

L'**OTTIMA ACCOGLIENZA A BORDO** non è solo merito delle dimensioni, ma anche di un accurato progetto. **IMPECCABILI IL DISEGNO TECNICO E LA FUNZIONALITA' DI OGNI AREA.**

Il pozzetto batte ogni record di ospitalità con **OTTO POSTI A SEDERE** e può essere trasformato in living o prendisole. Per il comfort sono determinanti la **CUCINA ATTREZZATA** e la **CABINA TOILETTE/SPOGLIATOIO**. Il teak (optional) accuratamente lavorato accresce l'eleganza del modello. Peccato, però, che il **PAGLIOLATO** si articoli **SU PIU' LIVELLI**. Il gommone **ROLLA LEGGERMENTE** sia per effetto del vento e delle onde sia in conseguenza degli spostamenti a bordo. Con un motore da 300 hp vola a 45 nodi con **PERFETTA TENUTA DI ROTTA**, anche in virata. Completa la dotazione. E' carrellabile con i tubolari sgonfi.

► Lunghezza f.t.m 8,93

► Larghezza f.t.m 3,50

► Velocità massima 45 nodi

► Prezzo 48.900 euro



Quando si confrontano tra loro battelli pneumatici della stessa misura si è soliti esaminare la grandezza delle superfici prendisole e il numero di posti a sedere. La presenza di un locale spogliatoio o *toilette* è altrettanto importante perché amplia la possibilità di utilizzo del mezzo. Il Bsc 85 risponde in modo esemplare a tutti questi requisiti, non solo per effetto alle sue dimensioni, ma soprattutto per l'attenta definizione del *layout* di coperta. Se la progettazione è stata finalizzata alla ricerca della migliore funzionalità, la costruzione è stata realizzata impiegando materiali e accessori di qualità per la massima affidabilità del prodotto. La struttura è rinforzata con longheroni e madrieri di grandi dimensioni che promettono di sopportare sollecitazioni di notevole intensità.



BSC 85

Il *design*, invece, mostra linee non sempre coordinate tra loro, quasi come se ogni elemento, per quanto accuratamente modellato, non fosse parte di un progetto globale. L'abbondante impiego di *teak* (optional), il *gelcoat* lucido e le tappezzerie bicolore rendono, comunque, questo gommone molto elegante.

Lo scafo ha forme imponenti e il vertice di prua, in particolare, appare molto alto rispetto alla linea di galleggiamento; tuttavia, ciò non compromette eccessivamente la visuale e offre la sensazione di poter affrontare in sicurezza persino le onde frangenti. Il musone è strutturale, cioè integrato nello stampo della coperta, e risulta quindi idoneo al montaggio di un potente verricello elettrico, peraltro fornito di serie. Sorprende la scelta di collocare i tubolari alcuni centimetri sopra la linea di galleggiamen-

to, in una posizione che non permette di attenuare il rollio, né quello indotto dal vento e dalle onde né quello causato dagli spostamenti delle persone a bordo.

La tuga alta e larga contribuisce a conferire al mezzo un aspetto importante e permette di ottenere una discreta abitabilità e una considerevole altezza (185 cm) nello spogliatoio. L'accesso al vano avviene da prua, sollevando il portello senza alcuno sforzo, grazie al supporto di due attuatori opportunamente dimensionati. All'interno, oltre al wc, è presente un piccolo lavello, mentre il carabottino collocato sul fondo provvede a far defluire le acque reflue della doccia. Un portello collocato nel bagno dà accesso agli impianti elettrici della plancia, cablati con rigore e corredati di uno schema che fornisce indicazioni sulla disposizione dei fusibili e delle utenze.

E' necessario precisare che questo lavoro tecnico viene affidato dal costruttore al concessionario (in questo caso Nauticamania di Zelo Buon Persico, Milano).

