

PROVA

Un 17 metri che unisce le qualità di navigazione di un open con l'abitabilità di un motor yacht. Punto di forza l'intelligente disegno del fly e la qualità dei materiali.

di **Maurizio Bulleri**

Uniesse 55 My



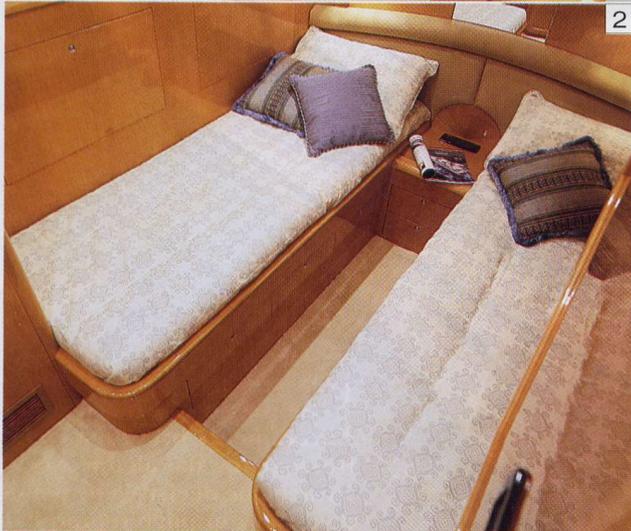


La storia del Cantiere Uniesse Marine è relativamente breve ma è contrassegnata da alcune scelte strategiche decisive che hanno decretato in poco tempo l'affermazione sul mercato delle sue imbarcazioni. La sapiente fusione delle carene americane di Fred Hudson con il design degli architetti italiani ha dato vita ad una serie di motor yacht e open tutti caratterizzati da buone doti di navigazione e da interni arredati con eleganza e originalità. A questo si deve aggiungere la costante ricerca della massima qualità, migliorata anno dopo anno, attraverso una componentistica di alto livello. Il recente ampliamento delle aree di costruzione ha consentito di procedere allo stampaggio e alla finitura completa degli scafi all'interno del cantiere, in modo da poter controllare direttamente tutti i processi di produzione. Un segno tangibile del livello degli standard di costruzione del cantiere è fornito dalla certificazione ISO 9002 e dall'omologazione CE in Classe A di tutte quante le imbarcazioni prodotte, riconoscimenti importanti ma in ogni caso insufficienti per descrivere accuratamente il

