



DIZAJN IN PLOVNE LASTNOSTI ZDRUŽENE V GRAND TOURER

besedilo • foto **Julijan Višnjevec**

Elan GT6

Dolgo in z velikim zanimanjem smo čakali na zastavonošo begunjske ladjedelnice z oznako GT6. Da je to plod dolgoletnega sodelovanja s studiem Humphreys Yacht Design, smo vedeli, a so pri Elanu na pomoč za dizajn nad vodno linijo poklicali priznani studio F. A. Porsche. Kaj je to pomenilo pri oblikovanju v notranjosti in na palubi, boste seveda prebrali v nadaljevanju. Kar lahko potrdimo že sedaj, pa je to, da je bilo jadranje v dokaj šibkih vetrovnih pogojih nadvse uživaško. Predvidena uradna predstavitev je bila letos na navtični razstavi v Cannesu, ki se pa zaradi vsem znanih težav ni zgodila. Vendar iz Cannesu domov, kamor je bila jadrnica napotena tudi zaradi testov, niso prišli praznih rok. Mednarodna žirija Evropskega plovila leta 2021 jih je nagradila z nominacijo v kategoriji družinski potovalnih jadmric. Za izid glasovanja pa bomo izvedeli prihodnje leto na düsseldorfskem boot-u.



skrbljivo tako na palubi, torej v kokpitu, kakor pod palubo, kjer poleg razkošja najdemo tudi prav svojevrsten slog. Če je GT5 vzpostavila nov koncept in nakazala smer, bi lahko dejali, da so ga z GT6 tudi v popolnosti dosegli. Tukaj pridejo v igro poleg hišnega tehnološkega in inženirskega znanja novi zunanji sodelavci, dizajnerji Studia F. A. Porsche. Naj omenim, da to niso tisti, ki oblikujejo istoimenske avtomobile. Dizajnerski Studio F. A. Porsche je zadolžen za industrijsko oblikovanje in je v primeru Elana pomagal hišnim oblikovalcem do novih rešitev v notranjosti in na palubi. Kot je povedal Christian Schwamkrug, direktor oblikovanja pri Studiu F. A. Porsche, je bila ključna zamisel združiti minimalizem z dinamiko in tako približati vodne

športe naravi. Rezultat tega je osupljiv kokpit, narejen iz aerodinamičnih elementov, kot se uporabljajo pri športnih avtomobilih.

Oblikovanje pod vodno linijo

Trup jadrnice Elan GT6 temelji na trupih sodobne Elanove linije visoko zmogljivih jadrnic. Koncept četrte generacije trupa je plod razvoja vrhunskih tekmovalnih bolidov VOR 70, po katerih je zaslovel Humphreys Design, a z večjim poudarkom na preprostem upravljanju in udobju tako na palubi kot tudi pod njo. Dizajn trupa predstavlja uravnoteženo kombinacijo ostrih in izrazitih ter hkrati mehkih linij. GT6 je narejena iz močnih, čvrstih, a vendar lahkih kompozitnih materialov. Pri Elanu so bili med pionirji z uporabo tehnologije vakuumske infuzije za gradnjo trupov jadrnic. Svoj proces še vedno izpopolnjujejo in sledijo koraku razvoja. Tako Elanov sistem 3D VAIL omogoča boljše nadzor kvalitete laminiranja in doseganje ciljne teže plovila. Prednost je 3D vakumska infuzija z istočasno izdelavo trupa in reber tam, kjer se pojavi največja obremenitev: okoli kobilice, jambora in pripon. S tem se trdnost trupa jadrnice poveča, posledično pa se izboljšajo plovne lastnosti. Med trup in palubo so vgrajene tudi predelne stene, kar je še dodatna prednost.

In takrat, torej januarja 2021, bo minilo točno eno leto, odkar je bil projekt Elan GT6, kot nadaljevanje linije GT, tudi uradno najavljen. Spomnimo le, da je Elan GT5 ledino zaorala pred štirimi leti z uradno predstavitevjo v Parizu. Zanimiv mejnik je tudi že 26-letno sodelovanje Elana z navtičnim arhitektom studia Humphreys Yacht Design. Z Robom Humphreysem, ki svoje mesto počasi prepušča sinu Tomu, je Elan razvil tri generacije jadrnic. Kar je dobro, ne gre prav veliko spreminjati, pravijo, zato je tudi GT6 zasnovana z odličnimi plovnimi lastnostmi, zmogljivim jadrovjem, primernim za hitro, a obenem enostavno jadrnanje. Za udobje posadke je po-





Široka krma omogoča večjo prostornino v notranjosti in optimizira stabilnost. Napredna oblika trupa (Humphreys Yacht Design) z večjimi radiji v podvodnih delih trupa na krmu omogoča optimalno širino premca, pri čemer ne povečuje vodnega upora. Zaradi tega je povečana stabilnost pod jadri in večja moč ter zmogljivost. Obenem široka krma poveča površino in uporabnost na palubi in povečana je prostornina v notranjosti.

