Una **LINEA ELEGANTE**, dalle **FORME SEMPLICI** e pulite, caratterizza il **NUOVO MODELLO.** Lanciato solo qualche mese fa, riprende alcune soluzioni già sperimentate con successo su altri recenti battelli del Cantiere, come la **DINETTE DI POPPA** trasformabile in prendisole o in zona pranzo. All'insegna del **RELAX** il **LUNGO PONTE** di prora. La **CONSOLLE WALK-AROUND** facilita gli spostamenti a bordo. L'**APPOGGIARENI E' COMODO**, ma non prevede la possibilità di sedersi. Notevole la **CAPACITA' DI STIVAGGIO**, grazie al totale sfruttamento degli spazi sotto al piano di coperta. Lo scafo, immerso da prua a poppa, con le **CAMERE D'ARIA ATTIVE** a qualsiasi velocità, ne fa uno dei gommoni più facili da condurre nel suo segmento. Si carrella su strada con i tubolari sgonfi.

▶ Lunghezza f.t.m 6,30

▶ Larghezza f.t.m 2,80

▶ Velocità massima 40 nodi

▶ Prezzo 22.400 euro

E' una delle novità della stagione nautica 2015 del Cantiere di Mariano Comense, insieme al 62 e al 70 Sport *(si veda il servizio pubblicato sul fascicolo di agosto)*, presentati in anteprima lo scorso dicembre al Salone di Parigi. Il 62 Classic e lo Sport, in realtà differiscono solo per l'allestimento della coperta e per qualche dettaglio di finitura e di equipaggiamento. Nell'offerta di Bsc, il primo sostituisce un modello «storico» qual è stato il 61 Classic, un gommone che nel corso degli anni ha avuto un notevole successo commerciale. Tutti i nuovi battelli ereditano, invece, dalla gamma Ocean (quella che per prezzo, allestimenti e misure si colloca al vertice) la cura per le rifiniture e per i dettagli, segnando così una forte discontinuità con il passato. La carena presenta forme intermedie tra le più adatte alla navigazione sul mosso e quella veloce, ma i tubolari sono stati posizionati in modo da essere a contatto con l'acqua - con un po' di carico - e conferire al gommone doti di stabilità e *comfort* che lo rendono ideale per la crociera con la famiglia. Il valore del prodotto si percepisce anche attraverso la lucentezza del *gelcoat*, la precisione delle finiture e l'accurata lavorazione della vetroresina all'interno dei gavoni.

L'adozione di componenti di allestimento solidi ed eleganti conferma la scelta di qua-

BSC 62 Classic

lità operata dal Cantiere. Un lungo elenco di dotazioni accessorie offre la possibilità di personalizzarlo e allestirlo secondo le proprie necessità, ma inevitabilmente fanno lievitare il prezzo finale del battello.

La mobilità a bordo è senza dubbio una delle doti più interessanti di questo mezzo, permettendo a più persone di condividere il pozzetto. Il *design* ricalca schemi consolidati senza eccedere in modernismi e la coperta sfoggia un allestimento completo di ogni arredo. L'area di prua prevede un prendisole lungo quasi 160 cm e largo 126, ampliabile all'occorrenza inserendo un'apposita prolunga *(optional)*. Il musone è minimale, ma a richiesta è possibile averne uno più grande predisposto per l'installazione del verricello elettrico. La pontatura di prua custodisce quattro gavoni indipendenti, facilmente accessibili grazie a portelli provvisti di attuatori e bloccati da robusti ganci; guarnizioni e grondaie provvedono a tenere lontana l'acqua. I materassini 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 i cuscini hanno una tenuta discreta, ma non scongiurano la possibilità che alla massima velocità l'azione del vento possa staccarli dalla loro posizione.

La consolle (mutuata dal 65 Classic) è *walk-around* in modo da favorire il passaggio ai lati. In plancia c'è posto a sufficienza per le strumentazioni del fuoribordo e quelle di navigazione. La posizione di pilotaggio è comoda, ma l'appoggiareni non si può utilizzare come seduta; funzionale, invece, il puntapiedi integrato nella base svasata del càssero. A richiesta c'è la timoneria idraulica, vivamente consigliata se si opta per fuoribordo «importanti» e dotati di grande coppia come quello utilizzato per il nostro *test*.

