Prägnant. Das kontrastreiche Styling kaschiert die fülligen Formen von Rumpf und Deck

REIFE LEISTUNG

Das Boot passt in keine Schublade. Elan Yachts aus Slowenien hat ein Tourenschiff entwickelt, das mit innovativer Gestaltung und neuen Lösungen überraschen kann. Die neue **GT6** *im YACHT-Exklusivtest*

FOTOS: YACHT/A. CARLONI

Große Klappe, viel dahinter. Die Badebühne ist 2,80 Meter breit. Und Stauraum gibt es zusätzlich

Wow, die trauen sich aber was. So mag manch einer die Vorstellungsrunde für das Projekt GT5 von Elan Yachts vor drei Jahren kommentiert haben. Tatsächlich präsentierte sich das Vorhaben der Yachtbauer in Slowenien zum Start einer neuen, dritten Werftlinie kühn und engagiert. Denn trotz des komplett neuen Konzepts für einen blauwassertauglichen Tourer hat sich die Werft dafür ganz einfach der bestehenden Rumpfformen des Performance-Cruisers E5 (ehemals Elan 400) bedient. Um das Mehrgewicht des gehobenen Innenausbaus zu kompensieren, hat die Werft den Rumpf etwas verlängert und die Freiborde leicht erhöht.

Letztlich ein zwar mutiger, aber doch erfolgreicher Plan, wie sich zeigen sollte. Vom Typ GT5 wurden innerhalb von etwas mehr als zwei Jahren Marktpräsenz immerhin 20 Einheiten gebaut und verkauft, nicht zuletzt wegen seiner bekannt und vielfach geprüft guten Segeleigenschaften, insbesondere bei Wind (Test YACHT 8/2017). Das sind solide Absatzzahlen für ein Blauwasserschiff in einer recht speziellen Ausrichtung und für die eher kleine Werft.

Schon zur Markteinführung der GT5 hat Elan Yachts laut über Pläne zum Aufbau einer neuen GT-Linie und eines größeren Schiffs nachgedacht. Das Projekt GT6 wurde seitdem immer wieder mal thematisiert, allerdings ließ der konkrete Umsatz zunächst noch auf sich warten. Jetzt ist es so weit; die GT6 schwimmt und hat die ersten Testschläge absolviert. Und die YACHT ging als erstes Segelmagazin überhaupt an Bord.

DAS KONZEPT IST SEHR EIGEN. ES GIBT KAUM ANALOGIEN AUF DEM MARKT

DER VERGLEICH BLEIBT SCHWIERIG

Schon gleich die erste Begegnung am Steg macht klar: Der Rumpf der von Rob Humphreys komplett neu konstruierten GT6 erscheint deutlich fülliger als derjenige der zwei Meter kleineren Schwester GT5. Die Freiborde sind im Vergleich höher gezogen bei einem ähnlichen Verhältnis von Länge zu Breite. Das enorme Volumen wird optisch aber recht geschickt durch ein langes Fensterband kaschiert, welches gleichzeitig den Übergang in die fast durchgehende Rumpfaufkimmung markiert. Zudem ist für die Fensterzeile im Rumpf ein auffälliger Rezess mit vielerlei Vorteilen eingeformt. Die Maßnahme streckt die Linien optisch, schützt die eingeklebten Fenster beim Einfahren in die Box und dient konstruktiv als Stringer zur Aussteifung der Rumpfstrukturen.

Der Hintergrund der üppigen Rumpfformen ist weiter im Bestreben der Werft zu suchen, das komplette Vorschiff als ein ebenes Deck ohne jede Aufbauten und mit bündig versenkten Luken zu gestalten. Die Elan GT6 sollte die kleinste Yacht mit einem sogenannten Flushdeck vor dem Mast sein. „Daran haben wir lange gearbeitet und mit Zentimetern und Millimetern gespielt, bis es dann letztlich gepasst hat", blickt der Werft-CEO Marko Skrbin auf die intensive Planungsphase zurück. Der Kompromiss dafür zeigt sich in einer etwas eingeschränkten Stehhöhe im Vorschiff unter Deck. Dort beträgt die lichte Höhe im Standbereich nur 1,88 Meter, was im Vergleich wenig ist.

