pack** (27.990 EUR) je skoraj obvezen, saj obsega navigacijske instrumente, dobra jadra, električno sidrno vitlo z verigo itd.
- **Black Performance Pack** prinese za 47.990 EUR še malo boljša

jadra, črno obarvan jambor, navijalni genaker, večja vitla, dva hidravlična napenjalca zadnje pripone in nekaj karbonskih elementov, med drugim kosnik.

- **Deluxe Ready** - Interior paket je nadgradnja pod palubo z električnimi dvigalnimi sistemi za mizo v salonu, TV-sprejemnikom in mikrovalovno pečico, avdio paketom, dodatne so ambientalne LED luči v salonu in kabinah, pa električni WC itd. Marsičesa zgoraj navedenega ni nujno kupiti, bi pa toplo svetoval nakup paketa Deluxe Ready - Exterior, kjer za

21.990 EUR ponujajo še zunanji hladilnik, grill, bimini in sprayhood, večjo krmno ploščad z električnim pogonom itd. Za mirnejše manevre po lukah in marinah je priporočljiv še nakup bow thrusterja, cena za teleskopskega, vključno z dvema dodatnima baterijama in polnilcem, znaša 10.390 EUR. Na testu smo ga preizkusili in deluje odlično ter bo v pomoč tudi takrat, ko bo malce bolj pihnil veter, krmarji pa bodo znali ceniti električno gnane vitle.



Lastniška kabina

prehod, kar omogoča zelo eleganten in nemoten prehod do krmarskega mesta ali do pomola. Krili obeh miz se, razen tega da ju je mogoče zložiti navzdol, spuščata nižje, možne so tri stopnje – ob najvišji še nekoliko nižje spuščena za sedenje in uživanje ob pijači in najnižja, ko se del mize spremeni v ležalno površino, ki jo tvori skupaj s klopjo za sedenje. Za krmarja je dobro poskrbljeno, na obeh straneh sta lična poševna

nosilca s konzolo, na katero se montirajo instrumenti. Sedalne površine in prostora za krmarja je dovolj, za bolj ambiciozne bi bila dobrodošla kakšna podstavka ali izbokline za primer, ko krmari stoje in je jadrnica nagnjena. V krmnem delu testne jadrnice sta bila pod sedalno površino odlično delujoč hladilnik na desni in plinski žar na levi strani, iz praktičnega vidika bi bila menjava strani smiselna, saj

Kopalnica, ki pripada lastniški kabini, še večja je v desnem krmnem delu salona.



Miza, pripravljena za obedovanje ...



... in spuščena, pripravljena za kavico.

bi tako med plovbo lažje prišli do hladne pijače. Jadrnico zaključuje dovolj velika kopalna ploščad, dvizna s pritiskom na gumb seveda, kjer smo opazili simpatičen dodatek, in sicer vmesno stopničko za lažji prehod s kokpita, morda se bo kdo nasmehnil, a pri Elanu so mislili tudi na starejše lastnike. Pod podom je v krmnem delu prostor za manjši tender, v katerega dostopamo z dveh strani – krmne ploščadi ali od zgoraj, če prostor uporabljamo kot skladišče opreme. V duhu sodobnega časa je palubna obloga Permateek, ki je za razliko od tikovega lesa lažja in precej enostavnejša za vzdrževanje, pa še dreves ni potrebno sekati za proizvodnjo.



Omarice okoli salona

POD PALUBO

Novi GT6 prijetno preseneča tudi pod palubo. Prvi, a nikakor ne zadnji pohvalni detalj so stopnice, ki vodijo v podpalubje in so položne, kar zelo zmanjšuje možnost zdrsa in posledično poškodb. Jadrnico lahko naročite v dveh konfiguracijah, ki pa se razlikujeta le v številu kabin. Torej v dvokabinski z ogromnim skladiščnim prostorom namesto desne krmne kabine in v trikabinski, kjer je ob lastniški premčni in levi krmni še desna krmna kabina. Ko se spustimo v podpalubje, je na desni strani kopalnica, na levi pa sedežna garnitura z mizo. Slednja je pravi multi talent, saj se iz velike mize za obedovanje v nekaj potezah spremeni v nizko klubsko mizico, za doplačilo je še električni sistem za spuščanje s pritiskom na gumb. Nasproti nje je oblazinjena klop v obliki črke-L, kjer se skriva sedaj že dobro znani sistem za prevračanje dela sedišča, ki spremeni sedišče v navigacijsko mizico. Nad navigacijskim delom je stikalna plošča, nekoliko nenavadno in neprirodno pa je na rob postavljena radijska postaja, sploh ker je na voljo dovolj prostora za boljšo namestitvev. Priznati je treba, da so pri slovenskem podjetju Simarine d.o.o., kateremu so zaupali električni napeljavo, našli odlično rešitev za primer nedelujočih gumbov na stikalni plošči. Ko le-to odpremo, so na notranji strani dodatna klasična stikala, ki bodo delovala v vsakem primeru. V sprednjem delu salona je kuhinja, ki je po sredini razdeljena s prehodom v premčno kabino. Glavni del je na levi, tam so plinski štedilnik s pečico in dva hladilnika oziroma hladilnik in po želji ter za doplačilo dodatni hladilnik ali zamrzovalnik. Na voljo je tako velika delovna površina, kot jo redko najdemo celo v domačih kuhinjah. Na desni je kuhinjsko korito, pod njim pa prostor za shranjevanje kuhinjske opreme.

