



MACGREGOR 19' POWERSAILER

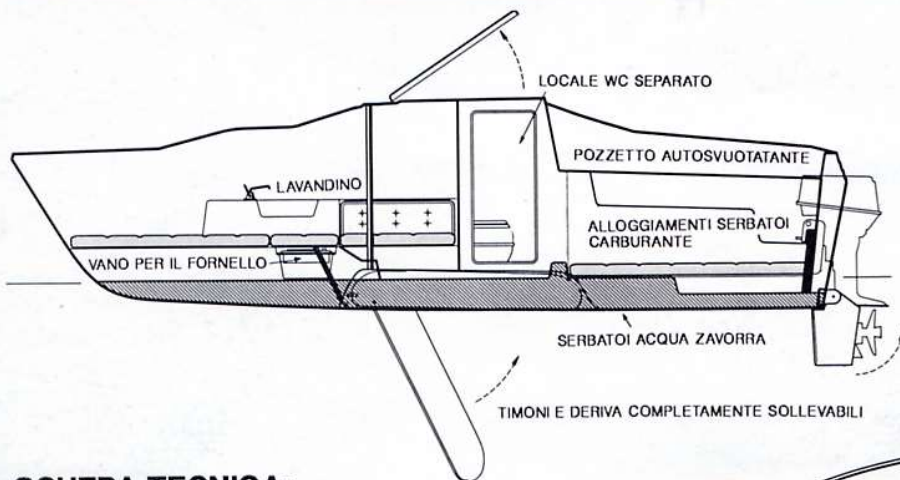


CARATTERISTICHE

- ★ 40km/h con un fuoribordo da 40 HP
- ★ Prestazioni eccezionali a vela
- ★ Basso peso da trainare : 741 Kg
- ★ Costo molto basso
- ★ Nessuna necessità di un ormeggio costoso
- ★ Si può tenere in un box di misure standard
- ★ Varo ed attezzatura in 10 minuti
- ★ Sollevamento dell'albero senza alcun sforzo

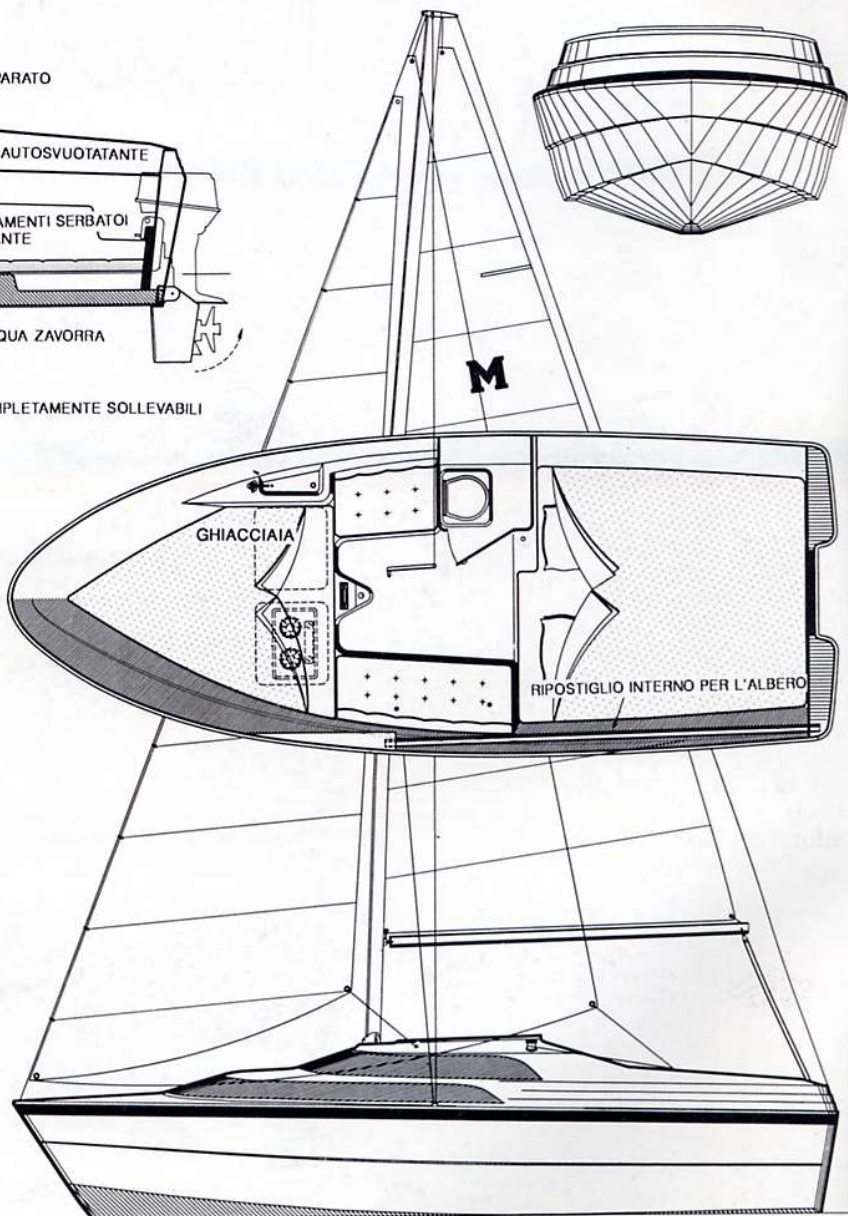
- ★ Albero smontato riposto all'interno
- ★ Naviga in 230 mm d'acqua
- ★ Sistema di zavorra ad acqua, autoraddrizzante
- ★ Galleggia anche se completamente allagata
- ★ Consente lo sci d'acqua
- ★ Pozzetto autosvuotante
- ★ Timone e deriva sollevabili
- ★ Vano WC completamente separato

- ★ Doppia cuccetta di misure regali
- ★ Abbondante spazio di stivaggio
- ★ Approvata dal RINA per 5 persone
- ★ Cucina completa
- ★ Altezza in cabina con boccaporto aperto : 1.85m
- ★ Fibra di vetro posata a mano
- ★ Scarsa manutenzione
- ★ Costruzione di altissima qualità
- ★ 2 anni di garanzia



SCHEDA TECNICA:

Velocità con fuoribordo da 40 hp :	22 nodi
Potenza fuoribordo :	8a40 hp
Lunghezza :	5.73m
Larghezza :	2.22m
Numero cuccette :	4
Peso della barca a secco :	570 kg
Zavorra ad acqua :	364 kg
Peso in navigazione con zavorra :	932 kg
Peso della barca con rimorchio :	741 kg
Pescaggio con deriva e timoni sollevati :	0.23m
Pescaggio max :	1.55m
Altezza albero dall'acqua :	8.48m
Lunghezza albero :	7.21m
Lunghezza pozzetto :	1.83m
Superficie randa :	8.45m ²
Superficie fiocco :	7.06m ²
Superficie genoa :	14.12m ²



La MacGregor ha prodotto e consegnato oltre 30,000 barche a vela trainabili, molto di più di qualunque costruttore concorrente. Esse sono state completamente colladate da milioni di ore di navigazione. Nessun'altra barca può essere confrontata con la nostra qualità, le prestazioni, il confort delle sistemazioni ed il basso costo.