A poppavia del *bolster* c'è un piccolo tavolo ribaltabile, mentre all'interno del càssero sono stati ricavati due gavoni, uno accessibile da proravia (utile anche per ispezionare il serbatoio del carburante da 140 litri e i cablaggi degli strumenti) e l'altro sul lato di guida, sotto alla ruota di governo. Sotto al cuscino dell'appoggiareni (purtroppo privo di guance laterali di contenimento) c'è un altro spazio, utile per riporvi i documenti o qualche oggetto «prezioso» (macchina fotografica, *tablet*, eccetera). La forma e lo sviluppo del tientibene attorno alla consolle e all'appoggiareni sono di fondamentale importanza per dare sicurezza in navigazione e agio durante gli spostamenti. A questi corrimano d'acciaio si aggiungono le maniglie di tessuto posizionate sui tubolari nei punti più opportuni. Il pagliolato è rifinito con antisdrucciolo di discreta efficacia ed è drenato da due ombrinali disposti a raso. Il piano di calpestio è posto al di sopra della linea di galleggiamento e il battello risulta autosvuotante anche con un po' di carico.

Il secondo *solarium* si trova a poppa, nella *dinette* ben protetta dagli schienali alti e imbottiti, che funge anche da area conviviale potendo contare su tre divani in grado di accogliere 4/5 persone. Sotto di essi si aprono altrettanti vani comunicanti tra loro. La cala di poppa è la stiva più capiente e si rivela correttamente organizzata, con gli impianti cablati in modo da non sottrarre spazio e una guarnizione di tenuta intorno alla luce di accesso. Il pozzetto motore è ben sfruttabile, grazie alle plancette laterali strutturali e alla superficie pianeggiante; le due asole ricavate nelle pedane poppiere consentono il passaggio delle sospendite per effettuare le operazioni di varo e alaggio senza «strizzare» i tubolari con le fasce di sollevamento. La scaletta di risalita è fornita di serie, mentre il *roll-bar* d'acciaio (abbattibile) è un *optional*. Le gallocce d'ormeggio, a poppa, sono state installate in corrispondenza degli smussi degli spigoli, senza sottrarre preziosi centimetri alle superfici piane, che possono così essere utilizzate totalmente per il passaggio o per sedersi. Le camere d'aria sono imbrigliate alla vetroresina grazie ai trinca-

→

Il ponte di prua è ben sfruttabile. Il prendisole, infatti, è piuttosto ampio e, volendo, è possibile aggiungere una prolunga. I gavoni sono quattro: il primo è destinato all'àncora e alla cima. I portelli, realizzati con notevole precisione, sono guidati da attuatori e bloccati da robusti ganci (tranne quello per il «ferro»); guarnizioni e grondaie provvedono a tenere lontana l'acqua. I materassini sono leggeri e l'imbottitura a cellula chiusa non assorbe l'umidità. Comoda la panca davanti alla consolle: c'è anche una provvidenziale maniglia in acciaio a cui agguantarsi. Sotto ai gavoni è sistemato il serbatoio dell'acqua.

La consolle è, in pratica, la stessa utilizzata sul 65 Classic. Non ha difetti, ma di certo non si può definire moderna. Il cruscotto permette di montare molti strumenti, ma non c'è un alloggiamento specifico per la bussola che, di conseguenza, va fissata sulla parte superiore del cockpit. Scomodo da raggiungere il gavone sotto al volante.

rini di poppa che sormontano parzialmente i tubolari, fungendo da zona di camminamento (quando non c'è il *roll-bar*): sono sfruttabili anche per l'imbarco laterale, in caso d'ormeggio all'inglese. Lo specchio di poppa, infine, è calibrato per un solo fuoribordo con gambo extra-lungo.

IN NAVIGAZIONE

Il Bsc 62 Classic è stato provato con un Suzuki 4T da 150 cavalli (4 cilindri, 2.867 cc), un'unità sempre molto efficiente grazie alla distribuzione bialbero plurivalvole e all'iniezione elettronica *multipoint* con miscelazione magra *Lean Burn*. Già a 11,5 nodi lo scafo raggiunge la planata senza alzare la prua. Portandosi a 3.500 giri/min la velocità aumenta, ma →

