

UNIESSE



57 HT

Un 18 metri sportivo ed elegante, di facile gestione, forte di un'affidabile carena e in grado di offrire una grande abitabilità di coperta e degli interni

di ELENA GAGGINI



Era il 1987 quando una famiglia di industriali bergamaschi, spinta da una grande passione per il diporto, fondò il cantiere Uniesse.

Un marchio che fin dalle prime unità prodotte ha saputo distinguersi sui mercati internazionali grazie alla qualità delle sue imbarcazioni. Una particolare attenzione è da sempre stata posta sull'evoluzione tecnologica dei materiali e delle tecniche di produzione, in modo da poter offrire dei prodotti affidabili e in grado di durare nel tempo. La gamma Uniesse vanta attualmente 12 modelli da 42 a 75 piedi, articolati in quattro linee: Open, Sport, Fly e Motor Yacht. L'esemplare della nostra prova è l'Uniesse 57 nella versione con hard top, un prestante express cruiser di 18,73 metri destinato alla crociera a lungo raggio.

PROGETTO ★★★★★

Come vuole la tradizione del cantiere lombardo, anche per l'Uniesse 57 HT lo studio delle linee d'acqua è stato affidato all'abile matita del progettista americano Fred Hudson, un nome che non ha bisogno di commenti e che ha contribuito al successo del marchio Uniesse.

La sua prestante, agile e affidabile carena è caratterizzata da un'importante stellatura prodiera che si riduce a 5° nelle sezioni poppiere. Sostentamento e spinta idrodinamica sono affidate a due pattini e a uno spigolo laterale ad ala rovesciata per parte che garantiscono allo scafo un'eccellente stabilità anche sull'onda formata. Design e

interni sono invece stati affidati allo studio tecnico del cantiere. Il suo profilo mostra linee aggressive e slanciate, sottolineate dal bordo libero che da prua degrada vistosamente verso poppa, caratteristica che evoca i fisherman d'oltreoceano.

(segue a pag. 116)

I VOTI DI Barche a Motore

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



Elena Gaggioli

Sopra, il pozzetto inferiore offre una superficie di 8,7 mq priva di ingombri. Sotto, la sezione centrale del pozzetto è su un livello superiore ed è protetta dall'hard top. Quest'area è inoltre climatizzata e arredata con una dinette e un mobile



DETTAGLI AZZECCATI

1 La ricerca del design si ritrova anche nel tavolo della dinette, il cui piano a mezzaluna è stato diviso in tre spicchi, con la possibilità di ripiegare i due laterali su quello centrale. **2** La particolare cura rivolta all'impiantistica di bordo è sottolineata dalla facilità con cui possono essere raggiunti tutti gli impianti. Ne sono un esempio la valvola a tre vie dello scarico dei wc e le saracinesche degli scarichi a mare di ogni bagno posti sotto al lavabo.



UNIESSE 57 HT

COPERTA



Sotto, il cruscotto si presenta moderno e funzionale, in grado di ospitare una strumentazione completa. Da notare le bocchette dell'aria condizionata.



A destra, la zona cucina a scomparsa attrezzata con lavello, piastre di cottura, ice-maker, vano pattumiera e frigo. Sotto, nel pozzetto inferiore trovano posto due divani mobili che si trasformano in prendisole.



