

# Vertraut und doch anders ...

präsentiert sich die Catalina 355, das neue Mittelklassemodell der amerikanischen Werft. Klar als Tourer ausgerichtet, aber deutlich europäischer in Styling und Konzeption als die Vorgängermodelle, soll das Schiff eine Alternative zu den bekannten Platzhirschen in der 35-Fuß-Klasse bieten. Jan Kuffel testete die interessante Neukonstruktion auf dem IJsselmeer

Catalina Yachts gehörte über viele Jahre zu den wenigen amerikanischen Bootsbauern, die in Europa wirklich Fuß fassen konnten. Dennoch waren sie immer als typisch amerikanisch zu identifizieren, galten als solide und praktisch, wenn auch etwas rau im Finish und eher „Gebrauchsboot“ denn Prestigeobjekt. Im Zuge der jüngsten Modellüberarbeitung soll sich dies nun ändern, die Augenhöhe mit führenden europäischen Qualitätsherstellern ist ausdrückliches Ziel, wobei man dennoch auch preislich attraktiv bleiben will. Nach der Vorstellung der neuen Catalina 375 im Frühjahr wurde nun die Palette nach unten erweitert: Die Catalina 355 stellt sich dem Wettbewerb in der beliebten Klasse zwischen zehn und elf Metern Länge, ein Segment, das für viele Werften heute die Mittelklasse bildet und so vor allem Neukunden der Marke zuführen soll. Aufgrund des großen und attraktiven Angebots in diesem Marktsegment, in

dem sowohl die Branchenriesen wie Beneteau, Jeanneau, Hanse und Bavaria mit reinen Fahrtenyachten als auch kleinere Anbieter wie Dehler oder X-Yachts mit Performance-Cruisern gut etabliert sind, ist es sicherlich nicht einfach, Alleinstellungsmerkmale zu finden und sich so eine Nische zu schaffen. Ob dies gelungen ist, soll der Test auf dem IJsselmeer nun klären. Hierzu hat uns De Vaart Yachting in Lelystad die erste in die Niederlande ausgelieferte Catalina 355 zur Verfügung gestellt. Zum Testtermin im Spätsommer ist das Schiff gerade zwei Tage im Wasser, das Rigg wurde noch am Vortag in aller Eile gestellt.

## Neue Linie

Bereits beim ersten Blick vom Steg wird deutlich, dass hier etwas Neues entstanden ist. Obwohl immer noch klar als Catalina erkennbar, wirkt die 355 alles in allem wirklich „eu-

ropäischer“, was sich wohltuend in harmonischen Linien und dezentem Design äußert. Die Yacht erscheint angenehm zurückgenommen, moderne Trends blieben beim Entwurf so weit wie möglich außen vor. So ist der Steven nicht senkrecht, sondern springt durchaus noch etwas vor, es gibt keine Chines im Heckbereich, der Aufbau wirkt im Verhältnis zum nur moderat hohen Rumpf gut proportioniert. All dies gibt der 355 ein recht zeitloses Äußeres, wozu auch das Rigg beiträgt, das nach wie vor auf überlappende Vorsegel setzt und hierzu mit nach innen versetzten Püttingen und einem Vorstag aufwarten kann, das nach wie vor fast bis zum Topp des Zweisalingriggs reicht. Weiterhin fallen durchaus praktische Details ins Auge, die von vielen Werften heute zugunsten eines gefälligen Designs vernachlässigt werden, wie eine stabile Kunststoff-Scheuerleiste an der breitesten Stelle des Rumpfes, eine gelochte Aluminium-Winkelschiene

Handliche und stabile Amerikanerin.





Der Salontisch: elegant und funktionell.



