

Superprova

- l'abitabilità
- la qualità dell'attrezzatura
- la grande cucina

- angusta la zona carteggio
- scomoda la posizione della leva motore



Catalina 400

Dagli USA un 12 metri per la crociera pura. Molto lo spazio sia sopra che sottocoperta e ricca la dotazione di optional compresi nel prezzo. Nella media le prestazioni. Barca ideale per il charter e il viaggiar comodo.

testi e foto di Luca Sordelli

Salire a bordo di una barca di grande serie realizzata negli USA è sempre un'esperienza interessante. Significa mettere un po' alla prova quanto ci si è abituati a vedere qui da noi in Europa. Certo non cambiano i massimi sistemi, le barche sono sempre barche, soprattutto quando si tratta di quelle rivolte al grande pubblico, né

Superprova

Coperta

Inutile dire che, così come tutta la barca nel suo insieme, anche la coperta rispecchia la vocazione al 100% da crociera di questo 40 piedi. Spiccano il grande pozzetto con tavolo centrale e la doppia timoneria a ruote gemelle. È questa una soluzione che apre un vero e proprio corridoio verso il mare, a cui si arriva grazie anche l'apertura centrale nel coronamento. Qui, come su tutte le barche Catalina, la parte centrale del pulpito si abbatte per diventare direttamente la scaletta da bagno. Molto lo spazio alle spalle del imoniere, con due panche che ospitano altrettanti gavoni per stivare i parabordi. Altro "marchio di fabbrica" del cantiere californiano i due sedili ritagliati negli angoli dei due pulpiti.

Dove la barca si differenzia nettamente rispetto tutte le concorrenti dirette è nella qualità dell'attrezzatura. Tutti i bozzelli sono della serie Air Block, a sfere, della Carhaur. Due le rotaie per le scotte del genoa con possibilità di regolazione dal pozzetto. Il vang, rigido, è anche lui in inox.

L'armo è in testa, due gli ordini di crocette e albero poggiato in coperta e quindi con doppie sartie basse, 2 verso prua e 2 verso poppa. Notevole anche la robustezza dell'avvolgifiocco Shaffer.

1 - Il trasto di randa corre a prua del tambuccio, tutte le manovre sono rinviate a poppa.

2 - Una vista d'insieme del pozzetto.

Le manovre sono organizzate in modo da non intralciare la vita nella zona living.

3 - La parte centrale del pulpito si ribalta e diventa scala da bagno.

4/5 - Le due panche alle spalle della doppia timoneria.

6 - Il gavone dell'ancora, il winch è verticale.

7 - Molto larghi i passavanti, due i carrelli per il genoa.

8 - L'apertura laterale nelle draglie a centrobarca.

9 - Decisamente originale la posizione del quadro motore.



