

DOMANI S30

TRENDY & DANDY

MICHAEL GODDAERT ZOCHT DE DAYSAILER DIE HIJ NIET VOND. EN DUS GING HIJ ZELF AAN DE SLAG. HET WERD EEN LANGE WEG, WANT DEZE VLAMING IS KRITISCH. WE BEKIJKEN ZIJN EERSTGEBORENE.



De wens: behalve luxueus ook sportief en compact

HET CONCEPT

Of Michael zichzelf ziet als een *dandy*, durven we niet met zekerheid te zeggen. Maar mocht een hond op z'n baasje gaan lijken en een te ontwikkelen boot op z'n geestelijk vader, dan vertoont de Domani S30 volgens ons trekken van *dandyisme*.

Volgens een gangbare definitie is een *dandy* een persoon, meestal een man, die vanuit z'n levensvisie veel aandacht besteedt aan z'n uiterlijk en voorkomen. Ook Michael Goddaert besteedt tijd aan voorkomen en houdt van mooie dingen. Een automerk als Porsche of een snelle boot als Riva Aquarama zijn voor hem voorbeelden van een smaak die liefhebbers herkennen, ook al laat zich die soms lastig omschrijven. Michael Goddaert: "Het zeiljacht van mijn dromen was behalve luxueus, ook sportief en compact. En ik vermoed dat ik niet de enige ben. In het jacht dat we ontwikkelden, zitten in ieder geval deze drie ingrediënten. Het schip moest in kleine series gebouwd worden en worden uitgerust met de beste componenten."

Met de toepassing van merken als Torqeedo, Harken en Seldén geeft de bouwer aan dat hij niet per se een prijsvechter wil zijn. Ondanks de gewenste rijke uitstraling moest het schip wat de prijs betreft

uiteraard wel goed in de markt liggen. Het ontwerp moest een exclusieve uitstraling krijgen, met vormen die gerust mochten afwijken van de gangbare tekenpatronen. Ook hier streefde Goddaert naar de balans: enerzijds een exclusieve vorm en uitstraling en aan de andere kant goede hydrodynamische eigenschappen.

Voor het ontwerp klopte Michael aan bij Peter Bosgraaf, waarbij beide heren ook hun invloed uitoefenden op de designkant van het ontwerp. Een opvallende mengeling van moderne en klassieke lijnen is het resultaat. Met een lengte/breedteverhouding van bijna 3,5 is de romp beslist slank en samen met de lichte kattenrug en de ronde vormen van de opbouw is de Domani S30 een schip dat tot taak heeft op te vallen - en dat ook doet. De spiegel is licht negatief en vrij breed, terwijl het voorschip juist spits is uitgevoerd.

Het eerste tastbare resultaat van de ontwikkeling was de Domani S28, een jaar geleden te zien op de Hiswa te Water. Dit prototype was het uitgangspunt voor de S30, waarvan er inmiddels drie zijn gebouwd. Nadat hij zijn hele ziel en zaligheid erin stak, is Michael Goddaert nu druk bezig de Domani te laten landen bij een groter publiek. Op diverse Europese botenbeurzen is hij erbij. Niet alleen om potentiële klanten te ontmoeten, maar uiteraard ook om zakelijke contacten te leggen en te onderhouden. Verder is Michael op zoek naar landelijke en Europese dealers. 📍



WERF / DESIGNER

Michael Goddaert is van huis uit piloot. Watersporter werd hij tijdens zijn jeugd aan boord bij z'n ouders op een Etap 28i. Etap Yachting vond hij een toonbeeld van goede jachtbouw, het spijt hem nog steeds dat deze werf niet meer bestaat. Belangrijke companen voor Michael zijn Dirk Vael en Tom Blommaert, beiden ingenieurs met een goed inzicht in de productie van het schip. Michael houdt zich niet alleen bezig met de bedrijfsvoering, maar bemoeide zich ook met de vormgeving, samen met de Belgische designer Jonathan Anthierens.

1,98

TERWIJL DE DUBBELE KOOI voorin 1,98 meter lang is, bedraagt de lengte van de langsbanken/slaapplaatsen bijna vier meter. Met een vulstuk tussen de langsbanken kan in de salon eventueel ook een dwarslaper gecreëerd worden.

