

Torsten Lieb

Drauweg 14/3

9524 Villach, Austria

www.oceanadvice.club

torsten.lieb@oceanadvice.eu

+43 660 344 1625



Gutachten vor dem Erwerb einer Yacht

Yacht / Brand: Dominator 86S

Name: "XXXXX"

Baujahr XXXX

Datum und Ort der Begutachtung: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX Kroatien

Im Auftrag von dem Käufer XXXXXXXXXXXX

Dieser Bericht basiert auf der Meinung des Unterzeichners und umfasst nur die zum Zeitpunkt der Erhebung beobachteten Punkte. Durch diesen Bericht wird keine Garantie gegeben oder impliziert. Für Fehler oder Auslassungen in diesem Bericht wird keine Haftung übernommen. Alle Parteien, die diesen Bericht verwenden, sind sich einig, dass dieser Gutachter, dieses Amt und seine Erben von allen sich daraus ergebenden Verbindlichkeiten schad- und klaglos sind. Dieser Bericht stellt die unvoreingenommenen Ergebnisse von Ocean Advice Ltd, Registration Number: 14754015, Carpenter Court, 1 Maple Road, Bramhall, Stockport, Cheshire SK7 2DH, United Kingdom dar.

Unvoreingenommen eingereicht von:

Dipl. Ing. Torsten Lieb

+43 660 344 16 25

+386 40 686 851

torsten.lieb@oceanadvice.eu

Die Begutachtung wurde unterstützt von:

XXXXXXX und XXXXXXXX von der Fa. Nautika Riedl d.o.o.

und dem Caterpillar-Techniker XXXXXXXX von der Firma BAT d.o.o.

Registration Number: (GISA 34495735 Villach Austria) Bank: IBAN: AT03 5200 0000 0608 5040
BIC: HAABAT2KXXX



Allgemeiner Zustand

Die Dominator 86S wurde in nur geringer Stückzahl von der Werft Dominator in Fano Italien gebaut. Der Grund dafür war in erster Linie, dass die aufwendige Bauweise für die Werft nicht gerechnet hat. Die "XXXXXX" ist im Besitz des dritten Eigners, welche das Schiff im Charter eingesetzt hatte. Aus diesem Grund wurde das Schiff auch in einem guten Zustand gehalten.

Die fast 20 Jahre alte Yacht ist auch aufgrund der Neuerungen und der soliden Bauweise sowie der zeitlosen, aber attraktiven Linie eine gute Anschaffung.





1.) Unterwasserschiff, Wellen, Wellenböcke, Propeller, etc.

Das Schiff wurde nur im Wasser besichtigt und daher konnten keine Erkenntnisse über den Zustand aller im Wasser befindlichen Teile, sowie den Zustand des Rumpfes selbst erlangt werden.

2.) Probefahrt

Es wurde eine Probefahrt mit dem Kapitän des Verkäufers durchgeführt.
See II Wind ca. 16 Knoten mit Böen bis 20 Knoten.
Der Techniker der Fa. BAT d.o.o. hat während der Fahrt beide Motoren überwacht.
Ein Protokoll dieser Daten ist dem Gutachten beigefügt.

Es konnte die normale maximale Drehzahl der Motoren, sowie die maximale Geschwindigkeit des Schiffes nicht erreicht werden.
Die Ursachen hierfür könnten zum einen an dem Zustand (Bewuchs) der Propeller liegen und, oder an dem nicht maximalen Druck der Turbolader.

Außergewöhnliche Vibrationen konnten keine festgestellt werden.

Die Funktionen wie Ruder und Autopilot funktionierten einwandfrei. Das hydraulische Bug- und Heckstrahlruder entwickelte einen guten Schub, was bei den Windverhältnissen sehr von Nutzen war.

Kurzes Video finden sie hier : XX

Zusammenfassend kann man sagen, dass die Probefahrt zufriedenstellend verlief und das Manövrieren trotz der Windverhältnisse angenehm durchzuführen war.



