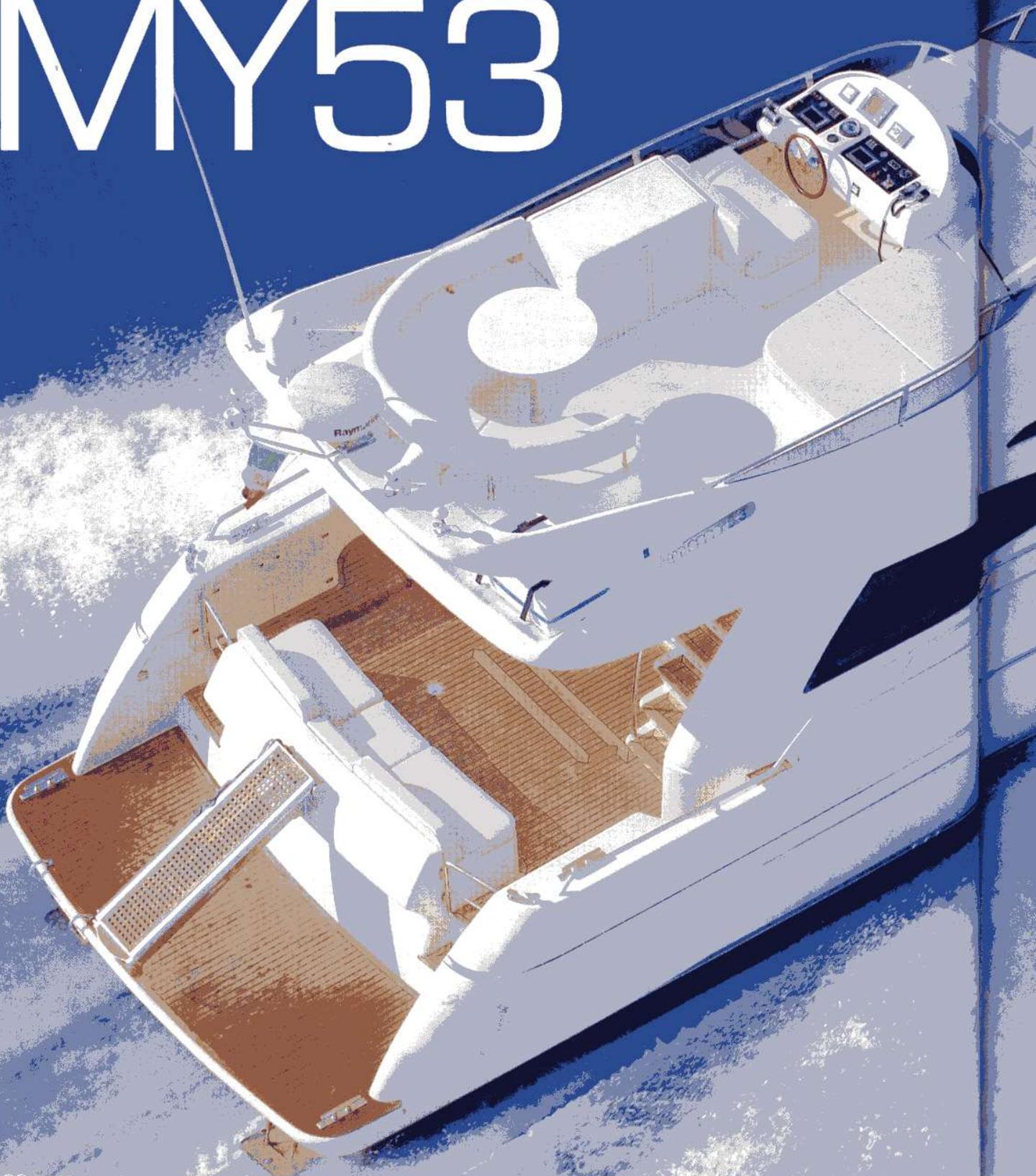


UNIESSE MY53



SUPERPROVA |||||



L'ultima creazione del cantiere bergamasco è l'unità più piccola della serie maggiore denominata MY. Le linee di coperta e il décor degli interni hanno un design pulito, ma dal gusto raffinato

di MATTEO VANDONI

Uniesse nasce nel 1987 dalla grande passione per le barche di una famiglia di industriali bergamasca. Da allora il cantiere si è sviluppato in modo costante, consolidando la propria posizione sul mercato grazie a un'attenta cura nella costruzione. La gamma dei prodotti Uniesse è costituita di 10 modelli suddivisi in quattro differenti categorie. Ai tre modelli Open si affianca la serie Sport con un 54 piedi dotato di hard top, mentre le due serie con sovrastruttura sono quella Fly e la più grande denominata MY. L'imbarcazione della nostra prova è dunque l'ultima nata e si posiziona come il "più piccolo" motoryacht del cantiere bergamasco. Di questa linea infatti il cantiere produce un'ammiraglia di 72 piedi, anche se è in programma un modello di ben 85 piedi.

