

Domani S30

BOOT VAN MORGEN

Een sportieve, moderne en luxe zeiler. Veel beloftes voor een eerste 30-voets model op de markt. De uit België afkomstige Domani S30 is zijn tijd vooruit.

Tekst MARINUS VAN SIJDENBORGH (marinus@zeilen.nl) Foto's LAURENS MOREL



Domani S30

Lengte over alles	9 m
Breedte	2,46 m
Diepgang	1,80 m
Masthoogte	
boven waterlijn	12,95 m

Donker getinte ruiten, een positieve zeeg en een zwarte boegspriet maken de Domani S30 ietwat agressief, misschien zelfs een beetje macho. De S van S30 staat voor 'sportyacht', een term die het uiterlijk van de boot in ieder geval goed past. De relatief smalle 30-voeter is voorzien van een indrukwekkende hoeveelheid laminaatzeil en een zwarte koolstof mast. De optionele Code 0 op de boegspriet toont potentie. Het prototype van de boot was reeds op de Hiswa te Water in 2016 te zien. Toen spraken we met bouwer en initiatiefnemer Michael Goddaert, die direct aangaf diverse zaken op het getoonde prototype te willen verbeteren. En of we wilden proefvaren. "Te vroeg," zeiden we toen. Het prototype zou met zoveel wijzigingen weinig representatief zijn voor geïnteresseerden en potentiële kopers.

VAN OUTSOURCE NAAR ZELFBOUW

Zeven jaar duurde het voordat de Vlaming Michael Goddaert zijn idee liet verworden

tot eindresultaat. Eenmaal opgeleid tot piloot was er voor Goddaert weinig plek op de arbeidsmarkt, waardoor hij zich toelegde op het ontwerpen en bouwen van boten. Als een van de talloze zelfstandige composietwerkers bouwde hij mee aan allerlei projecten. Zelf de Domani bouwen, was nooit niet de bedoeling. "Dat wilden we allemaal outsourcen, maar om het eerste exemplaar op tijd op Boot Düsseldorf te krijgen, zat er maar één ding op: zelf doen." De boot wordt gebouwd in Brecht, iets ten noordwesten van Antwerpen. Samen met een paar partners en bouwers lamineert hij daar de Domani's. Vier zijn er reeds gebouwd. "Tot nu toe hebben we Nederlandse en Duitse klanten." Het formaat van de Domani en de mogelijkheid om te traileren maken de boot ook geschikt voor de Duitse meren.

NEDERLANDSE ROOTS

De Domani is ontworpen door de Nederlander Peter Bosgraaf, die ook veel voor de Saffier-werf ontwerpt. In de alternatieven hebben we onder andere de Saffier 33



Torqeedo-bedieningspaneel achterin de kuip.

1. Wantputting subtiel in het dek verwerkt.
2. De kikkers verzinken netjes in de kuiprand.
3. De hekstagbevestiging is uitstekend, maar past niet in het algemene plaatje.
4. Kuipdouche in de bakboord kuiprand voor na het zwemmen.
5. De overloopbediening is vanuit alle hoeken aan te trekken.



1



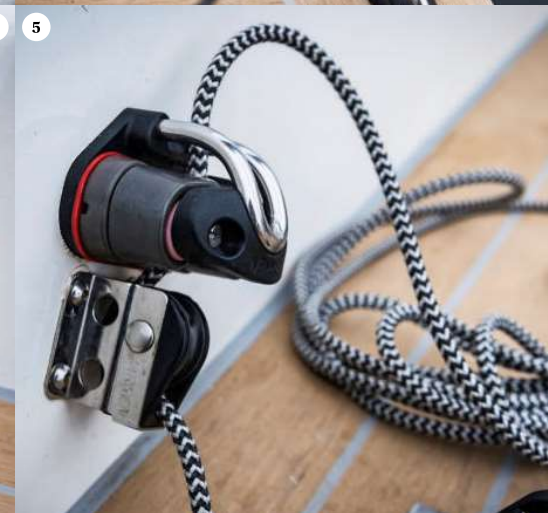
2



3



4



5



opgenomen. “Nu bijt het elkaar nog niet denk ik,” zegt Goddaert. Volgens hem heeft de Domani moderne styling en lijnen, maar komt de 33 inderdaad het dichtst in de buurt van de huidige modellenserie. “Het zonnedek achterop komt natuurlijk wel overeen.”

