

Una linea tradizionale, dalle **FORME SEMPLICI** e pulite. Il modello riprende soluzioni già sperimentate con successo su altri gommoni del Cantiere. La **COPERTA** è disegnata in modo impeccabile, anche per offrire tante diverse possibilità di **VIVERE A BORDO**. L'area di prora è destinata ai **BAGNI DI SOLE** e quella di poppa si trasforma facilmente da dinette in solarium. C'è anche un **TAVOLO** ribaltabile. Buona la **CAPACITÀ DI STIVAGGIO**, grazie al corretto sfruttamento degli spazi. Il piano di calpestio è posto al di sopra della linea di galleggiamento e il mezzo risulta **AUTOSVUOTANTE** anche con un po' di carico. In navigazione possiede un **ASSETTO IDEALE** a varie andature. Non è un gommone velocissimo, ma si guida con facilità.



**N**ella linea «Classic» Bsc ha sempre dato la priorità a ciò che una volta contava più dell'estetica: la vivibilità a bordo e la facilità di movimento. La gamma è composta da una decina di modelli, spalmati su altrettante misure, dal piccolo 4,60 metri al *maxi* da dieci. Il 70 Classic oggetto del nostro *test* è un battello senza troppi fronzoli. Le forme sono semplici, ma funzionali. Assente il vano *toilette*, nessuna stravaganza nel *design*, ma un pozzetto ben protetto, un divanetto di poppa con schienale alto e tanti vani dove riporre gli oggetti a bordo. Insomma, il gommone ideale per una famiglia e le sue esigenze quotidiane. Scopriamolo insieme.

A poppa troviamo due plancette strutturali separate dal fuoribordo. In quella di

sinistra trovano posto la scaletta a scomparsa e una comoda maniglia per agevolare la risalita dall'acqua. Nelle plancette sono state ricavate due asole che consentono il passaggio delle sospensioni per effettuare le operazioni di varo e alaggio senza comprimere i tubolari con le fasce di sollevamento. Inoltre, è possibile sfruttare l'intera zona grazie alla vasca di raccolta dell'acqua abbastanza piccola che permette di passare attorno al fuoribordo anche quando questo è totalmente ribaltato. In quest'area è posizionato anche il tappo d'imbarco del carburante che permette di fare rifornimento senza pericolo di versare benzina nel pozzetto interno.

Poco più avanti c'è un piccolo gradino che riduce l'altezza della mastra poppiera

composta da due pedane in vetroresina (ricavate in controstampata) dove è possibile installare il *roll-bar* (optional). Tramite i montanti ci si sostiene per accedere nel pozzetto, scavalcando il divanetto: non è, infatti, presente un varco nel quadrato di poppa e lo schienale è piuttosto alto.

Il divano poppiero ha una forma a «C» che occupa l'intera larghezza interna del battello. Inoltre, ogni seduta è gazonata nella parte sottostante, ampliando lo spazio di stivaggio a bordo. Questa configurazione permette a cinque persone di stare sedute comodamente; inoltre, c'è la possibilità di aggiungere una prolunga per creare un prendisole piuttosto ampio.

Il blocco seduta è centrale così come la consolle, soluzione che permette di circola-

# BSC

# 70 Classic

Lunghezza f.t. m 7,49 ● Larghezza f.t. m 3,00 ● Velocità max 38 nodi ● Prezzo 38.500 euro



re agevolmente lungo tutto il battello semplificando anche le operazioni di manovra. A poppavia della seduta si trova un tavolino a ribalta che diventa un ottimo supporto per consumare il pranzo: peccato che sia in vetroresina liscia senza alcun bordo che prevenga le cadute accidentali di piatti e bicchieri.

La postazione di comando prevede una poltroncina monoposto piuttosto avvolgente con *bolster* regolabile: in questo modo si può scegliere se governare seduti o sfruttando la modalità appoggiarsi. Sotto si trova un vano stagno che dà accesso all'interno del cassero.