PROGETTO ★★★★★

Sin dall'inizio Uniesse si è sempre affidata all'abilità progettuale del noto architetto navale statunitense Fred Hudson. Per molti questo nome non è molto familiare, ma vi possiamo garantire che dalle sue parti è un vero "guru" nel progettare scafi. Lo studio tecnico del cantiere ha poi integrato il progetto con il design degli interni e i particolari costruttivi. Come vuole la tradizione di Uniesse, anche questo 53 piedi si propone con una carena dalle geometrie importanti, agili, ma stabile sul mosso, robusta, ma dalle prestazioni brillanti. La linea esterna è piuttosto slanciata, grazie a finestrature

lateralali dal profilo sfuggente e dal rollbar inclinato verso poppa. La tuga di prua, sebbene sia alta oltre mezzo metro, degrada dolcemente e non appesantisce il profilo. La poppa vanta una plancetta integrata nella struttura. Le fiancate vi si raccordano con una leggera curva, mentre due piccoli scarponi laterali creano un bel gioco di volumetrie che la rendono più snella. La configurazione degli spazi sottocoperta prevede due soluzioni. La versione della nostra prova dispone di tre cabine doppie più quella del marinaio a centro barca. In alternativa si può richiedere la suite armatoriale a centro barca rinunciando all'alloggio del marinaio. In quest'ultima configurazione però una cabina ospiti è un po' sacrificata in quanto può solo avere due letti a castello.

COSTRUZIONE ★★★★★

La superficie esterna prevede una gelcottatura superficiale e una tripla protezione delle superfici immerse tramite primer epossidico antiosmosi. La laminazione delle fiancate e della coperta avviene con la tecnica del sandwich con anima in Airex ad alta densità, mentre la parte centrale della chiglia e del fondo è in stratificato semplice monolitico. L'opera viva è irrobustita con una fitta rete di longheroni e madieri. Nella zona centrale e lungo i pattini laterali lo stratificato raddoppia grazie al sormonto degli strati di laminazione. La compartimentazione interna avviene con paratie strutturali in compensato marino multistrato ancorato perimetralmente allo



DETTAGLI AZZECCATI

1 La cura degli impianti è davvero maniacale. In sala macchine tutto è ordinato, facilmente raggiungibile e ben visibile. A tal proposito il cantiere ha "confezionato" i due gruppi di batterie all'interno di una scatola completamente trasparente.



2 La seduta della plancia interna vanta un comodo divanetto (anche per due persone) che si può regolare elettricamente. Tramite un attuatore lineare infatti è possibile gestire la distanza del conducente dal volante e dai comandi sul cruscotto.



3 Lo spazio in barca è sempre prezioso e sembra non bastare mai. I fortunati ospiti della cabina di dritta invece hanno di cui sbizzarrirsi. Abbiamo infatti contato ben 4 cassette, tre vani e tre pensili sulla fiancata oltre al classico armadio con appendiabiti.



UNIESSE MY53 |||||

PREGI

- Costruzione robusta e curata nei dettagli
- Buon assetto e buona velocità di crociera
- Impianti realizzati con criterio e accuratezza

DIFETTI

- Le porte delle cabine ospiti strette
- Pozzetto un po' rumoroso in navigazione
- Posizione dell'autogonfiabile non comodissima



scafo. Gli interni sono tutti realizzati con lo stesso materiale. Non vi sono controstampi interni e ogni mobile è realizzato integralmente in legno con finiture nell'essenza scelta dal cliente.

