



Importadores Distribuidores Exclusivos de MacGregor Yachts Corporation para toda España Andorra y Portugal.

Fundadores y Gestores del Club MacGREGOR en España.

WEB: www.dicodi.com - ☎ **902-10.14.47** - E-Mail: dicodi@dicodi.com

Le facilitamos la traducción del Catalogo original del MacGregor 26 M en Castellano.

(Interior portada)

18 Nudos a motor	Servicio independiente	Anchura inferior a 2'5 Mts. para remolcarlo legalmente con coches estándar
Excelentes prestaciones a vela	Capacidad para pernoctar 6 personas	Sistema de mástil rotatorio
Precio muy bajo	Mostrador de cocina con fregadero	Botadura y arbolado en 10 minutos
Camarote con altura para permanecer de pie	Cómodo acceso por popa	Sistema de lastre por agua
Gobierno por rueda de timón	Flotación de seguridad incorporada	

El velero de crucero más vendido del mundo

Eslora máxima	7'87 Mts.		Superficies vélicas:	
Eslora de flotación	7'06 Mts.	Mayor		15'80 M ²
Manga	2'34 Mts.	Foque (100%)		12'10 M ²
Calado sin orza	0'28 Mts.	Mayor y foque		27'90 M ²
Calado con orza	1'72 Mts.	Génova (150%)		19'15 M ²
Capacidad de motorización Cv.	de 5 a 50	Gennaker		32'50 M ²
Velocidad máxima con motor fueraborda de 50 Cv.	18	Capacidad de agua potable		19 Litros
Nudos		Capacidad de combustible		90 Litros
Lastre por agua	500 L.	Altura del mástil sobre cubierta		9'15 Mts.
		Altura de mástil sobre la línea de flotación		10'68 Mts.
		Altura en cabina		1'80 Mts.
		Literas (capacidad 6 personas) 2 dobles		
		2 individuales		
		Winches (2) Lewmar		

(Página 2)

(texto bajo la fotografía superior)

La aislada cabina ofrece espacio suficiente para permanecer de pie, y confortable acomodación para crucero familiar. Los grandes asientos del sofá pueden usarse durante las tertulias, o como cómodas literas.

El mostrador de cocina, con gran espacio de estiba, queda a babor. Tiene un fregadero, una gran encimera y lugar para un hornillo. La altura de la encimera es la altura estándar del mostrador de una cocina.

Tras el mamparo espejado, hay un servicio totalmente independiente. Esto es una absoluta necesidad para cualquier salida de más de unas horas de duración.

Una gran litera doble está a proa, con una gran escotilla sobre ella para una buena ventilación.

La mesa es grande y resistente, y cuatro personas pueden comer cómodamente. La propia cabina puede alojar confortablemente a 8 o más personas.

(texto bajo la fotografía inferior)

Este dibujo de corte muestra la distribución interior. La característica principal del interior es la gran encimera que se desliza a proa y popa y que puede bloquearse en diversas posiciones. En la posición más avanzada (mostrada como una sombra) el acceso a la gran litera doble de popa es excelente. Con la cocina a popa, hay mucho más espacio en la cabina principal para sentarse y hacer vida social. El asiento del lado de babor de 2'5 metros, puede usarse como una gran litera. Incluso con la cocina totalmente a popa, la gran cama de popa todavía es utilizable como litera doble, a pesar de que el acceso a la litera está restringido en el lado de babor. El respaldo del asiento de popa del comedor se quita fácilmente para acceder a la cama de popa por estribor.

(Página 3)

(texto bajo a la fotografía central)

Mirando hacia la popa de la cabina, puede Ud. ver la gran escotilla de entrada, la escalera de acceso y una litera de popa realmente grande (2'00 Mts. X 1'80 Mts.), aproximadamente el tamaño de una "cama reina". La cama tiene altura suficiente

para permanecer sentado en la mayor parte de su área. Una cama tan grande no es habitual en barcos de cualquier eslora. Un gran arcón de hielo portátil puede almacenarse en la esquina a proa y estribor de la cama de popa. Existe también un gran espacio para un arcón de hielo opcional bajo el asiento de popa del comedor. La batería está ubicada en el compartimiento que se halla directamente bajo la escalera. Los bancos de la bañera tienen más de 1'80 de largo, y pueden usarse para pasar una agradable noche al aire libre.