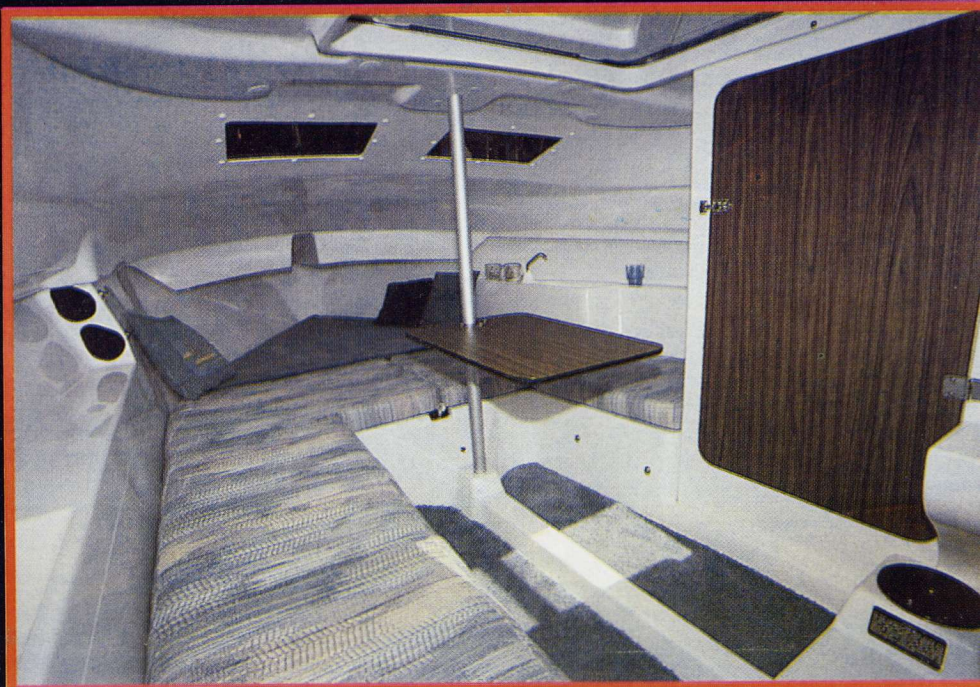
Le barche MacGregor sono facili da condurre e facili da trainare alle vostre acque preferite. Esse possono essere varate da qualunque rampa ed attrezzate in pochissimi minuti.

Il prezzo è basso, il rimorchio è il vostro ormeggio ... ed il vento è gratis.

Immatricolazione, Patente ed Omologazione:

La MacGregor 19 è lunga meno di 6m e se voi userete un fuoribordo con potenza non superiore ai 25 hp l'Immatricolazione, l'Iscrizione, la Patente e l'Omologazione non saranno più necessari, comunque, per dimostrare la qualità dei nostri progetti e della nostra produzione, tutte le barche MacGregor sono omologate dal R.I.N.A. Stazza RINA : 2.32 tons

La cabina, a prova di intemperie, offre ad una famiglia in crociera, una comoda sistemazione. Nella parte centrale la cabina dispone di sedili per quattro persone. Sotto la doppia cuccetta di prua, sono alloggiati il fornello e la ghiacciaia. Il tavolino può essere rimosso o bloccato in qualunque posizione sulla colonna di sostegno della coperta. Il WC, alla destra della fotografia, è totalmente separato per consentire la necessaria privacy.



Guardando verso poppa si trova una doppia cuccetta di misure regolari: 1.91m x 1.78m rara per una barca di qualunque dimensione. C'è spazio per stivaggio sotto ogni sedile e/o cuccetta. I sedili nel pozzetto sono lunghi oltre 1.90m e possono essere usati come comode cuccette con il bel tempo. Questa barca ospita comodamente per la notte quattro persone senza contare i sedili del pozzetto. Il pavimento interno è rivestito da moquette; abbiamo usato tessuti della più alta qualità per tutta la barca. Spondereste molto di più per una barca che possa offrire gli stessi comforts dell' M19



L'ampio genoa sta spingendo la barca ad una buona velocità con un vento moderato. Questa foto è stata presa con il serbatoio d'acqua di zavorra pieno, che rende la barca molto stabile ed autoraddrizzante. Con questo serbatoio vuoto le prestazioni vengono incrementate notevolmente, ma la stabilità diminuisce. Con venti forti la barca, grazie alla forma della carena, salirà sull'onda e raggiungerà velocità decisamente più alte della gran parte delle barche a vela convenzionali.