BOUW

De boot is gebouwd in sandwichconstructie met een kern van pvc-schuim, met vinyl-ester- en polyesterhars en glasvezel. De binnenhuid is van polyesterhars. Deze combinatie van verschillende harsen is bewust gekozen, vertelt Goddaert. “De chemische hechting van de later ingeplakte vinylester stringers is beter op een polyester ondergrond.” Op strategische plekken, zoals rond de kiel, is een massief laminaat toegepast. Als ervaringsdeskundige heeft Goddaert ook aan vacuüminfusie gedacht, maar die gedachte toch ook weer laten varen. “Als je niet de gelegenheid hebt om je laminaat na infusie te kunnen controleren op fouten omdat er al gelcoat omheen zit, neem je een risico. Dat wil ik niet.” Vanuit zijn achtergrond als piloot is Goddaert gewend aan hoge standaarden op het gebied van kwaliteit. “Alles wat je ‘even snel’ doet, komt terug in je gezicht.”

STILLETJES DE BOX UIT

We verlaten de jachthaven van Wemeldinge op de Oosterschelde bij een knoop of 14 wind. Rond dit tijdstip staat er ongeveer een halve knoop stroming in westelijke richting, en dat kan voordelig uitpakken voor de snelheid. De elektrische voortstuwing is van Torqeedo. Onder de kuip is voldoende ruimte om een eencilinder Yanmar in te bouwen, maar tot nu toe zijn alle Domani's afgeleverd met de 24-volts elektromotor (als saildrive ingebouwd), onder het substantiële accupakket. Op het bedieningspaneel is af te lezen hoeveel vermogen er wordt geleverd en wat de snelheid over grond is.

We varen op de motor naar buiten. Volgens Torqeedo kan de boot met het standaard accupakket zo'n 3,5 uur varen met een snelheid van 4,5 knopen. “De meeste mensen vinden dat wat weinig en nemen er nog een accupakket bij. Da's een ding van 25 kilo, waarmee je nog eens 3,5 uur ‘motortijd’ erbij krijgt.” De nadelen van elektrische voortstuwing zijn de beperkte actieradius en/of snelheid, maar ook de beschikbaarheid van laadmogelijkheden. Verder zijn er alleen maar voordelen: stil varen op de motor, voortstuwing direct beschikbaar, geen

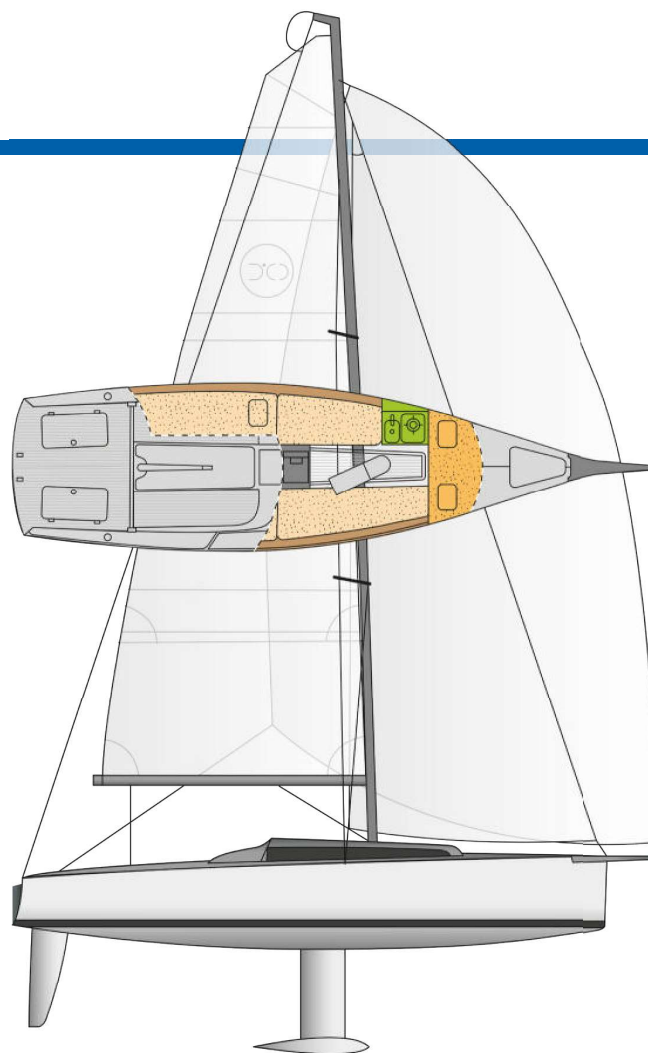
HET UITGEBOUWDE GROOTZEIL IS ENORM



DOMANI S30

Ontwerp: Peter Bosgraaf, Bosgraaf Yacht Design & Jonathan Anthierens, AHA Creatives
www.bosgraafyacht.com
www.ahacreatives.be