3.) Motoren

➤ Die Probefahrt wurde mit dem Techniker der Fa. BAT d.o.o. durchgeführt. Ein Bericht, bzw. die Protokolle der Datenanalyse sind diesem Bericht beigefügt. Im ersten Gespräch nach den Analysen wurde berichtet, dass die Turbos nicht mehr den maximalen Druck erzeugen. Bei einer von mir zuvor händischen Überprüfung der Turbos konnte ich ein Spiel feststellen.

Während der Probefahrt ist aus dem Steuerbord Motor aus dem Ausgleichsbehälter die Flüssigkeit ausgelaufen.



Backbord Motor

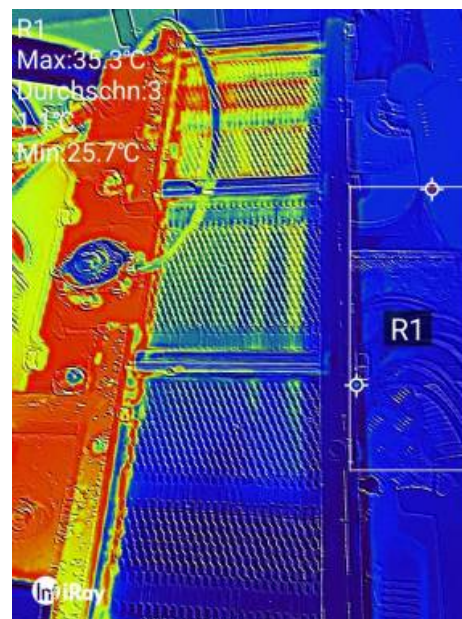
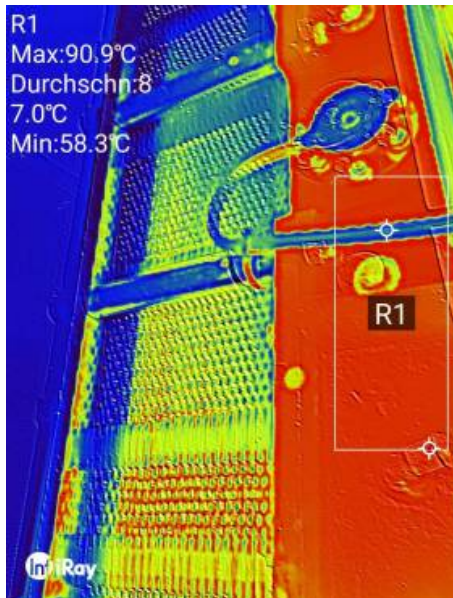


Steuerbord Motor

Die Motoren haben jedoch nicht überhitzt, vermutlich war vor der Probefahrt einfach zu viel im Ausgleichsbehälter. Was jedoch nicht für den Service spricht.



Infrarotaufnahme der Motoren während der Fahrt zeigen eine normale Hitzeverteilung auf.