(texto bajo la fotografía inferior izquierda)

Esta imagen muestra la cocina en la posición adelantada. La altura de la encimera es la misma que encontrará en cualquier cocina doméstica estándar. Tiene espacio suficiente para permanecer de pie cuando esté trabajando en la cocina.

Existe un pequeño asiento a popa de la cocina, y un cómodo acceso a la gran cama de popa. El respaldo del asiento de popa del comedor se retira para acceder a la cama de popa. La cocina tiene su propio suministro de agua, espacio para un hornillo opcional, y mucho espacio de estiba. El cuadrado negro situado por encima de la luz del camarote es el panel eléctrico. Hay túneles a través del contramolde para el cableado de artículos eléctricos adicionales. El panel de interruptores y la tapa circular de la otra banda pueden retirarse para acceder a la parte trasera de instrumentos que se instalen en la parte posterior de la cabina (frontal de la bañera).

(texto bajo la fotografía inferior izquierda)

Esta es la cocina en su posición hacia popa. En esta posición la mayor parte de la encimera aún se halla en la cabina principal, y el hornillo y el fregadero son todavía utilizables. El módulo de cocina todavía puede moverse 30 centímetros más a popa para permitir aún más espacio en la cabina. El módulo está montado sobre un juego de raíles que están ocultos en los asientos. Es realmente fácil moverlo, incluso cuando está cargado, y puede bloquearse en cualquiera de sus tres posiciones. Los cojines de los asientos tienen un grosor de unos 15 centímetros, y los respaldos son blandos y cómodos. Los suelos están recubiertos de alfombra, y todas las superficies están bellamente acabadas.

Página 4)

(texto bajo la fotografía superior izquierda)

Esta es la mesa del comedor. Es grande y sólida, y ofrece un gran lugar para extender las cartas, Servir la comida, o tomar un aperitivo. EL arcón de hielo opcional encaja bajo el asiento de popa del comedor y es accesible mientras se trabaja en el módulo de cocina.

(texto bajo la fotografía superior derecha)

La mesa se baja para proporcionar una litera individual muy amplia (de 2'25 Mts.). En el 26 pueden dormir un total de 6 adultos. Esto es una autentica multitud, pero es posible. El modulo de cocina se muestra en su posición de popa, permitiendo un amplísimo asiento o una larguísima litera simple.

(texto bajo la fotografía central izquierda)

Este es el servicio independiente. Ofrecemos un servicio químico portátil, pero es posible la instalación de un servicio marino con tanque de almacenamiento.

(texto bajo la fotografía central media)

Hay una gran y sólida puerta para independizar el servicio. La puerta se pliega por el medio y se abre hacia la pared espejada. Esta configuración es mucho mejor que la total falta de privacidad ofrecida por los servicios bajo-banco que se encuentra en la mayoría de los barcos pequeños.

(texto bajo la fotografía central derecha)

Esta vista, mirando hacia proa, muestra los espacios de estiba bajo cada asiento. Todos los cojines se han quitado, y se han abierto las tapas de manera que se puedan apreciar los espacios disponibles.

(Página 5)

(texto junto a la fotografía superior izquierda)

EL SISTEMA DE LASTRE POR AGUA. MacGregor desarrolló este concepto. Ha sido ampliamente copiado, y es ahora el estándar a través de la industria de veleros remolcables. Hace posible tener un peso muy ligero a motor o durante el remolcado, y la lastrada estabilidad necesaria a vela. Tras la botadura, la válvula de popa se abre y debido a la gravedad un tanque en el fondo del casco se llena con 500 L de agua de mar. La operación lleva unos 4 minutos. A vela o motor, el lastre hace el barco estable y autoadrizable. Cuando el barco es varado nuevamente en su remolque, la válvula se abre. El coche y el remolque comienzan a subir la rampa y entonces el agua se vacía del barco, dejando un conjunto remolcado que es mucho más ligero que la mayoría de pequeñas motoras. También puede vaciar el tanque mientras el barco esté en el agua. A motor, a más de 5 nudos, abra la válvula de la popa y el tanque se vaciará en unos 4 minutos.