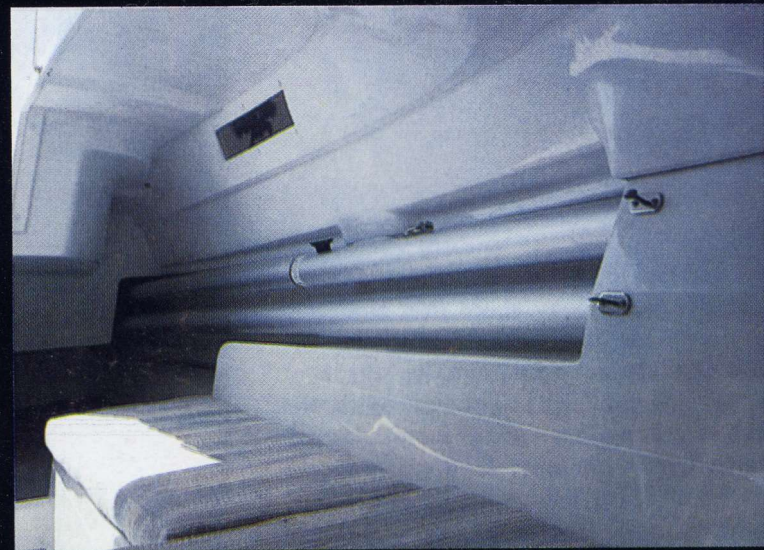


IL SISTEMA DI ZAVORRA AD ACQUA : COME FUNZIONA

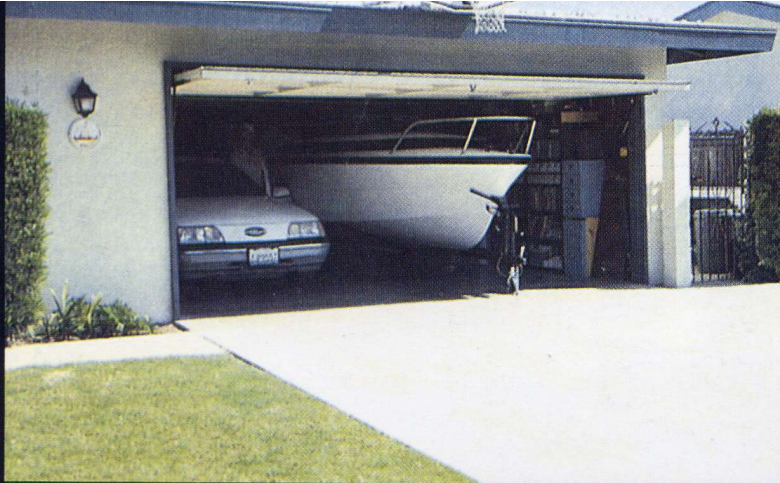
Dopo il varo si apre una valvola sullo specchio di poppa e il serbatoio d'acqua nel fondo dello scafo è riempito per gravità con 364 Kg di acqua. La valvola è quindi chiusa intrappolando l'acqua. Sia a motore che a vela i 364 Kg di zavorra rendono la barca molto stabile ed autoraddrizzante. Se la barca va ad oltre 7.5 nodi e la valvola è aperta, il serbatoio dell'acqua di zavorra si svuoterà consentendo alla barca di raggiungere la sua massima velocità sia a motore che a vela. Il serbatoio può anche essere vuotato ponendo la barca sul suo rimorchio ed aprendo la valvola quando il tutto è in secca. Il serbatoio si svuota per gravità. Non c'è nessuna ragione per costringere la vostra macchina a trainare la zavorra di 364kg.



Poiché sia i timoni che la deriva si alzano completamente, la barca è sistemata ad un livello molto basso sul proprio rimorchio e può essere varata facilmente da qualunque rampa. Il rimorchio è provvisto di una scaletta per facilitare l'accesso alla barca e di appoggi verticali per mantenere la barca centrata quando questa è varata od alata. La barca è leggera e può essere trainata anche dalle macchine più piccole. Il posto barca in acqua, costoso e difficile da trovare, non è necessario ed il rimorchio vi consente un accesso illimitato alle più belle acque navigabili. L'M19 vi fa anche da camper quando siete in strada.

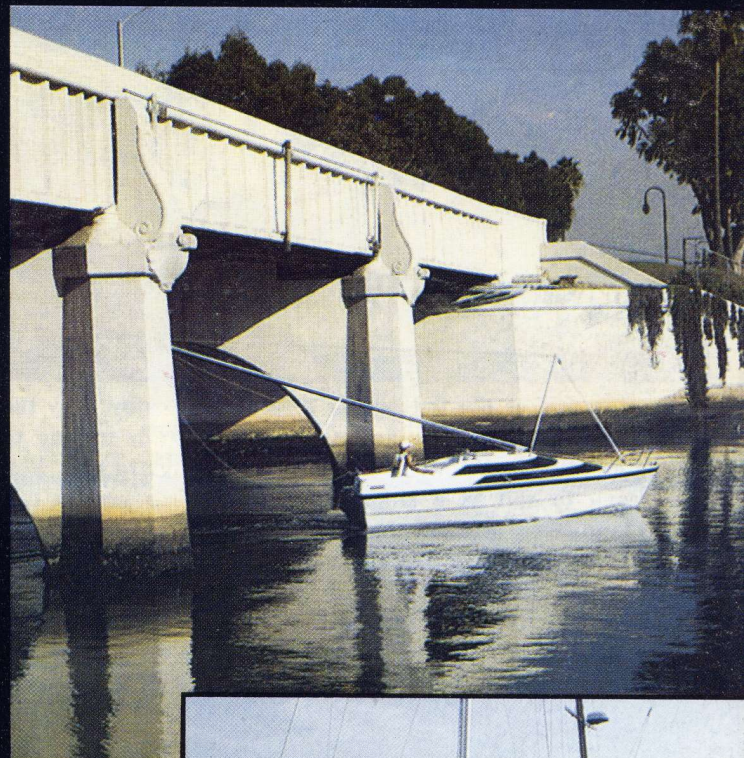


Una sola persona può attrezzare la barca, vararla da qualunque scivolo e navigare in 10 o 15 minuti. Noi forniamo un semplice e funzionale dispositivo per alzare ed abbassare l'albero. L'operazione è talmente facile che anche un bambino può eseguirla. L'albero è in due pezzi separati e può essere stivato nella cabina fuori da ogni intralcio, come è mostrato dalla foto a destra. La giunzione dell'albero è più resistente dell'albero stesso ed assemblare l'attrezzatura è veloce e semplice.



L'M19 può essere tenuto in un box di dimensione standard. La sua larghezza massima è inferiore a 2.5m e praticamente qualunque automezzo può trainarlo ovunque.

Se andate molto a vela voi potete trasportare l'albero, completamente assemblato, sul supporto, facile da usarsi, come mostrato sopra. Per il traino va staccato solo lo strallo di prua. Tutta l'altra attrezzatura rimane montata.



La figura sopra mostra la barca che sta praticamente volando con lo spinnaker da crociera (optional). Questa vela è facile, divertente, piena di colori ed aggiunge tanta velocità alla barca.

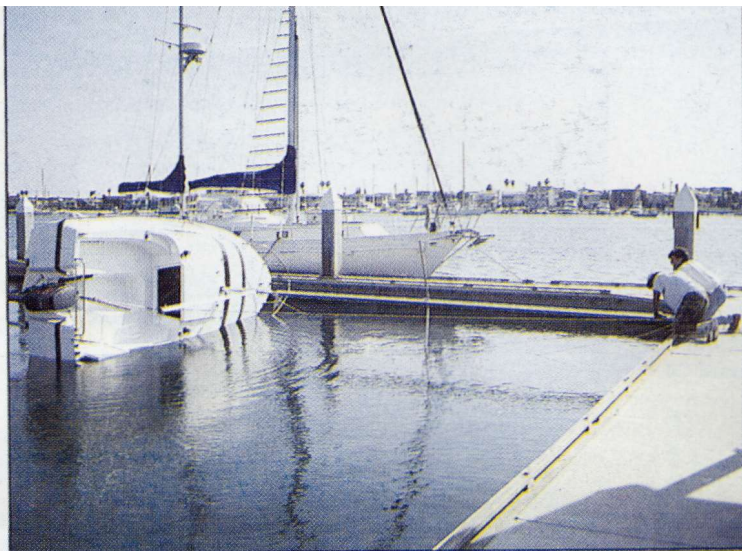
La foto sopra a destra mostra la barca che è passata sotto un ponte dopo aver utilizzato il dispositivo per abbassare l'albero. Ci sono molti ponti e spesso le acque migliori sono al di là di questi. Non ci sarà più alcun problema del genere.