*Spaarzaam gebruik van teakfi-
neer op het plaatmateriaal. Voor
de rest vooral veel stoffering.*

*Comfortabel varen met mooi weer,
met kussens op de banken en achter-
dek. De doorloop langs de zijversta-
ging vraagt enige handigheid.*



*Ook hier geldt: 'the details
make the design.'*

1,65

HET ACHTERDEK IS EEN EILANDJE AAN BOORD. Vanaf dit 1,65 meter lange platform heb je overzicht naar voren en zicht op de omgeving. Onder het achterdek huist een ruime berging voor de vaarinventaris. In de spiegel bevindt zich een uittrekbare touw ladder.

*Design, polyesterwerk en betimmering gecon-
treerd in één onderdeel: de onderdekse verstijving
ter hoogte van de zijverstaging.*



*Met de code-zero houden we de bootsnelheid van net
iets boven de drie knopen makkelijker vast.*

DE UITWERKING

Nieuwe wegen zijn spannend, voor zowel de koper als de bouwer. Zogenaamd *progressive design* vraagt om scherpe afwegingen.

De S28 zoals die een jaar geleden op de Hiswa te Water werd gepresenteerd, was nog niet af. Toch wilden Michael Goddaert en Dirk Vael er wel bij zijn om de reacties van het publiek te peilen. Michael: "Die reacties waren positief en samen met onze eigen inschattingen kwamen we tot de conclusie dat we nog een klein stapje omhoog moesten maken. Het schip moest nog een fractie groter worden." De modelaanduidingen S28 en S30 suggereerden twee voeten verschil, maar die stap zou veel te groot zijn; geen verfijning van het ontwerp maar een radicaal nieuw schip. En dat was niet de bedoeling - grotere Porsches zijn ook niet altijd mooier. De dertig voeten betreft de lengte over alles, ditmaal met de boegspriet meegerekend. De verfijning van het ontwerp betreft 'schaafwerk' ten

opzichte van het prototype. De romp is acht centimeter hoger, is achterin iets breder en het onderwaterschip vanaf midscheeps tot achterin iets vlakker. Vooral de iets hogere romp heeft flinke uiterlijke en praktische gevolgen: het geeft de romp meer binnenruimte en van buiten aanmerkelijk meer body. Verder zijn in de S30 talloze meer of minder opvallende verbeteringen verwerkt, zoals de toepassing van iets meer zeiloppervlak in het grootzeil. Een mooi detail dat meer in het oog springt, is bijvoorbeeld het puttingbeslag van de zijverstaging, een mooi stukje CNC-freeswerk voor de wantputtings.

Breed

De Domani S30 is gebouwd als sandwichconstructie van glasvezel, polyester/

vinylester en PVC-schuim. Het schip heeft behalve een langgerekte opbouw ook een gestrekte romp met vrij rechte zijden over de gehele lengte van het schip. In relatie tot de breedte aan dek blijft de romp vanaf dek naar de waterlijn vrij breed. Ook in het achterschip blijft de breedte op de waterlijn achterin vrij groot. Om het water in het achterschip goed te lossen is langs- en dwarstrim van de romp (onder andere het verzitten van de opvarenden) verstandig.

Subtiel is de variabele afstand tussen de kuipbanken: prettig als je met de voeten tegen de 'overkant' zit. Op de kuipbank zit-

tend biedt dat voor eenieder z'n eigen ideale afstand voor de voeten aan de overzijde.

Gran turismo

Compact en sportief okay, maar dan dat luxueuze, hoe is dat ingevuld? Luxueus is eigenlijk niet het goede woord: varen in stijl - in een Oxford blue of wit shirt het water op, dat is het idee. Diverse termen dringen zich op: trendy, dandy en het in mediterrane vaargebieden meer bekende *gran turismo*. In alle gevallen draait het om subtiliteit: geen glimmende kranen of grote koelkasten, wél een verfijnde vinylbekleding in een smaakvolle tint. Een praktisch voorbeeld van dat gran turismo is het toepassen van kussens in de gehele kuip, inclusief op het grote achterdek: schoenen uit en met blote voetjes genieten. Standaard Permateek antislip op gangboorden en voordek is hierbij prettig. Ook in de kuip en op het achterdek is Permateek aan te raden. 🧘

**Gran turismo:
geen 'bling-
bling' maar
subtiliteit**

2

AAN BOORD VAN DE DOMANI zijn twee lieren geplaatst. Dit is werkbaar, maar het betekent wel dat de taken verdeeld worden over schoten en vallen. Wil je meer rust in de bediening van de lijnen, dan is een tweede set lieren, op de kuiprand, aan te raden.

HET RESULTAAT

Op het water treffen we het aanvankelijk niet: nog geen vier knopen wind. Da's weinig, zelfs voor een boot die gran turismo wil uitstralen. Een tweede vaardag brengt ons gelukkig acht knopen wind.