1



4



5



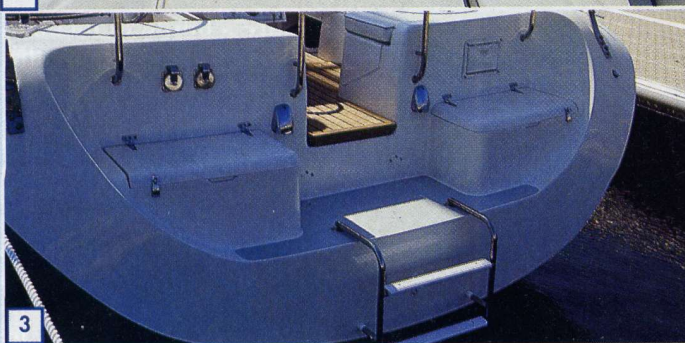
6



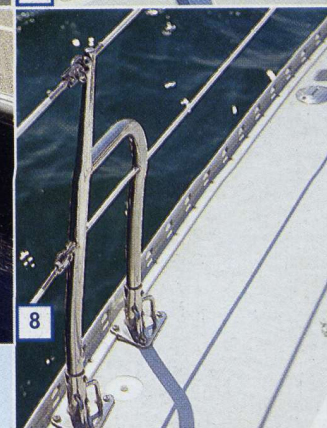
7



2



3



8



9



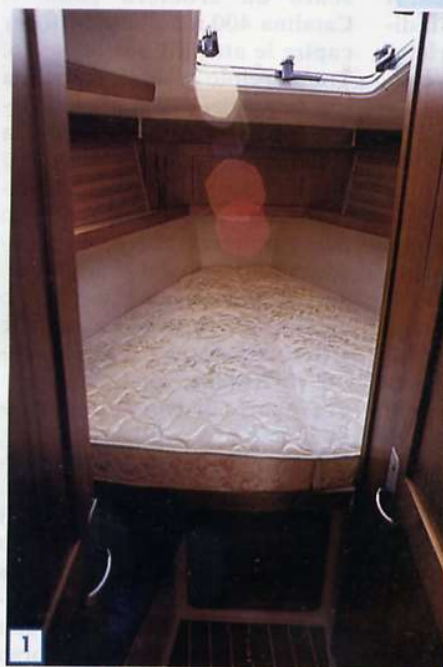
cambiano troppo le tecniche costruttive visto che l'esigenza di avere prodotti validi a prezzi contenuti impone anche qui una serie di scelte obbligate. Cambiano invece molti particolari, dettagli, "furbizie" che, nel bene o nel male, inesorabilmente colpiscono un osservatore europeo. Discorso che più che mai vale per il Catalina 400 che abbiamo provato a Marina di Ravenna, presso la sede dell'importatore italiano, Navalvia. Il progetto è affidato, come per tutti i modelli del cantiere ca-

Interni

Il Catalina 400 è disponibile in due versioni, a due o tre cabine. Noi abbiamo provato la seconda, con due locali gemelli a poppa. I grandi volumi dell'imbarcazione e il notevole baglio, soprattutto nelle sezioni di poppa, portano ad avere sia delle buone dimensioni delle cuccette sia delle altezze sopra alla media delle concorrenti. La zona che più ci è piaciuta è comunque la cucina, che si può tranquillamente definire enorme, con ampi ripiani d'appoggio, una ricca dotazione di accessori e un'ottima ventilazione, caratteristica, questa, comune a tutta la barca dove si possono contare ben 16 tra oblò e osteriggi. Classica l'organizzazione del quadrato con il tavolo spostato verso dritta e fronteggiato da un divanetto lineare che corre lungo la murata opposta. Un po' costretta invece l'area carteggio con il tavolo orientato per baglio e dotato di uno sgabellino in acciaio inox a scomparsa. Elegante la scelta del teak birmano per gli allestimenti (paratie comprese) che contribuisce a rendere caldo l'ambiente. All'insegna della praticità invece l'uso del linoleum bugnato per la pavimentazione della zona cucina, soluzione che ci trova assolutamente d'accordo. Standard, in entrambe le versioni, due locali bagno con cabina doccia.



1 - La cabina di prua, la più grande delle tre di bordo. A lei è dedicato un bagno con box doccia separato.
2 - Il tavolo della dinette, ci pranzano comodamente sei persone.
3 - Una vista d'insieme del quadrato, si nota la notevole luminosità dell'ambiente.
4 - Una delle due cabine gemelle di poppa.
5 - La zona carteggio.
6 - La cucina, sicuramente la "zona regina" di questo 12 metri. Molto lo spazio per lavoravi, ricca la dotazione di accessori.



Superprova

Materiali e impianti

Tradizionale la tecnica di realizzazione di questo scafo. Il guscio, costruito in un solo pezzo, è un laminato pieno di vtr e resina poliestere, la coperta è invece in sandwich con anima di espanso ad alta densità. Gli interni sono controstampati e la solidità complessiva dell'imbarcazione è garantita anche da una rete di longheroni e paratie strutturali. Sono queste le caratteristiche base di ogni moderna barca di grande serie e che vuole tenere prezzo contenuto. A livello di impiantistica di questa 12 metri ci sono piaciute la semplicità e la completezza delle dotazioni che rispondono ai rigidi standard imposti dalla legge USA (l'*American Bureau of Shipping*), più severa e pignola di quella europea. Tutti i cablaggi elettrici sono di ottima qualità, ben protetti e i punti "caldi" sono facilmente ispezionabili e raggiungibili. Tutte le derivazioni sono protette da un doppio interruttore anti sovraccarico. Le batterie sono ben 4 da 100 Ah; più che sufficienti le dimensioni dei serbatoi, 250 lt per l'acqua, 500 per il gasolio. Sopra alla media delle concorrenti la dotazione standard di accessori compresi nel prezzo. Infine da segnalare anche l'ottima realizzazione della ferramenta in inox (particolarmente solidi sono pulpiti e candelieri.) e la scelta dell'attrezzatura di coperta, mediamente sovradimensionata rispetto agli standard nostrani.

1 - Un dettaglio della sentina a centrobarca, ai piedi del tavolo della dinette. Si nota la succhiarella della pompa ad innesco automatico.
2 - Le 4 batterie sono state sistemate ai piedi della scaletta. Facili da raggiungere, contribuiscono anche a concentrare e a tenere bassi i pesi a bordo.



liforniano, a Frank Butler che mette in mostra un know how nell'escogitare idee interessanti per fare le barche da crociera pura che non ha nulla da invidiare anche ai più collaudati designer nostrani e d'oltralpe.