(texto bajo la fotografía del barco siendo botado por una rampa)

Una sola persona puede elevar el mástil, botar el barco y navegar en unos 10 ó 15 minutos. La botadura es fácil porque el barco descansa más bajo en el remolque que cualquier otro velero remolcable. El barco de la imagen está listo para botarse. Haciendo funcionar el motor marcha atrás, o dando al barco un ligero empujón, el barco se deslizará fuera de su remolque. Fíjese en que las ruedas del coche no están sumergidas en el agua. Fíjese también en los postes verticales de guía de la popa y la gran V de la proa que mantienen el barco centrado cuando está en el remolque. Hay una escalera en el frontal del remolque para un cómodo acceso. Una vez botado, el barco flotará en unos 30 centímetros de agua, permitiendo al barco navegar en aguas donde otros veleros simplemente no pueden llegar. El 26 tiene una manga ligeramente inferior a los 2'50 Mts., y puede ser legalmente remolcado en los Estados Unidos (y en los países miembros de la CE). Barcos más anchos requieren de permisos especiales

(texto bajo la fotografía inferior izquierda)

Este es el sistema de elevación de mástil opcional. El mástil es levantado y bajado usando un pequeño cabestrante autofrenado montado en un tangón. El mástil así se muestra tan ligero que un niño puede elevarlo. El sistema puede desmontarse cuando navegamos.

(texto bajo la fotografía inferior derecha)

Hay montones de puentes, y la mejor zona de navegación está habitualmente al otro lado. El sistema de elevación de mástil puede usarse para resolver este problema. Solo baje el mástil y pase por debajo. Durante el remolcado o para pasar por debajo de puentes, solo se desconecta el cable de soporte frontal, el estay (Y quite la botavara). El resto de la jarcia permanece en su sitio.

(Página 6)

(texto bajo a la fotografía superior izquierda)

Prestaciones a vela: El MacGregor 26 es de los más manejables y rápidos veleros de crucero remolcables disponibles en cualquier lugar. Esta fotografía muestra el barco navegando con mayor y foque. La jarcia es eficiente y fácil de manejar.

(texto bajo a la fotografía superior derecha)

Navegando solo con mayor: El mástil rotatorio hace la vela mayor muy efectiva, y el barco se comporta muy bien solo con mayor. Para una navegación "perezosa", esto es perfecto.

(resto de texto de la página)

Prestaciones a vela: Si está Ud. comprando un velero por primera vez, las prestaciones, y plantearse regatas, pueden parecerle de poco interés. De cualquier modo, un barco con buenas prestaciones es generalmente más seguro y más fácil de navegar. Y ciertamente proporcionará mayor entretenimiento a largo plazo.

El 26 está muy equilibrado. Los grandes timones gemelos otorgan un excelente control. El barco es ligero. Un barco ligero como este requiere menos superficie vélica para navegar rápido, de manera que el manejo es fácil. El ligero peso del 26 y su casco especialmente diseñado para lograr altas velocidades le permiten elevarse sobre el agua y planear con vientos duros. En tales condiciones, estos barcos han superado los 14'5 nudos (dichas velocidades son puntas alcanzadas por navegantes expertos bajo condiciones extremas. La mayoría de los veleros pequeños tienen velocidades limitadas a 4'5 a 5'5 nudos.