IMPIANTISTICA ★★★★★

La sala motori si raggiunge attraverso un ampio gavone a pagliolo al centro del pozzetto. Per mantenere il baricentro nella posizione ottimale, la riserva di carburante è stata suddivisa in quattro serbatoi di acciaio inox. Il gruppo elettrogeno standard è di 9 kW, mentre il caricabatterie elettronico è di 80 Ah e alimenta i due gruppi per l'avviamento motori e i servizi di bordo. La ventilazione del vano motori è assicurata da due elettroventilatori a elevata portata. L'impianto idrico di bordo comprende un'au-

toclave, con polmone e by-pass, e un boiler di 80 litri per quanto riguarda l'acqua dolce. La raccolta delle acque reflue è invece suddivisa nella cassa acque grigie e in quella acque nere, entrambe dotate di pompa elettrica per lo smaltimento. La protezione da eventuali incendi è assicurata da un impianto fisso con comando sia automatico sia manuale. In sentina sono posizionate quattro pompe elettriche (tre in sala macchine e una nella zona dei locali sottocoperta), tutte dotate di galleggiante di segnalazione e innesco automatico. In generale gli impianti sono ben curati, correttamente posizionati e ordinati in apposite canaline.

MOTORIZZAZIONE ★★★★★

La cavalleria a disposizione dell'Uniesse 53 MY è data da una coppia di Man D2876 Le405 accreditati di 730 cv ciascuno a 2200 giri al minuto. L'architettura è a sei cilindri in linea; l'alesaggio di 128 per la corsa di 166 millimetri, danno una cubatura totale di 12,8 litri. Questo propulsore, dotato di turbocompressore e aftercooler, ha la gestione dell'iniezione a elevata pressione di tipo elettronica. L'invertitore accoppiato è uno ZF modello 325 IV con rapporto di riduzione 1:2,037 e uscita in V-drive. L'insieme del gruppo propulsivo è sospeso e sostenuto da quattro silent-block montati su speciali piastre metalliche. ■

I VOTI DI Barche a Motore

★ SCARSO ★★ SUFFICIENTE ★★★ DISCRETO ★★★★★ BUONO ★★★★★ OTTIMO

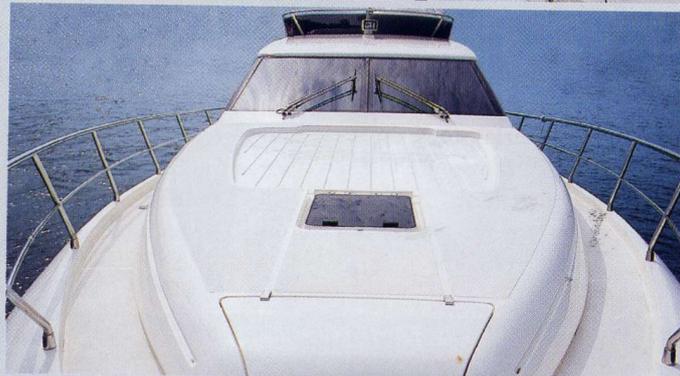
A destra, il divano del fly
corredato di tavolino con
supporto telescopico.
Grazie a questo
accorgimento è possibile
trasformarlo in un
unico grande prendisole.



Sopra, i camminamenti
laterali hanno una
discreta larghezza e
presentano la superficie
di calpestio con un
antisdrucchiolo efficace.



Sopra a destra,
il mobile
attrezzato come
cucina ausiliaria.
Sopra, il
prendisole a lato
della guida. A
destra, la tuga
con il recesso
per il materasso
del prendisole.
Da notare il
gavone della
catena ricavato
nella parte
finale della tuga.



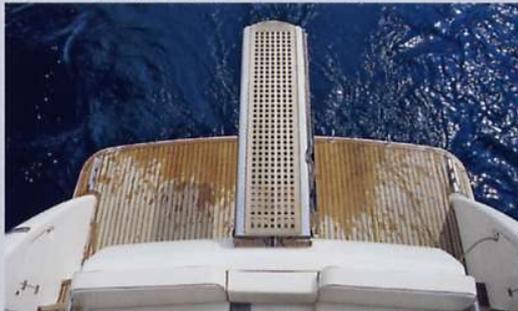
Sopra, la prua attrezzata con salpancora
elettrico, campana di tonteggio e musone
parzialmente incassato nella coperta.