- Weiter wurde festgestellt, dass an dem Backbord Motor die Halterung des



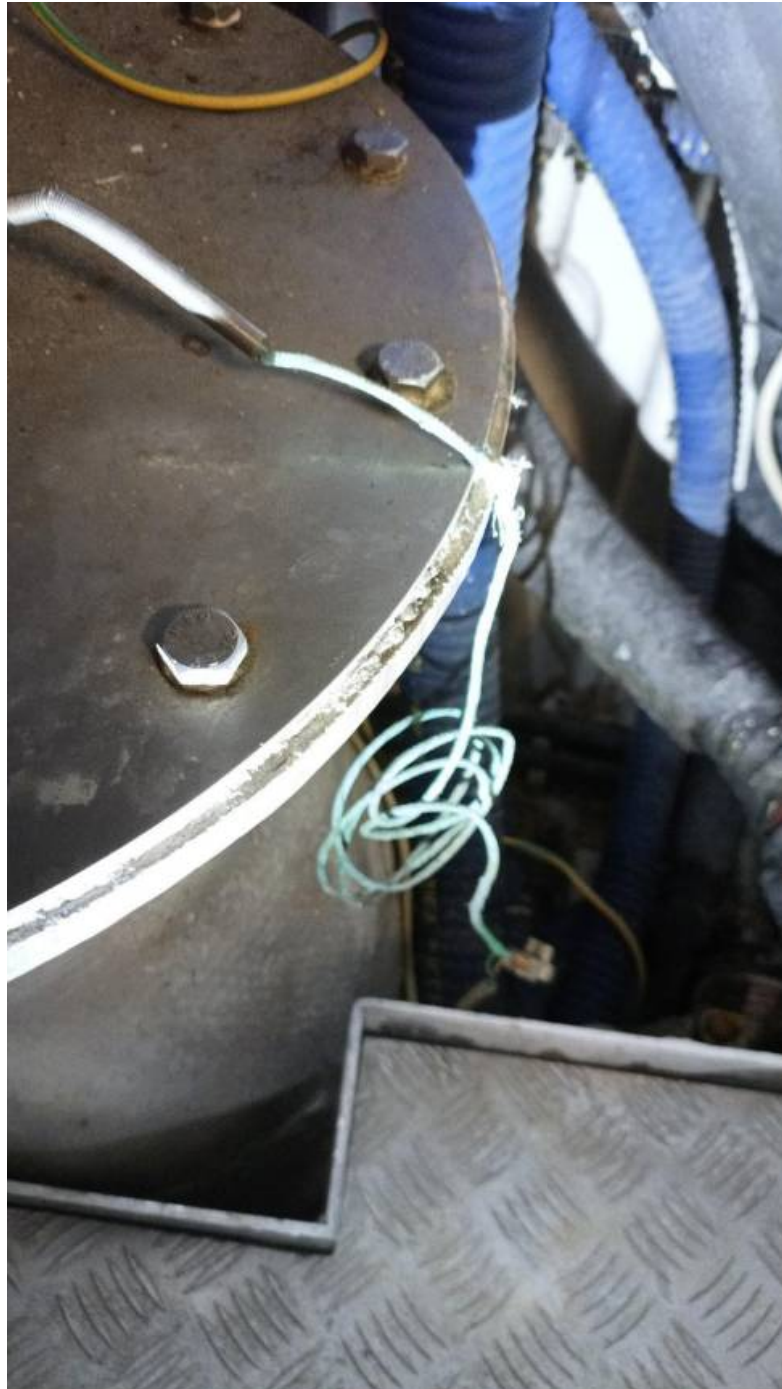
rechten Turboladers gebrochen ist.

- Außerdem verlieren beide Motoren an den Ventildeckel und/oder am Ventilgehäuse Öl.





- Außerdem verliert der Stb Motor Kühlflüssigkeit unterhalb des Wärmetauschers
- Bei den Abgastemperatursensoren sind die Isolierungen der Kabel beschädigt.





- Der Filter für den Öldampf aus dem Motor, welcher in die Luftansaugung zurückfließt , sollte getauscht werden.



Zusammenfassung Motor

Unserer Meinung nach, insbesondere da der Motor bereits über 2100 Stunden hat, gehören:

- 1.) Die Dichtungen der Ventildeckel und der Basis getauscht
- 2.) Die Turbolader überholt
- 3.) Die Luftfilter Oel und Luft getauscht
- 4.) Eine Spülung der Motoren für den Salzwasser-Kühlkreislauf durchgeführt
- 5.) Die Ladeluftkühler gereinigt
- 6.) Die Undichtigkeit am inneren Kreislauf des STB Motors repariert.

Die Kosten hierfür werden von uns auf ca. 35.000 - 40.000 € geschätzt.

Eine Ölanalyse wurde durchgeführt. Das Öl ist OK, das Ergebnis ist dem Bericht beigefügt.



4.) Getriebe

Die Getriebe sind optisch in Ordnung. Bei der Probefahrt konnten keinerlei Kupplungsprobleme festgestellt werden.

Jedoch hat die Ölanalyse ergeben, dass die Viskosität nicht mehr entsprechend ist, dies ist wahrscheinlich ursächlich durch das Nichteinhalten der Ölwechselintervallen wie vom Hersteller vorgeschrieben.

Wir empfehlen daher, das Öl und die Filter zu wechseln und nach 50 Stunden eine erneute Analyse durchführen zu lassen.

