

Realizzare un battello di soli cinque metri di lunghezza è una sfida che mette a dura prova le capacità di un cantiere. Lo spazio è limitato e spesso c'è bisogno di scendere a compromessi tra soluzioni di coperta e linee d'acqua. La famiglia Colzani, fondatrice di Bsc, ha messo a frutto tutta la sua esperienza per realizzare il 50 Classic. Il gommone oggetto del nostro test non è un progetto totalmente nuovo, essendo sul mercato già da parecchio tempo.

L'ultimo importante ammodernamento risale al 2008 (ma il modello originario nacque un decennio prima) quando furono introdotte le plancette passavanti in controstampata e rivisitato il pozzetto motore. Negli anni a seguire è stata poi aggiornata la consolle di guida e altri dettagli secondari. Insomma, un battello «maturo» che, alla

prova dei fatti, risulta ancora competitivo in termini di *appeal* e funzionalità. Tale tipologia di gommoni, tra l'altro, deve soddisfare sia le esigenze dei neofiti, quindi offrire la possibilità di essere condotto anche senza patente nautica, sia quelle dei noleggiatori che, oltre al prezzo, guardano alla robustezza e alla facilità di guida.

Come accennato in precedenza, il *layout* della coperta deve fare i conti con misure calibrate, ma osservando con attenzione il 50 Classic bisogna ammettere che a bordo c'è quasi tutto ciò che serve. L'equipaggiamento *standard* può comunque essere integrato con qualche accessorio a pagamento come, per esempio, il tendalino parasole e la doccia. Andiamo - dunque - a scoprire più nel dettaglio com'è fatto e quali sono le sue peculiarità.

A poppa si trovano due plancette strut-

turali con scaletta di risalita sulla sinistra, incassata a ribalta nel piano di calpestio: in questo modo non si sottrae spazio alla pedana, offrendo un punto d'appoggio anche per l'accesso a bordo dal pontile. Le due sole ricavate nelle plancette poppiere consentono il passaggio delle sospensioni per effettuare le operazioni di varo e alaggio senza «strizzare» i tubolari con le fasce di sollevamento. Molto comode la maniglia tientibene installata accanto alla scaletta, che offre un valido supporto per la risalita dall'acqua, e la doccetta con coperchio in acciaio. Poco più avanti si trova il divanetto di poppa, lineare, che occupa l'intero baglio. E', inoltre, possibile sfruttare le pedane passavanti in vetroresina (sulle quali si può installare a richiesta un *roll-bar* in acciaio) che sormontano parzialmente i tubolari per ampliare il *solarium*.



BSC [50 Classic]

[Lunghezza f.t. m 4,93 ● Larghezza f.t. m 2,30 ● Velocità max 28,9 nodi ● Prezzo 18.950 euro]

Il divanetto poppiero esprime il massimo della modularità del battello: si può ribaltare lo schienale a 45 e a 90 gradi per farlo diventare una *chaise longue* o un prendisole con l'aggiunta di due cuscini al centro. Inoltre, rovesciando la seduta si ha accesso al gavone tecnico dove si trovano le batterie e il serbatoio del carburante portatile (sui mezzi destinati al noleggio c'è la necessità di sostituirli rapidamente per le uscite), abbinamento che ci sentiamo di sconsigliare, preferendo senz'altro un contenitore in polietilene di tipo fisso - previsto tra gli *optional* e con la capienza di ben 90 litri - in grado di assicurare un'elevata autonomia e diradare le soste al distributore.

Non manca, infine, l'ombrinale di scolo centrale sul piano di calpestio montato in verticale e sotto il piano di coperta, per raccogliere fino all'ultima goccia d'acqua; tuttavia questa

posizione non è totalmente efficace quando il battello resta sbandato. Manca una vera e propria seduta di guida, ma il cuscino di dritta del divano di poppa può essere sollevato a 45°, fissato tramite una staffa, creando un appoggiareni pratico e, tutto sommato, comodo.

La consolle si trova a centro scafo e decentrata a dritta: in tal modo il piano di coperta offre più spazio per muoversi sul lato opposto. Qualcuno potrebbe storcere il naso su questa soluzione dal momento che potrebbero essere sacrificati gli ormeggi a dritta, per i limitati spazi di manovra, ma c'è da dire che su mezzi di queste dimensioni è possibile effettuare tutte le operazioni senza difficoltà, anche avendo quella porzione occupata.

La plancia è spaziosa e c'è posto per installare molti strumenti. Un eventuale *chartplotter*, invece, va staffato sulla parte superiore del *cock-*

pit. Nell'angolo inferiore di sinistra ci sono gli interruttori per il comando delle utenze di bordo e, più in basso, un piccolo porta-oggetti stagno. Infine, per aumentare l'ergonomia durante la navigazione è previsto un puntapiedi ricavato alla base del cassero. Immaneabile la manetta sulla dritta (applicata all'esterno), con il parabrezza arcuato che protegge fino alle spalle, e il corrimano in acciaio che segue l'intero perimetro della consolle.