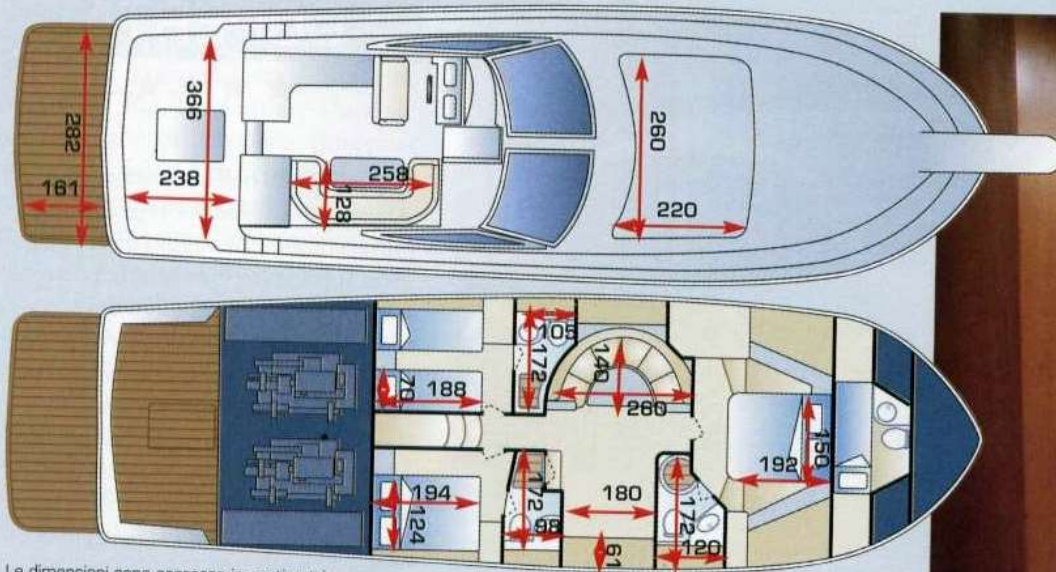
La coperta dell'Uniesse 57 HT si fa apprezzare per la grande agilità: comodo passaggio dalla spiaggia al pozzetto, passavanti di corrette dimensioni e numerosi mancorrenti attentamente posizionati in modo da rendere sicuro ogni spostamento da poppa fino a prua estrema. Il pozzetto è articolato su due livelli, in stile americano; quello inferiore che comunica direttamente con la spiaggia di poppa, offre una superficie di ben 8,7 mq priva di ingombri. Qui il cantiere ha previsto due divanetti trasportabili che, per di più, possono essere rapidamente trasformati in materassi prendisole. Una soluzione di indubbia praticità che consente di sfruttare al meglio questa zona su cui si affacciano anche due mobili, attrezzati l'uno con lavello, stipetto e quadro di intercettazione carburante, l'altro con ulteriori stipetti, ricavati nello stampo della sovrastruttura ai due lati del passaggio centrale che, una volta sollevato, dà accesso alla cala motori. Il pozzetto superiore, che è protetto dall'hard top con parte del tettuccio scorrevole, dispone di una spaziosa dinette a C, posta sul lato di dritta e in grado di ospitare fino a 6-8 persone, seguita da un piano di carteggio. Sul l'altro lato è stata ricavata una funzionale zona cucina a scomparsa. Il frigo è stato inserito nella base del divanetto a due posti del pilota. La timoneria è infatti situata a pruvia della cucina e dispone di un grande cruscotto con una strumentazione completa, ben posizionata per un'immediata lettura. Questa zona è climatizzata. Il passaggio a prua avviene dal pozzetto inferiore attraverso agevoli passavanti. Sulla tuga prodiera si trova il tradizionale prendisole e l'accesso alla cabina marinaio.

Sotto, a prua estrema si trova l'accesso alla cabina marinaio, verricello e pozzo catena con manichetta acqua salata.



Sotto, il passaggio a prua è assicurato da larghi passavanti serviti da mancorrenti e da solide battaglie. Sulla tuga si estende una comoda superficie prendisole.





