Fahrbericht
Dominator 64 Nuvari Edition

Von Hans Wischer

Abbildungen: Copyright Dominator/Marina Marbella

Vor Mallorca unterwegs mit einer Nuvari 64,
die mittlerweile Dominator 64 Nuvari Edition heißt.

Name wechsle dich – das gilt insbesondere für diese Flybridge-Motoryacht. Ursprünglich hieß sie Nuvari 63 und basierte auf alten Formen der alten Mochi-Werft. Die wurde nach ihrem Ende samt Namensrechten von der Ferretti-Gruppe übernommen, beherbergt heute eine Produktionsstätte der Ferretti-Rumpfbau-Tochter Resin Systems, derweil die neuen Mochis in Forlí entstehen. Carver Italia, ein vor drei Jahren gegründeter Ableger der zur US-amerikanischen Genmar-Gruppe zählenden Marke Carver, übernahm die Formen für die alten Mochi-Modelle 63, 78 uns 86 und zog gemeinsam mit Dominator in eine neue Werft im Industriegebiet Fano-Bellochi, die Giandonato Sigismondo gehört. Dort fertigen jetzt 40 Mitarbeiter bis zu 15 Boote pro Jahr Motoryachten unter der Bezeichnung Dominator

Eine vegrößerte Badeplattform ließ inzwischen aus der Nuvari 63 eine Nuvari 64 werden. Wir fuhren während der Palma Boat Show im Mai dieses Jahres die Baunummer 11 – und zugleich die letzte mit dem Namen Nuvari. Ab Baunummer 12 haben sich Carver USA, Carver Italia und Dominator darauf geeinigt, als Dominator Nuvari Edition in das Dominator-Portfolio alle Nuvari-Modelle einzugliedern, für die nach wie vor Carver Italia verantwortlich zeichnet. Das nur einmal, um mögliche Irritationen aufzuklären. Gleich geblieben ist für Rumpf und Deck aus vollem GFK Nuvolari & Lenard als federführendes und international bekanntes Konstruktionsbüro, das zusammen mit der Werft auch für die Linien und das Interieur-Design verantwortlich zeichnet.

Der Clou an Bord ist die hydraulisch absenkbare Badeplattform von H+B technics aus Deutschland. Sie taucht 40 cm tief ein, genug, um einen darauf lagernden Tender bequem aufschwimmen zu lassen. Abgesenkt führt auch eine Badeleiter hinab und dann eine weitere noch tiefer, so dass die sie als echte Badeplattform ihrem Namen alle Ehre macht. Oder als Fahrstuhl ins Meer zu nutzen ist. Von der Badeplattform führt eine niedrige Tür ins Crewquartier mit zwei über Eck angeordneten Einzelbetten und separatem Duschbad (WS, Waschbecken, Handdusche, Vorhang). Von dort geht es weiter in den Maschinenraum mit Stehhöhe. Der ist zugleich auch durch eine Luke im Cockpitboden zu erreichen. Notstopp-Schalter für die Maschinen befinden sich schnell zugänglich im rund 12 qm großen Cockpit mit Sofa und festem Tisch hinter einer Klappe, unter einer weiteren ein dritter Steuerstand, der beim Anlegen mit dem Heck zum Steg recht blick- und hilfreich ist.

Auf die Flybridge mit Antislipstruktur im GFK führt eine geschwungene Teakholz-Treppe. Oben sitzen drei Personen am Außenfahrstand auf komfortablen Einzelsesseln. Die der beiden Beifahrer lassen sich um 180° drehen, ergeben dann mit dem gewölbtem Gästesofa dahinter am GFK-Tisch eine kommunikative Runde. Raymarine-GPS-Plotter und -Radar sowie die MAN-Monitoring-Anzeigen lassen sich mit einer Klappe schnell abdecken, die bei Gebrauch zugleich als Lichtschutz gegen Blendung fungiert. Weiterhin auf der Fly:

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Dominator 64 Nuvari Edition

Von Hans Wischer

Außenpantry mit Whirlpool-Elektrogrill und Kühlschrank, Sonnenliege hinter der Sitzrunde unter dem Geräteträger, aus dem sich Bimini-Tops entfalten lassen. Eine Acrylglasklappe, die sich beim Betreten leider biegt, deckt die glatte Holztreppe innen durch zum Steuerhaus ab. Die niedrige, negativ angewinkelte Windschutzscheibe passt sich zwar chic den eleganten Linien an, weist den Fahrtwind aber nur ungenügend ab.