5.) Auspuffanlage

An der Auspuffanlage/Backbord wurden die Auspuffschläuche erneuert. Es ist jedoch eine Undichtigkeit festzustellen. Diese ist ursprünglich in einer wahrscheinlich nicht korrekten Montage des Schlauches.





6.) Hydraulik / Schläuche etc.

Insgesamt wurden viele Undichtigkeiten im geringeren Umfang bei den Verbindungen der Kühlschläuche oder Dichtungen festgestellt. Kosten ca. 5.000 €



insgesamt gehört das ganze System überprüft und auch die

rostigen Ventile und die Anschlüsse der Magnetventile gereinigt.





7.) sonstige Schläuche im Motorraum

Bei der Überprüfung wurden viele Schläuche gefunden, die schon sehr starke Abnutzungserscheinungen bis hin zur Brüchigkeit aufwiesen. Hier ist es einfach erforderlich, eine große Sanierung vorzunehmen und alle Schläuche zu tauschen.

Hier schätzen wir den Aufwand auf ca. 6.000 €



8.) Generatoren

Die Generatoren zeigen eine große Stundendifferenz an, evtl. wurde der Backbord Generator einmal überholt oder ausgetauscht. BB Gen rund 2700 und Stb Gen 5700 Stunden. Der Zustand beider Generatoren ist nicht ideal. Es ist angeraten, einen umfangreichen Service durchzuführen. Die Generatoren sind bei diesem Boot für den allgemeinen Betrieb notwendig.



Ein umfangreicher Service mit Reinigung und Spülung, sowie dem Tausch diverser Schläuche für beide Generatoren schätzen wir auf ca. 5000 €

9.) PSS Wellendichtung

Die Wellendichtungen sind aufgebraucht und müssen getauscht werden.
Ein Totalversagen dieser Dichtungen hätte katastrophale Folgen.





Bei einer Welle von 90 mm Durchmesser kostet alleine eine Dichtung selbst ca. 3500 €
Die Montage und das Ersetzen der inneren Wellenlager eventuell falls erforderlich auch
das im Wellenbock befindliche Lager lassen uns die Gesamtkosten hierfür ohne Kran
und Stellplatzkosten auf ca. 12.000 bis 15.000 € schätzen.

10.) Ventile / Kugelhähne

Während der Überprüfung konnten ca. 50 % der Kugelhähne nicht mehr bewegt
werden



Kosten für den Tausch der entsprechenden Ventile / Kugelhähne ca. 5.000 €



11.) Hydraulische Plattform

Die Plattform der Fa. HB Technics, Deutschland wurde leider von der Besatzung des Schiffes nicht richtig bedient.

- 1.) Darf man die Plattform nicht über längere Zeit teilweise abgesenkt stehen lassen. Dies ist so geschehen, weil die Springleinen mit der Höhe des Beibootes kollidieren.
- 2.) Beim kompletten Absenken und auch wieder beim kompletten Auffahren der Plattform soll der Schalter nach dem Schließen noch für einige Sekunden gedrückt gehalten werden. Damit entlüftet sich das System und die Plattform sollte synchron laufen.

Dies ist hier leider nicht beachtet worden, daher schließt die Plattform auf der BB Seite nicht ganz und läuft um ca. 10 cm ungleich.



Kosten hierfür sind schlecht einzuschätzen. Für die Einstellung der Anlage bedarf es Sachkenntnis der Anlage und des Gleichlauf Ventils.



12.) Teak

Das Teak ist auf den letzten Millimetern seiner Dicke. Es wurden zwar einige Teile aufbereitet, aber auch hierfür sind Grenzen der Machbarkeit.

Es wird kein neues schönes Teak mehr.

Das Teak der Plattform muss komplett erneuert werden.



Hier erkennt man bereits die Trägerplatte.



