Fahrbericht Dominator 78

Von Hans Wischer

Abbildungen: Copyright Dominator/Marina Marbella

Mit einer Gesamtlänge von 24,35 m ist die Dominator 78 eigentlich schon eine 80er. Die Werft hat bei der Typenbezeichnung der Flybridge-Motoryacht ein Mittelmaß zwischen Gesamt- und Rumpflänge gewählt.

Mit der Dominator 78 ist ihrem Design- und Konstruktionsbüro Nuvolari & Lenard ein guter Wurf gelungen: Schnittige Styling paart sich mit durchdachter Aufteilung, räumlicher Weite und einem Interieur, das traditionelle Werte mit modernen, aber komfortablen Sitzmöbeln vereint. Minimalistik mit unbequemen Sofas überlässt man anderen Werften. Ebenso wird auf überdimensionale Fenster in der Eignerkabine verzichtet, aus denen man beim Liegen in der Marina ohnehin nur auf die Rümpfe der Nachbarn blickt.

Die das achterliche Cockpit überspannende Flybridge – über abgerundete Teak-Außen- und Mahagoni-Innnentreppen bequem zu erreichen – besticht durch weiche Rundungen: zwei ovale Sonnenliegeflächen, geschwungenes Sofa am ovalen Tisch. Vorn am luftigen Volant - das Instrumentenpanel wird bei Nichtgebrauch wie beispielsweise bei Ferretti weggeklappt (erspart das Abdecken der einzelnen Instrumente) kurzerhand mit einem Griff nach innen geklappt – haben neben der Außenpantry Fahrer und zwei Gäste Platz auf drei Einzelsesseln. Achtern lagert der Tender, ein 4,20 m langes Zodiac mit 60-kW-4-Takt-Jet. Per Besenzoni-Kran mit 400 kg Tragkraft wird er ins Wasser gesetzt.

Alternativ kann der Tender auf der hydraulisch um 80 cm absenkbaren Badeplattform ruhen. Aus der sich die Badeleiter elektrisch auf Tastendruck entfalten lässt. Oder eine weitere manuell einzustecken ist. Ein Landanschlusskabel lässt sich bequem elektrisch per Tastendruck aufwickeln, das zweite für den Stromkreis mit der Air Condition manuell. Von der Badeplattform führen zwei Treppen nach oben ins Cockpit, eine Tür ins Crewquartier mit Bar-ähnlicher Pantry, zwei Hockern und Hoover Waschmaschine/Trockner im Flur und zwei Kabinen – die eine mit Einzelbett, die andere mit Pullman-Etagenbetten – und gemeinsamen Duschbad. Vom Flur geht´s in den Maschinenraum, zugänglich außerdem durch eine Luke im Cockpit über eine Leiter mit vorbildlich trittsicheren Teakholzstufen. Zwischen den Motoren gibt es auf dem Alu-Laufsteg genügend Bewegungsfreiheit, um an alle Aggregate heranzukommen. Was nur noch fehlt, sind Handläufe, um sich auch im Seegang dort unten sicher zu halten. Ein weiteres Manko: die Condaria-Air Condition entwässert oberhalb der Wasserlinie, kann deren Plätschern in der Marina die Ohren empfindlicher Nachbarlieger stören. Ein Notruder – auf größeren Motoryachten gibt es mittlerweile im oder vor dem Maschinenraum sogar Steuerräder mit Funk- oder Telefon-Kommunikation zum Hauptsteuerstand – wäre wünschenswert. Und sollte allmählich auch in dieser Klasse zum allgemeinen Standard zählen.

Das achterliche Cockpit und die rund 60 cm breiten, seitlichen Gangbords hinter dem etwa 80 cm hohen Schanzkleid mit aufgesetzter Reling bis hin zum Vordeck mit Sonnenliegewiese für drei Personen hinter dem Notausstieg aus der VIP-Kabine sind trittsicher mit unter Vakuum verklebten Teakholzstabdeck belegt. Die

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht Dominator 78

Von Hans Wischer

Quick-Ankerkettenwinde, von den Steuerständen auf der Fly und im Steuerhaus zu aktivieren sowie am Bug per Kabel bedienbar, verfügt über ein Zählwerk. Erwähnenswert im Cockpit – mit Sofa für fünf und Korbsesseln für drei Personen rund um den ovalen Tisch aus seidenmattem Teakholz und elektrischen Verholwinschen – ist der verdeckt hinter einer Klappe an StB arrangierte dritte Steuerstand mit Bosch-Rexrodt-Schaltung. Von ihm aus lässt sich die Dominator 78 bestens in die Hafenbox dirigieren. Den gibt es zwar auch auf anderen Motoryachten, doch meistens nur bei größeren. In dieser Klasse hat er noch Seltenheitswert, dimensioniert die Werft neue Maßstäbe.