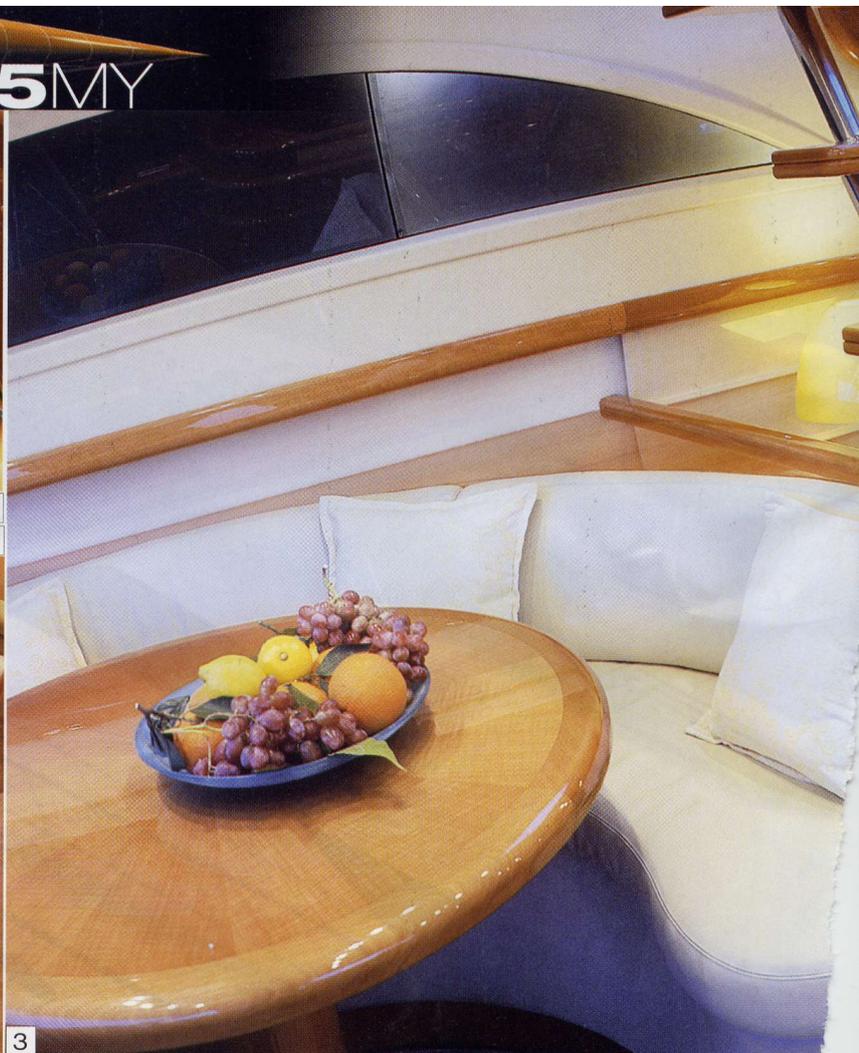
- Il design moderno
- La classe degli arredamenti
- Molti accessori inclusi nel prezzo

- Manca il garage per il tender
- Il salpaàncora esterno

PROVA UNIESSE 55MY

1
2

3



4

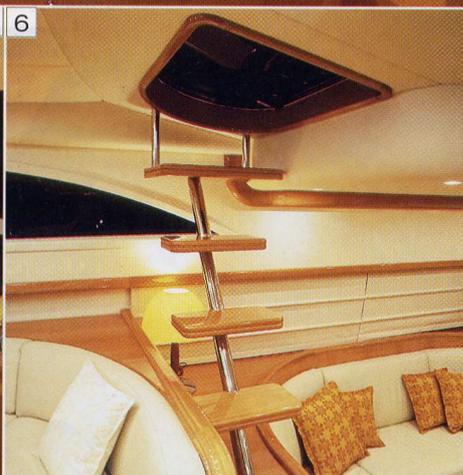
prodotto. Non resta quindi che salire a bordo per scoprire tutto il fascino e le qualità dell'ultima creatura del cantiere dei fratelli Scaburri.

Progetto

Si assottiglia sempre più il confine tra open e fly e da parte di ciascuna delle due tipologie di imbarcazioni c'è il desiderio di fare proprie le migliori qualità dell'altra. L'Uniesse 55 MY, con un fly ben arredato e dal profilo ribassato, si propone come uno dei migliori interpreti di questa nuova tendenza. L'abitabilità è quella di un grande motor yacht e la linea esterna non è appesantita dalla presenza del ponte superiore. L'interior designer ha impiegato materiali pregiati ed il risultato è un arredamento di gran classe. Il progettista ha sfruttato la grande larghezza dello scafo e le variazioni di livello dei piani interni per ottenere il massimo risultato di abitabilità; determinante la scelta di sistemare la cucina sul ponte inferiore. Ed è proprio la perfetta calibrazione delle altez-



5 6





ze che ha permesso di abbassare il fly e creare una nuova linea: slanciata, piacevole e sportiva. Il successo estetico è notevole. Ancora più importanti i risultati in termini di stabilità, conseguiti cercando di mantenere quanto più possibile basso il baricentro. A questo scopo le sovrastrutture sono state realizzate con sandwich di Airex ad alta densità. Classica, invece, la costruzione della carena in laminato pieno di resina isoftalica e fibre di vetro pregiate, stratificate manualmente e rinforzate da longheroni e madieri in balsa.