Siempre puede hacer que un barco rápido vaya despacio reduciendo velas, pero no puede hacer que un barco lento vaya rápido. No hay ningún precepto sagrado que diga que un gran barco de crucero deba ser lento, y no existe mayor frustración que un cómodo crucero que simplemente no navega. El MacGregor 26 ofrece las comodidades de un crucero combinadas con un velero de altas prestaciones. Hay montones de barcos en el mercado que no navegan rápido o no se gobiernan bien. **La orza de sable:** La larga y profunda orza de sable evita que el barco derive de costado cuando navegue de ceñida. La orza se controla mediante un cabo reenviado a la bañera, y puede ser totalmente escamoteada en el casco para ir a motor, vararlo o navegar de popa. Una orza con forma de ala larga y estrecha es, con mucho, más eficiente que una orza corta y ancha. Por esto las quillas de los veleros de regatas son también largas y estrechas, y las alas de los planeadores son también largas y estrechas. La forma eficiente aumenta el empuje y elimina resistencia cuando el barco navega en ceñida. Esta es una de las razones que hacen que el nuevo 26 ciña más y más rápido que otros remolcables.

La orza de sable (retráctil verticalmente) tiene grandes ventajas sobre una orza pivotante escamoteable en el casco. La orza pivotante requiere de una gran cajera de orza que produce mucha resistencia en el fondo del casco. También requiere de una gran protuberancia de casi 2 metros sobresaliendo dentro del barco, interfiriendo con la parte más útil del camarote. El gran hueco necesario para escamotear la orza presenta un problema estructural. Por el contrario de las orzas de sable, las orzas pivotantes requieren de mucha atención y mantenimiento, y conllevan metales sumergidos, cabos y agujeros a través del casco. La orza de sable puede extraerse directamente por la parte superior de la cajera para reparaciones o mantenimiento. La orza de sable puede elevarse parcialmente mientras ceñimos en aguas poco profundas, mientras mantenemos el equilibrio vélico del barco. Con una orza pivotante parcialmente elevada, un barco se comportará pobremente ciñendo. Una orza de sable es menos dada a sacudirse cuando estamos atracados con el mar agitado. La parte negativa, la orza de sable detendrá el barco si golpeamos un objeto sumergido, como lo haría cualquier quilla fija en un barco convencional. Por el contrario a lo que sucede con la orza de otros veleros, la orza de sable se escamotea totalmente en el casco, permitiendo acercarse a la playa sin temor a dañar el barco.

El mástil rotatorio: Otra razón por la que el barco es tan rápido es el mástil rotatorio. La jarcia del 26 es similar a los mástiles usados en prácticamente todos los catamaranes modernos. Hemos desarrollado un sistema que permite crucetas convencionales, con obenques y obenquillos. Con un mástil no rotatorio, el mástil crea una seria cantidad de turbulencias en la mayor, haciendo el primer tercio de la vela virtualmente inútil. El mástil rotatorio permite un perfecto flujo de aire a través de la mayor. El dibujo inferior muestra la diferencia. Vea el esquema de funcionamiento del mástil rotatorio que le mostrará la diferencia.

(esquema de funcionamiento del mástil rotatorio)

El mástil rotatorio no requiere ninguna atención especial durante la navegación. Cuando el barco vira, el mástil automáticamente se alinea en el ángulo apropiado sin intervención humana. Con el mástil rotatorio, el barco escora menos y va más rápido. En una jarcia convencional, es difícil navegar con solo la mayor. Con el mástil rotatorio, el barco navega extremadamente bien solo con la mayor. Cuando el viento arrecia, librarse del foque y navegar únicamente con la mayor hace la navegación mucho más fácil.

(Página 7)

(texto bajo a la fotografía superior)

La fotografía superior muestra al 26 regateando, con vientos muy suaves, contra nuestro MacGregor 70. Las apuestas estaban a favor del barco grande que es uno de los veleros de uso recreativo más rápidos jamás producidos. El 26, usando la gran vela génova, logro mantenerse ahí muy bien durante un buen rato. Esto es un ejemplo extremo de

“desvente”, donde un barco (el 70 pies) bloquea el viento del competidor, Siempre que 2 veleros navegan en la misma dirección, hay una regata, y las regatas de veleros son divertidas.