über der Rumpf/Deckverbindung, zwei stabile seitliche Durchstiege in der Reling, Sitze im Heckkorb und einiges mehr. Auch das Heck wirkt trotz Badeplattform (mit Außendusche sowie Warm- und Kaltwasser im Standard) gefällig und passt sich gut in die Linien des insgesamt recht breiten Rumpfes ein. Zusätzlich wird die Optik durch ein schön geschwungenes und bündig eingelassenes Fenster im Aufbau, schön gearbeitete Edelstahlbeschläge und qualitativ gute Decksausrüstung aufgewertet. Diese besteht ausschließlich aus Markenware von Lewmar und Harken, einschließlich dreier Decksluken (Vorschiff, Salon, Achterkajüte) sowie je zwei zu öffnender Aufbaufenster pro Seite. Weiterhin fällt ein großer Ankerbeschlag auf, der mit doppelten

Rollen ausgestattet ist und sich mit einem kurzen Gennaker-Rüssel (Extra) bestücken lässt, ein großer Ankerkasten mit wasserdichtem Kollisionsschott und elektrischer Ankerwinde (Standard), serienmäßig montierte Springklampen und lange Edelstahl-Handläufe auf dem Aufbaudeck.

Das Cockpit besticht in erster Linie durch viel Platz und eine gute Ergonomie. Der leinenverstellbare Traveller wurde vor die Sprayhood auf den Aufbau verlegt, getrimmt wird über die Fallwischen links und rechts des Niedergangs, hier kommen auch Fallen und je nach Riggkonfiguration die Reffleinen an. Das Cockpit ist T-förmig gestaltet, die Duchten bieten ausreichend Liegelänge zum Sonnenbaden sowie bei ruppigem Wetter drei bequeme Sitzplätze in Luv. Der Rudergänger hat derweil eine bequeme Sitzposition auf dem achtern abgeflachten Cockpitsüll oder auf der Querducht hinter dem Rad, die für einen bequemen Zugang zur Badeplattform hochgeklappt werden kann. Alternativ kann man gut hinter dem Rad

stehen, allerdings nur bis zu einer gewissen Lage, denn auch auf der Catalina 355 fehlen Fußstützen auf dem Boden.

Auf der Testyacht ist ein faltbares Steuerrad von Lewmar montiert, ein durchaus praktisches Extra. Weiterhin verfügt das Cockpit über einen großen Kunststoffisch mit zwei Klappblättern und isoliertem Getränkefach, ein großes, selbstlezendes Gasflaschenfach achtern sowie ein unter der Steuerbordducht verborgenes Flucht- und Ventilationsluk für die Achterkajüte. Viel Gepäck und Ausrüstung lässt sich in der Backskiste an Backbord stauen.

### Stilvoll im Design

Der erste Eindruck beim Gang unter Deck lässt sich vielleicht treffend mit „Lounge-Atmosphäre“ beschreiben, denn das Interieur präsentiert sich schick und überraschend großzügig, weiterhin finden sich einige unkonventionelle Detaillösungen. Zunächst beeindruckt neben dem

Raumgefühl die geschmackvolle Teakeinrichtung in klarer und geradliniger Formensprache, die reizvoll mit den weißen Flächen der Decke und hellen Polstern kontrastiert. Alle sichtbaren Bereiche sind sorgfältig verarbeitet, die Hölzer gut aufeinander abgestimmt und sauber seidenmatt lackiert.

Hell unter Deck ist es obendrein durch die langen Seitenscheiben sowie Fenster im Rumpf und ein Luk mittschiffs über dem Salon. An Backbord neben dem Niedergang findet sich das Bad, das in der Hauptsache aus einem gut gestalteten und leicht zu reinigenden GfK-Formteil besteht, Dusche mit Warm- und Kaltwasser sind serienmäßig an Bord. Der Boiler des Druckwassersystems wird entweder durch die Motorwärme aufgeheizt oder über den 220-Volt-Landanschluss. Bemerkenswert hübsch ist ein freistehendes Glaswaschbecken, darüber gibt es einen großen Spiegelschrank mit reichlich Platz für Toilettenutensilien. Weiterhin bietet die Nasszelle ein Marine-WC, ein Fäkalientank mit elektrischer Pumpe ist ebenfalls Standard. Gegenüber gibt es eine L-förmige Pantry mit weit mittschiffs angeordneter Edelstahl-Doppelspüle, dreiflammigem Gasherd mit Backofen (halbkardanisch), großem Kühlschrank und 220-Volt-Microwelle auf Wunsch. Wie auch sonst im ganzen Schiff glänzt die Catalina 355 in der Pantry mit riesigen Stau-