In GFK gehalten sind auch die seitlichen Gangbords mit Schanzkleid und aufgesetzter Reling, zusammen etwa 1,10 m hoch. Ablaufsümpfe in den Gangbords sorgen dafür, dass überkommendes Spritz- oder Regenwasser nicht bis ins Cockpit durchfließt. Im Ankerkasten gibt es auch einen Feuerlöschschlauchanschluss, leider so knapp an dem Unterbau der Ankerwinde platziert, dass man ihn wohl kaum nutzen kann. Ein Plus auf dem Vorschiff sind die Halterungen für vier Fender. Und eine Vorschiffssonnenliegefläche ist ebenso selbstverständlich.

Das Interieur ist in seidenmattem Nogal, einem Wallnussholz, gehalten und hinsichtlich des Maserungsverlaufes in Sektionen schachbrettartig versetzt. Es harmoniert mit den cremefarbene Ledersofas, setzt zu dem fast weißen Velboursteppich in Salon und Kabinen Kontraste. Essplatz, Steuerstand, Pantry und Bäder sind mit glatten Teakholz-Parkettböden versehen.

Vom Cockpit aus geht´s durch eine große gläserne Schiebetür in den Salon. An Steuerbord sind ein Sofa für vier Personen und jeweils über Eck zwei feststehende Sessel arrangiert, mit Abstelltischchen dazwischen. Und dahinter ein Schrank, der wohltuend groß genug ist, um Abdeckpersenningen der Cockpit-Möbel aufzunehmen. Oder kurze Jacken und Schuhe, wenn er denn mit Kleiderstange und Rosten bestückt wäre. An Backbord gibt es einen breiten, halbrunden Tresen mit Flachbild-Fernseher darin, hinter dem sich ein paar Stufen tiefer die Pantry verbirgt. Alternativ ist ein schmalerer Tresen zu haben – mit Pantry auf Salonebene. Die Küchenausstattung stammt von Whirlpool und Frigonautic – mit 4-Flammen-Ceran-Herd, Dunstabzug, Grill-Backofen Kühl- und Tiefkühlschrank. Das Geschirr muss manuell gereinigt werden. Die Arbeitsfläche ist in buntem Funkel-Granit gehalten. Bei der gefahrenen Version mit Pantry unten geht es von dort in eine Unterflur-Kabine mit Kriechhöhe. In der sind ein zweiter Frigonautic-Tiefkühlschrank, Hoover-Waschmaschine/Trockner, Ablagen und eine Kinderkoje angeordnet.

Am Estisch auf Steuerstandsebene haben vier Personen auf einem 120°-Sofa und drei auf Hockern – im englischen Sprachgebrauch als Puffs bezeichnet – Platz. Daneben sitzt der Steuermann auf einem verstellbaren Einzelsessel, hat am dreistufigen Volant alle Instrumente von VDO und Raymarine, den MAN-Bordcomputer, Echolot, elektronischen Kompass, Autopilot, GPS-Kartenplotter, Radar und UKW von Raymarine optimal und blendfrei im Blick. Zur Bedienung der butterweich reagierenden, elektronischen Bosch-Rexrodt-Einhebel-Schaltungen muss er sich indes aus seinem bequemen Sessel vorbeugen. Der Blick voraus wird durch vier breite A-Säulen zwischen den Frontscheiben, nach achtern durch die Innentreppe zur Flybridge eingeengt. Der Monitor der Videokamera für den Blick zurück eliminiert dieses Manko.

Eine Etage tiefer nächtigen Eigner und Gäste in Kabinen mit Stehhöhe und auf Betten mit unterbelüftetem Lattenholzrahmen. Das Eignerpaar Kingsize mittschiffs, die VIPs Queensize im Vorschiff auf einem Doppelbett, zwei weitere Gäste auf schmalen Einzelbetten an Backbord. Zweiersofa, Sideboard mit Klappfach (aber ohne Schmink-Spiegel) reichern die Eignerkabine an, deren En-Suite-Bad eine Duschkabine mit Multifunktions-Brause, Marmor-Waschtisch, elektrischem Tecma-Vakuum-WC und Holz-Applikationen bei den Kunststoff-Seitenwänden. Die En-Suite-Bäder der VIP- und Gästekabinen sind ähnlich ausgestattet, allerdings nur mit einfachen Duschen.

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Dominator 64 Nuvari Edition

Von Hans Wischer

Legen wir endlich ab: 3,9 kn als Minimum mit einer eingekoppelten Maschine ist für die 3-kn-Hafenfahrt akzeptabel, 31,6 kn Maximum und nach 40 sec aus dem Stand heraus erreicht ist für eine Flybridgeyacht gar vortrefflich. Bis zur Gleitfahrt von 14,2 kn vergingen 10 sec, reckte die Dominator 64 nur kurzzeitig ihre Nase gen Himmel. In langsamer Fahrt drehte das Boot dank Maschinenumsteuerung auf dem Teller, in schneller wurden dafür sechs Bootslängen benötigt, reduzierte sich das Tempo von 30 auf 27 kn beim Drehkreis nach Backbord, auf 26 kn nach Steuerbord. Nach 8 bzw. 15 sec wurde wieder die volle Fahrt erreicht. Das sind gute Werte. In Rückwärtsfahrt verhielt sich das Boot kursstabil und bei den Wellen am Fahrtag tauchte es sanft ein, nahm kein Spritzwasser über. Am Abend zuvor hätten wir zwar gerne abgelegt, doch da meinte der Vertreter von Marina Marbella: „Draußen ist es zu windig, Regen ist angesagt.“ Es herrschte Windstärke 3, der Regen blieb aus.