(texto bajo la fotografía central izquierda)

Este es el Cruising Spinnaker (el gennaker). Esta vela es muy fácil de navegar y muy colorida, y añade una increíble velocidad cuando navegamos con vientos portantes. Se navega y controla como un génova o foque. No es necesario tangón o herrajes extra para usar esta vela.

(texto bajo la fotografía central derecha)

Este es el Racing Spinnaker (el spinnaker de regatas). Navega desde un botalón de proa fácilmente extraíble de 1'80 Mts. Esta vela es grande, y ofrece mucha más velocidad en vientos portantes que un gennaker convencional.

(resto de texto de la página)

Aprendiendo a navegar a vela: Ningún barco es más fácil de navegar a vela. Puede aprender a navegar en una tarde. Hemos elaborado un cursillo básico para aprender rápido a navegar a vela que puede encontrar en nuestra web (en castellano en: www.dicodi.com) . Elija un día bonito con una suave brisa. Bote el barco, llene el tanque de lastre y de unas vueltas a motor hasta que se haga con el manejo del barco. No es más difícil que conducir un coche. Ice entonces la mayor y haga que el viento le proporcione parte del empuje. Mantenga el motor funcionando al ralenti para usarlo en caso de meterse en alguna situación comprometida. Aproximadamente una hora será suficientes para hacerse una idea de cómo funciona todo. Después añada el foque. Una tarde de este modo y Ud. logrará bastante soltura.

Aprender a navegar a vela es fácil. Aprender a hacer que el barco navegue a la perfección puede llevar toda la vida (este es uno de los grandes gozos de este deporte). El mejor argumento sobre la vela es que una vez comience, continuará toda la vida. Tan divertido es. Nunca se cansará de la maravillosa sensación de callar el motor y disfrutar de la silenciosa serenidad de desplazarse a vela. Podrá navegar toda la vida, gratis. No hay modo más agradable y más barato de pasar el tiempo que navegar a vela. Hay pocas cosas en el mundo que sean más silenciosas, agradables y definitivamente divertidas. Encontrará que no hay modo mejor de aprovechar una hora, un fin de semana o unas vacaciones completas. Vistas desde un velero, las preocupaciones cotidianas parecen insignificantes. Un velero es versátil. Para una pareja, encienda la música, llene el arcón de hielo y disfrute de la compañía. Es también un excelente deporte familiar. Muchas de las familias propietarias de estos barcos tienen niños, y a los niños les encanta. Si busca emociones, pocos deportes igualan una regata de veleros con vientos duros.

Si le gusta la gente, las multitudes, y la acción, un velero también le puede llevarle allí. Pero también le puede aportar lo contrario, tranquilidad. Se puede decir mucho sobre una tranquila navegación en solitario. Navegar es uno de los pocos pasatiempos que quedan donde se puede alejar de la gente. Hay cientos de tranquilas calas, ríos, islas, fondeaderos y lugares apartados. La mayoría de los mejores lugares de vacaciones están junto al mar. Desafortunadamente, la zona de tierra esta repleta. Adentrándose un poco en el mar apenas nadie le molestará. Con un barco Ud. tiene su propia isla privada, puede Ud. disfrutar toda la belleza y aislamiento que Ud. desee... y la pesca habitualmente es buena.

(Página 8)

(texto bajo la fotografía superior izquierda)

A motor y haciendo esquí acuático: Con el fueraborda de 50 Cv., el 26 irá a unos 18 nudos. Fácilmente arrastrará a un esquiador. Esto añade más diversión al viaje. De hecho, arrastrará a la mayoría de los adultos a velocidades suficientes para crear algo de autentica animación (pero no piense en arrastrar multitudes). La fotografía se tomó en la costa Californiana

(texto del cuerpo central de la página)

El MacGregor 26 es un barco realmente bueno a motor. A alta velocidad, tiene un navegar notablemente confortable y seguro. La afiladísima proa se abre camino entre las olas muy eficientemente. Es muy manejable, y solo un ligero toque sobre la rueda es necesario para mantener perfectamente el rumbo. Dispone de una amplia capacidad de almacenamiento de combustible. Existen escotillas de almacenamiento para 2 depósitos de combustible de 45 litros. Si no le interesan las altas velocidades a motor, el barco se comporta bien con un motor de 5 a 10 Cv.