Le dimensioni sono espresse in centimetri

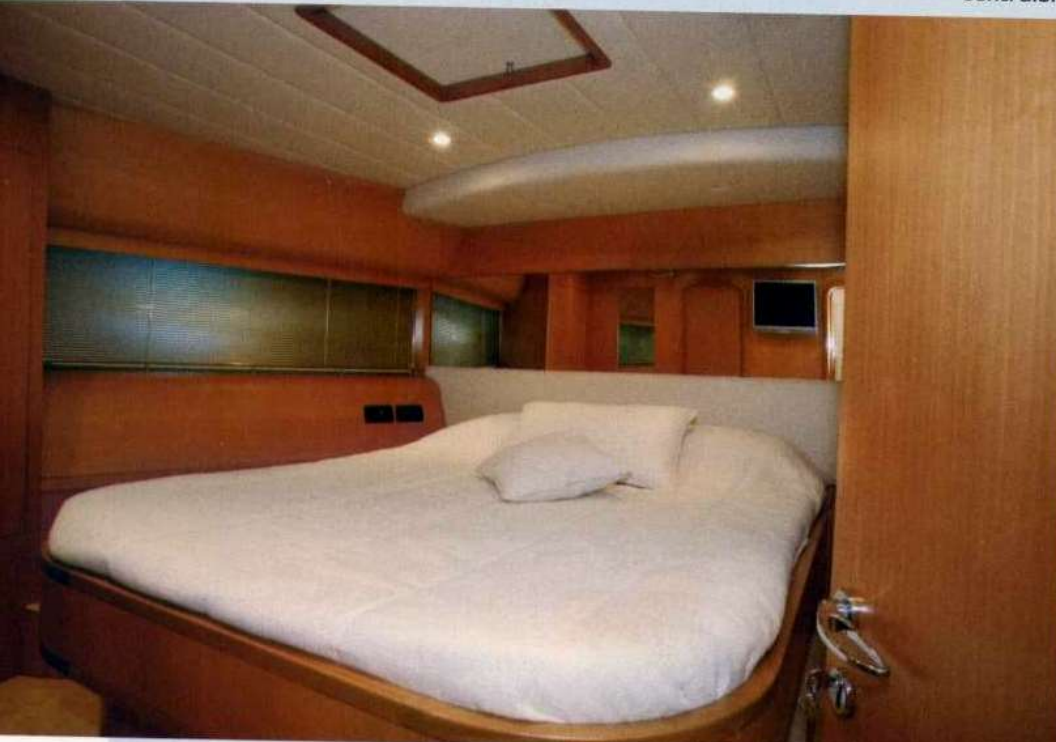
ALTEZZE LOCALI INTERNI

Quadrato	cm 204
Cabina armatore	203
Cabine ospiti	203/123
Toilette armatore	cm 199
Toilette ospiti	cm 206
Cucina	cm 204

*Sopra, i layout di coperta e interni.
Sotto, la cabina armatoriale prodiera con il classico letto centrale.*



Sopra, la spaziosa dinette, arredata da un raffinato divano in pelle semicircolare, servito da un tavolino a mezza luna. Da notare le paratie in legno Tanganika come le murate attrezzate.



A fianco, la cabina ospiti sinistra, è arredata con due letti affiancati di corrette dimensioni e gode di una buona altezza.



Sopra, la cabina ospiti di dritta con letto alla francese. Ogni cabina dispone di proprio fancoil dell'aria condizionata e regolazione della temperatura indipendente.

UNIESSE 57 HT

INTERNI



Di sobria eleganza, gli interni dell'Uniesse 57 HT sfoggiano mobili e paratie realizzati con grande cura e maestria in noce Tanganika naturale opaco, abbinati a tappezzerie in raffinata tinta avorio. Scendendo sottocoperta si è dunque accolti da un quadrato di ampio respiro, caldo e accogliente, con dinette semicircolare appoggiata alla murata sinistra; sul divano in pelle possono stare comodamente sedute 6-8 persone. Il tavolino centrale a mezza luna consente invece a sole quattro persone di sistemarsi a tavola. Di fronte troviamo una funzionale cucina completa di frigo, freezer, lavello, piastre di cottura in vetroceramica, forno a microonde, piano di lavoro in marmo Botticino, stpetti e cassetto per le posate. Nella paratia che divide la cucina dalla cabina ospiti è stato ricavato un vano per il televisore Lcd da 20", previsto di serie; sotto, protetti da antine in legno come la paratia stessa, trovano posto quadro e pannello elettrici. Per la notte, all'armatore è riservata la classica cabina prodiera con letto centrale, cassetti, armadi e accesso diretto al locale toilette privato. Quest'ultimo mostra un pratico carabottino in teak e box doccia circolare. Un appunto va fatto allo specchio posto lungo la murata, sopra all'oblò, a un'altezza poco adeguata a persone inferiori a 1,65 m. Agli ospiti sono riservate due cabine poppiere, alle quali si accede ai due lati dell'ingresso. Quella di dritta dispone di un letto alla francese, mentre quella di sinistra di due letti affiancati, entrambe hanno bagno privato con box doccia. Anche qui l'altezza degli specchi è discutibile, in particolare con bambini a bordo. Da notare che tutte le superfici di appoggio e i vani portaoggetti di bordo sono dotati di bordi o ringhiere antirollio. Interessanti gli inserti in moquette trattata antisdrucchiolo sui gradini di accesso sottocoperta, peccato però che tali inserti non siano saldamente fissati e tendano quindi a scivolare fuori dal loro alloggiamento.