La foto a destra mostra l'estrema stabilità conferita dalla zavorra ad acqua. Notate la minima inclinazione della barca con 82 Kg sul bordo.





La riserva di galleggiamento manterrà la barca a gallo anche se completamente allagata e/o danneggiata, Sopra è come appare la barca quando è riempita con acqua. Altre barche scomparirebbero semplicemente.



Ci vogliono 42 Kg in testa d'albero per mantenere la barca su di un lato in questo modo. I 364 Kg di acqua/zavorra raddrizzano immediatamente la barca non appena l'albero viene liberato.



La vela è uno dei pochi sports che possono divertire l'intera famiglia. I ragazzi ne sono entusiasti e non c'è limite al numero dei posti nuovi da visitare con cose nuove da vedere. Voi potete imparare ad andare a vela in un solo pomeriggio. Una sola persona può facilmente varare, attrezzare e condurre questa barca.

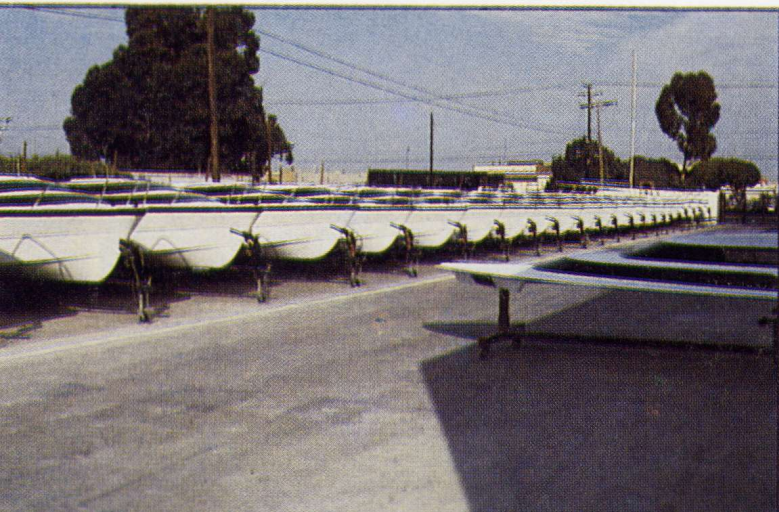


Il pozzetto è largo, comodo ed autosvuotante. Se dell'acqua venisse a bordo questa sarebbe immediatamente scaricata dal fondo senza interessare minimamente l'interno della barca. Questo è un fattore di sicurezza ed una grossa comodità. (Una barca sempre bagnata non è uno scherzo e svuotare la pioggia non è certo divertente).





L'M19 con un motore da 40 cavalli sta trainando questo sciatore piuttosto agevolmente. Nessun'altra barca a vela può fare questo. Molte barche a vela superano raramente 11/12 nodi. Questa barca vi dà tutti i vantaggi di un veloce cabinato da crociera con la velocità di 22 nodi con la capacità di andare a vela molto bene. Al contrario di altri powerboats se il motore vi pianta voi potrete sempre tornare a casa. Sono disponibili carrelli conformi alle norme ed alle leggi italiane, con questi la barca può essere trainata anche da una FIAT Panda.







MacGregor Yacht Corporation
1631 Placentia, Costa Mesa, Calif., 92627 U.S.A.
Phone (714) 642-6830 Fax (714) 642-5379

Central Mediterranean Main Agent: Howden (BVI) Limited,
Tal-Fanal, St. John the Baptist Str., Bahar-ic-Caghaq, MALTA.
Tel. (00356) 374236 Fax: (00356) 375292

È ottenibile una videocassetta nella quale si spiegano tutti gli aspetti del design, della costruzione e delle prestazioni del MacGregor 19.

MACGREGOR 19 - Powersailer.

Questa piccola e versatile barca è concepita allo scopo di divertire. Potete avere tutta la pace e la tranquillità della navigazione, e in più l'emozione di planare ad almeno 22 nodi, di trainare vostro figlio sugli sci, di far della pesca, del campeggio sulla terra ferma in una comodità da roulotte, o semplicemente di salpare verso una piccola baia tranquilla, come anche un weekend di campeggio, di nuoto o di ozio sull'acqua. Non c'è proprio modo migliore per evadere. Col motore potete raggiungere posti che non avreste di solito il tempo di visitare in una barca a sei miglia all'ora. Col rimorchio, in più, potete recarvi in posti che barche più grandi non vedrebbero mai, visto che sono vincolate a un raggio di navigazione relativamente breve attorno all'area a cui sono ancorate.

Non vi stancherete mai della meravigliosa sensazione di spegnere il motore e godervi la tranquillità di muovervi a vela. Potete navigare a volontà, liberi.

Se cercate l'avventura, potete gironzolare su di un lago o in mare aperto con molta più sicurezza che non avreste magari con un motoscafo convenzionale. Qualora il motore dovesse venir meno, potreste sempre far ritorno a casa navigando a vela.

Non c'è nulla sul mercato che si possa paragonare a questa barca. Molti costruttori si sono indirizzati verso tipi di imbarcazioni altamente specializzate: adatte, cioè, alla navigazione, o alla pesca, o ai bagni di sole, o alla velocità, o al campeggio, o allo sci nautico, o ai ricevimenti, oppure per andare al largo. Questa barca fa un po' di tutto.

MOTOR SAILERS (Una triste storia).

Per anni si è cercato più volte di creare una buona barca a vela che rendesse bene a motore. I costruttori assicuravano che le loro barche erano buone sia a vela che a motore, ma, in realtà, queste non erano un gran che in nessuno dei casi. Come motoscafi, non avevano affatto velocità sufficiente: nel migliore dei casi, poche sono riuscite a superare appena 11 o 12 nodi. Come barche a vela erano troppo pesanti e come barche a motore erano oltretutto di forma sbagliata, in quanto basate su modelli di carene arrotondate di barche a vela, piuttosto che su carene piatte o a V, tipiche del moderno motoscafo. Quelle arrotondate e curve, infatti, creavano, con l'aumento della velocità, un'azione di risucchio verso il basso, tale da impedire loro di pianare sul piano d'acqua. Ci vuole infatti una carena di tipo molto dritto e piatto che monti sull'acqua, anziché una che spinga semplicemente l'acqua di lato.