Die Typenbezeichnung GT6 suggeriert eigentlich ein Schiff mit rund 60 Fuß Länge. Tatsächlich ist die Neue von Elan Yachts mit einer Rumpflänge von 14,30 Metern lediglich ein 47-Fußer. Gleichermaßen ist die kleinere Schwester GT5 nur 40 Fuß lang. Das müssen Interessierte wissen. Auch die Einordnung des GT-Konzepts ins Konkurrenzumfeld gestaltet sich schwierig. Der Vergleich mit herkömmlichen Fahrtenyachten ist genauso wenig adäquat, wie Parallelen zu den gehobenen Booten mit Deckssalon oder den luxuriösen Fast-Cruisern zu suchen. Mit ihrer GT-Linie positioniert sich Elan Yachts irgendwo dazwischen.

Und dies auch preislich. Gut 440 000 Euro brutto kostet die GT6 in der Basisversion ohne die Segel. Bis zur segelfertigen Komfortausstattung gemäß YACHT-Definition (siehe Preisübersicht Seite 56) addieren sich Extrakosten bis zum Endpreis von knapp einer halben Million Euro. Zum Vergleich: Die Fahrtenyachten aus den großen Werftserien, etwa von Bavaria, Hanse, Jeanneau oder Beneteau, gibt es bereits ab etwa 330 000 Euro. Gehobene Angebote wie zum Beispiel von Wauquiez oder X-Yachts sind dagegen mit Basispreisen von 600 000 Euro oder mehr schon wieder deutlich teurer (siehe Konkurrenzübersicht Seite 59).

An der langjährigen und vielfach bewährten Zusammenarbeit mit den Konstrukteuren von Rob Humphreys Yacht Design in England hat Elan Yachts auch für das jüngste Neubauprojekt nicht gerüttelt. Neu für die Entwicklung ist hingegen die Zusammenarbeit mit dem Studio F. A. Porsche Design in Zell am See. Mit der GT6 haben sich die renommierten Designer in Österreich erstmals an ein Segelboot gewagt (siehe →

SCHLICHT UND FUNKTIONAL

FREIER DURCHGANG *im Cockpit. Der Tisch ist hierfür geteilt. Die Duchten lassen sich zur Sonnenliege verbreitern*

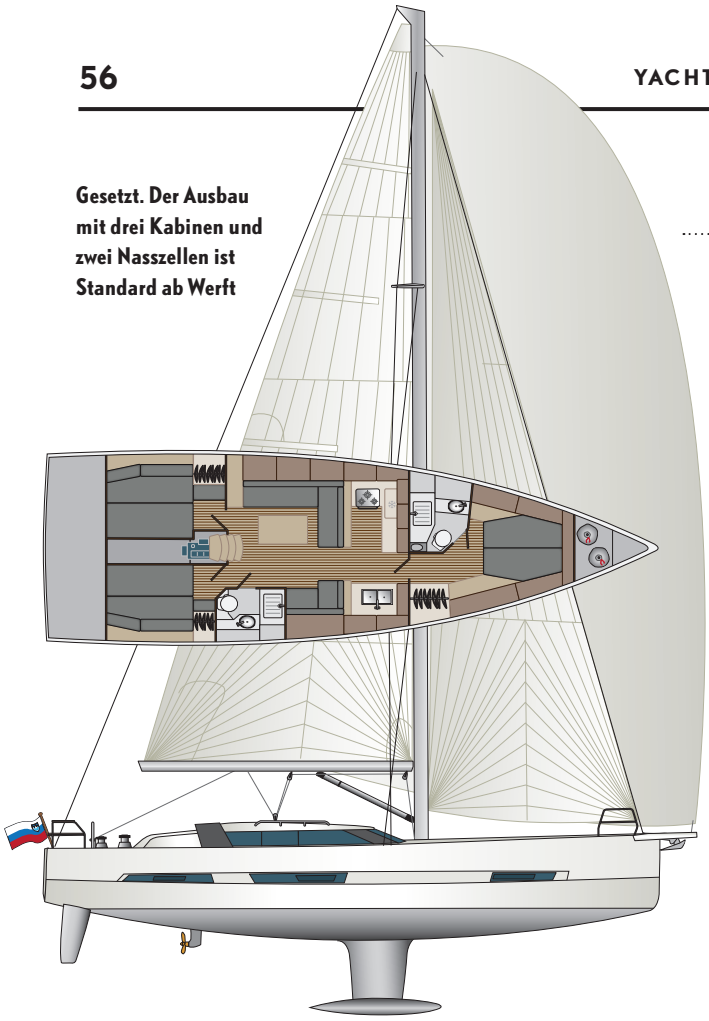
AUFNAHMEFÄHIG
Große und sperrige Dinge wie zusätzliche Segel oder alle Fender passen in die geräumige, tiefe Last im Vorschiff