A pruavia del cassero è stata ricavata una poltroncina monoposto con schienale verticale ribaltabile, per dare accesso non solo ai contatti elettrici della plancia, ma anche a un gavone piuttosto ampio.

Discorso analogo per la seduta, che può essere sollevata per riporre all'interno qualche piccola borsa e per accedere al serbatoio del carburante fisso quando presente. →



Un **PICCOLO GOMMONE** con un'ottima abitabilità e un layout ben organizzato per accogliere comodamente fino a quattro persone. La **CONSOLLE DECENTRATA** a dritta, di bello stile, libera spazio per i movimenti a bordo. Ci sono **DUE PRENDISOLE**. Piuttosto **CURATE** le **FINITURE**, **CAPIENTI** e ben realizzati i **GAVONI**. Manca, invece, qualche attuatore che migliorerebbe la funzionalità. I **PASSAVANTI** in **CONTROSTAMPATA** aumentano la **ROBUSTEZZA** e possono essere sfruttati anche come pedane d'imbarco. Con un fuoribordo da 40 hp **SENZA PATENTE** si naviga piuttosto veloci e la stabilità è buona, a patto di distribuire correttamente i pesi a bordo. L'equipaggiamento va completato con **QUALCHE ACCESSORIO** a pagamento.



L'area di prua ha una disposizione piuttosto tradizionale ed è suddivisa in cinque sezioni: verso poppa si trovano due portelli laterali apribili a ribalta; centralmente c'è la porzione removibile per estendere il prendisole e inserire un supporto per un tavolino (in opzione) creando una dinette per quattro persone. Degne di nota le spesse guarnizioni che si trovano sui bordi dei portelli; peccato - invece - per l'assenza degli attuatori. I cuscini sono leggeri e l'imbottitura a cellula chiusa non assorbe l'umidità; inoltre, non devono essere rimossi ogni qualvolta si desidera aprire i gavoni. Le strisce di velcro che fissano le tappezzerie hanno una tenuta discreta, ma non scongiurano la possibilità che in velocità si stacchino dalla loro posizione.

Sotto il prendisole c'è il gavone principale, all'interno del quale non solo trovano posto tutte le dotazioni di sicurezza, ma è installato anche il serbatoio dell'acqua strutturale.

Il quinto portello a prua occulta il gavone dell'ancora: non è prevista la possibilità di installare il verricello elettrico. Conclude l'allestimento il musone in vetroresina incollato sul tubolare con galloccia singola centrale, doppia bocca di granchio ai lati e bozzello per agevolare l'ancoraggio.

Il Bsc 50 è proposto in due allestimenti: il Classic, come l'esemplare in prova, e lo Sport, che si distingue per alcuni elementi estetici come i tubolari bicolore bianco/antracite *fabric impression*, la cuscineria bianco/nero, un volante specifico, la carena nera e il cruscotto verniciato.

IN NAVIGAZIONE

Dopo aver allacciato lo stacco di sicurezza e messo in moto il 4 cilindri Mercury (996 cc), è il momento di provare il gommone in navigazione. E' tuttavia necessario precisare che il motore era «sbloccato», quindi in grado di erogare una massima potenza di 60 cavalli, e l'elica in alluminio da 13".

Al minimo, con invertitore ingranato, si procede a 1,6 nodi a 600 giri/min con un rollio ridotto grazie ai tubolari che toccano l'acqua nella porzione inferiore. La velocità minima di planata si attesta sui 7,8 nodi a 3.000 giri/min. Salendo ancora di giri si raggiunge una velocità di crociera economica pari a 17 nodi, ma è necessario affondare gradualmente la manetta poiché si avverte una cabrata



La disposizione dell'area di prua è piuttosto convenzionale. Ci sono tanti gavoni di differenti forma e dimensioni. I portelli sono provvisti di un'utile guarnizione in gomma, ma non di attuatori. La prolunga centrale funge anche da tavolino acquistando l'apposito supporto. La consolle è elegante e fa la sua bella figura su un mezzo di soli cinque metri. E' decentrata a dritta per liberare più spazio per il transito sul lato opposto. C'è anche un incavo per puntellare i piedi. Comoda la seduta a prua.



LE NOSTRE PROVE

Lo schienale, quando viene reclinato, dà origine a una seconda area prendisole. Una porzione del divano può essere sollevata per trasformarsi in stand-up per il pilota. Sotto la seduta si apre la cala di poppa, il vano di stivaggio più grande di tutto il battello. Il pozzetto poppiero è disegnato con gradini che accompagnano verso le plancette.



eccessiva per qualche secondo durante la fase di uscita dall'acqua. Questo comportamento può essere limitato sistemando un po' di carico a prua oppure mettendo un po' d'acqua nel relativo serbatoio o, ancora, accelerando in maniera decisa. Nessun problema una volta disteso il battello: la navigazione è fluida e le poche onde incrociate non hanno generato schizzi a bordo né si sono avvertite vibrazioni delle strutture durante gli impatti.