PERFORMANCE

Con il serbatoio per acqua di zavorra vuoto ed una persona a bordo, un motore da 40 HP la può spingere ad

una velocità di 22 nodi (ogni ulteriore peso di 50 kg riduce la velocità di un nodo).

Noi crediamo che il 19 vi offra il meglio del motore e della vela. Andando a motore, a 22 nodi, l'angolo di fondo di circa 17° consente un perfetto compromesso tra un buon comfort (minimo sbalottamento) e velocità, ottenuta con moderato impiego di potenza. Esso inoltre costituisce l'angolo ottimale per la migliore navigazione.

Il fondo a "v" e la carena a spigolo conferiscono una superba forma da barca a vela, infatti la barca naviga a vela molto bene. Lo spigolo deciso (dove il fondo incontra la fiancata), crea più stabilità che non un fondo curvo e permette l'uso di vele molto grandi.

Il piccolo fiocco standard, con la sua superficie misurata, consente di imparare ad andare a vela e di navigare con venti forti. Per migliori prestazioni a vela è disponibile come optional, un grande genoa. Il 19 può anche essere attrezzato con un enorme spinnaker per una navigazione veramente veloce con venti portanti.

Molte piccole barche a vela con il loro fondo tondo hanno una velocità limitata, circa 5 nodi. Con venti forti il fondo del MacGregor 19 permette alla barca di salire sull'onda e di pianare raggiungendo velocità due, tre volte maggiori di quelle consentite a piccole barche a vela tradizionali.

Così ora possiamo spaziare da: (1) un docile e ben zavorrato motoscafo, (2) a un veloce piccolo cabinato da crociera, (3) a una sicura e non rovesciabile barca a vela per chi volesse imparare con un'attrezzatura tradizionale, (4) a una veloce e comoda barca a vela tradizionale con un genoa di buone dimensioni, un grosso spinnaker e relative buone prestazioni, (5) ad una delle più aggressive e potenzialmente più veloci barche a vela in circolazione.

IMPARARE AD ANDARE A VELA

Ben poche sono le barche sul mercato che allettano neofiti allo sport della vela. Gran parte di queste sono complesse, scomode, difficili da trainare, rovesciabili, lente, dall'aspetto strano, molto costose, e, tutto sommato, creano confusione. Noi abbiamo trascorso gli ultimi 25 anni a costruire barche che affascinano il navigatore alle prime armi, e vi siamo riusciti con grande successo (Ne abbiamo costruito oltre 30,000.). Siamo convinti che il 19 Powersailer sia finora il migliore.

Molti pensano che navigare sia difficile e complicato, e che occorran molte lezioni per poter iniziare. Non è vero! Portate questa barca all'acqua, varatela e fate ronzare un po' il motore finché non vi ci abituate. È facile quanto guidare un'auto. Poi tornate a casa e leggetevi un breve opuscolo su come navigare a vela, è reperibile ovunque.

Scegliete una bella giornata di leggera brezza, quando non avete fretta. Alzate l'albero, spiegate la randa e lasciate che il vento fornisca parte della spinta. Mantenete il motore al minimo per farvi uscire da qualsiasi posto stretto. Basta un'ora o poco più perchè possiate farvi una buona idea di come il tutto funzioni. Non appena sapete adoperare la randa con una certa disinvoltura, alzate il fiocco. Basta un pomeriggio e ne diverrete abbastanza padroni.

Per apprendere a portare una barca alla perfezione ci vuole un'eternità (e questa è una delle grandi soddisfazioni dello sport). Ad apprendere a navigare senza pericolo e bene ci vuol poco. La ragione migliore per imparare a navigare è che, dato il via, rimarrete appassionati tutta la vita.

SISTEMAZIONI INTERNE

Si è detto che il Macgregor 19 è più ampio all'interno che all'esterno. Un abile gioco di prestigio questo, oltre ad essere un fattore importante nel caso di una barca di 19'.

Per ottenere lo spazio necessario per un alloggio decente in un'imbarcazione di 19 piedi, è essenziale disporre di una forma ampia. I costruttori di barche a motore di queste dimensioni non hanno mai sfruttato lo spazio proprio degli scafi ampi. I costruttori di yacht, d'altro canto, hanno riconosciuto la importanza di buone sistemazioni interne ma sono stati ostacolati dalla forma e dimensioni tradizionali. Molti yachts di questa stessa grandezza sono piccoli, stretti e bassi, in quanto modellati di solito sulle proporzioni di barche più grandi. Hanno sì l'aspetto di yachts, ma di yachts per nani.

Sfruttando al massimo la forma aperta di carena e la cabina a due piani, siamo in grado di offrire un interno confortevole. C'è uno scomparto completamente a sé addetto a gabinetto. La cuccetta di poppa è più ampia di un comune letto matrimoniale. Dal momento che non si cucina e dorme al tempo stesso, il fornello si ripone sotto i cuscini della cuccetta a V lasciando così l'area principale di cabina libera per sedersi.

Il boccaporto di cabina, o "pop top", montato su cerniere, aprendosi offre maggior spazio ancora. Volendo, può essere rimosso. Forniamo inoltre un telone opzionale che crea un'altezza in cabina di 1.83 m e che, coprendo completamente l'apertura della cabina stessa, assicura un ottimo riparo da pioggia e vento.

RIMESSAGGIO

Niente più ormeggi costosi. Il 19 si può tenere in un normale garage. Se una barca non entra in garage, di solito ci si trova a dover pagare il parcheggio invernale presso un apposito cantiere, magari anche lontano. Questo non è necessario nel caso del Powersailer M19.

VANTAGGI IN SICUREZZA RISPETTO A BARCHE TRADIZIONALI

Pochissimi motoscafi piccoli sono adatti o sicuri per la navigazione al largo o in mare agitato. Possono, infatti,

capovolgersi o affondare, i loro motori andare in panne e lasciarvi nei pasticci, oppure le onde spazzare la barca e inondarla.

Il 19, invece, è protetto da capovolgimento dalla zavorra ad acqua. In caso di maltempo, si può riempire il serbatoio creando così 364 kg di zavorra nella parte bassa della barca. Se la barca viene rovesciata, questa ritornerà presto in posizione verticale, anche se piena d'acqua. La zavorra ad acqua riduce anche il rollio in condizioni di burrasca.

Il 19 è inaffondabile, in quanto possiede materiale espanso incorporato in quantità sufficiente da mantenere a galla sia la barca che l'equipaggio in caso di allagamento o avaria.

Quando un motore va in panne in un motoscafo convenzionale (o quando viene a mancare la benzina!) e vi trovate alquanto lontani dalla costa, il più delle volte rimarrete piantati lì finchè non arrivano i soccorsi. In molti casi poi, a furia di accendere il motore si scaricano le batterie, ed ecco che persino la comunicazione via radio diventa impossibile. Col 19, voi sollevate semplicemente l'albero, spiegate le vele e tornate a casa. Ci sono di tanto in tanto giornate di calma, ma ci sarà sempre abbastanza vento da permettervi di tornare a casa e mettervi in salvo.