BEDIENERFREUNDLICH
Der Außengrill unter den Steuermannssitzen ist eine Option. Der Koch steht dabei auf der offenen Badeklappe

BESCHEIDEN
Die Backskisten im Cockpit sind flach und die Öffnungen relativ klein. Das Volumen langt jedoch für Kleinmaterial

GEBÜNDELT
Die Großschot sowie alle Fallen und Trimmleinen sind unter Deck auf die achteren Winschen geführt

FOTOS: YACHT/A. CARLONI



Gesetzt. Der Ausbau mit drei Kabinen und zwei Nasszellen ist Standard ab Werft

ELAN GT6

Yacht-BEWERTUNG

Solide gefertigter und schön ausgebauter Tourer von Elan Yachts mit überraschend sportlichen Segeleigenschaften. Das eigenständige Boot lässt wenig Direktvergleiche zu. Trotz der hochwertigen Grundausstattung bleiben die Preise ansprechend

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- ⊕ Eigenständig und individuell
- ⊕ Attraktive Preisgestaltung
- ⊖ Wenig Stehhöhe im Vorschiff

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- ⊕ Solide Leistungen am Wind
- ⊕ Einfaches Handling
- ⊕ Feinfühlige Steuerung

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- ⊕ Schöner, wohnlicher Innenausbau
- ⊕ Hohe Verarbeitungsqualität
- ⊖ Schmale Koje im Vorschiff

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- ⊕ Redundante Steueranlage
- ⊕ Targabügel als Option machbar
- ⊖ Wenig effiziente Großschotführung

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM

45 Grad	6,7 kn
60 Grad	7,2 kn
90 Grad	7,4 kn
120 Grad*	8,0 kn
150 Grad*	5,7 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 10 kn (3 Bft)
Wellenhöhe: glattes Wasser

* Mit Gennaker

POTENZIAL

STZ [1] = 4,6

4,0 Cruiser — Performance-Cruiser 5,0

Trotz sportlicher Allüren ist die GT6 vor allem ein Tourenschiff. Die Segeltragezahl mit Genua ist nur leicht erhöht

KOJENMASSE

Vorschiff	2,02 x 1,37/1,20 m
Achtern (Stb.)	2,00 x 1,32/1,18 m
Achtern (Bb.)	2,00 x 1,53/1,34 m

Knapp — Durchschnitt — Komfortabel

STEHHÖHE

Vorschiff	1,88 m
Salon	2,02 m
Nasszellen	1,90/2,00 m
Achtern	2,03 m

Knapp — Durchschnitt — Komfortabel

SCHALLDRUCK

Plicht	71 dB(A)
Kajüte	69 dB(A)
Achterkabine	74 dB(A)
Vorschiff	60 dB(A)

Leise 65 Normal 75 Laut

Gemessen in Marschfahrt (80 % der Höchstdrehzahl): 8,2 kn, 2400 min⁻¹

[1] Dimensionslose Zahl. Berechnung: $^2\sqrt{S}/\sqrt[3]{V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). [2] Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

TECHNISCHE DATEN

Konstr.	*Humphreys Yacht Design*
CE-Entwurfskategorie	*A*
Rumpflänge	*14,32 m*
Gesamtlänge	*15,14 m*
Wasserlinienlänge	*13,49 m*
Breite	*4,49 m*
Tiefgang/alternativ	*2,45/1,99 m*
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	*8,9 kn*
Gewicht	*12,45 t*
Ballast/-anteil	*3,9 t/31 %*
Masthöhe über Wasserlinie	*21,9 m*
Großsegel	*62,6 m²*
Genua (106 %)	*49,14 m²*
Maschine (Volvo P.)	*44 kW/60 PS*
Kraftstofftank (Edelstahl)	*300 l*
Frischwassertank (Kunststoff)	*500 l*
Fäkalientank (Kunststoff)	*2 x 70 l*