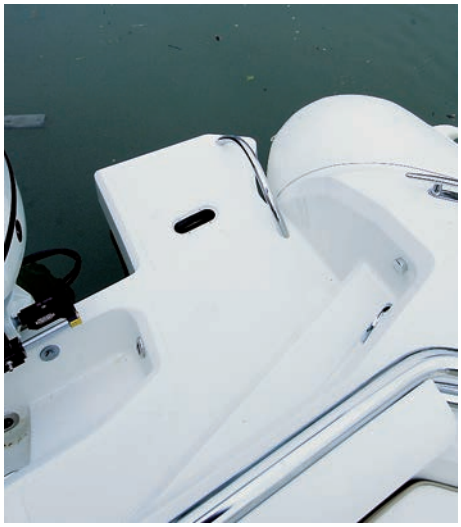
L'abbondanza di spazi gavonabili è un tema ricorrente sul Bsc 62 Classic e, non a caso, ogni più piccolo anfratto è stato studiato per creare una stiva. All'interno della consolle lo spazio non manca (c'è addirittura un adesivo che suggerisce di collocarci la zattera costiera) e anche il serbatoio del carburante, situato in sentina, è facilmente raggiungibile. La capienza, tuttavia, non è eccelsa (soltanto 140 litri) e, di conseguenza, l'autonomia è un po' limitata. Il bolster consente solo la guida in piedi o appoggiati al cuscino, che è però privo di guance di contenimento per sostenere il busto.

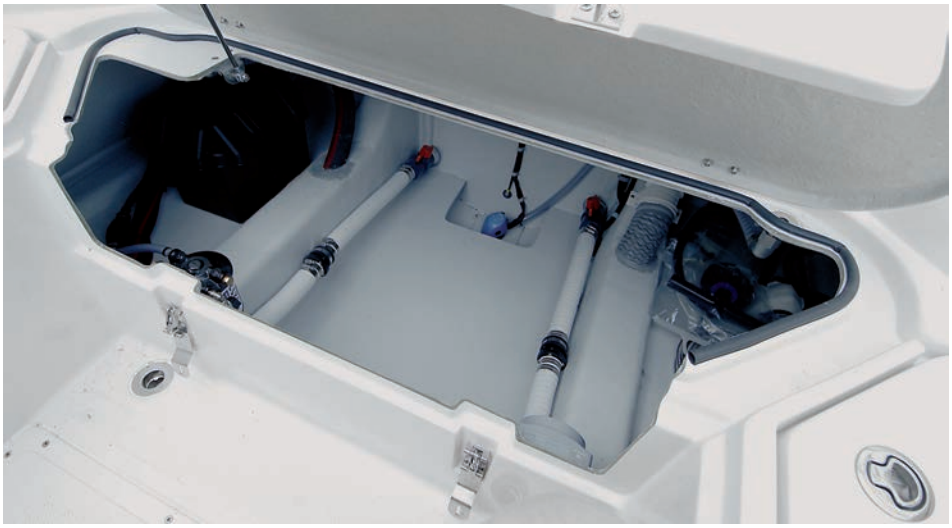
il consumo orario resta in sostanza invariato; in pratica si possono percorrere più miglia con la stessa quantità di carburante. E' sempre importante conoscere l'andatura più efficiente del proprio battello se si vuole fare attenzione al risparmio energetico ed economico. A partire dai 20 nodi è, invece, utile alzare il trim del fuoribordo per migliorare l'azione di spinta dell'elica e ricercare il corretto angolo d'incidenza, cioè l'inclinazione ideale dello scafo sull'acqua.

In realtà, il Bsc 62 non raggiunge mai l'assetto ideale per la massima velocità perché il costruttore, tenendo fede alla propria filosofia, ha preferito realizzare un prodotto adatto a chiunque, capace di mantenere un'ottima stabilità in qualsiasi situazione, senza richiedere obbligatoriamente interventi sul trim o correzioni della ruota di timone per tenerlo in rotta. Abbiamo provato a dare improvvisamente tutta la barra con il gas completamente aperto e la reazione del mezzo è stata repentina, ma lontana da un possibile *spin-out* (testa-coda). Le buone prestazioni e il basso regresso sono dovuti soprattutto a un'opera viva piuttosto efficiente, sostenuta da tre ordini di pattini e ben stabilizzata dal contatto dei tubolari con la superficie. Se da un lato la carena favorisce un comportamento docile e sicuro, dall'altro richiede un opportuno adeguamento dell'andatura alle condizioni d'onda, per evitare impatti poco confortevoli.