Die Reparaturen und trotzdem lose und Wasser tritt aus



Kosten für die Reperaturen kann man hier wirklich nur grob schätzen und auch die Möglichkeiten sind limitiert. Für die Erneuerung des Teaks auf der Plattform schätzen wir die Kosten auf ca. 8.000 €

Bezüglich der arbeitsintensiven Aufbereitungen, Abdichtungen, Verklebungen schätzen wir einen Betrag von ca. 5.000 €

13.) Gelcoat Risse und Kratzer

Der Gelcoat weist an vielen Stellen Risse auf. Diese sind zu einem großen Teil Spannungsrisse. Diese gehören vernünftig aufbereitet. D.h. großflächig ausgefräst und je nach Tiefe laminiert oder nur mit flexibler Spachtelmasse gefüllt und dann mit Gelcoat geschlossen.

Da dies auch eine sehr arbeitsintensive Arbeit ist schätzen wir hier den Bedarf auf ca. 8.000 €

Zusätzlich gehören die beiden Seitenteile der Windschutzscheibe wieder mit Metallic Schwarz lackiert.

Dies hat insgesamt nicht nur optische Gründe.

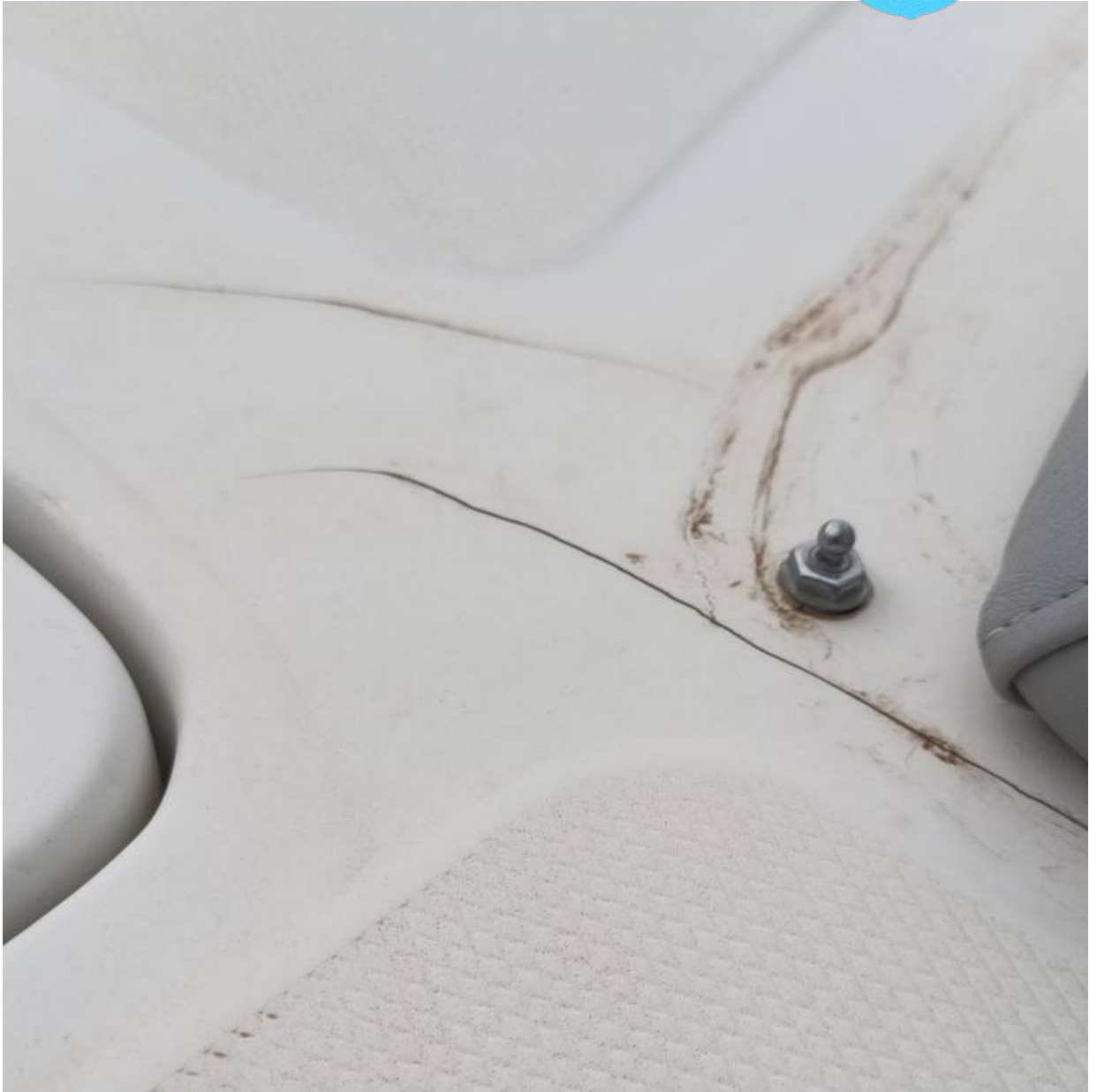
Die Lackierung mit Glanzlack schützt das Material vor Überhitzung.

