

# Test Oceanis 54 come naviga: pregi e difetti

*Il nuovo 17 metri per la crociera del cantiere francese si distingue per il comfort in coperta e la luminosità degli interni. Con il sistema automatico Harken può virare da solo e non sbandare oltre un limite personalizzabile*

Dopo il successo del First Yacht 53, che ha portato a un nuovo livello premium il marchio Beneteau, arriva la versione Oceanis, tradizionalmente più crocieristica e tranquilla, sulla base della stessa piattaforma, utilizzando una strategia industriale mutuata dal mondo automotive. Lo scafo è infatti il medesimo, stessa anche la linea di produzione, cambiano la coperta e le appendici di alcune versioni, con le necessarie e conseguenti modifiche al piano velico.

E così un performance cruiser stiloso e mediterraneo, si trasforma in una barca dall'indole più tranquilla, adatta a navigare in comfort anche lungo le coste atlantiche, per restare in Europa. Ma pensiamo che il consolidato stile Oceanis potrà trovare estimatori in qualsiasi mare del mondo, dalla Cina al continente americano fino all'Oceania.

La nostra prova si è svolta in Mediterraneo, sulla costa sudoccidentale francese, a Gruissan, non lontano da Narbonne, con vento tra i 12 e i 17 nodi e una leggera onda corta. L'esemplare in prova era predisposto per mostrare al meglio le potenzialità di easy sailing, sicurezza e comfort che sono alla base del progetto: versione con randa avvolgibile, sistema di manovra a joystick Dock and Go e l'innovativo Harken AST (Automatic Sail Trim) entrambi optional, oltre allo Ship Control di serie, che permette il controllo di tutto lo yacht sia dalla plancia, con il monitor touch B&G serie Zeus, sia attraverso qualsiasi device come smartphone o tablet grazie all'apposita app.

L'Oceanis 54 è costruito in sandwich con pelli di vetroresina poliestere laminate in infusione e anima di balsa. Gli elementi strutturali sono anch'essi in fiberglass infusa, incollata allo scafo con rinforzi in laminato.

## Ponte di coperta

La barca è ormeggiata all'inglese e saliamo dalla murata, lo spazio del passavanti è ampio e verso poppa ci conduce al pozzetto aggirando il paramare e le sedute gemelle dietro alla doppia timoneria, che fungono anche da gavoni e "chiudono" il pozzetto. Sotto trova spazio il garage per un tender fino a 2,4 metri e altri materiali, chiuso dalla spiaggetta.

La versione in prova è dotata di bimini fisso, un optional, che si raccorda al roll bar e assieme allo spray hood genera una confortevole veranda che protegge tanto dal sole quanto dal freddo. Non solo: sono previsti dei prolungamenti laterali a cerniera che consentono di chiudere il pozzetto, permettendo così la navigazione invernale anche in climi freddi, oppure di godersi lo spazio in coperta protetti come in un pozzetto centrale chiuso.

I due montanti fissi a lato delle timonerie che sorreggono la struttura del bimini permettono inoltre di avere un saldo punto di appoggio, che si aggiunge agli altri tientibene sulle plance della timoneria, sul roll bar e sul tavolino sdoppiato e telescopico, che permette di ampliare lo spazio prendisole. Le cuscinerie a lato del tambuccio, protette dal dodger, sono ideali in navigazione per avere i bambini controllati a vista o per le guardie.

La postazione al timone è confortevole e permette di avere tutto sotto controllo. Abbiamo apprezzato il puntapiedi apribile a compasso per timonare di bolina, ma ci siamo trovati a nostro agio anche timonando seduti sul paramare, con entrambi i winch Harken Reverse sotto mano. Scotte e drizze scorrono recessate, le code vengono raccolte in un utile alloggiamento coperto predisposto davanti alle colonnine del timone. In piedi, soprattutto nell'area poppiera, gli ospiti godono di un senso di totale sicurezza grazie alle draglie alte 90 cm dal piano di calpestio e ai 30 cm di altezza del trincarino.

