

Barche
[Preview]



Uniesse 58 MY

Prime impressioni

La carena è del maestro americano Fred Hudson ma il design è tutto italiano. Una barca elegante, fatta per navigare ovunque

di Marco Zerbi

Da oltre quindici anni Uniesse Marine realizza imbarcazioni open e fly da 12 a 24 metri con le più avanzate tecnologie. Il notevole successo ottenuto anche sui mercati esteri è ulteriore conferma delle qualità costruttive e marine delle barche del cantiere lombardo. All'eleganza e alla classe tipicamente italiane si unisce l'attento studio delle carene curato dal famoso progettista americano Fred Hudson. Il perfetto connubio tra materiali e legnami pregiati e le doti marine tipiche degli scafi di derivazione yankee ha permesso alla gamma Uniesse di posizionarsi ai vertici della produzione mondiale di motoryacht. Per garantire un comfort di navigazione

Uniesse 58 MY

esclusivo viene posta molta attenzione nella coibentazione della sala motori e le trasmissioni sono rigorosamente in linea d'asse. Scafo, coperta e sovrastrutture vengono realizzati con la tecnica della stratificazione manuale della vetroresina in modo da assicurare la massima resistenza e robustezza all'imbarcazione. Per la gelcottatura esterna vengono previsti ben tre strati di primer epossidico antiosmosi, mentre le

fiancate sono costruite con la tecnica detta a sandwich con anima in Airex. L'opera viva viene irrobustita da una rete di madieri e longheroni in modo da resistere alle più forti sollecitazioni. Insomma, tutte peculiarità che hanno consentito agli Uniesse Marine di ottenere le certificazioni di qualità da parte dei più prestigiosi ed importanti Registri Navali Internazionali. All'ultimo Salone Nautico di Genova ha riscosso notevoli consensi il nuovo 58 della gamma Motor Yacht, un elegante fly di quasi 18 metri di lunghezza. Nonostante le dimensioni importanti e l'ottima abitabilità esterna e sottocoperta, il profilo del 58 MY risulta decisamente filante e slanciato. La pulizia delle linee e l'armonia delle forme conferiscono a questo motoryacht una classe e una

raffinatezza di livello assoluto. L'accogliente flying bridge è arredato con un divano semicircolare che si "apre" su un'ampia area solarium. La doppia seduta per pilota e copilota e il mobile bar completano la dotazione del ponte superiore. La seconda area solarium è stata ricavata a prua grazie al cuscino incassato sul ponte di coperta. La piattaforma per i bagni si raggiunge comodamente tramite i due varchi ricavati sullo specchio di poppa e protetti da due cancelletti. Dal pozzetto una bella porta scorrevole in cristallo e acciaio scopre l'eleganza del salone, arredato da un confortevole divano a U con tavolo centrale e mobile porta TV frontale. Procedendo verso prua si incontra la dinette per il pranzo, che è stata sistemata di fronte

**Parola d'ordine
robustezza.**

« **La qualità
costruttiva di
questo 18 metri
è assolutamente
sopra la media** »



Sul fly la zona pranzo di poppa si trasforma rapidamente in una grande area prendisole ↗

Coperta e plancia

Pulito ed elegante il design della scala in pozzetto ↗

La postazione di pilotaggio interna ↗



Barche

[Preview]



alla cucina e la postazione di comando principale dotata di doppia poltroncina e di un ergonomico cruscotto. Per la notte l'armatore dispone di una raffinata suite a centro barca di dimensioni e dotazioni eccelse. Per gli ospiti vi sono altre due confortevoli cabine: una a prua con letto matrimoniale e una al centro con due letti piani separati.

Ogni cabina ha ovviamente accesso diretto al proprio locale toilette. Per l'equipaggio è presente a poppa una cabina con locale bagno. La motorizzazione prevede due entrobordo turbo diesel da 800 cavalli ciascuno Man o Cat. La velocità massima dichiarata dal cantiere è di 32 nodi.

« Sottocoperta spicca la dimensione della suite armatoriale. Qui si gode di una bella vista a pochi centimetri dall'acqua »

Gli interni

La cucina è sul ponte principale, ma ben separata dalla zona living centrale →

La suite armatoriale a centrobarca sfrutta bene l'intero baglio massimo dello scafo ↓



Uniesse 58 MY

I NUMERI CHE CONTANO

Prezzo base: N.C.