Elena Gaggiari

Sotto, le scale di accesso sottocoperta celano un vano predisposto per una lavasciuga.



Sopra, il locale toilette dell'armatore e quelli degli ospiti hanno lavabo, wc e box doccia. Sotto, la cucina è funzionale e ben attrezzata.



(segue da pag. 112)

COSTRUZIONE ★★★★★

Per l'opera viva è stata adottata la tecnica del laminato pieno con l'impiego di strati alternati di tessuti unidirezionali, biasiali e quadriassiali sui pattini laterali. La struttura di rinforzo dello scafo è costituita da una fitta ossatura di madieri e longheroni, realizzati in poliuretano espanso a cellula chiusa e in Airex ad alta densità, opportunamente fazzolettata allo scafo. Inoltre, per ottenere un manufatto molto robusto, in grado di resistere alle forti sollecitazioni torsionali dovute alla velocità, nella zona centrale, che deve supportare il peso dei motori, e lun-



La sala motori ospita due entroboard Man Common Rail V8 da 900 cavalli.

go i pattini laterali lo stratificato viene raddoppiata grazie al sormonto degli strati di laminazione. Per contenere i pesi e al contempo ottenere un manufatto più rigido e meglio coibentato, per l'opera morta, ovvero per le murate, la coperta e la sovrastruttura è stata preferita la tecnica a sandwich con anima in Airex ad alta densità. Per offrire la migliore protezione contro i fenomeni dell'osmosi, nella specifica della laminazione, gli strati di fibra più esterni vengono impregnati di resina vinilestere. Inoltre, la superficie esterna prevede, oltre alla gelcottatura superficiale, una tripla protezione delle superfici immerse ottenuta con la stesura di primer epossidico antiosmosi. L'assemblaggio scafo-coperta a scatola, prevede sia la rivettatura che la resinatura dall'interno e un robusto bottazzo in acciaio inox di protezione esterna. Per quanto riguarda gli interni non vi sono controstampi, la compartimentazione avviene con paratie strutturali in compensato marino multistrato, ancorato perimetralmente allo scafo. Degna di nota la cura nella realizzazione dei mobili, tutti in

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza ft	m 18,73
Lunghezza omologazione	m 18,73
Larghezza	m 4,90
Pescaggio	m 1,45
Dislocamento a vuoto	kg 23500
Motorizzazione	cv 900x2
Serbatoi carburante	lt 2660
Serbatoi acqua	lt 930
Posti letto	7
Portata persone	16
Categoria di progettazione	B
Costruita da	Uniesse Marine
Via Monte Avaro 30, 24060 Chioduno (BG), tel. 035 838813, fax 035 838842, www.uniesse.it	

L'ANALISI DELLA CARENA

Le forme dell'opera denotano un angolo del fondo variabile con V di prua abbastanza profonda, mentre il minimo valore, sullo specchio di poppa, è di 5°. Tale configurazione, unita alla stellatura delle sezioni del fondo, consente un buon compromesso tra morbidezza nel fendere le onde e un discreto sostentamento idrodinamico. La carena ha un assetto di navigazione lievemente appoppato e un bassa velocità minima per restare in planata (13 nodi a 1100 rpm). Lo scafo è inoltre dotato di due pattini di sostentamento per ogni lato più un altro ad ala rovesciata in corrispondenza dello spigolo. Lo slancio di prua è abbastanza pronunciato, mentre la larghezza al galleggiamento non troppo accentuata influisce positivamente sulle prestazioni generali.

RAPPORTI DI FORMA

Immersione scafo	m 1,05
Dislocamento prova	kg 25500 (effettivo peso della barca in prova)
Larghezza/Lunghezza	0,289
Strezza	0,3
Immersione/Lunghezza	0,070
Profondità	0,08

Dislocamento relativo 135
(Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza; per maggiore rigore matematico, la lunghezza viene convertita in piedi, divisa per 100 ed elevata al cubo).