Die Risse, insbesondere die Tiefen können unter Umständen den osmotischen

Austausch fördern, was wiederum zu Schäden am Laminat führen kann.

Insgesamt schätzen wir den Aufwand auf ca. 10.000 €



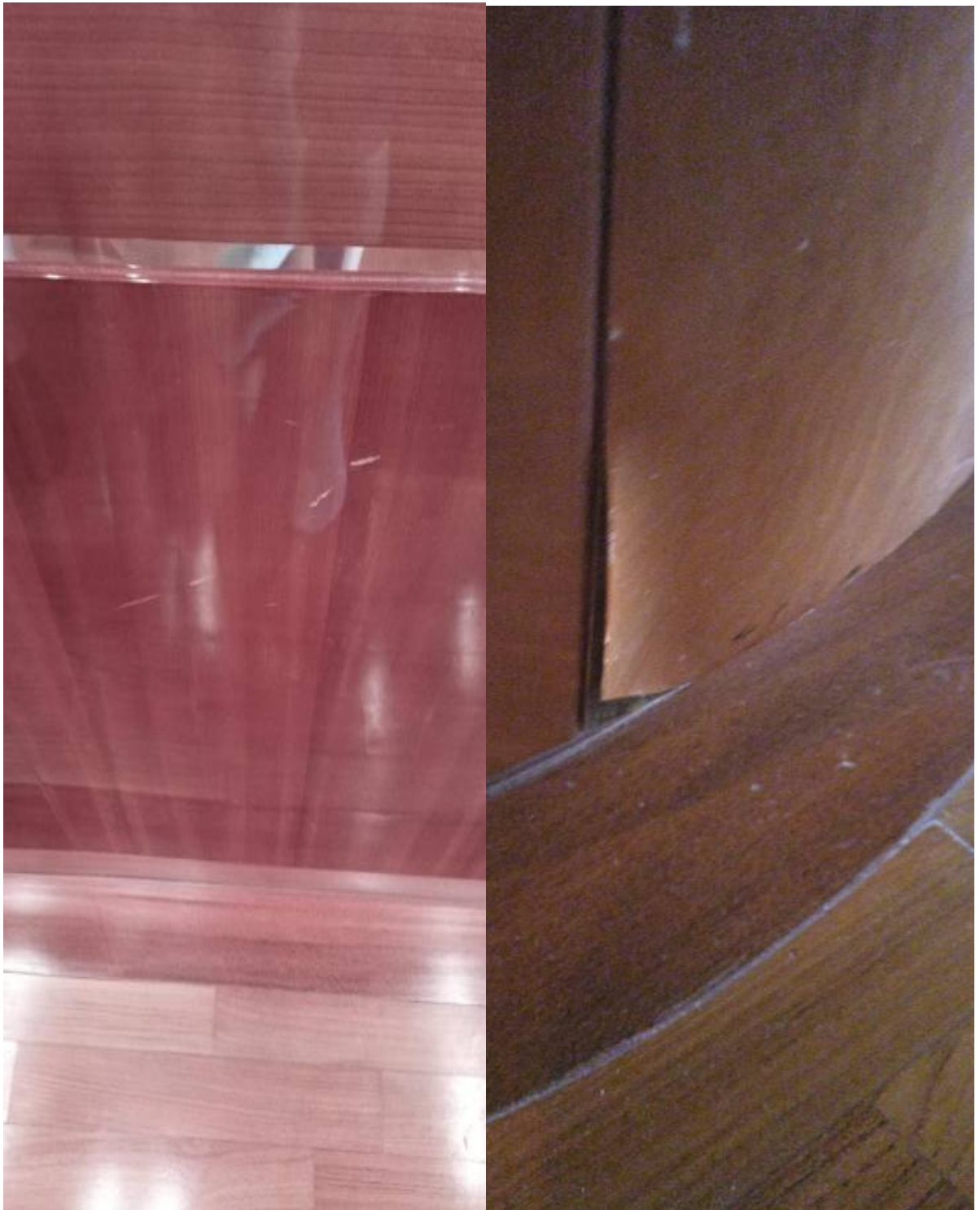




14.) Interieur

Im Großen und Ganzen ist das Interieur des Schiffes in einem guten Zustand. Diverse Lederapplikationen wurden erneuert und auch die Wandverkleidungen im Korridor.

Kleinere Laminat-Ablösungen konnten festgestellt werden. Diese sind jedoch von Spezialisten mit wenig Aufwand zu reparieren.