Bouw en levering: Domani Yachts, Brecht, België,
+32 473 66 20 14, info@domaniyachts.com,
www.domaniyachts.com



SPECIFICATIES

Lengte over alles (Loa)	9,00 m
Lengte romp	8,40 m
Lengte waterlijn (Lwl)	7,90 m
Breedte romp (Bmax)	2,46 m
Masthoogte boven waterlijn	12,95 m
Diepgang standaardkiel	1,80 m
Diepgang ondiepe kiel	1,20 m
Waterverplaatsing leeg	standaardkiel 1,7 m ³
Waterverplaatsing leeg	ondiepe kiel 1,85 m ³
Ballastgewicht standaard/ondiepe kiel	600/750 kg (35%/40% ballast)
Zeiloppervlak (grootzeil/fok/ asym. spi/Code 0)	25/16/59/34 m ²
Tuigmaten I, J, P en E	0,82/3,21/10,50/3,75 m
Motor	Torqueedo Cruise 24 V e-saildrive/ Yanmar SD
Inhoud watertank(s)	42 l
Lengte bedden	1,94 m
Toilet	pomp/chemisch optioneel
Slaappleatsen	2 (4 optie)
Stahoogte kajuitingang	1,33 m
Ontwerpcategorie	CE C
Prijs (incl. 21% btw)	vanaf 105.149 euro
Standaardluxeprijs	125.299 euro (+19%)

De standaardluxeprijs is berekend ten behoeve van de prijsvergelijking. Hierbij zijn alle extra's berekend die wij (nagenoeg) onmisbaar achten of waarvan wij zeer waarschijnlijk achten dat de koper deze zal aanschaffen. In de standaardluxeprijs zijn berekend: Dacron zeilen en boegspriet, Code 0/gennakerpakket, kombuispakket, afmeer- en navigatiepakket, ankerpakket, antifouling, tuig- en installatiewerk bij afleveren, voltpakket met verlichting en uitgebreide walstroominstallatie.

MEETRESULTATEN

Testomstandigheden: Oosterschelde bij Wemeldinge, 14-15 knopen/4 beaufort, vlak water

Onder zeil

Theoretische rompsnelheid (trs): 6,9 knopen

Windhoek (schijnbaar)	Snelheid (knopen)	trs (%)
30°	6,5	94
35°	7,0	101
45°	7,2	104
90° (met Code 0)	9,5	138
135° (met Code 0)	8,8	127

Kruishoek: 100°
(verschil kompaskoers aan de wind/aan de wind)

Testomstandigheden: Oosterschelde bij Wemeldinge, 14-15 knopen/ 4 Beaufort, vlak water

Geluidsdruk op de motor

1000 Watt, kruissnelheid 4,3 knp

Kuip	89 dB(c)
Kajuitingang	90 dB(c)

dB(c) 80 stil – 90 normaal – 100 luid – 110 zeer luid

BEOORDELING

Ontwerp	▲▲▲▲▲
Zeileigenschappen	▲▲▲▲▲
Zeilcomfort	▲▲▲▲▲
Bedieningsgemak	▲▲▲▲▲
Gedrag op motor	▲▲▲▲▲
Standaard want	▲▲▲▲▲
Lopend want	▲▲▲▲▲
Ergonomie aan dek	▲▲▲▲▲
Beslag	▲▲▲▲▲
Roer, constructie en effect	▲▲▲▲▲
Kwaliteit bijgeleverde zeilen	▲▲▲▲▲
Interieur	▲▲▲▲▲
Interieurafwerking	▲▲▲▲▲
Kombuis	▲▲▲▲▲
Slaapaccommodatie	▲▲▲▲▲
Bergruimte	▲▲▲▲▲
Ergonomie binnen	▲▲▲▲▲
Plaatsing tanks en accu's	▲▲▲▲▲
Motorinbouw	▲▲▲▲▲
Constructie kiel	▲▲▲▲▲
Ventilatie	▲▲▲▲▲
Waterafvoer (biige)	▲▲▲▲▲
Prijs-productverhouding	▲▲▲▲▲

0 = slecht tot 5 = zeer goed

uitlaatgassen en een veel lichtere en vrijwel onderhoudsvrije installatie.