PREZZI

2x800 cv Man	€ 1.100.000,00
2x900 cv Man	€ 1.135.000,00
2x1100 cv Man	€ 1.185.000,00
Supplemento Hard Top	€ 55.000,00
Con dotazioni standard, Iva esclusa, valido fino al 31/08/06. Aggiornamento listini settembre 2006.	

DOTAZIONI DI SERIE

Verricello elettrico, ancora Bruce 30 kg e catena 75 m - Bussola alta velocità - Gps cartografico - Autopilota - Vhf - Ecoscandaglio tridata - Passerella elettroidraulica - Pozzetto in teak - Flap elettroidraulici - Generatore da 9 kW - Stereo con Cd - Tv Lcd 20" - Forno a microonde - Cucina esterna - Secondo frigo in pozzetto - Freezer - Doccetta esterna - Impianto acque nere e acque grigie - Impianto acqua calda - Cuscineria prendisole completa - Divano interno in pelle - Piani di cucina e bagni in marmo Botticino - Presa acqua dolce diretta da banchina.

OPTIONAL

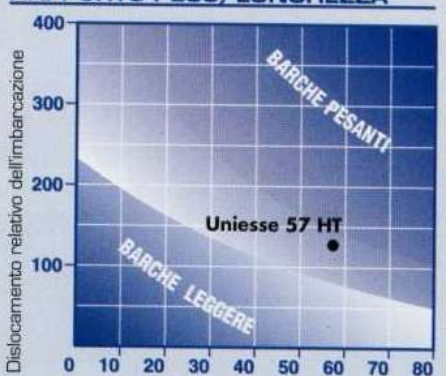
Elica di prua - Ice Maker - Aria condizionata reversibile - Lavasciuga - Scafo colorato.

RAPPORTO PESO/POTENZA

Il rapporto calcolato è stato ricavato dividendo il dislocamento fornito dal cantiere con la potenza del motore. I parametri del calcolo sono dunque 23500 kg divisi per la potenza installata, 1800 cv.

Uniesse 57 HT	13,05	
Alto	Medio	Basso
15	10	5

RAPPORTO PESO/LUNGHEZZA



Dislocamento relativo dell'imbarcazione / Lunghezza barca espressa in piedi (ft)

(Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza; per maggiore rigore matematico, la lunghezza viene convertita in piedi, divisa per 100 ed elevata al cubo).

PRESTAZIONI MISURATE

Condizioni del test	
Velocità del vento reale	3 nodi
Stato del mare	calmo
Temperatura dell'aria	23 °C
Carburante	lt 700
Equipaggio imbarcato	3 persone
Pulizia carena	buona
Motorizzazione installata	cv 900x2
NOTA: considerare tutti i dati in relazione alle condizioni del test.	
Strumentazioni usate	
Gps Raymarine C80	
Giri al minuto/velocità	
1800 giri	27,8 nodi
2000 giri	31,1 nodi
2350 giri	36,6 nodi

Consumi dei motori	
Giri al min.	litri x ora
1800 giri	176
2000 giri	224
2350 giri	314
Dati approssimati	

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)	
1800 giri	13 ore 36'
2000 giri	10 ore 40'
2350 giri	7 ore 37'

RUMOROSITÀ A MOTORE

Pozzetto	
1800 giri	86 dbA
2000 giri	87 dbA
2350 giri	90 dbA
Quadrato	
1800 giri	78 dbA
2000 giri	82 dbA
2350 giri	85 dbA
Cabina prua	
1800 giri	76 dbA
2000 giri	80 dbA
2350 giri	81 dbA



A destra, l'Uniesse 57 HT spinto da 1800 cv è in grado di raggiungere la velocità massima di 36,6 nodi. Ampio il range di regimi da crociera, che consentono di mantenere buone velocità senza esasperare i consumi.

pregiate essenze di legni, che possono essere scelti a discrezione del cliente. Si tratta di un fine e apprezzabile lavoro artigianale di ebanisteria.