volumen in zahlreichen Schränken und Schapps. Der sich nach vorn anschließende Salon bietet eine ungewöhnliche Aufteilung für eine Yacht der 35-Fuß-Klasse. So befindet sich an Backbord eine „Mini-Dinette“ mit einem kleinen Tisch und zwei „Clubsesseln“. Dieses Arrangement lässt sich mit wenigen Handriffs absenken, durch das Einlegen von mitgelieferten Zusatzpolstern ergibt sich dann eine lange Sitzbank oder eine große Einzelkoje. Nach achtern schließt sich ein kleiner Navigations-Tisch für die Laptop-Navigation an, ein spezielles Fach für den Bord-PC ist bereits vorgesehen und mit entsprechender Verkabelung ausgestattet. Gegenüber an Steuerbord wurde ein großes U-Sofa realisiert, der aufwändig gearbeitete Tisch in der Mitte lässt sich absenken und je nach Bedarf durch Ausklappen vergrößern. Unter den Seitendecks bieten große Hänge-

schränke und offene, mit schön gearbeiteten Edelstahl-Schlingerleisten versehene Schapps eine Fülle an Staumöglichkeiten, weiterer Raum für Ausrüstung und Proviant steht unter den Polstern zur Verfügung.

## Eigenerkomfort

Das Vorschiff der Catalina 355 bleibt der Eigenerkabine vorbehalten, und wie auch an anderen Stellen an Bord sind die amerikanischen Interieurstylisten hier fast schon verschwenderisch mit dem zur Verfügung stehenden Raum umgegangen. So findet sich vor dem Hauptschott ein auf den ersten Blick imponantes Inselbett für zwei mit (auf Wunsch elektrisch) aufstellbarem Kopfteil und guter Federkernmatratze, das trotz ausreichender Breite mit knapp über 1,90 Metern Länge für



Imponantes Inselbett für die Eigener.



große Menschen etwas zu kurz ausgefallen ist. Hier hätte eine konventionelle V-Koje den Platz sicherlich besser genutzt. Dafür gibt es auch bei geschlossener Vorschiffstür genügend Fußbodenfläche zum entspannten Umziehen. Kleidung und persönliche Habseligkeiten finden in großen Hängeschränken und vielen Schapps ihren Platz. Etwas weniger komfortabel geht es in der Achterkajüte zu, hier findet sich ebenfalls eine breite, aber auch nur 1,90 Meter lange Doppelkoje, die noch dazu querschiffs angeordnet ist. Dies bedeutet, dass der achtern Liegende immer über seinen Schlafgenossen klettern muss, um die Achterkajüte zu verlassen. Dafür, dass es nachts nicht zu stickig wird, sorgen ein großes Klappluk sowie zwei Klappfenster (Rumpf, Cockpit). Insgesamt bietet die Catalina 355, wird sie gemäß ihrer Konzeption als Eignerschiff von einem Ehepaar und maximal zwei Gästen genutzt, eine Fülle an Platz und Komfort in schönem Ambiente und guter Verarbeitung.

### Stabil auf dem Wasser

Als wir den Hafen zu unserem Testschlag verlassen, empfängt uns das südliche Ijsselmeer mit auflandigen 30 Knoten Wind, in den Böen pendelt die Anzeige des Windmessers auch deutlich darüber. Schöne Testbedingungen, aber eigentlich Umstände, unter denen gemütliche Fahrtensegler in der Regel lieber einen Hafentag einlegen würden. Die Testyacht ist mit einem Rollmast ausgestattet, wahlweise liefert Catalina die 355 auch mit einem konventionellen, durchgelatteten Großsegel und „Dutchman“-Bergesystem aus. Als Vorsegel fahren wir die ebenfalls serienmäßige 135-Prozent-Rollreffgenua, ein Vorsegel mit 150 Prozent Überlappung ist ebenfalls möglich. Ebenfalls Standard, ein flachgehender Flügelkiel aus Blei, mit dem es die Catalina

auf 1,37 Meter Tiefgang bringt. Eine tiefe Bleiflosse mit beachtlichen 2,03 Meter ist ebenfalls erhältlich. Angesichts der immer dichter aufeinander folgenden knackigen Böen, die über das Wasser heraufziehen, probieren