GIGANTISCH VEEL ZEIL

De 1,20 meter diep stekende (optie) testboot is uitgerust met zeilen van Hagoort. Het uitgebouwde grootzeil is enorm; de boot heeft maar liefst 28,7 vierkante meter zeil per kuub waterverplaatsing. Ruim 7 vierkante meter meer dan een normaal hedendaags toerjacht – dat zit rond de 21. Normaliter hebben alleen pure wedstrijdjachten een dergelijke verhouding: een hoog snelheidspotentieel, maar ook de noodzaak om bij beperkte windkracht al te moeten reven. Het grootzeil is een enkele keer vertraagd. Alleen de bovenste latten zijn doorlopend, maar door de lazyjacks is in de wind hijsen alsnog erg fijn.

HANDIG TRIMMEN

Het eerste rak is een ruime koers, waarop we vol tuig beproeven. Aan dek staat eersteklas beslag: zelfhalende Harken-lieren, Spinlock-stoppers en een Seldén fractionele tuigage met rod-kicker om de giek omhoog te houden. Zelfs de lazyjacks zijn direct verstelbaar dankzij kleine clamcleats. De boot is optioneel met massieve verstaging (rod rigging) uit te rusten. Om de lieren voor de vallen en de schoten te kunnen gebruiken, zit de fokkeschoot ook in een valstopper. De diverse trimlijnen eindigen in curryklemmen. Het hekstag, dat we vandaag zeker nodig gaan hebben om de mast te buigen en dus het grootzeil af te vlakken, loopt met een vertraging in het gangboord naar de stuurpositie aan stuurboord. “Die leiden we nog langs beide kanten.”

Langs de havenhoofden gaan we bakboord uit. Met het grootzeil gevierd en de overloop aan de lage kant, scheren we al snel met 7 knopen over het vlakke water. Dat gaat lekker! Op deze koers kan de Code 0 er gemakkelijk bij, dus die rollen we uit. De *tackline* (halslijn) loopt via een geanodiseerde aluminium ring waardoor de lijn loopt (de low friction ring) naar achteren, waardoor je ook vanuit de kuip kunt hijsen. Als het voorzeil wind vangt, loopt de snelheid op naar 8,8 knopen!

SCHEEF

We gaan op de boordrand zitten met de helmstokverlenger in de hand, klaar om op te loeven. De boot helt over tot zo'n 30 graden, waardoor het niet eenvoudig is om te blijven zitten, ondanks de onder een handige hoek geplaatste kuiprand. De optionele zeering

zou hier uit band moeten bestaan om nog te kunnen blijven zitten. De opstaande lat op de kuipbank is noodzakelijk om je voeten op te kunnen zetten; de zit op het gangboord is verder uitstekend. Het bedienen van de boot onder zoveel helling is niet eenvoudig. Desalniettemin voelt de boot stabiel aan; hij helt niet verder en er staat normale druk op het roer. Let wel, we varen nog steeds met de Code 0! Soms voelt het alsof de boot een beetje uit het roer wil lopen, maar het roerblad verliest slechts 10 tot 15 graden grip op het water. Met 10 knopen op de klok schieten we over de bodem. Met een halve knoop stroom mee is dat nog steeds een knappe 9,5 knopen door het water.