IMPIANTISTICA ★★★★★

Tra i punti di forza dell'Uniesse 57 HT, come del resto dell'intera gamma del cantiere bergamasco, c'è l'impiantistica di bordo, curata in ogni dettaglio, sia qualitativo che pratico. Da sottolineare la scelta di ripartire la riserva di carburante di 2660 litri in quattro serbatoi, due ai lati della cala motori e due poppieri nei locali impianti, così come quella di 930 litri dell'acqua dolce sempre in quattro serbatoi, due in baricentro in sentina centrale e due prodieri sotto al letto armatore, in modo da garantire sempre un corretto assetto della carena. Ovviamente tutti i serbatoi sono comunicanti e intercettabili a uno a uno. La cala motori, pur presentandosi di dimensioni contenute, consente di raggiungere agilmente le prese a mare, i filtri dell'acqua le linee d'asse, le parti più importanti dei motori stessi e le sette batterie poste al centro sotto al pagliolato. Per contro, sotto al pozzetto è stato ricavato

un ampio locale impianti dove trovano posto con facilità di ispezione: prefiltri gasolio, generatore, raddrizzatore, pompe idrauliche della passerella, della timoneria, dei flap e dell'hard top, pompa autoclave, motori dell'impianto aria condizionata. Si può inoltre intervenire con agio sui timoni e non manca poi lo spazio per lo stivaggio di attrezzature ingombranti. Tutti i wc di bordo funzionano ad acqua dolce e hanno il bidet incorporato; le acque nere possono essere scaricate direttamente a mare o, grazie a una valvola a tre vie, posta nel mobiletto sotto al lavabo di ogni locale toilette, indirizzata al serbatoio di raccolta con pompa elettrica per lo smaltimento. L'impianto elettrico funziona a 24 V e a 220 V ed è dotato di inverter. Di serie viene fornito un generatore da 9 kW e un caricabatterie elettronico da 80 Ah. Interessante la predisposizione per installare un dissalatore e una doccetta con acqua calda e fredda a prua.

MOTORIZZAZIONE ★★★★★

L'unità in prova era equipaggiata con due entro bordo Man - V8 -900 in grado di erogare una potenza di 662 kW, pari a 900

cavalli ciascuno. Si tratta di un 8 cilindri a V, Common Rail e con controllo elettronico dell'iniezione (EDC). Le trasmissioni sono in linea d'asse diretta, abbinate a eliche a 4 pale. In alternativa il cantiere propone sempre due Man Common Rail da 800 o da 1100 cv ciascuno.

PRESTAZIONI ★★★★★

Spinto da 1800 cavalli, l'Uniesse 57 HT durante la nostra prova è entrato in planata in 9 secondi e, con un'accelerazione fluida e progressiva, ha raggiunto il regime massimo di 2350 giri in 35 secondi. Nonostante la spinta dei propulsori non sia proprio immediata e lo scafo, con flap neutri, risulti leggermente cabrato in accelerazione fino a 1600-1800 giri, l'imbarcazione è in grado di toccare punte massime degne di nota, ovvero 36,6 nodi e può contare su un buon range di velocità di crociera, con consumi relativamente contenuti, da 22,5 a 31,1 nodi comprese tra 1600 e 2000 giri. Corretta la velocità minima di planata di 13 nodi a 1100 giri. In navigazione abbiamo apprezzato la precisione nella tenuta di rotta e nella risposta ai comandi, del resto anche piuttosto rapida. Eccellente il comportamento sull'onda affrontata di poppa, di prua, al mascone e al traverso. Buona la stabilità laterale in virata, il cui raggio si è rivelato non eccessivamente ampio. Peccato che la sovrastruttura dell'hard top limiti un po' la visibilità, specie nel corso della virata. ■

I MODELLI DEI CONCORRENTI A CONFRONTO

NOME	LUNG.	LARG.	DISL. (KG)	CV	MOT.	CANTIERE	PREZZO (€)
Uniesse 57	16,73	4,90	2350	2x600	eb	Uniesse Marine	1.100.000,00
Azzurra 63	18,90	5,02	25000	2x1217	eb	Baia	1.450.000,00
Azimut 62 S	19,06	4,90	28000	2x1015	eb	Azimut	1.480.000,00
Sarnico 60	18,85	4,80	23500	2x900	eb	C. di Sarnico	1.345.000,00
Princess V 58	18,19	4,62	23500	2x775	eb	Princess	n.c.

NOTE I prezzi sono Iva esclusa. Per ulteriori informazioni consultare la rubrica "Guida all'acquisto".