COPERTA



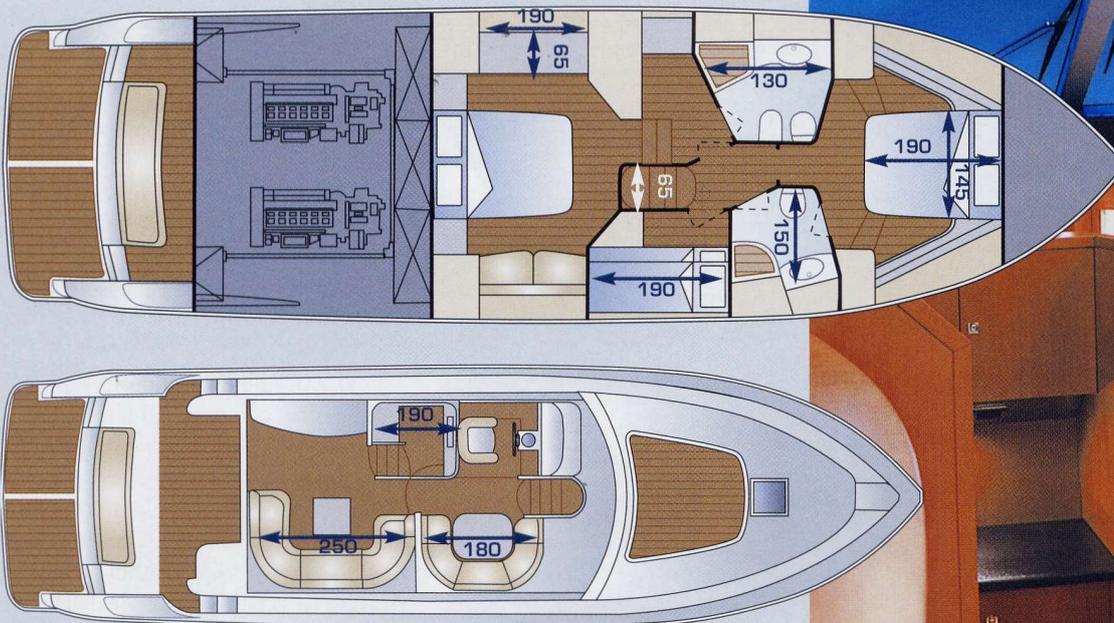
Il nuovo modello riprende le impostazioni della coperta tipiche della serie Uniesse MY. A differenza degli altri tre modelli di maggiori dimensioni, l'accesso al fly avviene solo dalla scala in pozzetto. Per motivi di spazio nel living, la scala interna non è presente. L'agibilità del ponte è piuttosto buona, con passaggi laterali ben dimensionati e un antisdrucchiolo, ove non presente il teak, davvero efficace. A prua su trova il salpancora e il gavone della catena che presenta un inedito accesso sollevando il portello ricavato nella parte terminale della tuga. Il consueto prendisole prodiero si trova a ridosso del parabrezza e vanta una lunga tasca ricavata tra la vetroresina e il materasso. Il pozzetto è decisamente ampio, con un divano fisso sulla poppa e due cancelletti di sicurezza per l'accesso alla plancetta. Sulla parte terminale delle fiancate si trovano quattro vani; quelli interni al pozzetto servono le operazioni di ormeggio con bitte e passacavi, mentre nei due esterni sono installate le prese per i collegamenti in banchina. Il ponte superiore, di facile accesso tramite una scala non molto ripida, è ben organizzato. La consolle di guida, posizionata sulla sinistra, vanta un divanetto a due posti e un cruscotto ampio in cui è installata una strumentazione completa che lascia comunque spazio a eventuali apparati supplementari. A lato della plancia c'è un prendisole fisso di ampia metratura. A ridosso del rollbar invece, si trova un divano semicircolare con un tavolo tondo. Un supporto telescopico consente di abbassare il piano di quest'ultimo sino all'altezza delle sedute e, grazie a un cuscino supplementare, trasforma la seduta in un altro prendisole. Per il comfort di bordo, il mobile del fly è attrezzato con lavello, piastra elettrica a due fuochi e frigorifero (questi ultimi due sono però optional).

Sotto, la scala del fly è larga, poco ripida e dotata di ringhiera laterale.



Sopra a destra, la plancetta di poppa con la passerella centrale che funge da gruetta per l'alaggio del tender. Sotto, l'ampio pozzetto presenta una seduta fissa suddivisa in due metà per consentire un agevole sbarco dei passeggeri.





Le dimensioni sono espresse in centimetri

ALTEZZE LOCALI INTERNI

Cabina prua.....	cm 200
Cabina ospiti sx.....	cm 180/215
Cabina ospiti dx	cm 220/167
Dinette/cucina	cm 210/250
Toilette armatore prua	cm 205
Toilette ospiti	cm 205

A destra, il soggiorno è suddiviso in diversi ambienti tra loro separati e su differenti livelli. La cucina collocata in basso non disturba la visuale d'insieme del living.



Sopra, la cabina armatoriale ha un letto di medie dimensioni e diversi spazi per gli effetti personali. A destra, la cabina ospiti di dritta offre di un letto a una piazza e mezza.