LO SCAFO

Lunghezza f.t.	m 17.90
Lunghezza scafo	m 17.48
Larghezza max	m 4.90
Dislocamento a pieno carico	kg 31.500
Immersione	m 1.54
Serbatoio gasolio	l 2.850
Serbatoio acqua dolce	l 776
Serbatoio acque grigie	l 250
Serbatoio acque nere	l 350
Progetto	Hudson/Uniesse
Omologazione CE	cat A
Velocità max dichiarata	nodi 32

COSTRUZIONE E IMPIANTI

Scafo, coperta e sovrastrutture realizzate con la tecnica della stratificazione manuale della vetroresina. Per il gelcoat esterno vengono previsti tre strati di primer epossidico antiosmosi, le fiancate sono costruite in sandwich con anima in Airex. L'opera viva viene irrobustita da una rete di madieri e longheroni in modo da resistere alle più forti sollecitazioni

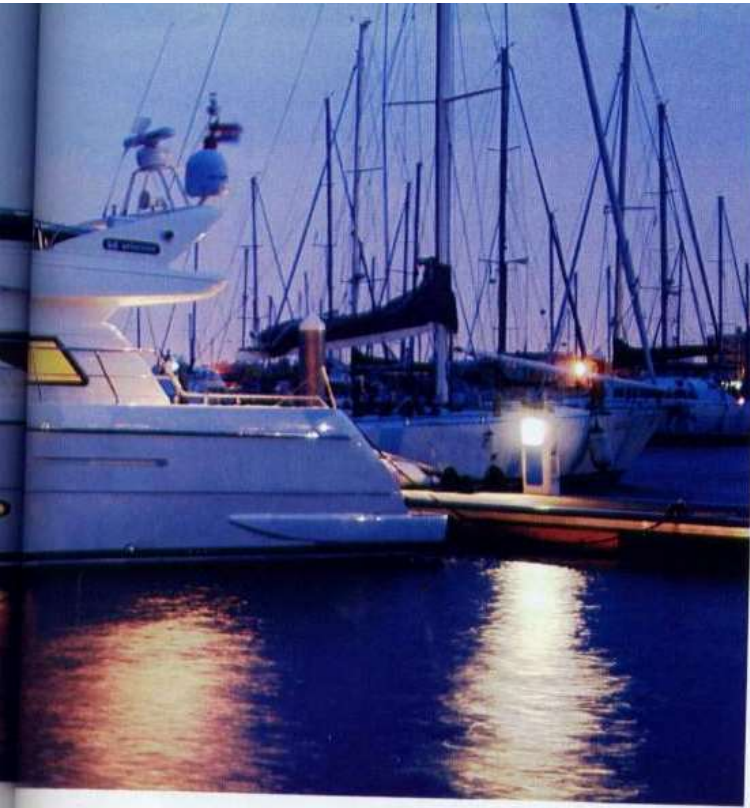
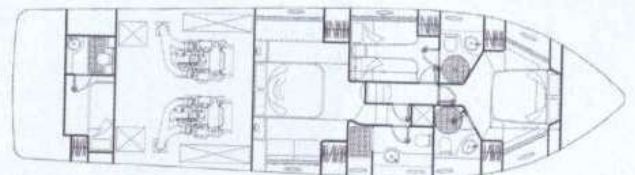
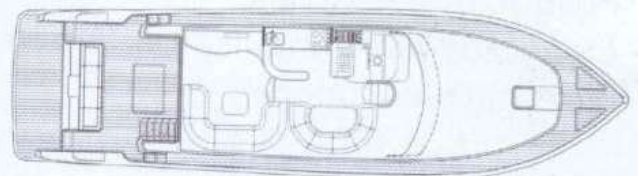
MOTORE

Man - modello R6 800 CRM

Diesel, 6 cilindri in linea - potenza cv 800 a 2.300 giri cilindrata l 12,8 - alesaggio x corsa mm 128 x 166 peso a secco kg 1.300 - in alternativa CAT 800 HP

INDIRIZZI

Costruito da: Uniesse Marine, Chiudono (Bg)
Tel. 035.838813
www.uniesse.it
info@uniesse.it



← Delle due cabine per gli ospiti quella a centrobarca ha letti separati



← Il grande salone centrale. I colori chiari di legni e arredi insieme all'ampia superficie vetrata garantiscono una bella luminosità a tutto l'ambiente