



## Goldstar 36 Classic

Aragostiera italiana rivista in chiave moderna con prestazioni da sportiva e buone qualità nautiche. Natante con omologazione CE in categoria A

**N**egli anni '90 l'espansione del mercato della nautica ha posto le basi per l'espansione e la diversificazione dell'offerta ai diportisti.

Per questo motivo alcuni cantieri hanno rivolto la propria attenzione verso imbarcazioni diverse da quelle mediterranee ed è da questi presupposti che le aragostiere hanno iniziato a comparire nei

nostri saloni. I modelli esposti sono il risultato della rivisitazione e di un generale svecchiamento della pilotina classica, con l'aggiunta di molti particolari stilistici tipici delle cosiddette lobster boat realizzate nel Maine.

Tra i costruttori che si sono dedicati in modo esclusivo alla produzione di questa categoria di barche, Cantieri Estensi è quello che ha prodotto il più alto numero di scafi con circa 500 esemplari.

**I** La barca è dotata di flaps e intruder per un assetto perfetto a tutte le velocità.



### PROVA

Goldstar 360 Classic vanta la categoria "A" di progettazione CE pur essendo un natante e non necessitando quindi di iscrizione nei Rid come imbarcazione. Nel caso di non immatricolazione però, la navigazione è limitata a un massimo di 12 miglia dalla costa.

L'aspetto estetico della versione Classic, oggetto della nostra prova, ha linee spigolose ed è frutto di un progetto esente da tendenze estetiche più moderne che hanno interessato alcuni modelli di lobster boat (alla versione Classic è stata affiancata una più moderna versione S).

LA BARCA ALATA DEVE ESSERE CONTROLLATA  
PRIMA DELL'ACQUISTO PER ASSICURARSI  
DEL BUONO STATO DELLA CARENA  
E DELL'ASSENZA DI OSMOSI

Ciò che spicca è la finestratura laterale della tuga di ampiezza limitata che caratterizza tutta la linea delle Goldstar ed è un particolare poco apprezzabile. Come succede con la maggior parte di yacht di questo tipo e dimensioni, l'accesso a bordo più naturale dai pontili avviene dalla spiaggia di poppa e tramite il portello posto sulla dritta del pozzetto. Se viceversa è necessario installare una passerella sullo specchio di poppa per i pontili più alti, si dovrà sceglierne una esterna in quanto su questo modello non è previsto l'alloggiamento della cassa per il tipo a scomparsa.

Il pozzetto è diviso dalla dinette da una paratia fissa in teak con la porta d'accesso sulla dritta e possibilità di aprire la parte in vetro di sinistra verso l'esterno e dare così maggiore luce e aria al salone. La manovra per lasciare l'ormeggio non offre spunto a particolari osservazioni se non che la sensazione avuta dall'esterno di una visibilità limitata in direzione dei giardinetti è confermata quando si prende posto sulla poltroncina della timoneria.

Le dimensioni contenute della barca rendono comunque questo inconveniente poco fastidioso. Muovendosi, anche quando si procede a bassa velocità, si avverte la sensazione che con i motori standard da 280 cv (esiste la versione con due da 370 cv) la barca sia correttamente motorizzata e che svilupperà una buona velocità.

Usciti in mare aperto le prestazioni sono di rilievo (circa 33 nodi di massima e 27 di crociera) come ci aspettavamo e non certo paragonabili con quelle semidislocanti delle pilotine di un tempo.

Questa capacità di mantenere una elevata velocità permette di programmare sia navigazioni di lunga portata per le vacanze estive, sia di fruire a pieno dei fine settimana.

L'assetto longitudinale appoppato delle lobster è sempre stato un po' il loro tallone d'Achille, ma sulla Godstar 360, nelle condizioni in cui si è svolta la prova, non occorre intervenire in modo



**2. Il cruscotto ha spazi adeguati per l'alloggiamento della strumentazione necessaria per lunghe navigazioni.**

**3. A prua il verricello elettrico con il gavone che alloggia la catena dell'ancora.**

significativo sui flap che sono comunque utili per raggiungere la velocità massima.

Apprezzabile il pozzetto molto riparato dalla sovrastruttura che è posizionata a poppavia e dalle murate alte: questa configurazione è comoda per la navigazione in dislocamento ma, ad alta velocità, genera una depressione che attira in pozzetto spray salino e un po' di odore di gasolio, per cui è più confortevole navigare con la porta della dinette chiusa o i finestrini della tuga aperti.

Per quanto attiene le qualità evolutive, la carena del 360 non monta la pinna che caratterizza molte sue concorrenti e ciò comporta una stabilità di rotta meno marcata, ma favorisce l'immediatezza nell'accostata e maggiore sensibilità al timone.