Dva krmilna lista in bočni zgib

Zaradi širšega in bolj ravnega trupa sta dva krmilna lista učinkovitejša od enega, saj tak sistem zagotavlja izjemen nadzor v vseh režimih plovbe. Jadrnica se na ta način ne nagiba nenadzorovano, kar krmarju omogoča boljši nadzor smeri. Nadzor krmil je bolj učinkovit zlasti med jadranjem v veter, ko je jadrnica nagnjena. Obenem je pri jadrnju manjša obremenitev na

Foto 1: Zamisel deljene mize odpira nove možnosti ureditve v kokpitu.

Foto 2: Krmar ima vitle na dosegu roke, kar omogoča jadrnanje z maloštevilno posadko.

Foto 3: Vitli in vse vrvi s štoperji so postavljene na krmu.

Foto 4: Možnost vgradnje električnega žara na krmu.

Foto 5: V desnem skladiščnem prostoru smo našli priročni hladilnik.

Foto 6: Velika kopalna ploščad zapira skladiščni prostor v krmu.

krmilni list, kar je prednost pri dolgih plovbah, ko s krmili upravlja avtopilot. Tudi pri jadrnju z vetrom je občutek na krmilu stabilnejši in neposrednejši.

Bočni zgib (ang. chined hull) pomaga jadrnici držati smer pri jadrnju proti vetru ter omogoča večje hitrosti in boljši nadzor pri jadrnju z vetrom. Prelom narekuje optimalen nagib trupa, pri katerem jadrnica doseže najmanjšo omejeno površino in posledično najmanjši upor. Kobilica v obliki črke T ima ugrez 2,45 metra in zelo nizko težišče, kar omogoča večjo površino jader pri enaki stabilnosti. Integriran rob palube je seveda dizajnersko dovršena oblika, omogoča pa tudi varnejši prehod na premec, ko je jadrnica nagnjena.

Na palubi

Elan GT6 je že na prvi pogled s profila drugačna od ostale ponudbe v tem velikostnem razredu. Posebno obliko ji daje ravna paluba

do jambora in nadgradnja, ki se nato preko dveh oken dvigne in nekoliko spominja na semi deck salon jadrnice. Seveda se visoka stranska okna nadaljujejo čez celotno nadgradnjo vse do značilnega loka v črni barvi tik ob kokpitu. Ta črn lok se navidezno potopi v palubo, ko se nevidne linije nadaljujejo na trupu pod določenim kotom med oknom na trupu. Paluba je od premca, kjer je karbonski fiksni kosnik, pa vse do jambora povsem ravna. Tudi t. i. flush okna so v isti ravnini kot paluba. Vrvi so iz jambora spleljane pod palubo in pridejo ven šele na štoperjih, postavljenih pred vitloma. V palubi so obvezne kontrolne točke vpetja vrvi, sicer pa je pohodni del precej širok in varen. Primarni in sekundarni vitli so lahko električno gnani, kar je bilo tudi v našem primeru, slednji so priporočljivi tudi, če bomo večino časa sami ali bomo jadrni z maloštevilno posadko. Tudi drsniki genove so pritrjeni čisto ob kabinskem delu

in zato nemoteči. Studio F. A. Porsche je pripravil moderen, a hkrati klasičen dizajn palube in kokpita. Pri Elanu so sodelovanje opisali kot konstruktivno. Pri Porscheju so menili, da mora biti dizajn minimalen, praktično neopazen, a vendar s fokusom na podrobnostih. Estetsko dovršene rešitve z minimalističnim dizajnom s strani Studia F. A. Porsche so bile predmet konstruktivne diskusije in seveda uporabnosti, opravljenemu dela pa ni kaj očitati.