Fazit: Die Details wie die absenkbare Badeplattform oder ein dritter Fahrstand sind pfiffig. Ein Feuerlöschschlauchanschluss im Ankerkasten ebenfalls – wenn man ihn denn nutzen könnte. Mehr Teakholzbelag, ob nun auf Flybridge, Vorschiff und Gangbords würde der Dominator 64 Nuvari Edition gut zu Gesicht stehen. So kommt sie als Amerikanerin aus Bella Italia ein bisschen spärlich daher. Ob nun außen, oder innen mit Billig-Marken bei der Pantry-Ausstattung. Ihre Werte stecken eher im gut laufenden Rumpf und den Fahrleistungen – zumindest in denen während des Probefahrt-Tages.

Daten:

Länge ü.A.	19,96 m
Rumpflänge	18,40 m
Breite	5,20 m
Tiefgang	1,60 m
Höhe ü.WL	4,20 m
Verdrängung	35 t (voll geladen)
Rumpfform	Knickspant mit tiefem V, Aufkimmung mittschiffs 19°, am Heck 15°
Rumpf & Deck	GFK, bis zu 40 mm im Boden stark
Aufbauten	Sandwich aus GFK
Motorisierung	2x 1.100 PS (MAN - 10-Zylinder-Common Rail-Turbodiesel) mit ZF - V-Antrieb
Schaltung	MAN / Bosch Rexrodt
Propeller	4-Blatt (ZF)
Treibstoff	4.600 l
Reichweite	400 sm bei 26 kn
Generator	13,5 kW (Kohler)
Elektr. Bug- & Heckstrahlruder	je 220 kp (Sleipner Sidepower)
Frischwasser	1.200 l
Warmwasserboiler	80 l (elektrisch)
Abwasser	Greywater 300 l, Blackwater 250 l
Passarelle	Besenzoni
Sat-TV-Antenne	Extra (Navi System 55)
Entertainment-Center	Bose
Klimatisierung	Heizung & Air Condition über Ventilatoren(Condaria)
Klassifizierung	CE A

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Dominator 64 Nuvari Edition

Von Hans Wischer

Konstruktion	Nuvolari & Lenard
Exterieur- / Interieur-Design	Werftteam / Nuvolari & Lenard
Werft	Dominator (Italien) / Carver Italia I-61032 Fano, Via Papiria 63, Tel. +39 0721 / 85 50 58, Fax 85 74 27
Vertrieb Deutschland / Österreich	Lizu Trading, A-8740 Zeltweg, Hauptstraße 78, Tel +43 3577 / 22 108, Fax 22 11 222, E-mail: office@yachtline.at
Spanien	Marina Marbella, Puerto Pesquero, E-29600 Marbella, Tel. +34 952 / 77 70 99, Fax 82 27 37, E-mail sales@marinamarbella.net
Internet	www.marinamarbella.net

Fahrwerte:

Wir maßen auf dem Mittelmeer vor Palma de Mallorca bei Windstärke 3 und Seestärke 2, 50 % Ladung und 8 Personen an Bord als Geschwindigkeiten / Geräuschpegel

Maximal	31,6 kn bei 2.350 U/min, erreicht nach 40 sec / 79 dBA am Innensteuerstand, 84 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge, 82 dBA im Salon, 87 dBA in der Eignerkabine, 90 dBA im Achtercockpit
Minimal	mit 1 Maschine 3,9 kn, mit 2 Maschinen 5,5 kn bei 600 U/min / 64 dBA am Innensteuerstand, 64 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge, 62 dBA im Salon, 65 dBA in der Eignerkabine
Untere Gleitfahrt	14,2 kn bei 1.570 U/min, erreicht nach 10 sec / 76 dBA am Innensteuerstand, 69 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge, 77 dBA im Salon, 79 dBA in der Eignerkabine
Marschfahrt	26 kn bei 2.050 U/min, erreicht nach 20 sec / 78 dBA am Innensteuerstand, 78 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge, 81 dBA im Salon, 84 dBA in der Eignerkabine, 90 dBA im Achtercockpit

© 2006: Hans Wischer