Gli impianti

La qualità emerge anche nell'impiantistica. Osservando i macchinari e gli accessori si nota che sono state scelte attrezzature di massima affidabilità. La ricerca di componenti speciali si evidenzia con l'adozione delle batterie "Optima"; in particolare è stato utilizzato il tipo ad alto spunto per l'avviamento dei motori mentre per i servizi è stato impiegato il modello capace di sopportare molti cicli di carica/scarica e lun-

ghi periodi di inattività. I serbatoi del carburante sono quattro, tutti provvisti di indicatori visivi. Calibrata la capacità del boiler (60 litri). Completa la strumentazione di controllo che prevede allarmi acustici per la presenza di acqua in sentina e sui livelli del carburante e dell'acqua dolce. Di serie anche quella elettronica Raymarine e Raytheon, incluso l'autopilota e la ripetizione dei controlli e degli schermi sul fly.

La coperta

La vista da prora pone in risalto il look sportivo. Si apprezza la notevole inclinazione del parabrezza e la sua installazione a filo con le strutture di vtr. Sul ponte di prora è stato ricavato un incavo per i materassini del prendisole. I passavanti sono larghi e sicuri e confluiscono nell'area tecnica di prora, anch'essa ben agibile. Sempre in tema di sicurezza, si nota la presenza di una falchetta di giuste proporzioni, sorta sul prolungamento delle murate. A poppa, il pozzetto è abbastanza largo da ospitare il tavolo da pranzo. Il divano è

strutturale ed appoggiato al coronamento: su un lato della seduta si apre il portello di accesso alla cabina del marinaio (non perfetto il drenaggio). Non ci sono garage, ma la plancetta è sufficientemente per alloggiarvi il tender. Sono rivestiti di teak sia il pozzetto, sia la plancetta bagno. Bitte e verricelli di tonnellaggio sono nascosti da due portelli, sotto i quali c'è anche posto per recuperare la cima d'ormeggio. L'accesso al fly avviene attraverso una scala esterna comoda e illuminata, oppure mediante la scala interna. Sul ponte superiore spicca il mobile di servizio che può essere attrezzato per offrire la possibilità di cucinare e pranzare "en plein air". La zona living e il grande prendisole permettono a molte persone di partecipare alla navigazione.

Gli interni

I layout sono due e differiscono tra loro per una diversa disposizione delle cabine sul ponte inferiore. L'imbarcazione in prova mostrava l'armatoriale di prora e due cabine ospiti con letti ge-

1. La cucina si trova ad un livello inferiore rispetto al salone. E' attrezzata con tutto il necessario, incluso un frigo da 130 litri.
2. Una delle due cabine ospiti con letti gemelli.
3. Il salone è formato da due ambienti posti su livelli differenti, l'arredo è di grande classe.
4. La cabina armatoriale è a prua. Nell'altra versione si trova a centro barca mentre davanti è prevista una matrimoniale vip.
5. Tra gli strumenti elettronici di serie sono compresi l'autopilota e tutti i ripetitori per il fly.
6. La scaletta conduce dal soggiorno direttamente al fly. Moderno ed elegante il design.

PROVA



2

3



1 4

1. La barca non dispone del garage ma la plancia è ben dimensionata e può quindi accogliere senza problemi il tender. **2.** Il passo d'uomo che conduce direttamente nel salone interno. **3.** Il mobile di servizio del fly attrezzato per pranzare sul ponte superiore.

melli, poste una al fianco dell'altra. Nella seconda versione la padronale ed una doppia ospiti sono a centro barca, mentre a prora si trova la matrimoniale vip. Con questa disposizione si deve, però, rinunciare ad una parte della cucina, che altrimenti viene utilizzata come dispensa. Gli allestimenti sottolineano l'alta classe dell'imbarcazione. Pareti di legno e tessuti in similpelle arredano tutti i locali. In tutti i bagni (uno per ciascuna cabina, più un box doccia per quella armatoriale) i pavimenti ed i piani di marmo Botticino si

specchiano nei soffitti di legno laccato lucido. Sul ponte principale si trovano due saloni, posti su piani diversi.