Limitamos el tamaño del motor a 50 Cv. Por diversas razones. Un motor de 50 Cv. con arranque eléctrico proporciona una alta velocidad, pero sigue siendo suficientemente ligero como para que las prestaciones a vela no se vean comprometidas. Es habitualmente el motor más grande que puede ser arrancado a mano, lo que es una buena característica si se queda sin batería. Además, los más pesados, y potentes fuerabordas realmente devoran el combustible.

Gobierno con rueda de timón. Es más fácil y natural gobernar con una rueda que con una caña, y mucho más confortable. La bitácora se monta sobre un estrecho pilar que permite un gran espacio para los pies en la bañera.

El 26 tiene dos motores, las velas y el motor. Si en una motora convencional el motor se avería estando lejos de tierra, estará Ud. atrapado ahí hasta que reciba ayuda externa. En muchos casos, los intentos de arrancar el motor vacían la batería de modo que incluso la comunicación por radio se hace imposible. Con el 26, simplemente ice las velas, y dirijase a casa. De vez en cuando hay encalmadas, pero siempre hay suficiente viento para llevarle de vuelta.

(texto junto a la fotografía inferior derecha)

Muchas zonas tienen esos preciosos lugares que están justo fuera de alcance. Aquí en el sur de California uno de los lugares favoritos es Catalina, unas islas a unas 22 millas de la costa. Llegar y volver desde allí con un velero convencional siempre ha llevado casi todo el fin de semana. Puede estar seguro de que los navegantes usarán la naturaleza dual del 26 para acortar esa distancia. Tras un corto, y rápido salto a través del canal con su crucero a motor, pueden pasar el fin de semana de cala en cala y fondeando por la noche. Puede que incluso se queden el domingo por la noche y vuelvan rápidamente al amanecer del lunes. No puede hacerse eso con un velero convencional. Si tiene Ud. un lugar favorito lejos del alcance para un velero convencional, plantéese el MacGregor 26.

(Página 9)

(texto bajo la fotografía superior)

El MacGregor 70 puede navegar más rápido a vela, pero el 26 casi puede duplicar su velocidad a motor. Aquí puede ver los dos barcos a toda máquina. El 70 navega a unos 11 nudos (lo que es rapidísimo para un velero), y el 26 navega a más de 17 nudos. El 26 quemaba muchísimo menos combustible.

(texto bajo la fotografía central)

Aquí hay otra vista del barco, mostrando la distribución de la cubierta y la bañera, así como a un pescador probando suerte. Las escotillas pueden asegurarse para mantener el agua fuera del barco. La bañera es autovaciante. El suelo de la bañera está por encima del nivel del mar, y cualquier agua que entre en la bañera simplemente se vacía a través de la popa abierta. Esto es una ventaja y un gran factor de seguridad (un barco inundado no es divertido, y tener que achicar una bañera llena de agua de lluvia tampoco es divertido).

(resto de texto de la página)

Por que un barco remolcable? En un remolque, el barco puede rodar a unos 80 Km. por hora (limitado por la actual ley de tráfico) a cualquier lugar que decida Ud. ir... lagos, océanos, reservas, ríos, o cualquier zona con más de 30 centímetros de profundidad de agua. En los Estados Unidos estos barcos son llevados regularmente a México, Canadá, Alaska y a muchas de las más bellas zonas de recreo del mundo. Con un barco convencional confinado en el agua su navegación se limita al área cercano a su marina, y eso se agota muy deprisa. En la carretera, el 26 se comporta como una excelente caravana.

Muchos veleros deben permanecer en el agua en atraques muy difíciles de conseguir y caros de mantener. Con este barco, Ud. no necesita un amarre en el agua. En áreas con inviernos fríos, los barcos no remolcables deben de arrastrarse fuera del

agua y almacenarse en invierno. Muy a menudo, tras haber sacado el barco del agua para el otoño, retorna un magnífico "verano indio" – y Ud. está trabado porque su barco está "invernado". El barco remolcable está curado contra estas aflicciones. Cuando ha terminado de navegar, puede llevárselo a su casa con Ud. o dejarlo en una conveniente y barata explanada de almacenamiento.