15.) Bimini

Das Bimini Top ist in einem gebrauchten Zustand und weist Zeichen von Ausdehnung (Sickenbildung und Nahtablösungen) auf.



16.) Warmwasserboiler

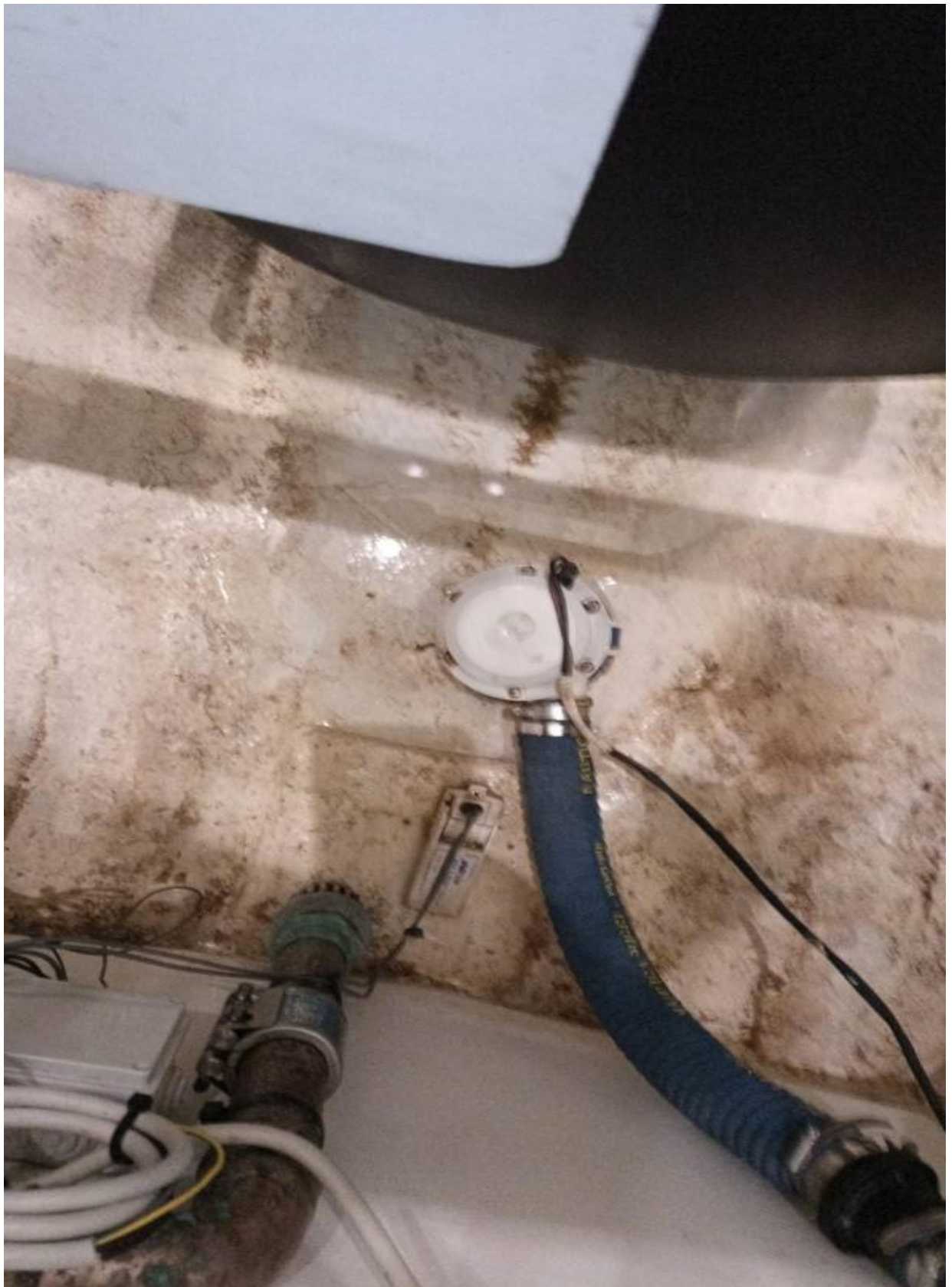
Dem Warmwasserboiler wurde der Heizstab gewechselt. Fraglich, ob hier der originale 400 Volt Heizstab eingebaut wurde. In jedem Fall muss der mit Isolierband gefertigte Schutz durch eine anständige Lösung ersetzt werden.