Hanno il pregio di offrire due aree conversazione, parzialmente separate dalla scala interna che conduce sul fly. In entrambe risaltano subito gli splendidi divani di pelle tinta avorio. Di serie vengono forniti gli impianti hi-fi, Tv e Dvd. La cucina si trova invece al piano inferiore ed è attrezzata con ogni sorta di elettrodomestici, incluso il forno elettrico ed il frigorifero da 130 litri; il piano di lavoro è realizzato

to in marmo Botticino. Accanto al locale cucina c'è una grande cambusa con tanto di freezer da 110 litri e lavatrice.

La prova

Mare poco mosso, vento fresco di tramontana ed un onda residua di scirocco alta poco meno di un metro non hanno impegnato in modo significativo il 55' MY. Lo scafo affronta le onde in modo dolce, anche le più ripide. La ruota del timone risulta morbida e precisa ed è facile condurre l'imbarcazione dove si vuole. I consumi sono contenuti.

UNIESSE 55 MY LA PROVA IN CIFRE

□ Progetto

Fred Hudson e Uniesse Marine

□ Prezzo

1.022.580 euro esclusa Iva e immatricolazione, franco cantiere.

□ Lo scafo

Lunghezza f.t. metri **16,94** - larghezza f.t. metri **4,90** - immersione massima metri **1,54** - serbatoio carburante litri **2960 ca.** - acqua dolce litri **709 ca.** - cassa acque nere litri **264** - cassa acque grigie litri **240** - peso a secco **t 23** - peso a pieno carico **t 28,7** - portata **16** persone - **3** cabine doppie + **1** marinaio - categoria di progettazione **CE A**.

□ Le prestazioni

Giri	Nodi	Note
1200	11,5	minima di planata
1500	16,6	
1700	22,3	inizio migliore rendimento
1900	25,4	crociera economica
2100	30,0	crociera veloce
2300	34,1	massima velocità

Nota: le velocità sono state rilevate al largo di Lavagna, con vento fresco di Tramontana, mare poco mosso, temperatura dell'aria 14° centigradi, tre persone a bordo, serbatoi carburante con circa 300 litri, imbarcazione vuota.

□ I motori della prova

2 Man da **800 cv** - numeri cilindri **8** - cilindrata litri **14.6** - rapporto di compressione **13.5:1** - alesaggio x corsa **mm 128 x 142** - peso a secco **kg 1340**.

□ Dotazioni standard

Gruppo elettrogeno **8 kW** - carica batterie automatico - verricello salpaancora (**1,5 kW**) e ancora - pilota automatico con doppia stazione di controllo - flaps - log - ecoscandaglio - Vhf con doppia cornetta - Gps/Plotter cartografico con ripetitore - faro orientabile - passerella elettroidraulica doccia esterna - impianto wc elettrico con cassa acque nere - impianto

stereo radio/Cd con altoparlanti nel salone e sul fly - pozzetto e piattaforma poppa di teak - scaletta bagno a scomparsa - piani in cucina e nei bagni di marmo Botticino pavimenti bagni di marmo Botticino teli copertura consolle e mobile fly.

