

**FOCUS**

# OCEANIS Y 54

Beneteau

di Nico Caponetto  
Foto Gilles Martin-Raget/  
Nicholas Claris

*Diciassette metri tutti dedicati alla crociera. È la versione Oceanis del più sportivo First 53. Stessa carena, con qualche modifica alle appendici, ma con la coperta orientata all'easy sailing e gli interni dedicati al comfort.*



Un po' come accade nella logica industriale dell'automotive, anche nella nautica dei grandi numeri si assiste alla replica in versioni diverse di un modello che ha avuto successo. È il caso del cantiere francese Beneteau che, dopo aver messo in acqua il First 53, proponendo una barca molto sportiva come nella tradizione della gamma, sull'onda del buon esito commerciale ha rielaborato il progetto in una visione assolutamente crocieristica. In comune, le due barche hanno le linee d'acqua, ma per il resto appartengono a due mondi diversi e nemmeno paralleli. Non tanto per quanto riguarda gli interni. Quelli che abbiamo visto nel modello esposto al salone di Genova sono certamente diversi da quelli del First 53, forse più luminosi, ma non rappresentano uno scarto sul piano qualitativo rispetto al modello sportivo, in cui gli ambienti e gli arredi erano comunque completi e molto ben rifiniti, certamente anch'essi adatti a crociera in altura. Certo, nel caso del Oceanis 54, alcuni particolari inducono una più forte sensazione di "casa", come la cucina con pianta a "C" molto attrezzata, o il divanetto davanti al carteggio che si trasforma in una chaise longue, o il recesso dietro al frigorifero verticale dove è stata installata la macchina per il caffè. L'impostazione è classica, con la cabina armatoriale a prua molto ampia e con toilette privata e due cabine gemelle a poppa. La cucina è sulla murata di sinistra e il secondo bagno sulla dritta. Anche lo stile è piuttosto classico, elegante, con un buon livello di rifinitura e con il rovere sbiancato che contribuisce ad esaltare la luminosità interna.

In coperta troviamo invece gli elementi che segnano il profondo stacco rispetto al First 53. A partire dal pozzetto. Il rollbar, cui si raccordano lo sprayhood e un bimini fisso, creano una sorta di veranda, un ambiente in più molto protetto, soprattutto se in inverno si decide di chiudere con le cerniere i prolungamenti laterali del bimini stesso. Alle spalle delle due ruote, sono stati ricavati due piccoli divanetti da cui controllare comodamente la navigazione che, grazie all'organizzazione molto semplice delle manovre, può essere realizzata realmente in equipaggio ridotto. Anche il resto del ponte ci parla di crociera, attraverso



# FOCUS

## Scheda tecnica

Lunghezza f.t.	m 17,16
Lunghezza al galleggiamento	m 15,98
Lunghezza scafo	m 15,40
Larghezza massima	m 5,00
Rapporto lunghezza/larghezza	3,08
Deriva standard	m 2,50
Dislocamento	kg 16.600
Zavorra	kg 4.500
Tipo di armamento	sloop
Alberoin alluminio con due ordini di crocette	
Boma	in alluminio
Vang	rigido con paranco interno
Bompresso	fisso
Sartiame	spiroidale
Verricelli	2 winch sui paramare
Superficie randa	mq 63
Superficie fiocco autovirante	mq 51
Superficie Genoa 105%	mq 70
Superficie gennaker	mq 210
Superficie Code 0	mq 135
Motorizzazione	80 HP
Tipo di trasmissione	S-Drive
Capacità serbatoio carburante	400 litri
Capacità serbatoio acqua	700 litri
Portata omologata	10 persone
Progetto Biscontini Yacht Design/Lorenzo Argento	
Costruttore	Beneteau - Francia
	www.beneteau.com
Importatore: elenco dei dealer italiani disponibile sul sito del cantiere	
Categoria di progettazione CE	A
Prezzo base (Iva esclusa)	418.000 Euro



so particolari quali l'altezza delle draglie che raggiunge i 90 centimetri o il piano di coperta che, a confronto di quello del 53, è più basso rispetto alla tuga per una maggiore protezione durante gli spostamenti verso prua dove troviamo un utile winch incassato.

Una barca all'insegna dell'easy sailing, dicevamo, grazie all'organizzazione delle manovre e al fiocco autovirante, ma anche in virtù di un pacchetto optional che Beneteau mette a disposizione per facilitare molto la vita dell'armatore. A partire dalle manovre di ormeggio, grazie al sistema Dock and Go, realizzato con un pod orientabile che agisce in accordo con l'elica di prua, il tutto azionato con un joystick, per finire al sistema Harken AST che consente una regolazione automatica delle vele rispetto all'angolo al vento, capace di intervenire sia per effettuare virate in automatico sia per limitare lo sbandamento entro un angolo predefinito raggiunto il quale interviene per lasciare randa e fiocco. Certo, un'idea lontana dal piacere del manovrare, ma c'è chi evidentemente questo piacere non lo ricerca.