Op die eerste, zo goed als windstille dag klokken we bij veertig graden aan de wind een kleine drie knopen vaarsnelheid, met grootzeil en fok. Met de Code-zero erbij zitten we iets boven de drie knopen en houden dat ook makkelijker vast. Op ruimere koersen neemt de schijnbare wind af, net als de bootsnelheid.

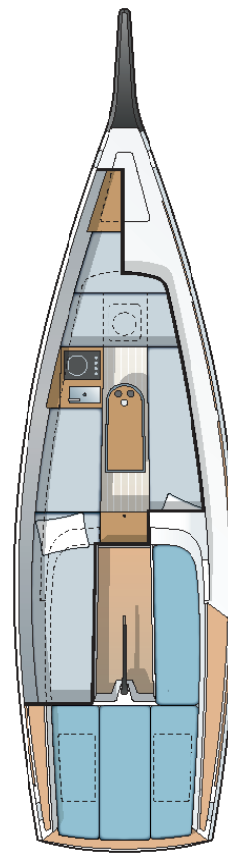
Op de tweede vaardag gaat het harder, lopen we iets meer hoogte en klokken dan ruim zes knopen. De wind legt het schip hierbij één oor en bij die helling blijft het. Met een knik in schoot en ook op iets ruimere koersen loopt de snelheid iets op, waarbij de grip van het roer (1,40 meter diep) goed blijft. Bij de ondiepe kielvariant (1,23 in plaats van 1,82 m) steekt uiteraard ook het roer minder diep. Met de bemanning op de juiste plaats (trim/helling) vertelt het zogje onderaan de spiegel of het goed gaat. Ver voorin zitten gaat prima; de helmstok zit ook relatief ver voorin en is met een stang aan de roerkoning gekoppeld. Een rugleuning in de kuip ontbreekt grotendeels, maar dichter bij de opbouw (verder naar voren)

is deze hoger. De grootschoot (vertraging 7 : 1) is direct achter de helmstok geplaatst en gecombineerd met een overloop over de volle breedte van de kuip. De schootbediening achter de helmstok vraagt om enige handigheid; iets kortere kussens op het achterdek zullen een soepele gang van de overloopwagen hier bevorderen.

Loungen

Behalve heerlijk loungen in de kuip, is ook het interieur ingericht op genieten. Zoals de buitenkussens een onderdeel van het concept zijn, zo zijn ook binnen de banken/kooien hoofdzaak. En dus zijn deze lang. Los van de spaarzame, maar goed gekozen houtaccenten is ook de bekleding met aandacht verwerkt. Verder maken enkele mooie details het interieur onderscheidend van de *mainstream*. Een goed voorbeeld is de toepassing van het fraaie kunststof vormstuk ter hoogte van de puttings voor de zijverstaging. Technisch gesproken zou dit veel eenvoudiger kunnen, maar esthetisch is het een fraaie blikvanger. 📍

Het achterschip is breed en levert daarvoor veel vierkante meters achterdek. Ook het nat oppervlak achterin is vrij groot; goed voor het planeren bij meer wind. Voor een optimale snelheid bij weinig wind moet de bemanning naar voren. Het zog vertelt of de langsen dwarstrim klopt.



CONCLUSIE

Wil je iets anders dan mainstream, dan is de Domani S30 het bezichtigen waard. Wat zeilprestaties betreft kan het schip prima mee met vele andere zeiljachten en wat uitstraling betreft doet de Domani daar nog een schep bovenop. Honderd procent nuchter bezien heb je dat niet nodig, maar houd je van mooie dingen en wil je iets bijzonders, dan gaat een keuze soms verder dan de ratio. En dat is ook wat waard. Waarmee de Domani een aanwinst op het water genoemd kan worden.

PLUS&MIN

- + Combinatie opvallend & smaakvol
- + Fraaie details
- +/- Gevoelig voor langsdwarstrim
- Doorloop richting voordek

SPEC'S & ADRESSEN

Lengte	o.a. 9,00 m
Breedte	2,46 m
Diepgang	1,82/1,23 m
Gewicht	Circa 1.700 kg (diepe kiel) 1.850 kg (ondiepe kiel)
Ballast	Circa 600 kg (diep) / 750 kg (ondiep)
Motor	Torqueedo Cruise 24V e-saildrive, 2 kW
Prijs	Vanaf € 96.000

domaniyachts.com
info@domaniyachts.com