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

GFK-Sandwichkonstruktion gebaut im Vakuuminfusionsverfahren. Rumpflaminat mit Vinylesterharz. Schotten am Rumpf und Deck anlaminiert

AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft	*440 180 €*
Standardausrüstung [2] inklusive: Motor, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Feuerlöscher, E-Kühlfach, Fäkalientank m. Absaugung	
Großsegel und Genua, Schoten, Segelkleid (im Paket)	*15350 €*
Anker mit Kette	*1300 €*
Fender und Festmacher	*1060 €*
Antifouling-Anstrich und segelklare Übergabe (im Paket)	*11300 €*
Preis segelfertig [2]	*469 190 €*
Darüber hinaus im Preis enthalten: Vorsegel-Rollanlage, Bugspriet aus Kohlefaser, klappbare Badeplattform	
Garantie/gegen Osmose	*2/5 Jahre*

Aufpreis für Komfort-Ausstattung [2]	
Leinenverstellbare Holepunkte	*inkl.*
Traveller mit Leinenführung	*n.e.*
Elektrische Ankerwinsch	*inkl.*
Rohrkicker	*inkl.*
Achterstagspanner	*inkl.*
Springklampen	*inkl.*
Sprayhood	*2960 €*
Teak im Cockpit	*inkl.*
UKW-Funkgerät	*Navigator Paket*
Logge und Echolot	*Navigator Paket*
Windmessanlage	*Navigator Paket*
Autopilot	*Navigator Paket*
Navigator Paket	*14 390 €*
Ladegerät	*inkl.*
Landanschluss mit FI-Schalter	*inkl.*
230-Volt-Steckdose (eine)	*inkl.*
12-Volt-Steckdose in der Navi	*inkl.*
Heizung	*10700 €*
Druckwassersystem	*inkl.*
Warmwasserboiler	*inkl.*
Dusche/WC-Raum	*inkl.*
Cockpitdusche	*inkl.*
Komfortpreis [2]	*497 240 €*

WERFT Elan Yachts, 4274 Begunje na Gorenjskem (Slowenien); www.elan-yachts.com

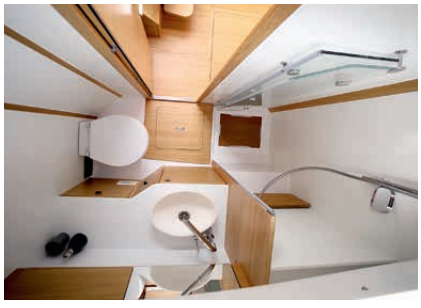
VERTRIEB Blue Yachting, D-28237 Bremen; www.blue-yachting.de

Variabel. Zum Ausbau mit hellem Eichenholz gibt es Alternativen. Das Schlichte dominiert innen

HELL UND UNVERSPIELT

Die klare, **SCHNÖRKELLOSE** *Formensprache und der helle Ausbau sind zeitgemäß und dennoch individuell*

WEITLÄUFIG
Die Pantry ist am Hauptschott über die ganze Breite gebaut. Die Arbeitsflächen sind riesig, und es gibt viel Stauraum



KOMPLETT
Der Toilettenraum achtern durch die Decksluke gesehen. Der Duschbereich ist abtrennbar und vernünftig groß

WANDELBAR
Die kleine Sitzgruppe steuerbords integriert einen ausklappbaren Kartentisch. Innovativ und mechanisch toll gemacht

EINGEENGT
Die Doppelkoje für die Eigner ist weit in den Bug hineingebaut, die Liegefläche am Kopfende daher recht schmal

FOTOS: YACHT/A. CARLONI, ZEICHNUNG ACHT

Interview Seite 61). Ihre Handschrift ist in vielen Bereichen am und im Schiff wahrnehmbar.