Hay rampas por todas partes, y cuesta muy poco usarlas, habitualmente entre €2 y €5. Muchas son gratuitas. En cualquier lugar donde pueda botar un velero de 5 metros, puede botar un MacGregor 26. Si guarda el barco en casa, lo tendrá disponible para un cómodo cuidado y mantenimiento.

Puede habitar en el barco en tierra o en el mar. Botar el barco, fondear en una tranquila cala, y puede alejarse del mundo tanto como desee. Puede tener su propia isla, gratis.

Al contrario que otros barcos, el 26 le abre un mundo de variedad sin fin – navegar a vela, nadar, pescar, bucear, hacer esquí acuático o simplemente vagar por el mar.

Recuerden la frase del clásico "el Viento en los Sauces", donde el Topo dice... "Créeme, mi joven amigo, no hay nada - absolutamente nada- que merezca la pena la mitad que simplemente perder el tiempo en un barco."

(Página 10)

(texto bajo la fotografía superior izquierda)

El 26 es autoadrizante con el tanque de lastre lleno. Esto significa que el barco retornará a su posición vertical tras haber sido tumbado sobre su lado con las velas colocadas. Son necesarios 60 Kilos de presión sobre el extremo del mástil para mantenerlo tumbado como se muestra en la foto. Cuando se libera, el barco instantáneamente recupera su posición vertical en menos de un segundo.

(texto bajo la fotografía superior derecha)

El barco tiene espuma de flotación sólida incorporada para mantenerlo a flote en caso de que se produzca una vía de agua. Le taladramos un agujero en el fondo y le permitimos inundarse. No podrá navegar bien de este modo, y será menos estable... pero es muchísimo mejor que nadar. La mayor parte de los barcos de la competencia no ofrecen esta esencial medida de seguridad, y sus pesadas quillas pueden arrastrarlos directamente al fondo. No compre un barco que no sea insumergible.

(texto bajo la fotografía central izquierda)

Estabilidad. El casco con forma de V profunda, esencial para las velocidades altas a motor, nos proporciona una suave navegación con mar agitado y aporta una gran estabilidad. Esta foto muestra un hombre de unos 82 kilos sobre el cintón con el tanque de lastre lleno. Otros barcos mostrarían una gran escora.

(texto bajo la fotografía central derecha)

Reduciendo la superficie vélica. El enrollador permite que la dimensión de la vela de proa sea controlada desde la seguridad de la bañera. En esta foto el foque ha sido enrollado aproximadamente en la mitad de su tamaño habitual, y la mayor ha sido reducida aproximadamente en un 40%. Esto es esencial para navegar con vientos duros, y para aprender a navegar con vientos normales. Cuando el viento sopla duramente, el barco navegará más rápidamente con una superficie vélica reducida.

(texto bajo la fotografía inferior izquierda)

El toldo bimini es una comodidad en los días realmente cálidos. Se pliega hacia popa, quitándose de en medio, cuando no está usándose. Puede navegar con el desplegado a vela o a motor. En un día cálido de verano, siempre estará más fresco en el agua.

(texto bajo la fotografía inferior derecha)

La bañera es grande y confortable. Los asientos miden más de 1'80 Mts. de largo. Dos depósitos de combustible de 45 litros caben en los huecos bajo los asientos. Fíjese en los guardamancebos que rodean el barco. El asiento de gobierno pivota hacia arriba para apartarse para embarcar desde el puerto o mientras el barco está en el remolque.

(Página 11)

(texto bajo la fotografía superior derecha)

Bitácora y un tipo de control de motor.

(texto bajo la fotografía central izquierda) :Escotilla de proa.

(texto bajo la fotografía central media) :Winche de foque y génova.

(texto bajo la fotografía central derecha) : Barraescota.