Odlična, čista izvedba električne omarice z dodatnimi stikali na notranji strani v slučaju, če gre kaj narobe.



Osvetljena in brendirana vitrina, pod njo dodatni hladilnik za doplačilo.



S pritiskom na gumb se prikaže TV-sprejemnik.

Humphreys Yachts Design je pri Elanu zadolžen za obliko trupa in plovne ter tehnične lastnosti, oblikovanje palube in podpalubja pa so prevzeli pri Porscheju.

Po vsem salonu nad sedežnim in kuhinjskim delom so pod stropom omarice za shranjevanje, izognili so se precej priljubljeni in poceni rešitvi polic, prekritih s prozornim pleksijem. Premec je rezerviran za lastnika, h kabini spada tudi kopalnica s tušem in WC-jem. V sprednjem delu je postelja zelo široka, kar gre na račun nazaj pomaknjene predelne stene, saj je v premcu za sidrnim prostorom še velik skladiščni za shranjevanje jader in bokobranov.

MALENKOSTI

Razlika med dobro in odlično jadrnico je tudi v malenkostih. Če

se najprej posvetimo materialom, je to kombinacija polnega laminata in sendvič konstrukcije trupa, vse skupaj seveda izvedeno z vakuumsko infuzijo in vinilestrom. Ta kombinacija ob nižji teži obenem zagotavlja večjo trdnost na mestih, kjer je material bolj obremenjen. Paluba je zaradi čim nižje teže in dobre izolacija v celoti grajena v sendvič sistemu. Tisto, kar pri GT6 zagotovo najbolj navduši, so detalji v notranjosti jadrnice. Od že omenjenih položnih stopnic za vstop v notranjost, pa izjemno ergonomsko oblikovanih lesenih delov, kjer ne najdete ostrega roba, vso pohištvo je lepo



MILAN FARKAŠ DO CANNESA IN NAZAJ

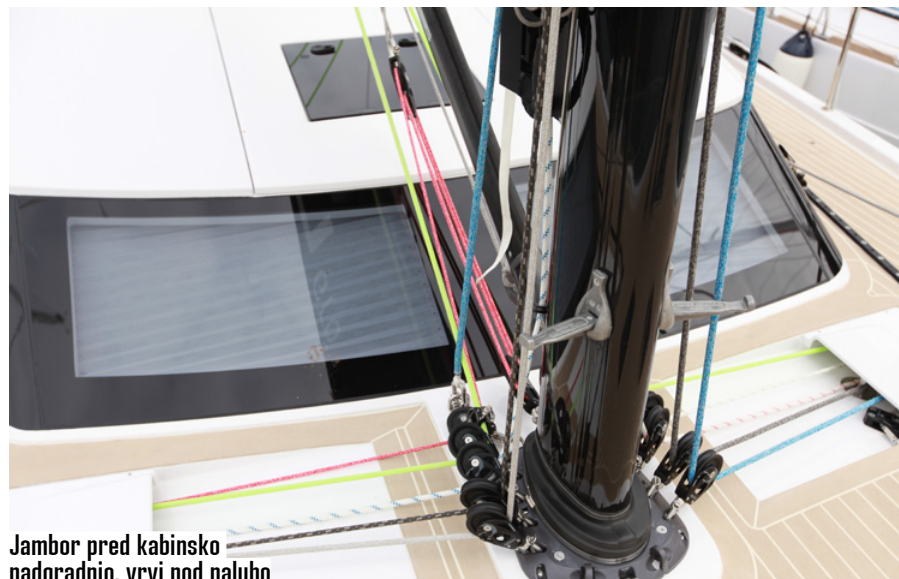
Sodelavec naše revije Milan Farkaš je sprejel ponudbo z novo jadrnico konec avgusta odpluti do Cannesa in se po ogledih ter testnih plovbah vrniti v matični Portorož. Nedvomno odlična izkušnja, preizkus novega modela in pravi naslov za to, da opiše obnašanje jadrnice v različnih pogojih.