Il progetto

Segni distintivi di questo progetto sono i grandi volumi, la notevole larghezza in coperta e un



baglio massimo decisamente arretrato. Sono tutti requisiti tipici di uno scafo pensato per la crociera e dalla grande abitabilità sia sopra che sotto coperta (spicca un pozzetto che per dimensioni e praticità surclassa gran parte delle concorrenti). Sempre nella stessa ottica le murate sono state tenute abbastanza alte, ma non tanto da appesantire la linea della barca. A questo contribuisce anche il disegno della tuga che, in perfetto stile made in USA, è lunga, bassa e piuttosto stretta.

Ad una superficie velica nella media in proporzione al dislocamento fa eco la buona lunghezza al galleggiamento, garanzia di buone velocità medie anche a motore. Le linee d'acqua, come si diceva, mettono in mostra un baglio massimo largo e molto a poppa, il che fa pensare a buone prestazioni soprattutto alle andature portanti e, volendo fare un esempio di uso ideale, il Catalina 400 sarebbe perfetto per scorazzare in Egeo, spinti dal Meltemi sulla rotta da Atene verso Rodi. La barca viene venduta con due diverse soluzioni per la chiglia: normale, con un pescaggio da 2,06 mt, o corta e con le alette con un'immersione che si riduce 1,67 mt. A nostro avviso tra le due soluzioni, se proprio non si deve navigare in zone dai fondali particolarmente bassi, è da preferirsi la prima, con un dislocamento totale più basso (3200 kg contro 3600) e, soprattutto con prestazioni certamente migliori di bolina. Ottima la stabilità di questa barca che, oltre ai notevoli

volumi, mette in mostra anche una percentuale di peso in chiglia del 40%, al di sopra della media di tutte le concorrenti.

La prova

Il test si è svolto all'insegna di un leggero vento a regime di brezza, con mare piatto al largo di Marina di Ravenna. Condizioni certamente non ideali per uno scafo da crociera come il Catalina 400 ma molto utili per capire le attitudini dello scafo. Tra un refolo e l'altro, da buona una barca dal dislocamento medio - pesante, stenta a partire e la regolazione delle vele (in queste condizioni) risulta piuttosto delicata. Una volta raggiunto il suo passo la barca si è però dimostrata più agile del previsto, segno di una carena dal disegno equilibrato. Buona l'uscita dalle virate, buona anche la sensibilità sul timone, con un azzeccato rapporto di demoltiplica (tradizionale a frenelli).

Grazie alla doppia ruota il timoniere riesce a sedersi in posizione molto esterna e quindi anche a vedere bene il bordo d'ingresso del genoa. A motore la barca si è dimostrata assolutamente docile in manovra, con un effetto evolutivo sinistrorso sull'elica (a 2 pale fisse) appena percettibile e solo in retromarcia. Con il nuovo Yanmar da 56 cv e 4 cilindri la velocità di crociera a 2500 giri si attesta tranquillamente sugli 8 nodi, quella (ragionevolmente) massima supera i 9. Leggermente sopra alla media i dati relativi alla rumorosità, soprattutto ai regimi medi e alti.



CATALINA 400 LA SUPERPROVA IN CIFRE

Progettista

Frank Butler

Il prezzo

Versione 3 cabine: **US \$ 180.760**, versione 2 cabine **US \$ 176.587**. Iva e trasporto esclusi.

I dati

Lungh. ft m **12,34** • lungh. al gall. m **11,11** • largh. m **4,11** • immersione m **2,06/1,67** (chiglia corta) • dislocamento **kg 8100/9200** (chiglia corta) • zavorra **kg 3260/3620** (chiglia corta) • sup. velica complessiva **m² 75** • I = m **16,05**, J = m **4,72**, P = m **14,33**, E = m **5,18** • sup. velica ran-

da mq **54** • sup. velica genoa **100%** mq **21,07** • albero in alluminio anodizzato, poggiate in coperta • 2 ordini di crocette in linea senza volanti strutturali • armo in testa d'albero • categoria omologazione **CE: A** • posti letto **6/8** • costruzione scafo in vtr piena con resina vinilestere, coperta in sandwich di vtr e espanso ad alta densità • motore standard **Yanmar** da **cv 52** • serbatoio gasolio **lt 250** • serbatoio acqua **lt 500**.