Sopra, i due bagni sono speculari, ma invertiti come disposizione interna. Entrambi hanno il box doccia, il wc in ceramica e il lavello inox con piano in vetro. Esteticamente decisamente molto curati.



INTERNI



La configurazione degli ambienti sottocoperta prevede due differenti layout. La versione oggetto della nostra prova, effettuata sulla imbarcazione prototipo "numero uno", era con tre cabine doppie, due bagni e locale del marinaio. Per coloro che preferiscono navigare senza l'ausilio dell'equipaggio, la scelta della cabina armatoriale a centro barca è la soluzione ideale. La zona living subisce comunque alcune sostanziali modifiche in relazione al modello acquistato. Nel nostro caso l'ampio salone era diviso in tre aree ben distinte e su livelli separati. La zona living con divano a sei posti fronteggiato da un mobile bar e tv si trova sullo stesso piano del pozzetto. Più in basso di circa un metro e sul lato sinistro, si trova la cucina, che si sviluppa su tre lati. Ben studiata, vanta un piano in pietra lavica, elettrodomestici incassati e diversi spazi organizzati per tenere tutto in ordine. Sul retro della cucina si apre una piccola porta che conduce nella cabina del marinaio dotata di servizio privato. Più in alto, rispetto ai primi due ambienti, si trova sia la dinette con divano a quattro posti, sia la plancia di comando con il quadro elettrico di controllo. La zona notte prevede la cabina armatoriale con bagno ensuite a prua e le due cabine ospiti. Quest'ultime sono configurate con letti separati, ma nel nostro caso, il vano di dritta aveva un letto unico mid-size di 190x125 cm. Il bagno ospiti, comune per le due cabine è pressoché identico a quello armatoriale. Le finiture sono molto curate e i dettagli impeccabili, anche nell'accostamento delle pannellature. L'unico neo riscontrato sono le porte della zona notte che risultano leggermente strette.

FUNZIONALITÀ A BORDO

Praticità cucina	★★★★
Volumi cambusa	★★★★
Volume frigo	★★★★
Estetica interni	★★★★★
Funzionalità toilette	★★★★★
Volume armadi	★★★★★
Dimensioni cuccette	★★★★
Dimensioni prendisole	★★★★★
Volume gavoni	★★★★★
Agibilità del ponte	★★★★★
Funzionalità scaletta bagno	★★★★



Sotto, l'ampio passaggio centrale che conduce dalla zona notte al grande salone.



A lato, la cucina sottomessa rispetto al living, si sviluppa su tre lati ed è ben equipaggiata.



A sinistra, la plancia di comando con un cruscotto ben studiato. La poltrona è elettrica e il pilota ha facile accesso agli strumenti. Il quadro elettrico con gli interruttori magnetotermici è sulla sinistra.



UNIESSE MY53

LA PROVA TECNICA

PRESTAZIONI



La carena dell'Uniesse 53 MY ha un buon comportamento. La spinta dei propulsori non è immediata, ma comunque molto fluida e progressiva. Per planare si impiegano circa 9 secondi con i propulsori a 1400 giri, mentre riducendo di soli 100 giri, si ottiene la minima andatura in regime di planata a 14,4 nodi. La velocità di punta raggiunta di oltre 34 nodi è di tutto rispetto per uno scafo non proprio leggero. Interessanti anche le velocità medie registrate: 30 e 26 nodi rispettivamente a 2000 e 1800 giri. Quest'ultima consente di ridurre notevolmente i consumi e dare un'autonomia di oltre 330 miglia. L'imbarcazione ha un buon assetto di navigazione e risulta abbastanza stabile al rollio. La virata in velocità non è rapidissima, con un raggio piuttosto ampio dovuto forse a un problema di stallo dei timoni quando sono a tutta banda.



La sala macchine, con installati i due Man da 730 cv, è piuttosto agevole.

PREZZI

2x730 cv Mannon comunicato
versione tre cabine, Iva esclusa

DOTAZIONI DI SERIE

Comandi flap con indicatori - Faro orientabile - Gruppo elettrogeno da 9 kW - Echo e speedometro con temperatura acqua di mare - Gps chartplotter Raymarine C80 a colori con ripetitore fly - Pilota automatico Raymarine - Vhf Shipmate - Passerella elettroidraulica - Timoneria idraulica servoassistita - Plancetta e pozzetto in teak - Comandi elettronici motori.