## Die vermeintlich altmodische Riggkonzeption zeigt ihre Stärken unter Starkwindbedingungen.

wir es erst gar nicht mit Vollzeug, sondern drehen Groß und Genua zu etwas mehr als einem Drittel ein. Aufgrund der Legerwallsituation geht es direkt an die Kreuz. Trotz unangenehm steiler und kurzer Welle marschiert die Amerikanerin unter dieser reduzierten Segelfläche munter los und liegt trotz ihres breiten Hecks leicht und agil auf dem vorbalancierten Ruder.

Die Krängung hält sich mit circa 20 Grad in vernünftigen Grenzen, und das Seeverhalten kann durchaus als angenehm bezeichnet werden. Trotz der unangenehmen Hackwelle erreichen wir Kreuzwinkel von unter 90 Grad, der Speed pendelt dabei auf der (nicht geeichten) Logge zwischen 5,5 und 6 Knoten. Der Bug geht ohne großen Fahrtverlust durch die Wellen und stampft sich nicht fest, dabei bleibt es trocken im Cockpit. Unter diesen Umständen steht das Rigg erfreulich gut, obwohl es sicherlich noch nicht optimal eingestellt ist, die Leewanten zeigen kaum Lose, was auf eine feste Struktur der Yacht schließen lässt.

Dieser Eindruck bestätigt sich auch beim Gang unter Deck. Hier ist es überraschend ruhig, kein Knarzen oder Knirschen deutet auf ein Verwinden des Rumpfes hin, alle Türen und Schapps lassen sich einwandfrei öffnen und schließen. Ebenfalls eine gute Sache sind die langen Edelstahl-Handläufe im Salon, die auch bei „flachgelegter“ Yacht sicheren Halt bieten. Wieder an Deck hat der Wind deutlich zugenom-

men, so dass wir auf der Kreuz nun zu viel Segel tragen. Dies äußert sich hauptsächlich in zu großer Krängung, was das Segeln unkomfortabel macht und deutlich Fahrt kostet. Doch auch jetzt zeigt die Catalina 355 keinerlei Tendenz, in den Wind zu schießen. Die Luvgierigkeit lässt sich immer noch gut kontrollieren, ohne dass ein zu großer Ruderwinkel nötig ist, der die Strömung am Blatt abreißen ließe. Dennoch entschließen wir uns,

das Großsegel wegzurollen, eine weitere Verkleinerung des Rollgroß ist nicht sinnvoll, da das Segel dann kein effektives Profil mehr hätte.

Hier zahlt sich nun die vermeintlich altmodische Riggkonzeption der Catalina 355 mit großem überlappendem Vorsegel aus, denn mit der teilweise eingerollten Genua ergibt sich eine gut nutzbare Starkwindbesegelung, die Yacht kreuz weiterhin tadellos, segelt sich gut ausbalanciert, wesentlich aufrechter und sogar schneller als vorher. Dies setzt allerdings voraus, dass die Genua vom Tuchgewicht und Schnitt für solche Beanspruchungen konzipiert ist. Insgesamt macht die Catalina 355 einen sehr robusten und außergewöhnlich steifen Eindruck, das Deckslayout funktioniert gut und ist auch von einer kleinen Crew ohne große Anstrengung segeln. Wie die Leichtwindperformance ausfällt, ließ sich an unserem Testtag natürlich nicht ermitteln, allerdings weisen schon die nackten Zahlen nicht auf einen ausgesprochenen Leichtwindrenner hin.

So bringt die getestete Flügelkielvariante laut Werftangaben über 6,7 Tonnen auf die Waage, die Tiefkielversion kommt mit weniger Ballast aus und ist ungefähr eine halbe Tonne leichter. Demgegenüber steht eine mit der 135-Prozent-Standardgenua nicht gerade üppige Segelfläche von 62 Quadratmetern, eine große Leichtwindgenua oder ein effektiver Code Zero dürften der Yacht also bei flauen Bedingungen gut stehen.