La plancia, sull'esemplare in prova, è totalmente «digitalizzata» con due *display*: il primo, centrale, è un multifunzione (sul nostro esemplare Raymarine), il secondo è quello fornito dal motorista (nella fattispecie Suzuki) che

monitora in ogni momento le condizioni del fuoribordo e aiuta in caso di avarie. Il resto del *cockpit* lascia spazio alla personalizzazione secondo i gusti dell'utente. Il timone è leggermente spostato sulla sinistra per avere una salda presa sulla manetta posta sul lato di dritta, mentre poco più sotto sono presenti i pulsanti *on/off*. In basso troviamo un piccolo gradino inclinato per puntare i piedi quando si guida appoggiati al *bolster*, ma è possibile ribaltare un secondo supporto rialzato quando si naviga da seduti. Non manca un ulteriore piccolo sportello stagno.

Il parabrezza è piuttosto ampio per la sua categoria e offre una protezione discreta. Il deflettore posto sulla sommità del *plexiglas* riesce a deviare efficacemente il flusso del vento dal volto. Molto comodo l'incavo sul piano orizzontale

che consente di riporre uno *smartphone* evitando che cada durante la navigazione.

Andare a prua è semplice grazie al tubolare in acciaio che segue l'intero profilo della consolle e offre una salda presa: inoltre, il piano di calpestio ribassato rispetto ai tubolari aumenta la sensazione di sicurezza a bordo. A prua della consolle è ricavata una seduta monoposto con cuscino appoggiatesta separato e schienale a 90 gradi, sollevabile tramite molle a gas per dare accesso a un gavone.

La prua ha una conformazione piuttosto convenzionale con i tre cuscini che annunciano la presenza di altrettanti gavoni separati: all'interno si nota la presenza del serbatoio dell'acqua strutturale. Le luci di accesso ai vani di carico sono circondate da gole di deflusso delle acque piuttosto efficaci che consentono



il lavaggio con abbondanti getti d'acqua. I portelli, realizzati con notevole precisione, sono guidati da attuatori e bloccati da robusti ganci. Apprezzabili le guarnizioni piuttosto spesse che riducono le vibrazioni durante l'impatto sull'onda annullandone il rumore, oltre alle strisce in velcro che permettono di ancorare la tappezzeria. La scelta di «compartimentare» il gavone di prua ha pregi e difetti: è vero che da un lato riduce lo spazio effettivo di stivaggio, ma dall'altro permette di disporre in modo più ordinato il bagaglio e le dotazioni di bordo. Completa l'allestimento il musone in vetroresina con verricello elettrico a vista (*optional*). In questo modo è possibile effettuare in tutta tranquillità le operazioni di ancoraggio stando in plancia di comando, anche da soli. Nella parte bassa dello scatolato in vetroresina, infine, c'è il gavone che permette di verificare lo stato della catena in qualsiasi momento.

Il Bsc 70 Classic oggetto della nostra prova è la versione «base» del modello; nel listino del costruttore brianzolo figurano anche gli allestimenti «Sport» (39.600 euro + Iva) e il raffinato «Ivory & Ebony» (42.500 euro + Iva) che, oltre a una dotazione di serie più completa, esibisce finiture e colorazioni esclusive per tubolari, cuscinerie, carena e coperta.

**IN NAVIGAZIONE**  
Le condizioni del mare al momento del test non erano affatto amichevoli, con un'onda di circa 1,5 metri in scaduta e vento teso. Si esce

**Il musone di prua è piuttosto imponente. E' una struttura robusta perché ricavato in controstampata. Il piano è sfruttabile senza difficoltà nonostante la presenza del barbotin che, essendo a vista, permette di verificare con facilità lo scorrimento della catena. Più che sufficienti le dimensioni del prendisole. La cuscineria scura tende, però, a scaldarsi sotto al sole. Ordinata la ripartizione delle stive.**



**La consolle avanza forme semplici, ma non banali. A pruvia troviamo una panca comoda con seduta e schienale adeguatamente imbottiti. Non mancano i tientibene a cui trattenersi. Una maniglia aiuta l'apertura del grande portello che dà accesso a una stiva. Secondo il Cantiere, come indica l'adesivo rosso, qui va riposta la zattera costiera.**



dal porto con invertitore ingranato a 1,5 nodi con il motore che gira a 700 giri/min, ma a causa delle condizioni avverse è necessario portarsi subito in planata per evitare di impattare eccessivamente sull'onda e far salire acqua a bordo spinta dal vento.