Salendo ancora con i giri si paga un po' la modesta potenza del fuoribordo: a 5.000 giri/min si naviga a 22 nodi uscendo, però, dalla «comfort zone» del motore. A questa andatura si apprezza la stabilità del battello, sebbene con onda al traverso si avverta un po' di leggerezza dello scafo, ma senza destare problemi

nell'uso diportistico grazie ai tubolari che frenano il rollio e tengono sempre sotto controllo l'assetto. Affondando la manetta e sollevando il trim al 30% si raggiungono i 6.000 giri/min toccando una velocità massima di 28,9 nodi. In condizioni normali il trim deve essere tenuto preferibilmente in posizione negativa (cioè con il piede vicino allo specchio) durante le virate, per evitare la cavitazione dell'elica.

Il Bsc 50 è un battello piccolo, ma che offre tanta sostanza. La disposizione degli spazi consente anche a una famiglia di quattro persone



di vivere il mare con uscite giornaliere grazie a un ampio prendisole a prua e al divanetto di poppa modulare. La presenza di tanti sportelli e gavoni consente di stivare gli oggetti di bordo al meglio, lasciando il piano di calpestio libero da ingombri. I costi di gestione

sono assai ridotti, grazie alla possibilità di varare e alare da uno scivolo, in totale autonomia, alla facilità di trasporto su strada anche al seguito di un'auto di media cilindrata e ai bassi consumi garantiti dal motore da 40 hp. **G**

© Copyright by Koster Publishing 2022

I DATI BSC 50 CLASSIC

le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	493 cm
Lunghezza interna	435 cm
Larghezza f.t.	230 cm
Larghezza interna	132 cm
Diametro tubolari	56 cm
Compartimenti	5
Materiale tubolari	hypalon-neoprene
Altezza specchio di poppa	Pennel & Flipo Orca da 1.100 dtex per motori con gambo L
Portata persone	10
Peso	380 kg
Potenza massima applicabile	80 hp (59,6 kW)
Categoria di progettazione	C
Carrellabilità	si, anche gonfio
Prezzo	€ 18.950 (Iva esclusa)

i principali accessori

● Golfari di alloggio	€ 250
● Serbatoio carburante in polietilene da 90 litri	€ 750
● Verricello elettrico	non disponibile
● Cuscineria completa	di serie
● Impianto doccia + serbatoio acqua	€ 445
● Tendalino parasole	€ 585
● Roll-bar inox + tendalino nero microperforato	€ 3.250
● Frigo	non disponibile
● Tavolo	€ 165
● Prolunga prendisole di prua	di serie
● Timoneria meccanica	di serie
● Pompa di sentina	di serie
● Plancette di poppa in vtr + scaletta di risalita	di serie
● Telo coprigommone (copriconsole)	€ 690 (€ 215)
● Gonfiatore elettrico	€ 390
● Impianto elettrico + pannello utenze	di serie
● Piano di calpestio in teak sintetico	€ 1.400

le prestazioni

VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA	7,8 NODI A 3.000 GIRI/MIN
CROCIERA ECONOMICA	17 NODI A 4.000 GIRI/MIN
CROCIERA VELOCE	22 NODI A 5.000 GIRI/MIN
VELOCITÀ MASSIMA	28,9 NODI A 6.000 GIRI/MIN

il motore della prova

Mercury	F40 Orion (4T)
Potenza massima	hp 40 (60) kW 29,42 (44,7)
Regime di potenza max	giri/min 5.500 - 6.000
Cilindri	numero 4, in linea
Cilindrata	cc 995
Distribuzione	tipo monoalbero 2 valvole per cilindro
Alesaggio x corsa	mm 86 x 88
Alimentazione	tipo iniezione indiretta multipoint
Alternatore	a 18
Rapporto di riduzione	2.33:1
Peso	kg 118
Elica	passo 13"
Prezzo	euro 5.810 (Iva inclusa)

il costruttore

Progetto	Cantiere
Cantiere	Bsc Colzani
Indirizzo	Via Donizetti, 58 - 22066 Mariano C.se (CO)
Telefono	031/750618
Sito Internet	www.gommonibsc.com
E-mail	info@gommonibsc.com
Garanzia contrattuale	2 anni

le condizioni della prova

			
mare calmo	vento leggero	2 persone a bordo	30 litri di benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ L'ampio prendisole di prua
- ▲ Il divano di poppa modulare e quindi molto sfruttabile
- ▲ I gavoni capienti e ben rifiniti

ci è piaciuto di meno

- ▼ La mancanza di attuatori per i portelli dei gavoni di prua
- ▼ La cabrata eccessiva in accelerazione veloce da fermo
- ▼ La colorazione scura delle cuscinerie che scaldano