Ureditev kokpita je kombinacija minimalističnega stila in funkcionalnosti, kjer sta v osrednjem delu postavljeni dve ločeni mizi s prehodom po sredini. Sredinski prehod je prost tudi takrat, ko je iz mize narajeno ležišče ali je miza pripravljena za obedovanje. Obe mizi pa imata možnost nastavitve treh višin. V kokpitu imamo manjši prostor za shranjevanje, na krmi pa večjo garažo, dostopno tudi iz kokpita. Seveda je na krmi nepogrešljiva kopalna ploščad, kar pa je še bolj zanimivo, sta navidezno lebdeča skladiščna prostora, ki lahko služita tudi kot sedež krmarju ali sopotnikom. Sicer pa imata skladiščna prostora na krmi bolj plemenit namen. V našem primeru je imel tisti na levi strani vgrajen plinski žar in dizajnersko oblikovan tuš, v tistem na desni pa je predviden dokaj velik hladilnik. Oblikovalci so pri tem tako imenovanem plavajočem delu krme uporabili podobe iz narave, kot so razprta galebja krila za krmarske konzole in obliko morskega biča za skladiščna prostora. Za izdelavo krmilnih koles pa jih je navdihnila oblika in lahkotnost vzmetenja pri avtomobilih Formule 1. Krmarska konzola ima torej obliko že prej omenjenega ptiča in se vizualno pa tudi funkcionalno lepo poda v kokpit. Na njej je dovolj prostora za vse inštrumente, kot je navigacijski ploter, autopilot in seveda obvezen magnetni kompas, medtem ko je bila za podatke iz loga izbrana pozicija na poševnem delu krmarske konzole, ki jo bo najlep-



še spremljati tudi ob sedenju, pri nagibu jadrnice. Na krmarski konzoli nameščena nerjavna oprijemališča dopolnjujejo tiste na mizah in dobro služijo pri premikanju po kokpitu. Ročica za plin je ob vznožju desnega krmila in ne ovira niti med jadranjem. Na lebdečih skladiščnih prostorih imamo nerjavna oprijemališča, lahko pa se skladiščnima prostoroma tudi enostavno odrečemo. Da, kupec lahko izbira med številnimi možnostmi, ki jih ponuja ladjedelnica, in ena od njih sta tudi sedeža, vgrajena v zaščitno ograjo na krmi. Kar sem za krmilom pri nagibu in jadrnanju v veter pogrešal, je stopnička – piedestal za krmarja. Ta bo ob morebitnem vzvalovanem morju moral stoje na roke več ur krmariti. Dobra rešitev je tudi globok skladiščni prostor tik ob vitlih za spravilo preostanka vrvi dviznic in škotine. Za krmno pripono je predvideno hidravlično uravnavanje napetosti, česar bodo vesel predvsem tisti, ki se bodo podali na regate in bodo to lahko hitro regulirali. Opremo na palubi dopolnjuje lepo zasnovan sprayhood, ki dobro ščiti kokpit in posadko pred vremenskimi vplivi in visokim morjem. Za krmarja za krmilom je pred soncem in dežjem poskrbljeno s širokim biminijem.

Salon je eleganten in izpopolnjen že na prvi pogled. Obdaja ga veliko naravne svetlobe, ki prihaja skozi številna okna v nadgradnji in trupu.

Pod palubo

Pri Elanu so nas že razvadili z inovativnimi rešitvami in optimalno izkoriščenostjo volumna pod palubo. A tokrat so skupaj z oblikovalskim studiem F. A. Porsche stopili še stopničko višje. Že po prihodu v podpalubje je opaziti lepo zaobljene linije stropa, kar ni ravno običajno pri jadrnicah te dolžine, in obilo naravne svetlobe prav po zaslugi velike količine steklenih površin v nadgradnji in trupu. Razpored prostorov je podoben kot pi GT5, torej kuhinja ostaja v sprednjem delu, nad kobilico, kjer je jadrnica tudi najbolj stabilna. Salon je tako pomaknjen bolj proti krmi, kar omogoča najbolj optimalen izkoristek prostora. Jedilni kot je postavljen na levi strani, medtem ko je na desni strani kotichek za sproščanje, ki se z nekaj gibi in Elanovim genialnim patentom rotacije klopi spremeni v mizico in navigacijski kotichek. Nad navigacijskim kotichek je tudi Simarinova električna plošča, ki je tako lepa na oko kot funkcionalna. Simarin je slovenski proizvajalec tega v splošni ponudbi zelo estetsko dovršenega dela opreme plovila. Tekoče linije povezujejo celoten interier skupnih prostorov salona s kuhinjo.

Proti premcu pomaknjena kuhi-



1



2

nja je razdeljena na levi del v obliki črke U, kjer so velike delovne površine, številne omarice, kuhalnik, prostor za mikrovalovko ali kavni avtomat in kar dve hladilni omari. Če ste dobro prešteli, imamo na jadrnici že tri hladilnike. Na desni strani imamo korito darežljivih dimenzij in pod njim omarico za posodo. Sklop visečih omaric spremlja salonski in kuhinjski del. Kar pa je še bolj zanimivo, je osvetlitev, tista indirektna, ki pričara še bolj prijetno vzdušje v prostoru.

