



ARPEGE

Cantiere Dufour
Storica, per molti mitica

Anni di produzione: l'Arpege fu prodotto a partire dal 1967 fino al 1976 in un numero di esemplari che viene indicato tra 1.300 e 1.500, dei quali moltissimi importati in Italia, dove questa barca fu particolarmente apprezzata e dove, tutt'oggi, è sconsigliabile parlarne male, cioè dicendo due verità, la prima è che la coperta si delaminava, l'altra, che col vento in poppa non rendeva un granché, a causa del rollio che si innescava. Peraltro la barca era piena di pregi.

Progetto: di Michel Dufour, ingegnere ferroviario convertito alla nautica da diporto, particolarmente portato alla produzione in gran serie.

Cantiere costruttore: il cantiere Dufour, fondato nel 1964 iniziò la produzione con il Sylphe, si affermò con l'Arpege e si sviluppò con il Safari, il Sortilege e i vari Dufour 35, 27, 34, 31 ecc. È stato uno dei più grandi cantieri europei e il nome è ancora ben conosciuto, perché questo cantiere, pur dopo vari passaggi di proprietà, è ancora attivo.

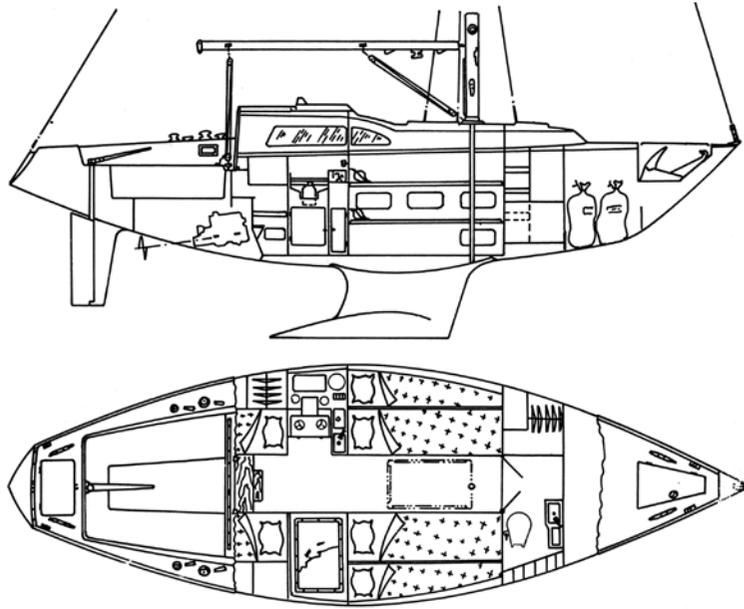
Presentazione: l'Arpege ebbe un grande successo perché andava bene a vela, fu modificato col passare del tempo dalla stesso cantiere costruttore, era di linea particolare e gradevolissima e non costava uno sproposito. In Italia allora piacque, nonostante gli interni non avessero separazione, salvo il bagno che si trovava a prua.

Costruzione: in vetroresina monolitica, con la coperta in sandwich che, anche data l'età, è soggetta a estese delaminazioni. È una delle prime barche controstampate. Gli spessori dello stratificato dello scafo vanno da 7-8 millimetri fino a 10 millimetri e molto di più nelle zone maggiormente rinforzate.

Descrizione della barca: gli interni erano gradevoli e pratici, il piano velico parecchio semplice, con un solo ordine di crocette e il pozzetto comodo. Partendo da prua troviamo la cala vele, con cuccetta abbattibile, il bagno passante, quattro cuccette sovrapposte due a due, angolo navigatore a dritta e cucina a sinistra, seguite da una cuccetta per lato, infilata sotto alle panche del pozzetto. A poppa estrema si trova un comodo gavone. Il timone è a barra, per fortuna, fatto che permette manovre precise e dà grande sensibilità al timoniere.

Motorizzazione: da 10 a 25 HP, con possibilità di trovare altre motorizzazioni, sia diesel che a benzina.

Varianti: dopo i primi esemplari lo specchio di poppa, nato quasi verticale, venne inclinato verso prua e il bottazzo di teak fu sostituito



Scheda tecnica

Lunghezza f.t. m 9,25, lunghezza al galleggiamento m 6,70, larghezza max m 3,00, immersione m da m 1,35 a m 1,62, altezza in cabina m 1,80, dislocamento kg 3.600, di cui bulbo in piombo da kg 1.500, capacità serbatoio acqua litri 135, capacità serbatoio gasolio litri 34.

con uno di alluminio. Nel 1971-1972 la zavorra fu aumentata, così come il piano velico e il fondo del pozzetto fu inclinato verso prua per favorire lo scarico dell'acqua imbarcata. Nel 1973 il pozzetto venne allargato.

Navigazione: la barca stringe bene il vento, è veloce, anche con poco vento, ed è sempre molto gradevole. Una gran barca.

Cosa è ancora valido oggi: il taglio degli interni, che però oggi si preferiscono più comodi e separati, le sovrastrutture e il bel pozzetto col timone a barra.

Cosa appare datato: quella poppettina stretta fuori dall'acqua e il piano velico con l'albero a un solo ordine di crocette.

GUIDA ALL'ACQUISTO DELL'USATO

Cosa controllare, in particolare, oltre al resto: è evidente che bisogna verificare le condizioni della coperta, spesso morbida perché delaminata, non sempre riparabile con iniezioni di resina. È opportuno verificare che il sartame sia stato cambiato di recente e che lo scafo sia abbastanza asciutto e non abbia assorbito troppa acqua.

Previsioni di durata commerciale: elevate, se la barca è in buone condizioni, altrimenti il mito rischia di essere una grossa delusione.

È una barca richiesta? Sì, perché in Italia era molto diffusa; pare che ce ne fossero più di 200 esemplari.

I prezzi di listino dell'epoca: nel 1976, ultimo anno di produzione, costava circa 18.000.000 di Lire.

I prezzi dell'usato oggi: da 20.000 a 28.000 Euro.

Reperibilità: discreta, perché questo modello era molto diffuso.

Rapporto qualità/prezzo: elevato, se si è



sicuri che la barca sia in ottime condizioni.

Grado di rivendibilità: elevato.

CONCLUSIONI

Perché comprare oggi un Arpege? Perché è sempre una barca indovinata, pur mostrando la sua età, soprattutto in pianta e nella zona di poppa.

Il nostro consulente, arch. Gino Ciriaci, risponde ai lettori che volessero informazioni e valutazioni di barche non ancora pubblicate in queste pagine. Potete contattarlo telefonandogli, in orario di studio, allo 0586 579592, oppure al 335 7021640. È un servizio di NAUTICA per i suoi lettori.

Il parere del broker: Patrizia de Rose, Mediaship, tel. 348 2337252.
"Il mitico Arpege è sempre una barca che attira l'attenzione, anche se il tempo passa per tutti".