Nonostante i passavanti abbiano una misura di 35 centimetri, le forme del cassero - molto ingombrante all'altezza del bacino - non concedono un transito ideale. Anche il piano di calpestio, articolato su più livelli non immediatamente percepibili, crea qualche difficoltà in fase di spostamento. In plancia, volante e cruscotto sono coordinati nel *look* e la posizione delle manette è ergonomica. Per la guida in piedi è previsto un cuscino appoggiareni, mentre un predellino permette di accomodarsi sul sedile che, sebbene non sia anatomico, è confortevole e opportunamente corredato da un tienitene. Il parabrezza è in grado di proteggere

LE NOSTRE PROVE

efficacemente due persone, riparandone anche il viso. Sotto il sedile di guida sono inseriti un fornello e un lavello, mentre nella parte più bassa è alloggiato il frigorifero.

Il pozzetto stabilisce il primato di accoglien-

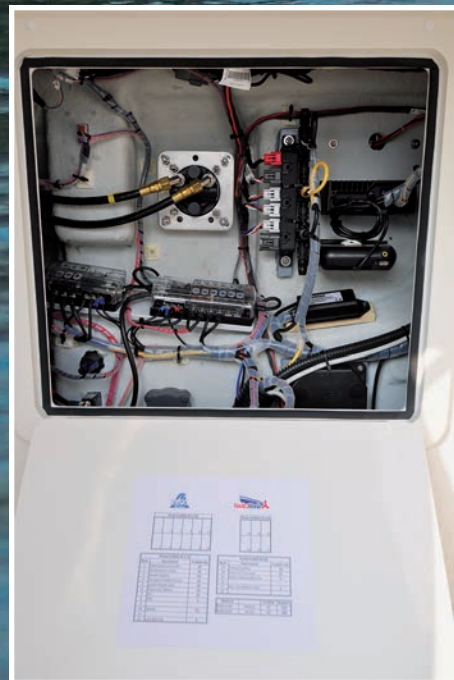
za della categoria con tre divani capaci di offrire sino a otto posti. Gli schienali sono di adeguata altezza e le imbottiture risultano morbide e in parte anatomiche. Il tavolo da pranzo apribile - sistemato in posizione decentrata per lasciare sgombro il corridoio di passaggio verso poppa - è di pregiato massello di *teak*. Tutta l'area compresa tra i divani può essere convertita in un prendisole da 170 x 180 cm abbassando il tavolo e aggiungendo due prolunghe dotate di stampe e cerniere di bloccaggio per rendere stabile l'intera piattaforma.

L'area prendisole prodiera ha una larghezza e una lunghezza massime di 155 cm; i cuscini s'incastano tra il vertice, i tubolari e due strisce imbottite solidali con la struttura di vetroresina.

I cuscini di poppa, maggiormente soggetti all'azione del vento, soprattutto ad alta velocità, andrebbero fissati con un sistema più efficace rispetto ai previsti dischetti di velcro. Per accedere alla cala di poppa e ai gavoni sotto ai divani occorre rimuovere i cuscini. Le stive hanno varie forme e dimensioni, al fine di trovare spazi adeguati per ogni tipo di oggetto; tutte sono accuratamente rifinite al loro interno, provviste di guarnizioni di tenuta per evitare vibrazioni e infiltrazioni d'acqua e corredate di chiusure, cerniere e attuatori di ottima qualità. Sul ponte di prua si aprono tre portelli che danno accesso ad altrettanti vani di carico. Un gavone è presente anche sotto il pagliolo, in corrispondenza della postazione di pilotaggio.



L'imponente musone è parte integrante della coperta e risulta, quindi, molto robusto, oltre che spazioso. Il verricello elettrico è compreso nella dotazione di serie. Sotto al prendisole di prua si aprono tre portelli che danno accesso ad altrettanti gavoni; si nota la finitura con chiusure e attuatori di pregio, nonché la presenza di guarnizioni atte a evitare infiltrazioni d'acqua e vibrazioni. Il bagno è fornito allestito.