17.) Kondenswasser

Hier wurden die Kondenswasser-Schläuche zum Teil nicht angeschlossen und das Kondenswasser läuft hiermit in die Bilge.



18.) Undichtigkeit Dusche VIP

Unterhalb der VIP Dusche steht Wasser in der Bilge. Wasser läuft zwischen der Holzkonstruktion und der Duschwanne in die Bilge.



Konstruktion gehört abgedichtet und eventuell Holzkonstruktion teilweise ersetzt.



19.) Tür für Wasseranschlüsse unterhalb der Gangway fehlt.



20.) Nematür Crew (Heck) undicht

21.) Ankerkastendeckel Stb. Holz verfaut



- 22.) **Nemotüren (Küche,
Steuerstand)**
gehören nachlackiert



- 23.) **Capstan STB**
Die Welle des Capstan ist
verbogen und der
Gasdruckdämpfer ist kaputt





24.) elektrische Verbindungen

in eine Schiff, insbesondere in feuchten oder Spritzwasser gefährdeten Räumen haben Lüsterklemmen nicht zur Anwendung zu kommen.

Hier im Falle der Magnetventile für die Toilettenspülung in der Bilge im Korridor.

Ähnliche Verbindungen wurden auch im Motorraum gesehen und sind unbedingt zu eliminieren.





25.) LED Beleuchtung innen und außen (RGB)

leider ist bei vielen der RGB LED min eine Farbe außer Funktion. Es empfiehlt sich, alle zu tauschen. Diese sind heute über Asien günstig zu beschaffen.



26.) Zwei Simrad Instrumente Tri Data im inneren Steuerstand funktionieren nicht.

27.) Die Anzeige der Trimmklappen funktioniert nicht

**28.) Sateliten TV -Anlage funktioniert nicht, die Ursache ist zur Zeit unbekannt.
Das System von KVH ist aber in der Regel ein gutes und langlebiges Produkt**

29.) Scheibenwischwasser funktioniert nicht, vermutlich ist die Anlage verstopft.



Schlussbewertung

Um das Schiff in einen technisch einwandfreien Zustand zu setzen unter Berücksichtigung der vorgenannten Feststellungen und Schätzungen, sowie der sonstigen noch nicht geschätzten notwendigen Arbeiten sowie den Gelcoat und Lackarbeiten würden wir einen Betrag von 130.000 € als gerechtfertigt erachten.

Bezüglich der optischen Mängel würden wir eine Summe von 10.000 € ansetzen.

Die komplette Fotodokumentation finden Sie hier:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Villach. 25.09.2023

Mit freundlichen Grüßen

Dipl. Ing. Torsten Lieb

für Ocean Advice Ltd.

Anhänge: 8

Öl Analyse Generatoren

Öl Analyse Motoren

Öl Analyse Getriebe

Ausdruck Motoren Caterpillar