A bassissima velocità un motoscafo si comanda di solito con difficoltà. Col motore in folle o spento, la barca si dirige dove vuole e attraccare diventa un'impresa. Ciò può anche divertire il pubblico, ma certo non voi altri. Sul 19 il motore è fissato sulla posizione di centro e la barca viene comandata con i suoi doppi timoni. Quando entrate in un porto e mettete il motore in folle, potete continuare a comandare la barca (meglio ancora se la deriva è abbassata). Il 19 inoltre gira più velocemente di molte barche a vela, grazie ai suoi 2 timoni gemelli.

Il 19 ha dei boccaporti che possono venir richiusi saldamente allo scopo di mantenere l'acqua al di fuori della barca, a prescindere da qualsiasi condizione di mare o di tempo. Inoltre il pozzetto (l'area cioè esterna con posti a sedere) è al di sopra della linea di galleggiamento, per cui l'acqua che vi entra fuoriesce facilmente attraverso lo scarico previsto dove è sistemato il fuoribordo. Questo è un fattore di convenienza oltre che di grande sicurezza (una barca sommersa non fa certo piacere, come pure trovarsi a dover aggotare un pozzetto pieno d'acqua piovana non è affatto divertente). L'oggetto più galleggiabile è una bottiglia vuota con il coperchio avvitato. Col 19, noi ci siamo avvicinati parecchio a questo concetto.

ZAVORRA AD ACQUA

Grazie al sistema di zavorra ad acqua perfezionato sul Macgregor 26 abbiamo raggiunto un peso leggero per viaggiare su rimorchio, senza sacrificare nulla della robustezza ed equilibrio tanto necessari per una

navigazione sicura e disinvolta.

Una volta varata la barca, si apre la valvola nello specchio di poppa ed un serbatoio in fondo allo scafo si riempie per gravità di 364 kg di acqua. Cio' avviene nel giro di circa 3 minuti. La valvola viene poi chiusa, intrappolando così l'acqua. In navigazione a vela o a motore, i 364 kg rendono la barca stabile e autoraddrizzante. Quando la barca viene di nuovo posta sul rimorchio, si apre la valvola ancora una volta. L'auto e il rimorchio risalgono la rampa, l'acqua (di zavorra) fuoriesce, e il peso trainabile che ne rimane è di gran lunga inferiore a quello di tanti altri piccoli motoscafi. Non c'è affatto bisogno di sforzare la macchina tirando anche i 364 kg di zavorra.

Volendo, potete anche svuotare il serbatoio navigando. A circa 7.5 nodi all'ora, questo si svuota completamente in 3 minuti. Anche se la presa d'acqua è al di sotto del livello, la velocità della barca, con la valvola aperta, crea un risucchio che svuota velocemente il serbatoio. Il serbatoio della zavorra si estende fino allo specchio di poppa della barca. C'è una bocca di due pollici di diametro per riempire e svuotare e una valvola a saracinesca. Lo scarico si apre sollevando il manico della valvola, facilmente raggiungibile dal pozzetto.

MOTORE FUORIBORDO

Il motore ad avviamento elettrico di 40 cavalli produce molta velocità, eppure è abbastanza leggero da non ostacolare la prestazione sotto vela. Il 40 hp è davvero economico quanto a consumo di carburante. È il più grosso motore che si possa avviare a mano, il che è un bel vantaggio se vi si scarica la batteria. È forse anche il più grosso motore che si possa sollevare e portare in giro. (Provate a sollevare un motore di 100 cavalli dalla barca e a portarlo dal meccanico!). Oltretutto, motori più grandi e di velocità superiore richiedono un maggior dispendio di carburante. Questo è uno dei tanti motivi per cui la barca si limita a un motore a 40 cavalli. Se poi non vi interessa l'alta velocità, la barca fila bene anche con un motore di 8 o 10 cavalli.

SCI NAUTICO

Con un motore da 40 cavalli, il 19 ha una velocità tale da riuscire a trainare uno sciatore (non più di uno però!).

CARBURANTE

Nel pozzetto ci sono gavoni che possono contenere 2 serbatoi standard da 24 litri. Questi scomparti sono completamente isolati dall'interno della barca. Se c'è una perdita di carburante, il gas ed i fumi vanno verso la parte esterna e non interna della barca. Questa è una caratteristica essenziale di sicurezza intesa a evitare un eventuale incendio od esplosione.

ALBERO IN DUE PARTI

Con l'albero stivato in basso, si direbbe che il 19 sia un motoscafo, piuttosto che una barca a vela con motore. L'albero si smonta nel centro lasciando due tronchi lunghi

3.6m ciascuno. È collegato con un semplice innesto che è più forte dell'albero stesso. Il tutto poi, inclusi il boma e le vele, si stiva su speciali rastrelliere poste all'interno della barca. Queste ultime si trovano vicino alla giunzione di coperta dello scafo dove si notano appena. Nessun albero di yacht o dinghy è più facile da armare. Persino un ragazzino può farlo con facilità.

LA DERIVA

La deriva è posta su di un perno e si solleva da sola se tocca il fondo o qualche oggetto sott'acqua. È comandata da una cima nello scafo e la si può tirar su completamente in entrambi i tipi di navigazione. Quando si naviga a motore e ci si vuol girare o avvicinare di fianco, un po' di deriva impedisce alla barca di scivolare lateralmente. A grande velocità è meglio se si solleva la deriva, perché questa crea una certa resistenza.

TIMONI

La barca può essere varata e alata col motore ed i timoni in posizione abbassata, ma questi devono essere sollevati durante il traino per ragioni di sicurezza.

LOCALITÀ LONTANE

Dalla California meridionale dov'è situato il nostro cantiere, la più piacevole meta di navigazione è Catalina, un'isola a circa 25 miglia dalla costa. Per andare e tornare c'è sempre voluto buona parte di un weekend. Il Powersailer abbrevia praticamente la distanza. Roger Macgregor scrive: *"... Dopo il breve tragitto attraverso il canale sulla nostra imbarcazione, fissiamo l'albero nella scassa e trascorriamo le due giornate a nostra disposizione a navigare da una piccola baia all'altra e a gettar l'ancora per la notte. Può anche darsi che rimaniamo la domenica notte e che facciamo ritorno velocemente all'alba di lunedì"*. Questo non lo si può fare con una barca a vela convenzionale.