Der Hauptsteuerstand innen mit Boden aus dunklem Wengè – neben der Treppe an StB zum Unterdeck ins Reich der Eigner-und Gästekabinen – ist symmetrisch arrangiert. Mit Steuerrad in der Mitte und farblich abgesetzt zum übrigen Volant sowie zwei vielfältig verstellbaren Besenzoni-Einzelsesseln und Funktionstasten in den Armlehnen für Fahrer und Beifahrer daneben. So kann wahlweise im Stehen gesteuert werden – oder im Sitzen bei seitlicher Verbeugung. Das ist eine piffige Lösung, um den Raum dort auf das Notwendige zu begrenzen ohne ihn einzuengen. Vom StB-seitigen Sessel ist sogar durch den Salon freie Sicht nach achtern gegeben, wenn man sich nicht allein auf den Monitor der Videokamera mit Rückwärtsblick nach achtern verlassen will. Der erlaubt nach Umschalten zudem über eine weitere Kamera die Übersicht in den Maschinenraum. Voraus und zu den Seiten wird durch nur leicht getönte und belüftete Scheiben geschaut. Eine direkte Tür führt auf das StB-Gangbord. Der Innenfahrstand lässt kaum Wünsche offen, ist überaus komplett ausgestattet. Mit Bosch-Rexrodt-Schaltung, White Star-Kompass, elektronischem Raymarine-Kompass, Instrumenten von VDO und Simrad, GPS-Radar-Kartenplotter von Furuno, Autopilot, Follow-Up-Steuerung, Echolot, UKW mit Bordphone-Funktion von Simrad, Satelliten-Kommunikation für Telefon, Fax, E-mail und Internet von Navi System. Isel-Monitoring für aktuelle Energieverbrauchsanzeigen und dem MMDC-CMS Alarmsystem von MAN für geschlossene / offene Türen und Fenster.

Auf gleicher Ebene ist an StB hinter dem Steuerstand der Essplatz – ebenfalls mit pflegeleichtem Wengé-Boden für sechs Personen am gemusterten Teakholztisch – vis-à-vis der Galley mit Marmor-Arbeitsfläche in Gelbtönen Doppelspüle, 4-Flammen-Ceran-Herd, Backofen und Kühlschrank von Bosch, Whirlpool-Dunstabzug und großem Frigomatic-Tiefkühlschrank. Der viertelgrundete Bartresen mit zwei Hockern zwischen Galley und Salon lässt sich mit Milchglasscheiben verschließen.

Der Decksalon dahinter bietet auf beige-farbigem Übereck-Ledersofa, maisfarbigen Ledersesseln und –hockern Platz für sieben Personen am aus dem Sideboard hochfahrbaren Sharp-Flachbild-TV. Die Farbwahl der Polster setzt helle Akzente zum Interieur aus dunklem, seidenmattem Mahagoni-Holz, dem mittelbraunem Teppichboden, der Deckenbespannung aus beigefarbenen Vinyl mit Lichtbändern und den Lederapplikationen bei den Wänden. Doch in dieser Hinsicht kann der Kunde nach Semi Custom-Art Manier wählen, wie er es denn gern hätte.

In der Eignerkabine mittschiffs unter Deck steht das Kingsize-Doppelbett, mit Luftlöchern unterbelüftet, nicht mittig, sondern nach Bb versetzt, um der Suite mit gerundetem Sofa, Sideboard und Schmink-Arbeitstisch mehr optische Weite zu geben. Neonlichter hinter Milchglasscheiben und verspiegelte Schranktüren sorgen zudem augenscheinlich für Tageslicht-Effekt. Im Eignerbad – durch Doppel-Schiebetür zu betreten – gibt es mittig einen Doppelwaschtisch auf schwarzer Marmor-Fläche, Vakuum-Wc, Bidet und eine abgetrennte Duschkabine mit Teakgräting im Boden. Die VIP-Kabine im Vorschiff verfügt über ein Queensize-Doppelbett und ein Bad in grünem Marmor. Zwischen Eigner- und ViP-Kabine sind zwei Gästekabinen arrangiert: Die an StB mit quer zur Fahrtrichtung stehendem Queensize-Doppelbett, die an Bb mit Etagenbetten. In den Deckplänen sind sie so nicht eingezeichnet. Beide haben zudem ihr eigenes En-Suite-Bad in grau-buntem Marmor.