Milan Farkaš: Kar smo na poti precej hitro opazili, je to, da je GT6 zelo stabilna jadrnica in proti pričakovanjem za plovbo pod jadri ne potrebuje dosti vetra. Razpon moči vetra, ki ga jadrnica prenese, je izjemno velik, brez krajšave jader smo jadrli celo pri 28 vozlih vetra, a tega ne bi svetoval, saj je bil nagib (pre)velik. Kljub temu je jadrnica držala smer in bila sposobna ubogati manevre. Najvišja hitrost, ki smo jo dosegali pod jadri (glavno jadro in flok), je znašala dobrih 11 vozlov, seveda z vetrom v bok. Ob močnejših nagibih sem med krmarjenjem pogrešal oporo za noge, sploh kadar so bila tla mokra in drseča. Prehajanje iz kokpita v notranjost med plovbo tudi po valovitem morju ni problematično, zahvaljujoč dovolj velikemu številu oprijemal. Glede funkcionalnosti kuhinje ne morem dati realne ocene, ker je skorajda nismo uporabljali. Zato pa imajo hladilniki, ki so za daljšo plovbo pomembni, več kot dovolj kapacitete za teden dni brez pristajanja. Dobrodošla bi bila generator in desalinizator, ki bi avtonomijo še podaljšala, seveda pa je mogoče oboje naknadno vgraditi, če bi se kdo podal prek oceana. So pa vsi hladilniki, vključno s tistim na krmi, zelo dobro izolirani in smo jih ves čas koristili na najnižji stopnji hlajenja. Morda še zanimivost, kjerkoli smo med transferjem jadrnice pristali, so se pričeli na pomolu zbirati radovedneži, ki jih je zanimalo, kakšna jadrnica to je. In za konec še to – v Portorož smo prispeli brez ene same težave ali poškodbe opreme, kar tudi govori novi jadrnici v prid.



DAVID RAJAPAKSE DIREKTOR MARKETINŠKEGA ODDELKA MARINE DIVISION

Jadrnica ima koncept grand turizma, zato GT. S tem smo začeli leta 2017, ko je bila predstavljena jadrnica GT5, koncept pa je navdihnjen oziroma prenesen iz avtomobilske industrije, kjer ta oznaka pomeni spoj zmogljivosti, elegancie in luksuza. GT6 je namenjen zrelemu jadralcu, ki bo znal na jadrnici izkoristiti svoje jadralsko znanje, hkrati pa uživati v luksuzu, ki ga nudi. Uživati pa ne le v udobju, prostoru in dodatkih, ki jih jadrnica nudi, temveč tudi v estetski dovršenosti. Zaradi slednjega smo stopili v stik s Studiom F. A. Porsche, kjer so pomagali pripeljati jadrnico na višjo raven, kot bi jo mogli mi z bolj inženirsko usmerjenim pristopom.



Jambor pred kabinsko nadgradnjo, vrvi pod palubo



Potopljen navijalec genove v sidrniku

zaobljeno. Uporabljenega je veliko masivnega lesa, vse v želji po večji trajnosti, do dobrodošlih malenkosti (večinoma sicer za doplačilo), kot je mikrovalovna pečica, ki se dvigne iz pulta na pritisk gumba, TV-sprejemnik, ki se prav tako prikaže iz skritega prostora in se lahko obrača tako, da je mogoče programe gledati iz večine pozicij v podpalubju. Lep detajl je osvetljena vitrina za kozarce v kuhinjskem delu, ki sicer ne pade v oči takoj ob vstopu v podpalubje, a potrjuje dejstvo, da so dizajnerji mislili prav na vse. Slednji so si zamislili omarice pod stropom kot nekakšno lebdečo celoto, kar je tudi uspelo, poznavalcem bo zanimivo pogledati



Krmar ima vse pri roki.

odlično obdelane in izvedene poliestrske obloge na stropu, ki so zahtevale ogromno truda in znanja.