La velocità minima di planata è pari a 8,5 nodi a 2.700 giri/min con un consumo di 10,3

litri/ora. Affondando la manetta il motore riduce il suo consumo per miglio arrivando prima a una media di un litro per ogni miglio di navigazione a 3.000 giri/min, pari a 13 nodi, per poi diminuire ulteriormente fino a bruciare 15,3 litri/ora a 3.500 giri/min con una velocità di 16,5 nodi (crociera economica). Il motore si conferma parco nei consumi, come ci

ha ormai abituato Suzuki, grazie alla tecnologia *Lean Burn*, il sistema che smagrisce la carburazione ai carichi intermedi. E' possibile sfruttare questa miscelazione «magra» quando si mantiene una velocità di crociera costante, in pratica quando non si chiede al motore una maggiore erogazione di potenza e coppia.

A questa andatura il battello si comporta in



# LE NOSTRE PROVE



*Il bolster di guida è comodo. La seduta è ribaltabile per trasformarsi in poggiatesta. Il cuscino ergonomico trattiene bene il corpo. A poppavia c'è un tavolo in vtr, bello a vedersi ma poco funzionale visto che oltre ad essere lucido (quindi scivoloso per gli oggetti), non dispone di un bordo di contenimento. Sotto alla seduta di guida hanno trovato spazio un pratico appoggiatesta ribaltabile e un gavone stagno.*





*Il cruscotto si sviluppa prevalentemente sul piano verticale. Lo spazio non manca ed è, quindi, possibile installare anche strumenti multifunzione (MFD) di grandi dimensioni. Non è previsto un alloggiamento dedicato per la bussola. La pulsantiera per il comando delle utenze di bordo, infine, è parzialmente coperta dalla corona del volante.*

*La configurazione dell'area di poppa è quella che va per la maggiore, a «dinette». Il divano è sormontato su tre lati da schienali alti e protettivi. Portelli, cerniere e attuatori appaiono ben fatti e montati con un certo rigore. Il rivestimento sintetico è optional.*





*La cala di poppa non eccelle per la capienza e l'apertura limitata del portello ostacola un po' le possibilità di stivaggio di oggetti particolarmente ingombranti. Assai più comode le plancette balneari, sufficientemente grandi e perfettamente calpestabile. Su quella di dritta ci sono la scaletta e una pratica maniglia che aiuta la risalita dall'acqua. Corretta la posizione delle galloccie.*



modo ottimale, nonostante non sia ancora sufficiente per «saltare» di onda in onda, quindi si tende a salire e poi a cadere impattando sull'acqua. Contatto che non è per nulla «duro» grazie alla carena liscia sul dritto di prua ma che non rinuncia a tre pattini sottili per dare sostegno in planata. Spingendo sulla manetta la navigazione sui frangenti inizia ad assumere un ritmo costante e il gommone procede in modo composto, riducendo il rollio al minimo grazie ai tubolari che toccano l'acqua nella porzione di poppa. A 4.500 giri/min con trim al

35% si viaggia a 27 nodi con un consumo ancora praticamente invariato: 29 litri/ora. Anche in virata il 70 Classic si conferma fluido e reattivo, sebbene in alcune manovre l'impatto con il maroso sul tubolare faccia salire un po' d'acqua a bordo, ma nulla di particolarmente grave viste le condizioni non proprio da diporto crocieristico in cui abbiamo realizzato il test. La situazione cambia parecchio affondando la manetta: la navigazione diventa più «avventurosa» perché si toccano i 38 nodi con un consumo di 68 litri ora a 5.950 giri/min e

trim al 50%. In ogni caso le virate, anche le più audaci, sono precise e sicure e il mezzo perdona eventuali errori di guida che potrebbero essere commessi dai meno esperti.