Zum Beispiel an den schon fast skulpturiert anmutenden Rumpfformen im Heckbereich, bei den Steuersäulen, welche mit ihrer Form an die Schwingen von Seemöwen oder Stachelrochen erinnern sollen, oder bei den formschön gestalteten Stauboxen hinten im Cockpit. Augenfällig haben die Gestalter von F. A. Porsche auch beim Innenausbau Akzente gesetzt, mit einer überaus modernen, ungekünstelten und gleichzeitig hochwertig erscheinenden Anmutung. Unter Deck hält man sich tatsächlich gern auf und genießt die Helligkeit durch die vielen Fenster im Rumpf und im Aufbau.

STEUERN MIT VIEL GEFÜHL

In der Bucht vor Portoroz in Slowenien hat mittlerweile die Schönwetterthermik eingesetzt. Diese liefert in der Regel zwischen 10 und 12 Knoten Wind ohne Wellengang. Die GT6 mag diese Bedingungen, kommt schnell und gut in Fahrt und kreuzt hart am Wind auf einem Winkel von 90 Grad mit 6,7 Knoten. Mit einem Gesamtgewicht von 12,4 Tonnen ist die Slowenin im Vergleich mit der ähnlich großen Konkurrenz recht leicht. Das Boot reagiert entsprechend agil und lässt sich vom Steuermann direkt und gefühlvoll an der Windkante halten, trotz der doppelten Ruderblätter.

Überhaupt ist die Steuerung bei der GT6 tadellos ausgeführt, auch technisch. Die →

Vorne flach. Die GT6 ist die kleinste Yacht mit einem Flushdeck vor dem Mast. Alle Luken sind bündig eingebaut

INNOVATIV UND RICHTIG

Die vielen **GUT GELÖSTEN DETAILS** *können faszinieren. Und die technischen Ausführungen sind tadellos*

STARK
Zwei getrennte Seilzüge verbinden die Steuerräder mit den Ruderquadranten. Das System ist vollständig redundant

ABGESENKT
Die Rollanlage ist unter Deck und zudem vertieft eingebaut. Das ist effizient und sieht obendrein auch schick aus

BEHILFLICH
Die riesige Staubox für überschüssige Leinen sorgt für Ordnung im Cockpit und für saubere Manöverabläufe

EINSICHTIG
Vier Inspektionsluken auf jeder Seite gewähren beste Zugänge zu den unter Deck geführten Leinen – klasse!

Anlage von Jefa koppelt mit zwei getrennten Kabelzügen jeweils ein Steuerrad mit dem Ruderquadranten auf der entsprechenden Seite. Die Ruderwellen sind dann unter Deck nochmals mit einer kräftigen Schubstange verbunden. Damit bleibt das Schiff manövrierfähig, selbst wenn eine der Steuerkomponenten ausfallen sollte. Diese Anlagen mit zwei getrennten Steuerzügen sind zwar aufwändig zu installieren und damit teuer, allerdings lohnt sich dieser Mehraufwand spätestens im Notfall.

Das Segeln mit der GT6 ist auch mit kleiner Crew einfach. Die Großschot sowie alle Fallen und Trimmleinen sind über den Mastfuß in breiten Kanälen unter Deck zurück ins Cockpit auf die achteren Winschen geführt. Hier kommen beidseits recht viele Leinen an. Bis die Segel gesetzt und sauber getrimmt sind, ist also etwas Geduld und Übersicht gefragt. Unterwegs bleibt die doppelseitig nach achtern geführte Großschot auf der hinteren Winsch belegt und ist vom Rudergänger auch ohne Verrenkungen zu bedienen. Die Hahnepotführung auf dem Kajütdach verlangt bei Wind aber nach einem hohen Kraftaufwand, weil der Schotzug recht weit vorn am Baum angeschlagen ist. Auf Wunsch können sich die Kunden für einen Targabügel aus Kohlefaser über dem Cockpit entscheiden, über welchen die Großschot effizienter zu bedienen wäre.