Da smo dobili lastniško kabino, kjer je po vseh sodobnih standardih tudi v jadrnicah že pričakovano otočno ležišče, je bilo potrebno kabino odmakniti od premca. Tako je tam, z dostopom s palube, nastalo priločno skladišče za jadra, vrvi in bokobrane. Tudi lastniku so odmerili kar veliko omaric, od tistih visečih do pokončnih, bogato je prednja kabina opremljena tudi z naravno svetlobo, ki prihaja skozi velika okna v oplati in tisto stropno, ki služi tudi za prezračevanje prostora. Lastniku je odrejena tudi lastniška kopalnica z ločeno prho. Za umetno svetlobo poskrbijo tudi v tej kabini indirektna svetlobna telesa in seveda obvezne bralne sve-

tilke ob vzglavju in vznožnem delu ležišča.

Morda ni odveč zapisati, da je pohištvo iz furnirja in z masivnimi zaključki narejeno zelo kvalitetno, izbirate pa lahko med različnimi vrstami in obdelavo lesa, kot je krtačen, beljen ali v naravnem izgledu. Tokrat je bila notranja oprema iz hrasta. Osnovni koncept je dvokabinska različica, pri kateri ima vsaka kabina svoj toaletni prostor z ločeno prho, ali trikabinska različica, kot je bila naša testna. V tehničnem tunelu med krmnima kabinama je že predviden prostor za generator in desalinizator.

Poleg uporabe masivnih lesenih zaključkov in debelejšega furnirja velja omeniti še uporabo ekskluzivnih tkanin in njihovih naprednih načinov obdelave ter barv, da bo bivanje še bolj prijetno. Majhne podrobnosti, ki naredijo razliko v estetiki, so tudi leseni robovi na vru sedežne garniture.

Preskus pod jadri

Na horizontu so se videli višji valovi, ki jih povzroča burja v Tržaškem zalivu. A mi smo bili daleč od njih, v varnem in od burje zaščitenem portoroškem zalivu. Nekaj ča-

Foto 1: Lastniška kabina v premcu premore veliko otočno ležišče in številne manjše omarice ter pokončni omarici za spravilo garderobe.

Foto 2: Kabini v krmi so dodali bočne blazine, da lahko udobno uživamo tudi v branju, ne samo počitku.

Foto 3: Kuhinjski kotiček z mikrovalovno pečico na pultu je postavljen tik za lastniško kabino v sprednjem delu salona.

Foto 4: Navigacijski kotiček ima dve funkciji, mizo je mogoče zavrteti in spremeniti v sedišče.

Foto 5: Toaletni prostor z ločeno prho.

sa so terjale priprave na plovbo, ki so med drugim predvidevale spravilo biminija. Naš testni GT6 je dejansko takšen, kot so avtomobili v razredu »grand tour«, hitri s pridihom športnosti, a obenem udobni in primerni za daljša potovanja. Jadrnica, zasnovana za maloštevilno posadko, ponuja preprosto upravljanje, GT6 pa je v tem pogledu še bolj razkošna in hkrati ohranja športen značaj. Zmogljivost plovila v tem razredu se ne ocenjuje le po hitrosti, poudarja Tom Humphreys, ampak tudi po tem, da z njo lahko zajadra družina ali par. Sam bi naredil okoli te cele zgodbe zaključek, da je GT6 udobna in funkcionalna jadrnica s športnim podvozjem. Slednjega sestavljata poleg oblike trupa in kobilice še dva krmilna lista. V praksi to pomeni boljši nadzor, ki smo ga dejansko občutili pri sunkih burje ob našem testu. Dva krmilna lista sta zlasti pomembna pri močnejših vetrovih, kar pomeni, da ne bo treba tako hitro zmanjševati površine jader in posledično hitrosti. Na našem testu je bilo od 8 do 17 vozlov vetra. To je ravno prav, da smo jo preizkusili v različnih kotih in jakosti vetra. Pri hitrosti 8,3 vozla vetra in realnem kotu