Proseguendo lungo il passavanti si nota un interessante dettaglio che ci era sfuggito salendo a bordo: a differenza del First 53, la coperta resta più bassa in corrispondenza della tuga, permettendo così una finestratura più ampia a tutto vantaggio della luminosità sottocoperta, uno dei punti forti dell'Oceanis 54. Non solo, l'altezza del trincarino resta comunque significativa, 15 cm, fino all'albero a tutto vantaggio della sicurezza e facilità di movimento a bordo. I carrelli per la regolazione del fiocco sono sulla tuga, consentendo di portare il punto di scotta all'interno per una regolazione ottimale di bolina stretta.

L'albero in alluminio è posato in coperta, davanti troviamo il carrello trasversale per la configurazione con il fiocco autovirante e un prendisole con materassini integrati. Proseguendo verso prua si notano un winch da tonneggio incassato e tre passauomo a filo, ormai uno standard, per dare luce e aria sotto coperta. Lo strallo è murato all'estrema prua, in posizione più avanzata rispetto al First 53, grazie all'uso del rollafiocco esterno. Infine, il piccolo bompresso per murare il Code 0 e il gennaker funge anche da supporto per l'ancora.

## In navigazione

Ci scostiamo dall'ormeggio all'inglese con impressionante facilità grazie al sistema Dock and Go, basato su un pod orientabile a 360° e un bow thruster: è sufficiente orientare il joystick nella direzione voluta e la barca trasla allontanandosi dalla banchina.

Proviamo a evolvere nello specchio d'acqua ristretto e a simulare un ormeggio di poppa, la barca gira su sé stessa ma occorre prendere la mano: il tempo necessario al pod per orientarsi nella posizione voluta comporta un piccolo ritardo di cui tener conto, così come è viceversa intuitivo utilizzare l'abbrivio una volta avviata la manovra. In un futuro prossimo il Dock and Go sarà probabilmente interfacciato con sistemi automatici per l'ormeggio autonomo, rendendo ancora più facili le manovre in porto.

Usciamo in mare e apriamo le vele: la configurazione su questo esemplare prevede la randa rollabile – l'albero è di altezza ridotta mentre quello standard è il medesimo del First 53 ma con randa di superficie velica inferiore – e fiocco al 105%.

Pur essendo la randa rollabile di gestione più semplice, pensiamo che un po' di tela in più e il profilo più efficiente della randa tradizionale (che offre come sempre il sistema di presa rapida di terzaroli dal pozzetto) offrano quel tanto di potenza in più da mettere meglio in evidenza le eccellenti caratteristiche della carena.

Si tratta in ogni caso di scelte personali dettate dal proprio livello di esperienza e dal tipo di navigazione prescelto. Il fiocco leggermente sovrapposto all'albero, al 105% della J, sopperisce alla minor potenza della randa, consentendoci di navigare di bolina a ben 7 nodi con 12,6 di vento a 34° di vento apparente, mentre stringendo ulteriormente fino al ragguardevole angolo di 31° la velocità era di 6,7 nodi.

Le sensazioni al timone sono di una barca sicura e facile da condurre, che perdona eventuali distrazioni. Il maggior peso della versione Oceanis non sembra influire troppo sulle linee d'acqua, grazie al fatto che erano già state progettate per il First 53 in vista di un aumento del dislocamento complessivo in allestimento più crocieristico.

A bordo è installato il nuovo sistema Harken AST, che permette sia la regolazione automatica delle vele rispetto all'angolo al vento che di virare in autonomia, lasciando il fiocco e cazzandolo sulle nuove mure. I puristi inorridiranno, ma il sistema è utile in caso nessuno degli ospiti a bordo sappia come effettuare la manovra o semplicemente preferisca godersi la navigazione senza alcun lavoro fisico. Pensiamo a un armatore con esperienza su barche a motore che voglia passare alla vela per una scelta più green, questa soluzione è ideale.

Non solo, c'è anche la possibilità di scegliere un angolo di sbandamento oltre il quale si ritiene scomodo navigare: l'AST lascherà automaticamente le vele per mantenere la barca nella posizione prescelta, ricazzandole nel caso il vento calasse, decisamente l'ideale per navigare nel comfort, prendendo il sole oppure pranzando in pozzetto con l'autopilota.