## COSTRUZIONE

il metodo è tradizionale: laminazione a mano con opera viva in single skin, struttura classica con longheroni longitudinali e madieri. La laminazione negli strati esterni è realizzata con resina vinilestere e gelcoat neopentilico per una buona protezione dagli effetti dell'assorbimento osmotico di umidità.

## INTERNI

Il layout è composto da una dinette, un divano a C disposto per chiglia con tavolo con piano ripiegabile per ridurre gli ingombri e, sulla dritta, la poltroncina del pilota. La consolle a sviluppo quasi







LE VETRATE DEL SALONE VERSO IL POZZETTO SONO APRIBILI E UNISCONO LA DINETTE CON IL POZZETTO

1. La cabina armatoriale a prua offre armadi e spazi di stivaggio essenziali per il comfort dell'equipaggio in crociera. Gradevole il mobilio in legno chiaro.
2. La cucina a L, sul ponte inferiore, è fornita di un piccolo oblo, troppo poco per una buona aerazione.



orizzontale non è di grandi dimensioni, ma sufficiente a ospitare un display multifunzione e gli altri dispositivi (comando del bow thruster, del faro di ricerca, etc.). Anche il cruscotto con gli strumenti dei motori è essenziale e si nota la mancanza di una palpebra che agevoli la lettura in condizioni di illuminazione molto forte con sole diretto. Questo limite si riferisce tuttavia solo alle spie luminose e ai display elettronici e non agli strumenti analogici dei motori e dei livelli.

Scendendo al ponte inferiore troviamo sul lato di dritta la zona cucina e a sinistra la cabina ospiti a letti gemelli. Il bagno ha il top del lavabo realizzato in legno. Procedendo verso prua c'è la cabina armatoriale.

La carpenteria dei mobili è semplice e non dà sensazione di grande ricercatezza ma è ben realizzata e in linea con la filosofia di arredo di una barca da pesca o comunque sportiva.

Per quanto riguarda la parte tecnica, si nota che la sala macchine a cui si accede dal pozzetto è ampia e organizzata in modo razionale; se non fosse per l'ingombro del generatore, si riuscirebbe a raggiungere ogni parte del locale senza essere costretti a contorsionismi. I motori sono gli Iveco - Fiat, una soluzione che garantisce affidabilità meccanica e ragionevoli costi di gestione. ■

## GOLDSTAR 360 CLASSIC IN SINTESI

### L'ARMATORE TIPO

Chi, pur apprezzando lo stile "Old Maine", desidera una carena veloce e dalla pronta risposta al timone.

### I DATI

Lunghezza f.t.	m 11,50
Larghezza max	m 3,80
Dislocamento a pieno carico	t 10,1
Potenza motori installati	cv 280 x 2
Serbatoio carburante	lt 1.000
Serbatoio acqua	lt 450

### I DIFETTI

Visibilità dal posto di guida è condizionata dalla forma dei montanti posteriori e, in navigazione, è limitata dall'ingombro di quello centrale nel parabrezza. Il cruscotto degli strumenti dei motori è privo di una aletta/palpebra per difenderlo dalla luce diretta e, in particolari condizioni di forte illuminazione, le spie luminose e i display elettronici degli strumenti non sono abbastanza visibili. Altra nota riguarda la depressione che si crea in pozzetto ad elevata velocità che provoca un ristagno dei fumi di combustione.

### LE CONCORRENTI

Rose Island 38  
Austin Parker 38  
Toy Marine 36

### QUOTAZIONE

DA 80.000  
A 100.000

*In un momento come quello attuale fare una stima del reale prezzo di mercato (quello a cui vengono effettivamente vendute le barche) non è facile. Sul mercato sono presenti offerte a partire da € 80.000 per le unità più datate ed è ragionevole ipotizzare trattative attorno a € 100.000 per imbarcazioni di 6/8 anni.*

### I COSTI DI MANUTENZIONE

#### INTERVENTI IN CANTIERE

(Prezzi riferiti all'Alto Tirreno)

Tagliando annuale dei 2 motori (olii, filtri, giranti, cinghie, varie)	€ 2.000/2.500
Alaggio, idropulizia carena, taccatura, varo	€ 1.000/1.200
Trattamento antivegetativo (preparazione carena e 2 mani a matrice dura)	€ 2.000/2.200
Sosta a terra all'aperto	€ 40/45 giorno
Sosta a terra al coperto	€ 40/50 giorno

#### COSTO ANNUALE POSTO BARCA

Liguria	€ 6.000
Adriatico	€ 2.500
Tirreno Sud	€ 4.000