Die vordere Winsch im Cockpit steht ausschließlich für die Schoten der Genua

DIE KONKURRENZ IST BREIT AUFGESTELLT

HANSE 508

Konstrukteur	Judel/Vrolijk & Co
Rumpflänge	14,93 m
Länge Wasserlinie	13,54 m
Breite	4,75 m
Tiefgang/alternativ	2,40/1,98 m
Gewicht	14,7 t
Segelfläche am Wind	118,0 m²
Segeltragezahl [1]	4,4
Grundpreis ab Werft	339 030 €
YACHT-Test	3/2019

Ihre hohe Individualisierbarkeit zeichnet die Wettbewerberin von Hanseyachts aus. Optimiert für das Segeln mit kleiner Crew

JEANNEAU YACHTS 51

Konstrukteur	Philippe Briand
Rumpflänge	14,98 m
Länge Wasserlinie	13,95 m
Breite	4,7 m
Tiefgang/alternativ	2,28/1,73 m
Gewicht	14,4 t
Segelfläche am Wind	108,1 m²
Segeltragezahl [1]	4,3
Grundpreis ab Werft	354 380 €
YACHT-Test	4/2017

Das kleinste Schiff aus dem gehobenen „Yachts"-Programm von Jeanneau überzeugt mit vielen durchdachten Details

WAUQUIEZ PS 48

Konstrukteur	Berret-Racoupeau
Rumpflänge	14,77 m
Länge Wasserlinie	12,75 m
Breite	4,61 m
Tiefg. /alternativ	2,10/1,80/2,35 m
Gewicht	14,0 t
Segelfläche am Wind	102,0 m²
Segeltragezahl [1]	4,2
Grundpreis ab Werft	571 200 €
YACHT-Test	–

Voluminöses und luxuriöses Blauwasserschiff von Wauquiez. Mit Pilotsaloon und einer geräumigen Masterkabine achtern

X 4.9

Konstrukteur	Nils Jeppesen
Rumpflänge	14,50 m
Länge Wasserlinie	13,58 m
Breite	4,49 m
Tiefg. /alternativ	2,40/2,71/2,00 m
Gewicht	12,9 t
Segelfläche am Wind	129,0 m²
Segeltragezahl [1]	4,8
Grundpreis ab Werft	669 610 €
YACHT-Test	14/2018

Sehr sportlich ausgerichtetes Fahrtenschiff von X-Yachts in Dänemark. Überzeugend in Qualität und Ausstattung

oder der zusätzlichen Raumwindsegel wie Gennaker oder Code Zero zur Verfügung. Als Alternative zur Standard-Genua mit 106 Prozent Überlappung könnte die Elan GT6 auch mit einer Selbstwendefock ausgestattet werden. Diese Option bietet sich nur für Starkwindreviere im Norden sinnvoll an, weil der Segelplan der GT6 schon im Standard nicht allzu üppig definiert ist. Die Segeltragezahl liegt trotz der vergleichsweise leichten Bauausführung bei einem lediglich mittleren Wert von 4,6.

KEINE DECKSSALONYACHT

Ein schön breiter und nicht allzu steiler Niedergang mit willkommenen Handläufen führt vom Cockpit in den weiten, offenen Salonbereich. Dort allerdings sucht man vergeblich nach Festhaltemöglichkeiten. Bei Wind, Wellen und Krängung fühlt man sich hier verloren und unsicher. Es fehlen an dieser Stelle Handläufe, auf die offenbar zugunsten des schlichten, schnörkellosen Designs verzichtet wurde. Schick, ja, aber leider nicht besonders seegerecht.

Das Layout im Salon ist recht ungewöhnlich. Elan platziert die Pantry über die ganze Schiffsbreite vorn am Hauptschott. Damit muss die Sitzecke um den Salontisch weit nach achtern zurückweichen. Auf der gegenüberliegenden Seite wird viel vom zur Verfügung stehenden Platz durch die geräumige Nasszelle eingenommen. Zwischen Toilettenraum und Pantry baut Elan eine Art Chaiselongue ein, eine kleine Sitzecke zum Entspannen und Lesen. Schön und gemütlich, aber zu kurz, um darauf zu schlafen. Dafür kann der mittlere Teil dieses Möbels als Kartentisch und Arbeitsfläche umgeklappt werden. Der Mechanismus ist technisch ausgereift, allerdings empfiehlt es sich, im Klapptisch nicht allzu viele Kleinteile zu lagern, da diese beim Umklappen schnell herausfallen könnten.