LE NOSTRE PROVE



Tutti i piani di coperta sono dotati di canalette di drenaggio che evitano qualsiasi ristagno d'acqua e gli ombrinali verticali provvedono a svuotare completamente il pagliolato, sino all'ultima goccia. La superficie di coperta a poppa si estende ben oltre i tubolari con due lunghe plancette, una delle quali contiene la scaletta bagno, nascosta sotto un portello che ne cura il bloccaggio. Il legno di *teak* decora finemente anche questa zona del battello. Nei trincarini sono presenti due gavoni che sfruttano al me-





L'imponenza della tuga è appena mitigata dalle linee arrotondate della plancia e dai fregi di colore scuro. Si può pilotare in piedi o seduti, utilizzando rispettivamente il cuscino appoggiareni oppure il sedile e il predellino alla base del cassero. Il mobile cucina è perfettamente attrezzato, anche se il fornello, come al solito, è sprovvisto di fermapentole. Il frigo è di serie. La dinette di poppa accoglie otto persone e si trasforma in solarium aggiungendo le prolunghe fornite a richiesta. Tutte le stive appaiono ben rifinite. Alla cala principale si aggiungono i gavoni sotto ai divani più quello a pagliolo.



glio il volume interno e su ciascun lato sono state raddoppiate le galloce per ormeggiare in modo più comodo e sicuro. A prua, il musone è altrettanto impeccabile: l'ancora e la catena sono a vista, ma recessati, le bitte sono sguardate e la superficie calpestabile è ampia, piana e antisdruciolevole.

La dotazione di serie non comprende il rivestimento dei paglioli con il *teak*, ma in ogni caso include molti elementi solitamente forniti solo come *optional*.



IN NAVIGAZIONE

L'affidabilità raggiunta attualmente dai fuoribordo rende sempre meno necessaria l'installazione prudenziale di due unità. Il Bsc 85 può essere motorizzato, eventualmente, con due motori da 200 cavalli, ma la nostra prova è stata effettuata con un 300 cavalli che si è rivelato ideale per questo mezzo. In particolare è stato installato il nuovo «V6» Yamaha di 4.169 cc che brilla per l'ottimo rapporto peso-potenza, pari a 0,86 kg per cavallo. La singola installazione ha un rendimento energetico più elevato della doppia motorizzazione, cioè a parità di carburante offre prestazioni migliori, ma il regresso, ovvero lo slittamento dell'elica, su un battello così grande e pesante, è minore se si utilizzano due propulsori. Sul Bsc 85 si registrano valori di regresso addirittura del 40% attorno ai 15 nodi, mentre all'andatura di crociera di 25 nodi il dato decresce al 20%. Ad alta velocità, tuttavia, non si scende sot-



to al 12%, ma ciò non impedisce di raggiungere una prestazione massima di ben 45 nodi con l'elica a tre pale da 19". E' un risultato interessante che, in acque calme, si ottiene in piena sicurezza, con totale controllo del mezzo.

La tenuta di rotta è ottima anche in virata e l'unico disagio è costituito da un angolo di sban-





Le plancette si aggettano oltre la lunghezza dei tubolari destando qualche preoccupazione in manovra. Anche l'area di poppa è elegantemente rifinita con il teak. Due piccoli gavoni ricavati nei trincarini sfruttano volumi solitamente non utilizzati. Le doppie gallosce sono una sicurezza in più.



damento alquanto elevato, solo parzialmente limitato dalle camere d'aria. La regolazione del trim permette di ottimizzare le prestazioni, ma non è indispensabile perché i quattro pattini longitudinali per ciascun piano provvedono a mantenere un assetto corretto a tutte le velocità. Per risparmiare carburante conviene navigare attorno ai 25 nodi (3.500 giri/min) quando il consumo è di circa 33 litri/ora (1 litro per 0,75 miglia), per un'autonomia massima di 318 miglia con il pieno (420 litri). Spingendosi a 36 no-

di, in condizioni ideali, il *comfort* resta elevato e i consumi salgono appena del 15%.