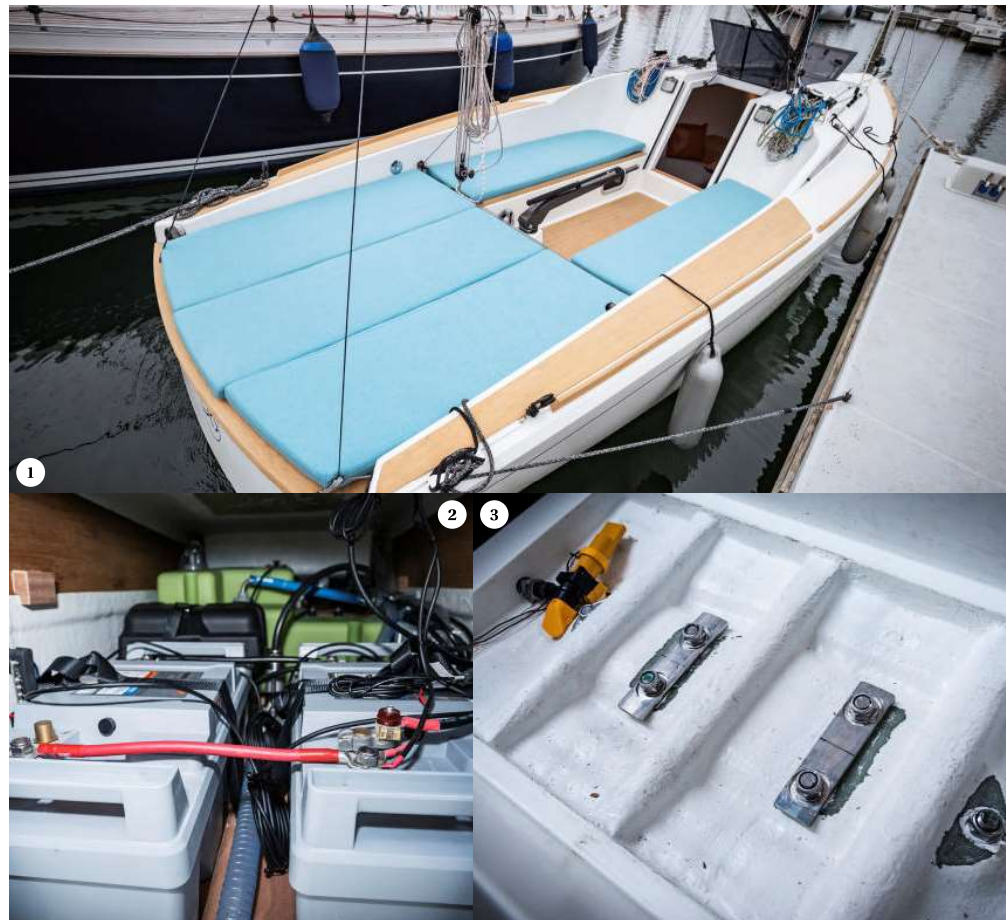
DE OPLOSSING VOOR HELLING

De oplossing voor zoveel helling is eenvoudig: zeil minderen. Iets dat velen bij de staande windkracht vier al zullen doen. Met

een sportief tuig zoals op de Domani, zou je teveel druk er eenvoudig uit moeten kunnen trimmen. De verklaring voor zoveel zeil op de boot is eenvoudig: op de meren in Europa is vaak erg weinig wind, waardoor een dergelijk oppervlak noodzakelijk is. Dit heeft helaas als consequentie dat ook het goed trimbare sportieve tuig op de Domani in Nederland snel gereefd zal moeten worden. Des te groter is de uitdaging voor een sportieve bemanning om de boot vlak te kunnen zeilen met vol tuig. Want in tegenstelling tot de verwachting betaalt het gevoerde zeiloppervlak zich uit in een hoge snelheid.

BEDIENEN EN BEWEGEN

Zowel de overloop als de schoot zijn goed te bedienen, mits de boot niet te veel helling heeft. In de gijp moeten we de hekstag even vieren om met behulp van een hekstagwip- per (de backstayflicker), om het



1. Optionele kuipkussens voor in de haven. 2. Torqeedo-accupakket onder de kuip. 3. 'Bilge' onder de vloer, met dubbele rij kielbouten.



1. Verlicht met indirecte led-verlichting en zo veel mogelijk natuurlijk licht. 2. Kombuisje in een meubel van Trespa met teak fineer. 3. Het luikje is optioneel, evenals de koelbox onder de kajuittraprede.

uitgebouwde grootzeil erlangts te laten. Omdat de overloop achter de roerkoning loopt, zeil je met de grootschoot in je achterste hand. Meestal is dat andersom, dus dat is even wennen. De klem werkt prettig. De boot voelt stijf aan; elke beweging met de helmstok wordt omgezet in sturen. De lijnen en het beslag zijn goed gedimensioneerd en al het beslag staat op precies de juiste plek. De oprolbare voorzeilen maken dat je eigenlijk niet naar voren hoeft onder zeil. Toch is voorzien in een paar stevige handgrepen op het kajuitdak en een hoge, onderbroken voertrail tot de punt. Aan weerszijde van de ankerbak zijn aan dek klappkickers aangebracht. De bolling van het dek maakt de voertrail overigens in de haven een zeer welkome zekerheid.