DAS LAYOUT IST ZUM TOUREN AUSGELEGT, EINFACH UND ÜBERSICHTLICH

Im hinteren Bereich des Salons ist der Boden leicht erhöht. Das macht aus der Elan GT6 zwar noch keine Deckssalonyacht, erlaubt aber trotzdem im Stehen ein schönes Hafenkino durch das fast umlaufende Fensterband im Kajütaufbau. Im Sitzen ist die Aussicht durch die langen Rumpffenster gewährleistet. Der Salontisch ist übrigens von der großen Tafel leicht und einfach in ein kleines Kaffeetischchen konvertierbar. Überdies lassen sich zusätzliche Klappstühle aus Teakholz dazustellen, damit am Tisch bis →

FOTOS: LEGEM HOMINIS CONTIONEMQUE

Mächtig. Das breite Heck prägt die Optik. Und macht zwei Ruderblätter nötig

zu sieben Personen bequem sitzen können. Für die Stühle hat Elan sogar einen eigenen Stauraum im Salon vorgesehen.

Das Inselbett im Vorschiff ist mit dem Kopfteil relativ weit in den Bug hineingebaut und deshalb auf Höhe der Schultern nur gerade 1,37 Meter breit. Dafür verfügt die Vorschiffskabine über ein eigenes Bad mit WC und Duschbereich. Wer allerdings vorn duschen will, muss sich schlank machen, um die faltbare Plexiglasabtrennung schließen zu können. Mehr Platz und bessere Möglichkeiten zum Duschen bietet der Nassraum achtern. In beiden Toiletten gibt es nur eine relativ kleine Decksluke zum Lüften. Ausreichend gut sind die Ventilationsmöglichkeiten dagegen in den Kabinen sowie im Salon.

Die beiden Achterkabinen sind nicht identisch groß. Der trennende Technikkanal, in welchem auch ein Generator Platz findet, ist seitlich nach Steuerbord um etwa 20 Zentimeter verschoben. Damit sind auch die Kojen hinten unterschiedlich groß. Das Doppelbett auf der Backbordseite ist mit einer Breite von 1,53 Metern ordentlich bemessen, steuerbords wird es bei einer Breite von 1,32 Meter bei Doppelbelegung eng.

VORLAGE IN SACHEN QUALITÄT

Schon im YACHT-Test der GT5 wurde die überdurchschnittlich gute Ausbauqualität gewürdigt. Mit dem neuen Schiff GT6 scheint Elan diesbezüglich nochmals nachlegen und sich nachhaltig vom Qualitätsstandard vieler Großserienwerften absetzen zu können. Die Verarbeitung beim Innenausbau ist bis ins kleine Detail tadellos. Die schönen Holzarbeiten zeugen von akkuratem Bootsbauhandwerk, und die Bordtechnik ist nicht nur schön installiert, sondern auch materialtechnisch von bester Ausführung. Bezüglich der Qualität orientiert man sich bei Elan Yachts selbstbewusst an den gehobenen Marktsegmenten und nennt zum Vergleich Marken wie X-Yachts, Solaris Yachts oder Grand Soleil – nicht zu Unrecht.

GEHOBENES HANDWERK: DER AUSBAU INNEN IST VOM FEINSTEN

Mit der neuen Elan GT6 machen die Yachtbauer in Slowenien einmal mehr deutlich, dass sie es selbst mit den etablierten Premium-Marken jederzeit aufnehmen wollen und dies auch können. Das Konzept ist rund, die Segeleigenschaften sind gut, die Qualitäten stimmig, die Preispolitik ist attraktiv. Und die Nomination zur Wahl als Europas Yacht des Jahres 2021 ist ein weiterer Beleg für die neue GT6.

MICHAEL GOOD

»GANZ GUT GELUNGEN«

Design-Direktor **CHRISTIAN SCHWAMKRUG** *vom Studio F. A. Porsche freut sich auf weitere Projekte mit Segelyachten. Er schätzt das Boot als Plattform für viel kreativen Freiraum*

Haben Sie schon persönlich auf der neuen GT6 von Elan gesegelt?
Leider nein. Die Corona-Pandemie hat dies noch nicht zugelassen. Ich hoffe aber auf eine baldige Gelegenheit zum Mitsegeln und bin auch schon sehr gespannt auf das Boot.