PLOVBA

Datum testa smo imeli določen že precej vnaprej, zato nismo mogli izbirati vremena. In to nam jo je precej zagodlo, saj je bilo vetra resnično le za vzorec – dva vozla ali celo manj, s se s tem ni imelo



Popolnoma ravna paluba na premcu



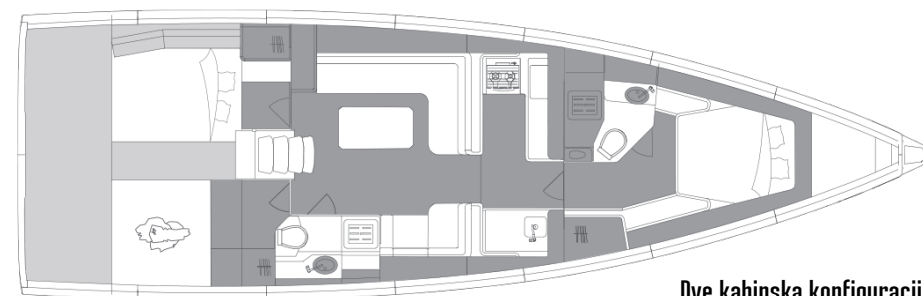
Gril na krmi

smisla preveč obremenjevati, saj je bil naš sodelavec Milan Farkaš tisti, ki je s to jadrnico pred nedavnim jadral do Cannesa in nazaj. To je bil zagotovo najboljši test materiala in sposobnosti. Bolj iz obupa smo razvili glavno jadro in 106 % genovo ter presenečeni ugotovili, da se jadrnica pri dveh vozlih vetra premika z 1,8 vozla hitrosti, kar je bilo veliko presenečenje. Zakaj? Vsi izračuni kažejo, da bi morali biti vkopani v vodo, faktor jader proti teži je malenkost pod dvajset, kar pravzaprav pomeni, da takšna jadrnica potrebuje za jadrnanje precej več kot dva vozla vetra. Svoje sicer naredijo dobro oblikovana jadra (sistem za navijanje genove je pod palubo, glavno jadro je full batten), a očitno je tudi trup posrečeno oblikovan. Ker gre za prvo iz serije GT6, je opaziti tudi nekaj nerodnosti: precej čudška rešitev sta dva hidravlična napenjalca zadnje pripone, vsak na svoji strani, sploh če pogledamo nad vhod v podpalubje, kjer kraljujeta dva škripca, prek katerih teče škota glavnega jadra – rešitev za jadrnalno neambiciozne projekte torej, proti pretirano našpičeni hidravliki zadnje pripone. Vse vrvi so od jambora pod palubo speljane do krmarških konzol, kar

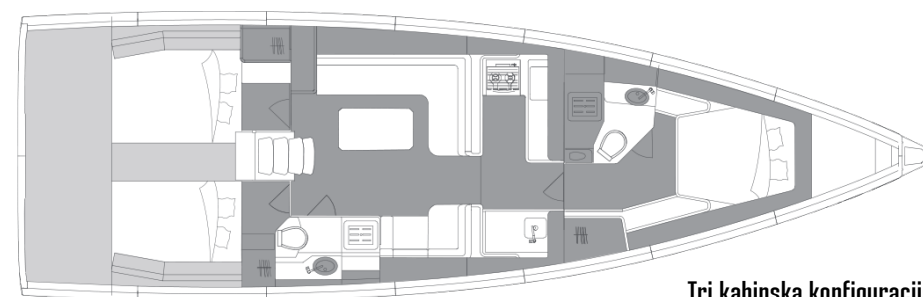


Del mize v kokpitu se spusti in služi za povečanje ležalne površine.

omogoča rokovanje krmarju, seveda je dobrodošla tudi hidravlika za poganjanje vitlov, ki je na voljo za doplačilo. Marsikateri lastnik se bo tudi odločil za samo preletavajoči flok, ki precej olajša manevre jadrnanja proti vetru, res pa je, da je v tem primeru za dobro jadrnanje potrebnega še malo več vetra ali pa kakšno dodatno večje jadro. Položaj za krmilnima kolesoma je dober, pregled nad dogajanjem pred jadrnico tudi, saj je kabinska nadgradnja dokaj nizka in ne ovira pogleda. Testna jadrnica je imela vgrajen motor Volvo Penta D2 s 75 KM, ki jo je pogнал do najvišje hitrosti 8,9 vozla, potovalna hitrost pri 1750 vrt/min in mirmem morju je 7 vozlov, poraba pri teh obratih pa znaša, preizkušeno na poti v Cannes in nazaj, okoli 4,5 litra na uro.