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht Dominator 78

Von Hans Wischer

Fazit: Dass beim Interieur Kundenwünsche berücksichtigt werden, spricht für die Flexibilität der Werft. Die hervorragende Schallkapselung für Ruhe an Bord ebenso. Handläufe im Maschinenraum lassen sich sicherlich nachrüsten. Damit die Dominator 78 perfekt ist.

Die Werft

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 und 86, zog gemeinsam mit Dominator in eine neue Werft im Industriegebiet Fano-Bellochi, die Giandonato Sigismondo gehört. Dort fertigen jetzt 40 Mitarbeiter bis zu 15 Motoryachten pro Jahr, vorwiegend unter dem Label Dominator. In den USA werden die Modelle bis 70 Fuß unter dem Namen Nuvari angeboten, die über 70 Fuß als Marquis.

Daten:

Länge ü.A.	24,35 m
Rumpflänge	23,05 m
Breite	6,60 m
Tiefgang	2,07 m
Höhe ü.WL	6,10 m
Verdrängung	66 t (voll beladen)
Rumpfform	Knickspant mit tiefem V - Aufkimmung mittschiffs 19°, am Heck 17 °
Rumpf, Deck & Aufbauten	GFK, bis zu 40 mm im Boden und 55 mm an den Seiten stark
Motorisierung	2x 1.140 kW / 2x 1.550 PS (MAN - 12-Zylinder-Common Rail-Turbo-Diesel und ZF-V-Antrieb)
Propeller	4-Blatt (SPM)
Treibstoff	7.500 l
Reichweite	366 sm bei 22 kn
Generator	2x 20 kW (Kohler)
Frischwasser	1.500 l
Warmwasserboiler	120 l (elektrisch)
Abwasser	Greywater 912 l, Blackwater 1.000 l
Seewasseraufbereitung	Leistung 140 l/h (Pressure)
Passarelle	Besenzoni
Sat-TV-Antenne	Navi System
Klimatisierung	Air Condition & Heizung mit Ventilatoren (Condaria)
Klassifizierung	CE A & RINA
Konstruktion, Exterieur- / Interieur-Design	Carlo Nuvolari & Dan Lenard
Werft	Dominator (Italien) 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

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht Dominator 78

Von Hans Wischer

Fahrwerte:

Fahreigenschaften Dominator 78

Wellen aus allen Richtungen steckte die Dominator 78 bei den Seekonditionen am Testtag in langsamer Fahrt sanft weg. Beim Auschaukeln durch seitliche Wellen vermissten wir jedoch beim Umhergehen im Salon stabilen Halt. Sessel, Stühle und Tische sind lose angeordnet, eignen sich daher nicht für einen sicheren Griff. Sattes Eintauschen bei schneller Fahrt ergab als Gesamurteil: weicher und auch trockener Lauf. In Langsamfahrt drehte die Dominator 78 auf drei bis vier Bootslängen, bei Maschinenumsteuerung auf dem Teller. Die hydraulischen BCS-Querstrahlruder im Bug und Heck zeigten sich stark genug, um gegen den Wind zu wirken. Für Kursstabilität bei langsamer Rückwährtsfahrt muss abwechselnd ein- und ausgekuppelt werden. In Marschfahrt betrug der Wendekreis vier Bootslängen bei einem Geschwindigkeitsverlust von 5 kn. Auf Backbord-Drehkreis wurde die Marschfahrt nach 25 sec wieder erreicht, auf Steuerbord-Kurs nach 33 sec. Beim Übergang in die Gleitfahrt blieb die Nase unten. Insgesamt liegen die Fahreigenschaften damit im Rahmen des in dieser Klasse Üblichen.

Die Messungen auf dem Mittelmeer vor Barcelona bei 60 % Ladung, 6 Personen an Bord, Windstärke 1 und Seestärke 3:

Minimal	mit 1 Maschine 4,8 kn, mit 2 Maschinen 6,3 kn bei 600 U/min
Untere Gleitfahrt	14,6 kn bei 1.530 U/min, erreicht nach 18 sec
Marschfahrt	21,7 kn bei 2.050 U/min, erreicht nach 28 sec
Maximal	26,6 kn bei 2.350 U/min, erreicht nach 58 sec

Dezibel-Sound-Check an Bord

Dominator 78	am Innensteuerstand	im Salon	in der Eignerkabine	im Achtercockpit
Minimalfahrt	57 dBA	60 dBA	65 dBA	70 dBA
Untere Gleitfahrt	63 dBA	64 dBA	69 dBA	81 dBA
Marschfahrt	69 dBA	64 dBA	69 dBA	81 dBA
Maximalfahrt	63 dBA	64 dBA	70 dBA	81 dBA

© 2006: Hans Wischer