L'ANDARE A VELA SENZA ZAVORRA D'ACQUA

Se i 364 kg di zavorra vengono scaricati, la barca diventa veramente una barca a vela molto veloce. Comunque, come gran parte delle barche da competizione o catamarani senza zavorra o chiglie, può ora capovolgersi se non si fa attenzione. Navigare così in acque protette o lungo la costa può essere un'esperienza davvero emozionante!

IL PERCHÉ DEL PREZZO BASSO

Come avrete probabilmente constatato, il prezzo del Macgregor 19 è notevolmente inferiore a quello di barche di analoghe dimensioni. Le ragioni sono molteplici:

Il design è semplice e lineare, indice questo di **buona ingegneria**. Noi siamo una delle **più grandi ditte produttrici al mondo e con il più alto volume di barche a vela prodotto**. Le nostre barche sono costruite in uno dei più moderni ed efficienti impianti del settore. Ci siamo specializzati in questo mercato per più di 20 anni.

Questo volume di produzione presenta molti vantaggi economici. Costi riguardanti spese generali e di sviluppo vengono ripartiti su di un gran numero di barche. Acquistiamo gli stessi materiali, **se non migliori**, di altri costruttori, ma a un prezzo notevolmente inferiore, grazie al più alto volume. Per esempio, la ditta acquista resina in quantità tale da riempire una nave cisterna alla volta, mentre molti costruttori ne acquistano solo dei barili. I prezzi possono variare dal 30% al 40% in meno per lo stesso materiale.

Come gran parte delle ditte più affermate nell'industria aeronautica e automobilistica, noi eseguiamo in casa tutto il **nostro design**. Siamo perfettamente consapevoli delle nostre capacità meglio di qualsiasi designer esterno. Molti di questi trascorrono pochissimo tempo nei cantieri di produzione e tendono per lo più a creare barche che risultano costose da costruirsi. Siamo **molto ben preparati nel costruire barche** e lo siamo altrettanto nel concepire design di imbarcazioni di facile costruzione. Con un po' di destrezza, tutto questo si può raggiungere senza tuttavia sacrificare **la qualità, le prestazioni o la sicurezza. Inoltre è opportuno tener presente che i compensi sborsati al designer possono essere notevoli: una somma qui e una lì, ed ecco che ben presto la spesa ammonta a grosse cifre. Noi stessi progettiamo il tutto**, persino il rimorchio.

La nostra mano d'opera è **altamente specializzata**. Dato l'alto volume di produzione, ogni operaio può concentrarsi su di una sola fase del processo e diventa esperto in quel compito particolare. A differenza di molti altri costruttori, **investiamo molto in tecnologia di costruzione**. L'arte cioè, di creare sistemi di produzione che risparmino mano d'opera e siano a prova d'errore. Costruiamo maschere di monkaggio, impianti ed altri attrezzi che consentono all'operaio di svolgere il suo lavoro col minimo dello sforzo e il massimo della precisione e dell'efficienza.

Non sottovalutate il fatto, poi, che **l'acqua di zavorra** non costa niente, mentre il piombo e la ghisa, costano parecchio.

Per farla breve, insomma, il vecchio adagio dice: "si prende quel che si paga", è spesso un pretesto da parte del costruttore inefficiente per giustificare prezzi più alti.

Assicuratevi pertanto che ciò che pagate non siano le esose spese generali del costruttore, gli eccessivi costi di pubblicità, attrezzatura che non volete o che non vi serve, design inutilmente complesso, cattiva gestione del magazzino, mancanza di attrezzatura appropriata, oppure tanti altri elementi di spreco. Questi per il cliente non hanno alcun valore, ma il loro costo di solito si riflette nella forma di prezzi più alti che voi acquirenti vi trovate a dover pagare.

SCHEDA TECNICA.

Lunghezza	5.73m
Larghezza	2.22m
Pescaggio - con deriva sollevata	0.23m
Pescaggio - con deriva abbassata	1.55m
Lunghezza del pozzetto	1.83m
Altezza albero dal livello dell'acqua	8.48m
Altezza albero	7.21m

PESI

Stazza RINA	2.32 T
Dislocamento	932kg
Stazza a secco	570kg
Barca e rimorchio senza zavorra	741kg
Zavorra ad acqua	364kg
Albero	15kg

SUPERFICI DELLE VELE

randa	8.45 m ²
fiocco	7.06 m ²
genoa	14.12 m ²

Approvata dal RINA	per 5 persone
Numero di cuccette	4
Motore fuoribordo consigliabile	da 8 a 40 cavalli.
Velocità con un fuoribordo da 40 cavalli =	22 nodi (40 km/h).
Tempo di varo e attrezzatura =	meno di 10 minuti.
Macchina per trainare con carrello, provvisto di freni, modificato e collaudato secondo la normativa italiana :	basta una FIAT Panda

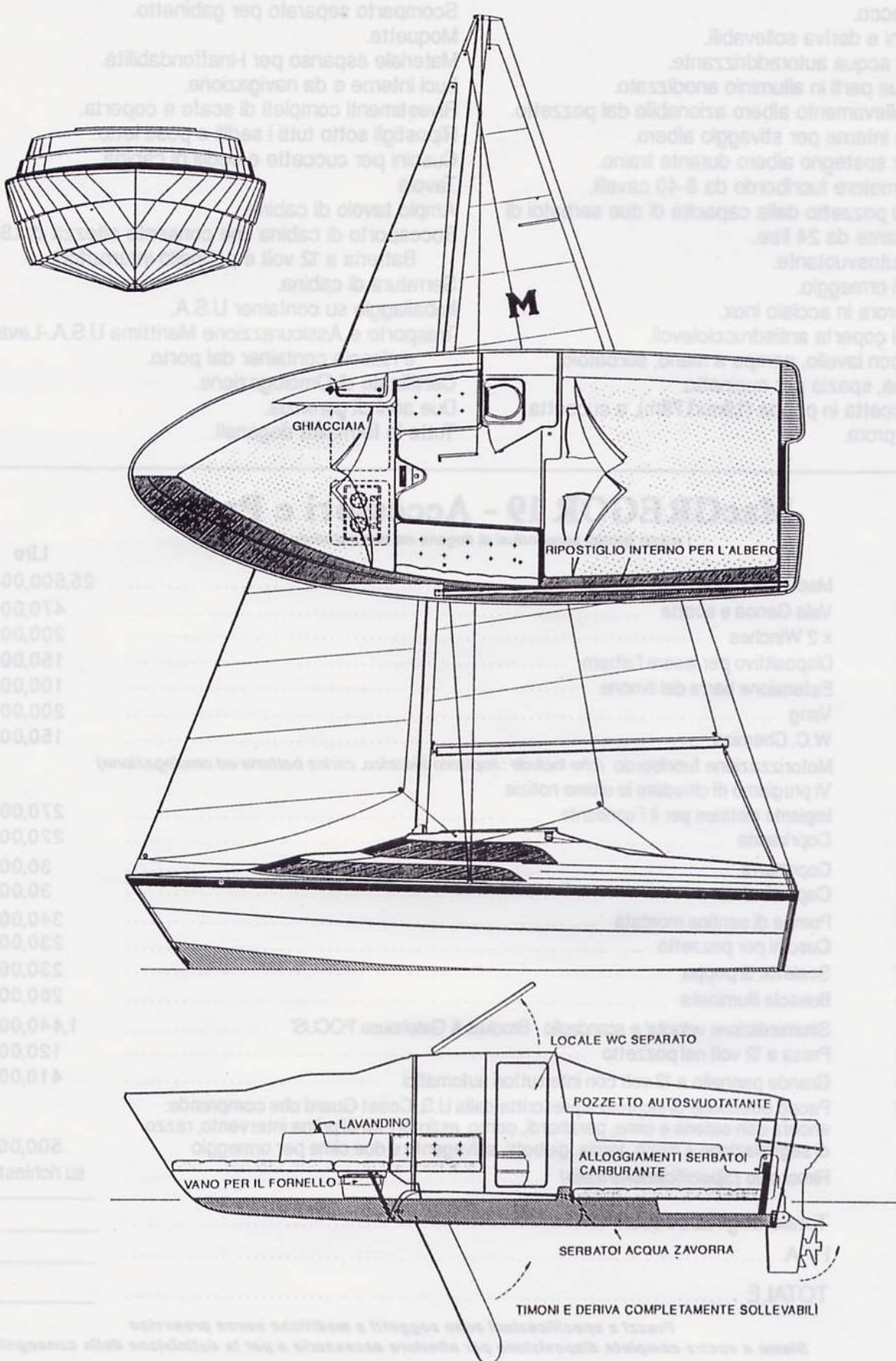
CENTRAL MEDITERRANEAN MAIN AGENT - HOWDEN (BVI) LIMITED