□ Dotazioni opzionali

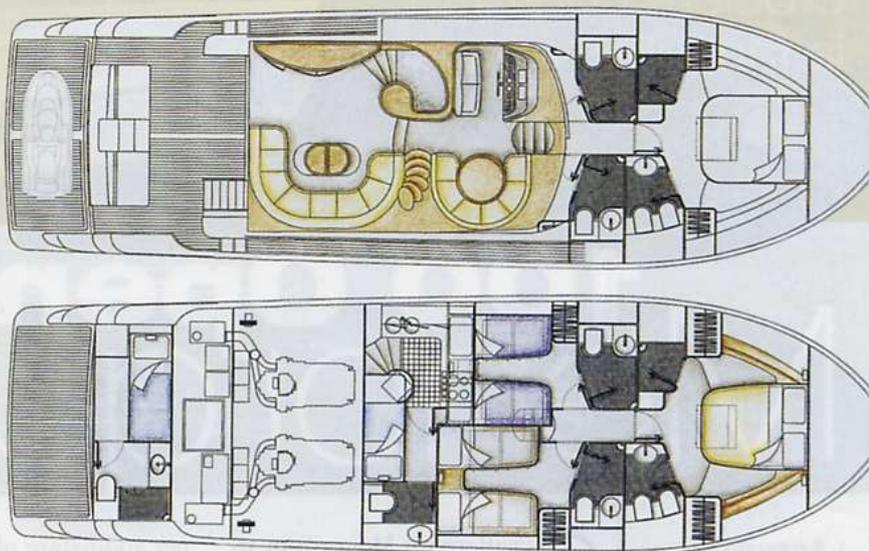
Passavanti laterali di teak (euro 7.747) pavimento flying bridge di teak (euro 9.260) - tendalino chiusura pozzetto invernale (euro 2.852) climatizzazione in ogni cabina (euro 21.700) - cuscineria prendisole prua (euro 1.549) - elica di prua (euro 12.911) - asse elica di rispetto per Man 800 cv (euro 2.582) - coppia eliche di rispetto (euro 6.714).

□ Indirizzi

Uniesse Marine
Chiudino (BG)
Tel. 035 838813
Fax 035 838842
www.uniesse.it

□ In sintesi

Barca lanciata con linee di coperta originali. Grande e ben sfruttato il flying bridge, provvisto di doppia scala di accesso. Interni di gran classe, arredati con materiali di pregio. Possibilità di scegliere tra due diversi layout. Impianti, strumentazioni e dotazioni accessorie sono di massima qualità. Buone le prestazioni con due motori Man Diesel da 800 cavalli.



tive, che consentono di ridurre il peso delle sovrastrutture, permettono altresì di navigare con rollio contenuto, persino con mare al traverso. Le prestazioni sono influenzate anche dal disegno della carena, riprogettata per le specifiche esigenze di questo motor yacht. La barca in prova era equipaggiata con due Man Diesel da 800 cavalli, più che sufficienti per il dislocamento dello scafo. In alternativa si possono montare due Man Diesel da 1050 cavalli ciascuno. Le trasmissioni sono in linea d'asse, con angolo d'incidenza piuttosto accentuato,

una soluzione tradizionale che si è rivelata comunque soddisfacente in termini di prestazioni. Con i motori a 2300 giri/minuto (massimo regime raccomandato) si raggiunge una velocità massima di 34 nodi (con barca in assetto leggero) ed i consumi si aggirano intorno ai 220 litri/ora complessivi. La velocità di crociera sfiora i 30 nodi. Se, invece, si vuole privilegiare il risparmio di carburante, conviene scendere ad un regime di circa 1750 giri/minuto a cui corrisponde un'andatura di 23 nodi ed un consumo di circa 170 litri/ora.

A questa velocità si può navigare per ore, coprendo lunghe tratte senza stancarsi ed in perfetto comfort acustico. Un'altra dote di questa carena è la bassa velocità di planata, pari a 11,5 nodi a 1200 giri/minuto. L'autonomia in buone condizioni di mare supera le 400 miglia. Per variare l'assetto dinamico sono utilizzati due flaps di grandi dimensioni che svolgono una notevole azione correttiva. La spinta dei motori è sempre efficace, soprattutto in accelerazione dalla velocità di crociera alla massima andatura.

4. Il verricello elettrico di prua. La falchetta è ricavata dal prolungamento delle murate.
5. La grande consolle di pilotaggio del fly dove sono riepilogati tutti i quadri di controllo.