Wie sind Sie zum Auftrag von Elan Yachts gekommen? Ging die Initiative von Ihnen aus oder von Elan?
Von beiden, würde ich sagen. Wir sind mit Elan schon seit längerer Zeit in Kontakt, weil wir im Bereich von Ski schon seit 2012 gemeinsame Projekte realisieren. Elan ist ja auch in vielen anderen Branchen zu Hause. 2019 hat sich ein engerer Kontakt auch in die Marine Division von Elan ergeben. Dann haben wir zusammen mit dem Projekt GT6 angefangen.

Ihr Studio ist im Bereich von Segelbooten bislang noch nicht maßgeblich in Erscheinung getreten. Ist das Ihr erster Auftrag in diesem Sektor?
Nun, wir haben schon vor Jahren einige Projekte im Bereich von Motoryachten realisiert. Die Arbeit mit Segelyachten war bis zum Start mit der GT6 tatsächlich neu für uns. Aber wir wollten schon immer mal in diesem spannenden Bereich Fuß fassen.

Gibt es nach der GT6 denn schon konkrete Folgeaufträge für Elan oder vielleicht auch für andere Hersteller?
Nein, es gibt aktuell keine weiteren Projekte für Segelyachten. Wir haben ja das GT6-Vorhaben auch gerade erst abgeschlossen. Wir hoffen aber schon, im Bereich der Entwicklung von Segelbooten weiter aktiv bleiben zu können. Die Zusammenarbeit mit Elan Yachts war für uns sehr positiv, und wir könnten uns weitere gemeinsame Projekte durchaus vorstellen, zum Beispiel für ein kleineres und sportlicheres Boot. Mit anderen Herstellern sind wir aber nicht im Gespräch.

Was waren für Sie nun die besonderen Herausforderungen beim Design und beim Styling von Segelyachten?
Die Konstruktion von Segelyachten gibt für die Gestaltung ja ganz klare Rahmenbedingungen vor, wie zum Beispiel die Form des Rumpfs, die Geometrie des Riggs oder das Layout an Deck. Diese Themen blieben von uns natürlich unangetastet. Gleichzeitig wollten wir unseren kreativen Freiraum so umfangreich wie möglich definieren, was wir im Fall des GT6-Projekts auch genauso gemacht haben.

Wie hat sich denn die Zusammenarbeit mit den Konstrukteuren von Rob Humphreys gestaltet? Gab es Diskrepanzen zwischen Design und Konstruktion bezüglich der Machbarkeiten?
Nein. Wir haben mit Humphreys kaum direkt zusammengearbeitet. Vielmehr wurden die Arbeiten über Elan Yachts zentral moderiert und koordiniert. Wir haben zu Beginn des Projekts eine gewisse Grundgeometrie für das Boot bekommen und unsere Vorstellungen bezüglich der Ästhetik sukzessiv als Vorschläge in 3-D umgesetzt. So ist das Projekt GT6 Stück für Stück gewachsen.

Wo, denken Sie, ist die Handschrift vom Studio F. A. Porsche bei der GT6 am deutlichsten zu sehen? Wo haben Sie Akzente gesetzt?
Eigentlich in fast allen Bereichen. Wir haben versucht, einen Mix zwischen Komfortausstrahlung und dynamischer Sportlichkeit zu finden, innen wie auch außen. Das ist eine Signatur, welche wir ganz generell umzusetzen versuchen, auch bei anderen Projekten in unterschiedlichen Bereichen. Vor allem beim Innenausbau wollten wir starke und individuelle Akzente setzen. Wir haben versucht, uns mit unseren Vorschlägen sehr gezielt vom vielfach doch eher einheitlichen Styling vieler anderer Hersteller abzusetzen und speziell beim Interieur frische Akzente zu setzen. Ich finde, dass uns dies ganz gut gelungen ist.

FOTOS: LEGEM HOMINIS CONTIONEMQUE