Tal-Fanal, St. John The Baptist Street, Bahar-ic-Caghaq, MALTA

Tel: (00,356)-374236 Fax: (00,356)-375292

Marzo, 93

MACGREGOR 19 - Powersailer.



CENTRAL MEDITERRANEAN MAIN AGENT - HOWDEN (BVI) LIMITED
 Tal-Fanal, St. John The Baptist Street, Bahar-ic-Caghaq, MALTA
 Tel: (00,356)-374236 Fax: (00,356)-375292 **Ottobre, 93**

MacGREGOR 19 - DOTAZIONI STANDARD

Randa e fiocco.
 Doppie timoni e deriva sollevabili.
 Zavorra ad acqua autoraddrizzante.
 Albero a due parti in alluminio anodizzato.
 Sistema sollevamento albero azionabile dal pozzetto.
 Rastrelliere interne per stivaggio albero.
 Forcola per sostegno albero durante traino.
 Pozzo per motore fuoribordo da 8-40 cavalli.
 Cassone di pozzetto dalla capacità di due serbatoi di carburante da 24 litre.
 Pozzetto autosvuotante.
 Galloce di ormeggio.
 Pulpito di prora in acciaio inox.
 Superfici di coperta antisdrucchiolevoli.
 Cambusa con lavello, pompa a mano, serbatoio d'acqua, spazio per cucinotto.
 Doppia cuccetta in poppa (1.9mx1.78m), e cuccetta a V in prora.

Scomparto separato per gabinetto.
 Moquette.
 Materiale espanso per l'inaffondabilità.
 Luci interne e da navigazione.
 Rivestimenti completi di scafo e coperta.
 Ripostigli sotto tutti i sedili e posti letto.
 Cuscini per cuccette e sedili di cabina.
 Tavola
 Ampio tavolo di cabina.
 Boccaporto di cabina che consente altezza di 1.83m.
 Batteria a 12 volt e pannello interruttori.
 Serratura di cabina.
 Imballaggio su container U.S.A.
 Trasporto e Assicurazione Marittima U.S.A.-Lavagna, e rilascio container dal porto.
 Certificato di Omologazione.
 Due anni di garanzia.
 Tutte le formalità doganali.

MacGREGOR 19 - Accessori e Prezzi

I prezzi quotati sono inclusi di dogana ma non includono IVA

	Lire
<input type="checkbox"/> MacGregor 19 standard yacht	25,500,000
<input type="checkbox"/> Vela Genoa e scotte	470,000
<input type="checkbox"/> x 2 Winches	200,000
<input type="checkbox"/> Dispositivo per issare l'albero	150,000
<input type="checkbox"/> Estensione barra del timone	100,000
<input type="checkbox"/> Vang	200,000
<input type="checkbox"/> W.C. Chemico	150,000
<i>Motorizzazione fuoribordo (che include : Impianto elettrico, carica batteria ed omologazione)</i>	
Vi preghiamo di chiedere le ultime notizie.	
<input type="checkbox"/> Impianto elettrico per il Fuoribordo	270,000
<input type="checkbox"/> Copriranda	220,000
<input type="checkbox"/> Copribarra	30,000
<input type="checkbox"/> Copriwinches	30,000
<input type="checkbox"/> Pompa di sentina montata	340,000
<input type="checkbox"/> Cuscini per pozzetto	230,000
<input type="checkbox"/> Scaletta di poppa	230,000
<input type="checkbox"/> Bussola illuminata	260,000
<input type="checkbox"/> Strumentazione velocità e scandaglio - Brookes & Gatehouse 'FOCUS'	1,440,000
<input type="checkbox"/> Presa a 12 volt nel pozzetto	120,000
<input type="checkbox"/> Grande pannello a 12 volt con interruttori automatici	410,000
<input type="checkbox"/> Pacco dotazione di sicurezza prescritta dalla U.S. Coast Guard che comprende: ancora con catena e cima, parabordi, corno, estintori, kit di prima intervento, razzo di segnalazione a mano, torcia, giubbotti, salvagente e due cime per ormeggio	500,000 su richiesta
<input type="checkbox"/> Rimorchio (<i>Specificazione Italia</i>)	su richiesta
<hr/>	
Totale degli accessori	<hr/>
IV A	<hr/>
TOTALE	<hr/>

*Prezzi e specificazioni sono soggetti a modifiche senza preavviso
 Siamo a vostra completa disposizione per ulteriore accessorie e per la definizione della consegna*

CENTRAL MEDITERRANEAN MAIN AGENT - HOWDEN (BVI) LIMITED

Tal-Fanal, St. John The Baptist Street, Bahar-ic-Caghaq, MALTA

Tel: (00,356)-374236 Fax: (00,356)-375292

Ottobre, 93