Viriamo dunque: usare il sistema automatico richiede al timoniere di manovrare rispettandone i tempi, decisamente più lunghi di quelli manuali. Anche qui occorre abituarsi e lasciare sempre le scotte con un buon numero di giri sul winch per evitare che slittino sulla campana. Siamo sinceramente lieti di aver provato questa innovazione tecnologica che potrà aprire la vela a nuove tipologie di fruitori, ma anche la configurazione con fiocco autovirante e randa tradizionale consente di manovrare altrettanto facilmente mantenendo la stessa superficie velica complessiva.

Sottocoperta di bolina l'Oceanis 54 è confortevole, non ci sono scricchiolii e, pur essendoci solo un'onda appena accennata, non abbiamo percepito inerzie e movimenti che favoriscano la sensazione di mal di mare.

Il Code 0 è la vela di prua ideale per barche come questa, consente di navigare anche con brezza leggera in un range ampio di andature, tra la bolina larga e il traverso, angoli al vento per cui questa vela è progettata. Noi avevamo brezza fresca, e il nostro log ha segnato 9.3 nodi con 14,7 di vento a 64° di apparente, mentre scendendo al lasco stretto, 104° rispetto al vento, la velocità registrata è stata di 7,2 nodi con 13, 3 di vento.

Per cambiare mure risulta preferibile riavvolgerlo e riaprirlo invece che strambare.

La nostra prova in mare si è conclusa con una navigazione di rientro sotto gennaker, con 13 nodi di vento la velocità segnata era di 6,5 nodi navigando abbastanza poggianti, con un angolo di 130° gradi.

Per essere un 16 metri da crociera, la barca stramba agilmente e con facilità, grazie anche all'aiuto del nostro equipaggio, due persone, indispensabile per manovrare le vele di poppa. In caso di mancanza di vento il motore Yanmar da 80 cv consente una crociera confortevole con rumorosità contenuta, 8,5 nodi a 2.600 giri, ma si può arrivare senza problemi a 9 nodi spinti dall'elica Flexofold a tre pale abbattibili. Esiste anche una versione più potente, da 110 cv, con linea d'asse, che non può però montare il Dock and Go.

## Interni

Sottocoperta si accede da una scala tradizionale dotata di tientibene e scalini con antisdrucciolo e chiusi lateralmente, una combinazione giusta per questa barca che si presume non debba navigare troppo a lungo sbandata. Gli interni appaiono luminosi, puliti ed eleganti, dallo stile più

tradizionale rispetto al First 53. La nostra versione era in rovere sbiancato ma si può scegliere anche in noce.

Sulla sinistra la cucina con lavello e fuochi a murata mentre l'ampio frigo a pozzetto e il portavivande generano una configurazione a "C chiusa" che permette di lavorare con punti d'appoggio anche a barca sbandata.

Non manca un secondo frigo verticale dietro al quale è stato ricavato un recesso per la macchinetta del caffè. Sul lato di dritta trova spazio la dinette, elegante e con tavolo telescopico che può trasformarsi in letto. Di fronte il tavolo da carteggio, che definisce una zona multifunzione, con divanetto per il relax trasformabile in un'interessante chaise longue utile anche per le guardie in navigazione.

Da notare che la zona del carteggio è del tutto priva di strumenti, essendoci lo Ship Control di serie, mentre il quadro elettrico con facile accesso a tutte le connessioni è posizionato dietro a un pannello tra dinette e bagno sul lato di dritta.

Abbiamo apprezzato alcuni dettagli di qualità superiore, come i laminated fiddle, le finiture stondate dei piani d'appoggio, o i led per illuminare il piano di calpestio sotto alle divanerie. Ci è piaciuta meno la scelta di lavorare i paglioli a doghe, perché non sempre le fughe poi combaciano, forse il semplice legno a vista avrebbe reso più armonico anche questo dettaglio.

L'armatoriale, con bagno separato dalla doccia è a prua, mentre a poppa si trovano due cabine gemelle. La versione in prova prevedeva tre cabine e due bagni, ma viene proposto anche il layout con un bagno per cabina.

## Scheda tecnica e prezzo

### Prezzo di listino

Euro 418.000 Iva esclusa con motore 80 cv

### I dati

Lunghezza f.t.m 17,16

Lunghezza al gall. m 15,98

Lunghezza scafo m 15,40

Larghezza m 5

Pescaggio std m 2,50