Il temperamento del mezzo cambia a partire dai 5.000 giri/min, quando la potenza erogata comincia ad avvicinarsi a quella massima e si ha la sensazione che il peso e le dimensioni del gommone non influiscano sulla grinta del fuoribordo. Le plancette poppiere non interferiscono con la scia, ma essendo sporgenti sono costantemente bagnate dagli spruzzi causati dal motore e dai tubolari. Le altre parti della poppa e il pozzetto interno restano, invece, asciutti. L'agilità in virata è notevole per effetto della posizione rialzata dei tubolari. Nonostante la prua alta, così realizzata per affrontare meglio il mosso, il pilota gode di una buona visuale che gli permette di governare sempre in sicurezza. ©

© Copyright by Koster Publishing 2011



I DATI BSC 85

le caratteristiche tecniche

Lunghezza f.t.	893 cm
Lunghezza interna	800 cm
Larghezza f.t.	350 cm
Larghezza interna	186 cm
Diametro tubolari	68 cm
Compartimenti	6
Materiale tubolari	hypalon-neoprene Pennel & Flipo Orca da 1.670 dtex
Altezza specchio di poppa	per motori con gambo XL
Portata persone	14/18
Peso	1.750 kg
Potenza massima applicabile	400 hp (294 kW)
Categoria di progettazione	B/C
Carrellabilità	si, sgonfio
Prezzo	€ 48.900 (Iva esclusa)

i principali accessori

● Golfari di alaggio	€ 310
● Serbatoio carburante in acciaio inox da 420 litri	di serie
● Verricello elettrico	di serie
● Cuscineria completa + tavolo di poppa	di serie
● Impianto doccia + lavello + serbatoio acqua da 170 litri	di serie
● Tendalino parasole inox	€ 952
● Tenda notte	€ 4.740
● Roll-bar inox + luci (tendalino specifico)	€ 2.690 (€ 1.650)
● Frigo da 41 litri + fornello	di serie
● Prolunga prendisole di prua (poppa)	€ 590 (1.650)
● Timoneria idraulica	di serie
● Pompa di sentina + wc nautico + doccia in cabina	di serie
● Scaletta di risalita	di serie
● Telo coprigommone (copriconsolle)	€ 1.700 (€ 625)
● Gonfiatore elettrico	di serie
● Impianto elettrico con pannello utenze	di serie
● Piano di calpestio in teak	€ 4.950

le prestazioni

VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA 12 NODI A 2.500 GIRI/MIN



CROCIERA ECONOMICA 25 NODI A 3.500 GIRI/MIN



CROCIERA VELOCE 36 NODI A 4.600 GIRI/MIN



VELOCITÀ MASSIMA 45 NODI A 5.750 GIRI/MIN



il motore della prova

Yamaha	F300B (4T)
Potenza massima	hp 300 kW 220,7
Regime di potenza max	giri/min 5.000-6.000
Cilindri	numero V6 (60°)
Cilindrata	cc 4.169
Alesaggio x corsa	mm 96 x 96
Distribuzione	tipo bialbero 4 valvole per cilindro variante di fase
Alternatore	a 70 (12 V)
Rapporto di riduzione	1:1,75
Peso	kg 260
Elica	passo 19"
Prezzo	euro 24.490 (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



lago
calmo



vento
assente



2
persone
a bordo



100 litri di
benzina

ci è piaciuto di più

- ▲ La grandezza del pozzetto e la sua comodità
- ▲ La completezza dell'allestimento di serie
- ▲ La perfetta funzionalità di ogni area tecnica

ci è piaciuto di meno

- ▼ La posizione dei tubolari al di sopra del galleggiamento
- ▼ Le plancette poppiere esageratamente sporgenti
- ▼ Il design non perfettamente coordinato tra i diversi elementi di coperta