KRUISEN

Tegen de beperkte stroom van de Oosterschelde in kruisen we weer terug. Er staat

een paar knopen minder wind, waardoor we toch niet hoeven te reven. Mooi! We lozen ook nog extra druk door de neerhouder te lossen. Daardoor waait de uitgebouwde top open en hebben we nog minder helling. Door rekarme Dyneema-lijnen en een stijf staand want zie je direct resultaat van je trimwerk. Zowel het roer als de overige bewegingen zijn direct: een vlaag wordt meteen omgezet in beweging. Zo'n uitgebouwd grootzeil vraagt om bediening met de overloop, maar die moet nog wat worden verrijnd om dat echt gemakkelijk te maken. We kijken op de meters: de snelheid over de grond is 6,5 knopen, bijna de theoretische rompsnelheid en dat tegen een klein beetje stroom in. Bij gebrek aan een log kunnen we de snelheid door het water niet uitrekenen, maar we gaan uit van ongeveer een nadeel van een halve knoop. Netto zeilen we aan de wind dan zeven knopen. Dat maakt de Domani S30 een snelle boot!

INSPECTIE

Eenmaal terug in de haven maken we snel de boot aan kant om hem verder te inspecteren. Voor de kuip en het zonnedek achter zijn kussens op maat gemaakt en het kuipschot staat licht achterover, zodat je daar lekker tegenaan kunt zitten. Nadeel is dat je beide vloedborden moet zetten als het regent, anders regent het naar binnen. Het 'schuifluik' is met een scharnier uitgevoerd; anders dan gebruikelijk, maar het werkt uitstekend.

Het achteronder vormt één grote bakskist. Nu nog uitgevoerd in wit, "maar bij de volgende bouwnummers in grijze topcoat," vertelt Goddaert. Een goede keus: dat ziet er minder snel vies uit. De roerinstallatie is de kleinst beschikbare van Jefa. De beweging van de helmstok wordt met een stang overgebracht op de roerkoning. Voor de doorvoer voor het hekstag heeft Goddaert al diverse oplossingen geprobeerd, maar het oogt nog steeds wat ontheemd op deze luxe boot.

OGENSCHIJNLIJK HOUT

De aluminium maststut in het midden biedt plaats aan een groot, verstelbaar tafelblad. "De stut laten we nog in rvs uitvoeren, omdat het aluminium lelijk wordt van het verstellen," stelt Goddaert. Het keukenmeubel, het houtwerk rondom de kajuit-ingang, de plankjes en tafels zijn allemaal van hetzelfde materiaal: van het merk Trespa, gemaakt dus op basis van kunst-hars. "Het teakfineer erop is behandeld met een tweecomponentenlak. Daar gaan we een eencomponentolie voor gebruiken." Uitstekend idee, want over de huidige afwerking hebben we onze twijfels: bij een paar kanten waar gemakkelijk water terechtkomt, wordt het hout al lelijk. Toch zijn we verheugd over de keuze van het materiaal.

TOCH ELEKTRISCH?

Als je toch aan de walstroom hangt, kun je net zo goed op inductie koken, dus het kleine keukenblokje voorziet, naast een spoelbak met wegdraaibare kraan, in een inductieplaat. De twee deurtjes met bergruimte eronder krijgen nog een degelijker sluiting. "Bij de eerste eigenaar kwamen de dingen er onder helling uit," zegt Goddaert. De klep over het kooktoestel is met een soft-close sluiting uitgevoerd. De enige kajuit-traprede biedt ruimte aan een elektrische koelbox. De traprede zelf kan naar wens hoger of lager worden uitgevoerd,



BRENTA 30

Met een relatief zeiloppervlak van 29 m² per kuub waterverplaatsing nog een tikje extremer dan de Domani. Zeer luxe uitgevoerd en al in 2006 geïntroduceerd.

Lxbxd	8,92x2,32x1,80 m
Waterverplaatsing	2,35 m ³
Zeiloppervlak	52 m ²
Prijs tweedehands	ca. 100.000 euro
www.b-yachts.com	



SAFFIER SE 33

Iets groter dan de Domani maar een stuk behoudender in zeiloppervlak (SA/D 22,5). Eveneens kwalitatief zeer goede constructie en afwerking (*Zeilen* 8/2014).