3



4



85 stopinj od vetra je bila hitrost s polnimi jadri 6,3 vozla. To isto hitrost smo imeli v krmo pri 13 vozlih vetra. Pri 14 vozlih vetra z boka je bila hitrost 7,7 vozla, medtem ko je bila pri največji moči vetra tistega dne, torej 17 vozli in realnim kotom 75 stopinj od vetra hitrost 9 vozlov. Tudi pri tej hitrosti je bil občutek na krmilu v popolni kontroli. Dobro balansirano krmilo se je hitro odzivalo in takrat je občutiti ta športni pridih, tako kot pri pospeševanjih pri obratu. Vse skozi sem imel občutek, da bi lahko veter še pojačal, pa ne bi bilo nobenih težav in še manj potrebno krajšanje jader. Jasno, da bi se v krmo prilegel kakšen genaker, ki ga na testu nismo imeli, je pa seveda v planu, kar nakazuje vpetje na kosniku, kjer bomo prav tako lahko vpeli Code o. Pospravljanje glavnega jadra je bilo na račun T-tracka na bumu sila enostavno. Všeč mi je bilo tudi vpetje navigalne genove pod palubo, tako je jadro čim bližje palubi in deluje veliko bolj športno in elegantno. Predviden motor standardne različice je Volvo Penta 60 KM, opcijsko pa je možno izbirati še med Volvo Penta 75 KM ali Yanmar 80 KM. Zgovoren podatek, da gre za predstavnika dolgih plovb, so tudi kapacitete tekočin, kjer bomo lahko rezervoar za gorivo napolnili do 300 litrov, tistega za vodo pa do 500 litrov. Na naši testni jadrnici je bila osnovna različica motorja. Potovalna hitrost bi bila lahko med 1800 in 2100 vrtljaji, kjer je bila hitrost 6,6 oziroma 7,8 vozlov. Sicer pa smo najvišjo hitrost 9,1 vozla dosegli pri 2700 vrtljajih na minuto.

Zaključek

»Občutite kakovost, izkusite razkošje« se glasi slogan nove Elanove serije jadrnic pod oznako GT, ki se nadaljuje z jadrnico GT6. Novi zastavonoša flote Elana, GT6, ponuja skupek vseh prednosti Elanove kakovostne gradnje, tehnologije in dodelave. Skupaj z oblikovanjem



Studia F. A. Porsche in trupom, projektiranim pod taktirko Studia Humphreys, je idealna za maloštevilno posadko, ki si želi biti hitra na križarjenjih pa tudi na regatah. Nadaljuje pa se tudi z GT5 začrtan višji standard bivanja, predvsem zaradi povečane prostornine in na novo zasnovane notranje razpo-

Elan GT6 je predstavnica novodobnih jadrnic, pri katerih so oblikovanje dvignili na višji nivo, trup pa še vedno ostaja zmogljiv in hiter v vseh vetrovnih pogojih.

reditve s kuhinjo v sprednjem delu salona. Poleg prostornosti zaradi dvignjene nadgradnje k jadrnim sposobnostim pripomore odlični trup, izdelan po visokih standardih. Pri razporeditvi v notranjosti in izdelavi pohištva smo ponovno pričr odličnim rokodelcem in uporabi kakovostnih materialov. Poleg udobja in odličnih plovni lastnosti je poskrbljeno tudi za enostavno upravljanje z maloštevilno posadko. Slednja bo kljub vsemu lahko uživala v kokpitu, kjer je vse podrejeno udobju. Za konec nam ostane le še podatek o ceni, ki se z osnovno opremo začne pri 369.900 evrov brez DDV. □

TEHNIČNI PODATKI

DOLŽINA ČEZ VSE: 15,14 m
 DOLŽINA TRUPA: 14,32 m
 DOLŽINA VODNE LINIJE: 13,49 m
 ŠIRINA: 4,49 m
 UGREZ: 2,45 m
 UGREZ (OPCIJA): 2,15 m
 VIŠINA: 21,9 m
 TEŽA (PRAZNO PLOVILO): 14.327 kg
 BALAST: 4.240 kg
 REZERVOAR VODE: 500 l
 REZERVOAR GORIVA: 300 l
 MOTOR: Volvo Penta 60 KM (standard)
 MOTOR: Volvo Penta 75 KM (opcija)
 MOTOR: Yanmar 80 KM (opcija)
 GLAVNO JADRO: 62,60 m²
 GENOVA: 49,14 m²
 ŠPINAKER: 153 m²
 I: 17,89 m
 J: 5,12 m
 P: 17,15 m
 E: 6,15 m
 OBLIKOVANJE: Studio F. A. Porsche
 NAVTIČNI ARHITEKT:
 Humphreys Yacht Design
 STANDARDNA CENA:
 369.900,00 €

DODATNA OPREMA

(evrov brez ddy):
 Sail Ready paket: 27.990 €;
 Black Performance paket: 47.490 €;
 DeLuxe Ready - notranja oprema: 18.990 €;
 DeLuxe Ready - zunanja oprema: 21.990 €;
 Izvlečni premčni potisnik z akumulatorjem: 10.390 €.