Principali dotazioni standard

Randa con tre mani di terzaroli • genoa con avvolgifiocco • ancora tipo CQR da 25 kg con catena e cima •

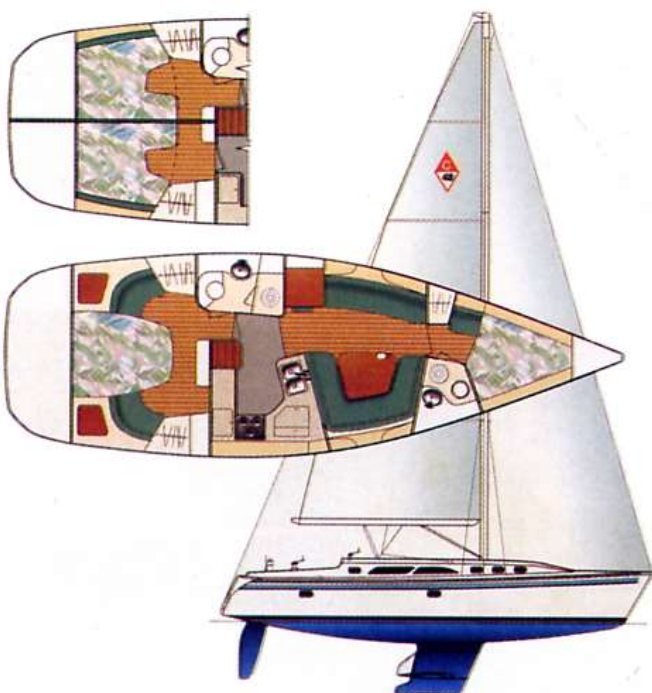
set cime d'ormeggio • elica a due pale fisse • 4 batterie da 100 Amp • frigo elettrico • musone in acciaio inox • verricello salpancora da 1500 W • 5 winches selftailing • materassini per il pozzetto.

Il motore della prova

Yanmar diesel da **56 cv** di potenza all'albero a 3800 giri/min • mod. **4JH3** • cilindrata cc **1995** • architettura a 4 cilindri verticali • alessaggio per corsa mm **84/90** • sistema di iniezione: diretta • raffreddamento ad acqua di mare con scambiatore di calore • peso a secco con invertitore kg **223**.

Gli indirizzi

Costruito da **Catalina Yacht, California (USA)**. Importato da **Navalia Srl, Bologna** tel. 051/6360063 fax 6360542 info@navalia.com www.navalia.com



Le prestazioni a vela

Angolo al vento	intensità vento	velocità (nodi)
45	11	5,7
70	9	6,2
90	10	6,0
120	10	5,6

Velocità critica (2,54 x V I.gall): **8,4** nodi.

Le condizioni della prova

Acque antistanti il porto di Marina di Ravenna. Brezza leggera da S-SW, intensità variabile tra i 7 e gli 11 nodi, mare calmo. Tre persone a bordo, carena pulita. Serbatoio acqua vuoto, serbatoio gasolio al 50 %. Strumentazione usata: GPS Garmin 12, fonometro Lutron SL-4001.

Le prestazioni a motore

Giri	vel. (nodi)	rumorosità dB (A)		
		dinette	cab. prua	cab. poppa
850	3,1	62	56	66
1500	3,9	67	61	73
2000	6,2	72	68	79
2500	8,3	77	71	82
3000	9,1	79	73	85

Rapporto peso/potenza (cv/ton): **6,4**.

Gli indici di prestazione a confronto

Barca	Disl./L.gall (kg/m ³)	Sup.vel./Disl. (mq/ton)	Zav./Disl. (%)
Catalina 400	5,9	9,2	40
Oceanis 411	-	9,7	29
Sun Odyssey 40	6,9	11,3	36
Bavaria 38	7,6	10,8	34
Dufour 41 C	7,6	10,9	33

Note: dislocamento relativo (Disl./L.gall): più il valore è basso, più la barca è leggera • superficie velica relativa (Sup.velica/Disl): a valori alti corrispondono barche molto invelate.

Il giudizio dell'esperto

Tipica barca per la crociera, dai grandi volumi interni e dalla notevole larghezza che porta ad avere anche una coperta molto abitabile. Linee d'acqua che prediligono le andature portanti e il vento medio-forte. Buona la qualità di costruzione, ottimo il livello degli allestimenti, soprattutto interni. Prestazioni nella media.

I pianetti mostrano le due versioni disponibili per l'allestimento degli interni, a 2 o a 3 cabine. Nella vista laterale in evidenza anche le due diverse soluzioni per la chiglia, lunga oppure corta e con le alette.

Le avversarie

	Lft (m)	Largh. (m)	Disl (kg)	Sup. Vel. (mq)	Progettista	Prezzo (Lire)
Catalina 400	12,34	4,11	8100	75*	Butler	US \$ 180.760
Oceanis 411	12,70	3,95	8500	83	Finot	253.000.000
Sun Odyssey 40	12,20	3,95	7300	83	Andrieu	220.000.000
Bavaria 38	11,95	3,85	7300	79	J&J	187.332.000
Dufour 41 C	12,30	3,96	7500	82	J&J	251.600.00

Nota: i prezzi si intendono IVA esclusa e franco cantiere. *Con il genoa al 100%.