Il Bsc 70 Classic rispecchia la sua etichetta con un look intramontabile. Facilità di movimento a bordo e doppio prendisole sono un plus non da poco su queste dimensioni, peccato per l'assenza di un cucinino esterno. Promosso dal punto di vista della navigazione, dove la stabilità sull'onda ha la priorità sulla velocità. ©

© Copyright by Koster Publishing 2022



# I DATI BSC 70 CLASSIC

## le caratteristiche tecniche

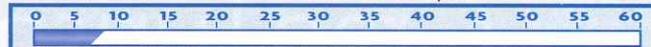
Lunghezza f.t.	749 cm
Lunghezza interna	625 cm
Larghezza f.t.	300 cm
Larghezza interna	170 cm
Diametro tubolari	62 cm
Compartimenti	5
Materiale tubolari	hupalon-neoprene Pennel & Flipo Orca da 1.670 dtex
Altezza specchio di poppa	per motori con gambo XL
Portata persone	16
Peso	840 kg
Potenza massima applicabile	227 hp
Categoria di progettazione	C
Carrellabilità	si, sgonfio
Prezzo	€ 38.500 (Iva esclusa)

## i principali accessori

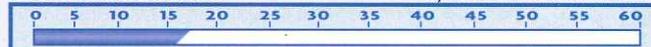
● Golfari di alaggio (kit sospendite)	di serie (€ 300)
● Serbatoio carburante inox da 190 litri	di serie
● Verricello elettrico + àncora + catena (50 m)	€ 1.800
● Luci di cortesia	€ 610
● Impianto doccia (serbatoio acqua)	€ 410 (di serie)
● Tendalino parasole inox a poppa	€ 1.650
● Roll-bar inox con tendalino microperforato	€ 3.250
● Frigo	€ 2.450
● Tavolo a poppa e a ribalta	di serie
● Toilette	non disponibile
● Timoneria idraulica	€ 1.950
● Pompa di sentina	di serie
● Asta sci	€ 1.100
● Telo coprigommone (copriconsolle)	€ 990 (€ 295)
● Gonfiatore elettrico	€ 360
● Impianto elettrico + pannello utenze + staccabatteria	di serie
● Piano di calpestio in materiale sintetico	€ 2.850

## le prestazioni

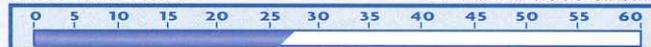
VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA 8,5 NODI A 2.600 GIRI/MIN



CROCIERA ECONOMICA 16,5 NODI A 3.500 GIRI/MIN



CROCIERA VELOCE 27 NODI A 4.500 GIRI/MIN



VELOCITÀ MASSIMA 38 NODI A 5.950 GIRI/MIN



## il motore della prova

<b>Suzuki</b>	<b>DF200AP (4T)</b>	
<b>Potenza massima</b>	hp	200
	kW	147,1
<b>Regime di potenza max</b>	giri/min	5.500-6.100
<b>Cilindri</b>	numero	4, in linea
<b>Cilindrata</b>	cc	2.867
<b>Distribuzione</b>	tipo	bialbero, 4 valvole per cilindro, variatore
<b>Alesaggio x corsa</b>	mm	97 x 97
<b>Alimentazione</b>	tipo	iniezione indiretta multipoint
<b>Alternatore</b>	a	44 (12 V)
<b>Rapporto di riduzione</b>		2.50:1
<b>Peso</b>	kg	241
<b>Elica</b>	passo	20"
<b>Prezzo</b>	euro	21.300 (Iva inclusa)

## il costruttore

<b>Progetto</b>	Cantiere
<b>Cantiere</b>	Bsc Colzani
<b>Indirizzo</b>	Via Donizetti, 58 - 22066 Mariano C.se (CO)
<b>Telefono-Fax</b>	031/750618 - 031/3551017
<b>Sito Internet</b>	www.gommonibsc.com
<b>E-mail</b>	info@gommonibsc.com
<b>Garanzia contrattuale</b>	2 anni

## le condizioni della prova



mare mosso



vento forte



2 persone a bordo



190 litri di benzina

## ci è piaciuto di più

- ▲ La facilità di movimento a bordo e i tanti tintibene presenti
- ▲ La morbidezza della carena anche sul mare mosso
- ▲ Il verricello a vista che permette di tenere sott'occhio la catena

## ci è piaciuto di meno

- ▼ Il divanetto di poppa chiuso senza un varco di accesso al pozzetto
- ▼ Qualche optional di troppo (frigo, doccia e timoneria idraulica)
- ▼ La seduta di prua sicura, ma poco ergonomica