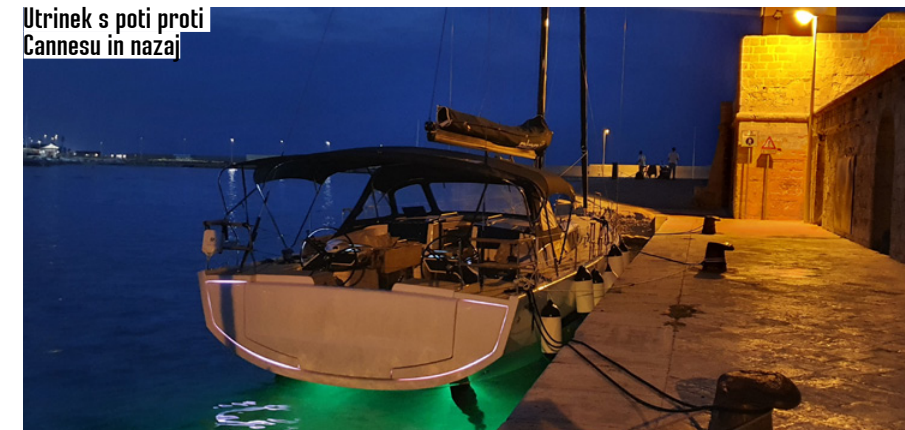


Dve kabinska konfiguracija



Tri kabinska konfiguracija

Utrinek s poti proti Cannesu in nazaj



Pri GT6 zagotovo najbolj navdušijo detajli v notranjosti jadrnice. Od položnih stopnic za vstop v notranjost pa do izjemno ergonomsko oblikovanih lesenih delov, kjer ne najdete ostrega roba.

KONČNIVTIS

Jadrnica elan GT6 nagovarja kupce, ki želijo imeti kakovostno in obvladljivo plovilo. Z drugimi besedami: ta jadrnica ni mišljena kot hitri klubski regatnik, jadrati z njo bomo v prihodnosti videvali umirjene krmarje, zagotovo tudi družine, saj je vsa oprema prirejena tako, da lahko z jadrnico kljub njeni velikosti rokuje en sam človek, če pa je v pomoč še kakšna dodatna roka, pa toliko lažje. Trdna in kakovostna gradnja bo zagotavljala dolgo življenjsko dobo in ne bi se čudil, če se bodo lastniki GT6 podajali na plovbe okoli sveta. Videz nove Elanke je ravno prava mešanica

tradicionalnih in modernih trendov na področju oblikovanja, zato bo takšna, kot je, še dolgo privabljala poglede in žela občudovanje. A ne le videz, prava vrednost se skriva pod palubo, kjer se kaže estetska mojstrovina Porschejevih oblikovalcev, in z zadovoljstvom ugotavljam, da oblika ni povzročila uporabnosti, saj je vse tam, kjer mora biti. ✂

TEHNIČNI PODATKI ELAN GT6

Dolžina preko vsega	15,20 m
Dolžina trupa	14,32 m
Dolžina vodne linije	13,49 m
Širina	4,49 m
Ugrez	2,45 m
Izpodriv	14.372 kg
Balast	4.240 kg
Koeficient jadra/teža	19,24
Teoretična hitrost trupa	8,93 vozla ali 16,53 km/h
Snast	9/10
Površina jader v veter	113,74 m²
Gorivo	300 l
Voda	500 l
Kabine	2 (opcija 3)
Število postelj	4 (opcija 6)
Toalete	2
Motor (standard)	Volvo Penta 60
Dizajn	Studio F. A. Porsche
Navtični arhitekt	Humphreys Yachts Design
Cena (fco tovarna, brez DDV)	369.900 €



DANIJEL STREHOVEC

SKRBNIK STRANK MARINE DIVISION

Prepričan sem, da je nova jadrnica prava poteza, ki bo prinesla dobre prodajne rezultate. Zanimanje strokovne in laične javnosti se je pokazalo zelo hitro po predstavitvi. Na končni izdelek smo zelo ponosni, sploh ker samo mi v Elanu vemo, koliko je bilo opravljenega dela, da je GT6 tukaj. Neskončna usklajevanja med možnostmi, ki so jih zagovarjali naši inženirji in dizajnerji, ki so ga želeli realizirati oblikovalci Studia F. A. Porsche, so bila naporna in zahtevala potrpljenje ter dobre živce udeležencev, a s končnim rezultatom smo vsi nadvse zadovoljni.