Lxbxd	10x2,72x1,70 m
Waterverplaatsing	2,8 m ³
Zeiloppervlak	45 m ²
Prijs	vanaf 138.545 euro
www.saffieryachts.com	



L30

Eenheidsklasser met een absurd groot zeiloppervlak van 35 m² per kuub waterverplaatsing. Een lichte trailerbare wedstrijdboot met aparte natte cel.

Lxbxd	9,58x2,54x0,58-1,80 m
Waterverplaatsing	1,82 m ³
Zeiloppervlak	52,6 m ²
Prijs (zonder zeilen)	vanaf 85.000 euro
www.l30class.com	

afhankelijk van wat je eronder bewaart. Achter het trappaneel is de elektrische installatie geplaatst, die netjes is uitgevoerd. Ook het overige leiding- en installatiewerk ziet er goed uit. Het vloerpaneel is moeilijk te verwijderen, waardoor inspectie van de kielbouten of het schoonmaken van de bilge niet eenvoudig is. Een paar zaagsneden meer kan dat probleem gemakkelijk oplossen.

SLAPEN

De hondenkooien hebben een eigen luikje naar de kuip voor ventilatie en natuurlijk licht. Zowel de hondenkooien als het bed in de punt zijn voorzien van leeslampjes. Voorin, aan weerszijden van de ankerbak, is ook nog een handig legplankje gemaakt dat als nachtkastje kan dienen. Onder de bedden/banken is bergruimte aangebracht. Een optioneel pomp- of chemisch toilet past ook onder het bed voor.

LUXE

De ruimte benedende wordt gedomineerd door het luxe ogende ruitpatroon van de wandbekleding. De kussen, iets dunner dan gebruikelijk uitgevoerd (Goddaert: "Die zijn inmiddels alweer dikker."), zitten lekker. Op de banken zit je het best met een kussen in de rug. Dan zit je laag genoeg om niet met je hoofd tegen het gangboord te stoten. De in hoogte verstelbare tafel werkt prettig en voorziet zelfs in bergruimte voor het bekende klein grut: telefoons, brillen en navigatiemateriaal. Onder de wantputtings is nog een kleine koof aangebracht met een tweetal plankjes, waar je ook klein grut kwijt kunt. "Die koof is constructief niet nodig, maar zorgt er wel voor dat de wantputting niet meer in het zicht zit." Het plafond is nu nog afgewerkt met topcoat, maar ook daar komt een dekmateriaal tegenaan, zodat je in principe niets meer van de constructie ziet. Alles voor het perfecte plaatje. ●

EINDOORDEEL

Hoe zeilt het?

De Domani S30 zeilt goed. De boot is sportief, gaat hard en hoog, en is goed te bedienen – een waar trimplezier. De enige aanmerking is dat de boot snel veel helling krijgt door de grote hoeveelheid zeil. Hij zeilt er echter niet minder fijn om en je zult nooit om oppervlak verlegen zitten.

Geschikt voor

De plassen op	▲▲▲
Dagtochten IJssel-/Markermeer	▲▲▲
Wadvaren	▲▲▲
Kleine oversteek	▲▲▲
Grote oversteek	▲▲▲
0 = ongeschikt tot 3 = zeer geschikt	

Wat kun je ermee?

Hoewel de beoogde doelgroep ons niet direct duidelijk was, is de Domani zeer goed afgebakend. Je kunt er hard mee zeilen als je wilt en het is een dagzeiler wat betreft faciliteiten. Het handzame formaat van de boot maakt dat je eenvoudig met weinig bemanning op pad kunt. Ideaal voor de grotere binnenwateren en voor dagwedstrijden.

Hoe is de prijs?

De Domani S30 is met een standaardluxeprijs van 125.299 euro geen goedkope boot. Domani doet geen concessies aan zeilprestaties, bouwkwaliteit en afwerking, noch aan styling en ontwerp. Met een dergelijk hoge standaard, die ook op niet-zichtbare plaatsen is doorgevoerd, heeft de boot een eerlijke prijs.

+

- Degelijke constructie
- Zeer sportieve zeiler
- Hoog afwerkingsniveau

—

- Snel onder helling
- Bediening hekstag aan één kant
- Kajuit regent in bij gedeeltelijk luik open
- Anker niet standaard