Il parabrezza oppone una discreta resistenza aerodinamica e le due persone che siedono al posto di guida sono ben protette. E' doveroso ricordare che la prova è stata eseguita in assetto leggero, con due sole persone a bordo, con 70 litri di carburante e trenta di acqua, senza altri carichi. Le virate, anche le più audaci, sono precise e sicure e il mezzo perdona eventuali errori di guida che potrebbero es-

→





Notevole la capienza della stiva centrale comunicante con quelle laterali. I ganci di chiusura del portellone sono incassati in modo da evitare, per quanto possibile, eventuali contusioni. Perfetto il cablaggio degli impianti all'interno; solo la pompa di sentina resta «a vista» e poco protetta. Due ombrinali a raso «asciugano» il pagliolo. Nelle plancette sono state ricavate delle asole che consentono il passaggio delle sospendite per effettuare le operazioni di varo e alaggio senza comprimere i tubolari con le fasce di sollevamento.

sere commessi dai meno esperti. Le imbardate in virata sono limitate dalla consistente riduzione di velocità che si manifesta progressivamente, mano a mano che si chiude il raggio dell'evoluzione. L'elica da 19" (diametro 15" 1/4) utilizzata per il nostro *test* è risultata un po' corta con carico leggero, mentre con più persone o nel caso di installazione dell'attrezzatura per il campeggio nautico potrebbe essere la soluzione più adeguata. Ⓖ

© Copyright by Koster Publishing 2015

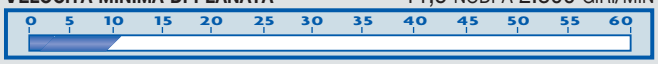
I DATI **BSC 62 CLASSIC**

le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	630 cm
Lunghezza interna	542 cm
Larghezza f.t.	280 cm
Larghezza interna	175 cm
Diametro tubolari	58 cm
Compartimenti	5
Materiale tubolari	hypalon-neoprene Pennel & Flipo Orca da 1.670 dtex
Altezza specchio di poppa	per motori con gambo XL
Portata persone	10
Peso	750 kg
Potenza massima applicabile	175 hp (128,7 kW)
Categoria di progettazione	C
Carrellabilità	si, sgonfio
Prezzo	€ 22.400 (Iva esclusa)

le prestazioni

Velocità minima di planata — 11,5 nodi a 2.800 giri/min



Crociera economica — 18,5 nodi a 3.500 giri/min

Crociera veloce — 26,3 nodi a 4.500 giri/min

Velocità massima — 40 nodi a 6.100 giri/min

i principali accessori

Golfari di alaggio (kit sospendite)	di serie (€ 180)
Serbatoio carburante da 140 litri	di serie
Verricello elettrico + musone di prua specifico	€ 2.820
Cuscineria completa + tavolo a poppa	di serie
Impianto doccia (serbatoio acqua da 60 litri)	€ 280 (di serie)
Tendalino parasole a prua (a poppa)	€ 540 (€ 1.090)
Prolunga prendisole a prua	€ 480
Roll-bar in acciaio inox + tendalino	€ 2.300
Frigo da 40 litri	€ 1.300
Prolunga prendisole a poppa (asta sci inox)	di serie (€ 850)
Timoneria idraulica	€ 900
Pompa di sentina	di serie
Scaletta di risalita + plancette in vetroresina	di serie
Telo coprigommone (copriconsolle)	€ 750 (€ 210)
Gonfiatore elettrico	€ 260
Impianto elettrico con pannello utenze	di serie
Piano di calpestio in teak (solo zona di poppa)	€ 4.200 (€ 1.170)

il motore della prova

Suzuki		**DF150 TX (4T)**
Potenza massima	hp	150
	kW	110
Regime di potenza max	giri/min	5.000-6.000
Cilindri	numero	4, in linea
Cilindrata	cc	2.867
Distribuzione	tipo	bialbero, 4 valvole per cilindro
Alesaggio x corsa	mm	97 x 97
Alimentazione	tipo	iniezione indiretta multipoint
Alternatore	a	44 (12 V)
Rapporto di riduzione		1:2,50
Peso	kg	228
Elica	passo	19”
Prezzo	euro	15.160 (Iva inclusa)

il costruttore

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

le condizioni della prova

mare calmo	vento assente	2 persone a bordo	70 litri di benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ Il livello di finitura e la cura per i dettagli
- ▲ Facile e sicuro da guidare, anche per i meno esperti
- ▲ La dinette di poppa comoda e accogliente

ci è piaciuto di meno

- ▼ La dotazione di serie da integrare con alcuni optional
- ▼ Problematico l’accesso al pozzetto motore quando c’è il roll-bar
- ▼ La capienza del serbatoio della benzina limita un po’ l’autonomia