OPTIONAL

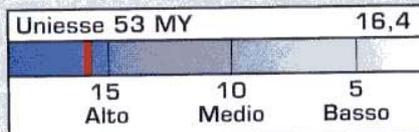
Elica di manovra a prua
Aria condizionata/riscaldamento
Fuochi elettrici e frigorifero fly
Elettronica supplementare

DATI BARCA

Lunghezza ft	m 16,30
Larghezza	m 4,55
Pescaggio massimo	m 1,42
Dislocamento pieno carico	kg 24000
Motorizzazione	cv 730x2
Serbatoi carburante	lt 2300
Serbatoi acqua	lt 650
Posti letto	6+1
Portata persone	n.c.
Cat. di progetto	A
Costruita da	Uniesse
Via Monte Avaro 30, 24060 Chioduno (BG), tel. 035 838813, fax 035 838842, www.uniessemarine.com	

RAPPORTO PESO/POTENZA

Il rapporto calcolato è stato ricavato dividendo il dislocamento massimo fornito dal cantiere, con la potenza dei motori. I parametri del calcolo sono dunque 24000 kg divisi per la potenza installata di 1460 cavalli.

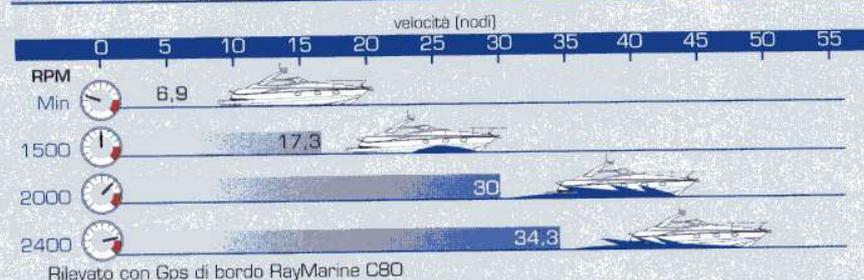


RUMOROSITÀ A MOTORE

dba	RPM	Alto					Medio					Basso					
		600	2000	0022	600	2000	2000	2000	600	2000	2000	600	2000	2000			
100																	
95																	
90																	
85																	
80																	
75																	
70																	
65																	
60																	
55																	
posizione		Pozzetto	Dinetta	Cab. Ospiti	Cab. Prua												

Test eseguito con apparecchiatura fonometrica Delta Ohm HD 8701.

LE PRESTAZIONI MISURATE



Condizioni del test

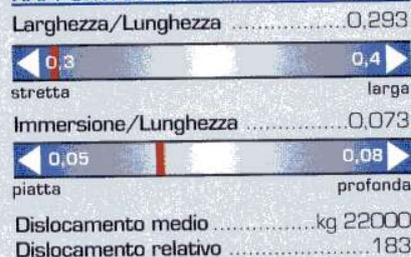
Velocità del vento reale	assente
Stato del mare	calmo
Temperatura dell'aria	14 °C
Carburante	lt 800
Equipaggio imbarcato	5 persone
Pulizia carena	pulita
Motorizzazione installata	cv 730x2

NOTA: considerare tutti i dati in relazione alle condizioni del test.

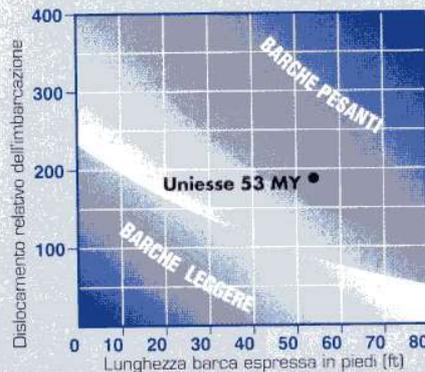
L'ANALISI DELLA CARENA

Questa carena deriva direttamente dall'opera viva dell'open 54. Per questo motivo la larghezza al galleggiamento risulta più stretta della concorrenza. Le fiancate sono effettivamente un po' svasate, ma il cantiere si è già attivato apportando le dovute modifiche allo stampo. I rapporti di forma rientrano comunque nei parametri standard. Lo scafo è ben bilanciato con volumi snelli nella zona prodiera e sezioni piene verso poppa. L'assetto si mantiene piatto senza appopparsi eccessivamente neanche durante la fase di pre-planata.

RAPPORTI DI FORMA



RAPPORTO PESO/LUNGHEZZA



[Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza. Per maggiore rigore matematico, i parametri di calcolo si riferiscono alla parte immersa sotto al galleggiamento].