(texto bajo la fotografía inferior izquierda) : Cofre de ancla.

(texto bajo la fotografía inferior media) :Carril y polea escotero foque.

(texto bajo la fotografía inferior derecha) : Enrollador y puntera ancla.

(Página 12)

(texto bajo la fotografía superior izquierda)

La producción comienza con el spray del color exterior. Esto es un poliéster blanco en gel (gelcoat) pulverizado en un molde del casco de tres toneladas altamente pulido y encerado. Las líneas de flotación y acentuado son también pulverizadas en este momento.

(texto bajo la fotografía superior central)

Capas alternas de telas de fibra de vidrio se aplican entonces. Cada capa es empapada con resina, y todo el aire y resina sobrantes se retiran. Los laminados resultantes son de la más alta calidad.

(texto bajo la fotografía superior derecha)

Aquí el casco curado está siendo retirado del molde. Fíjense en el altísimo brillo y las líneas incluidas en el casco. Todas las piezas de fibra de vidrio se construyen en moldes de precisión del mismo modo que el casco.

(resto del texto de la página)

Estructura de fibra de vidrio: El MacGregor está construido para durar más que todos nosotros. Cada barco está construido con capas individuales de telas de fibra de vidrio, colocadas a mano, en un proceso cuidadosamente controlado. Los cascos

y cubiertas son ligeros, pero resistentes, con refuerzos extra en los puntos de máxima presión.

La mayor parte de nuestros competidores emplean lo que nosotros llamamos "pistolas troceadoras" para construir los barcos. Estos son aparatos que pulverizan una mezcla de resina y tiras muy cortas de fibra de vidrio. Nosotros no las utilizamos a pesar de que reducen el coste. En nuestra opinión, no dan una adecuada resistencia contra impactos ni control sobre el grosor del casco y de la cubierta. El resultado son láminas muy pesadas con una proporción baja de fibra de vidrio con respecto a la resina, lo que produce un exceso de peso en muchos de los barcos de la competencia. Poco peso es la clave para conseguir un alto rendimiento navegando y un remolcado sencillo.

Hemos evitado por todos los medios la denominada construcción "sándwich". La mayor parte de los fallos ocasionados en los cascos de fibra de vidrio se deben a la podredumbre o deslaminación de los materiales base compuestos por balsa o espuma. Únicamente empleamos láminas sólidas de fibra de vidrio para el casco del 26'. En caso de exposición al agua por períodos largos, materiales compuestos con base de balsa pueden pudrirse y convertirse en "sopa" literalmente, ocasionando problemas estructurales considerables. La balsa está bien, en nuestra opinión, para la cubierta y demás estructuras que no están continuamente sumergidas en el agua, siempre que no haya balsa cerca de donde se taladran los agujeros para el equipamiento de cubierta. También se emplean con frecuencia los núcleos de espuma para endurecer el casco, sin embargo, ofrecen menos de 36 kilos de adherencia por centímetro al cuadrado. Esto no es mucho mejor que la pasta de caucho. Serían necesarias 446 kilos por centímetro cuadrado para deslaminar las uniones de resina que unen las láminas de fibras de nuestro casco.

Nuestra unión de casco y cubierta mediante tornillos es fuerte, pero compacta, y añade poco a la manga del barco. Muchos de nuestros competidores usan anchas piezas de unión, que contribuyen un montón a su manga, pero añaden muy poco a su resistencia o de espacio interior útil.

La jarcia / aparejo: La nuestra está especialmente diseñada para que el barco pueda ser remolcado fácilmente. Empleamos ajustadores (cadenotes) en vez de tensores para los obenques y obenquillos. Con los mástiles que se suben y bajan, el que los tensores se doblen o dejen de funcionar es algo común. Los ajustadores son más resistentes y fiables. Además atornillamos firmemente los cables de soporte al mástil, en vez de usar un adaptador en forma de "T" que puede caerse y dejar que los cables se enreden en las ruedas del remolque cuando se está en marcha.

Empleamos adaptadores de nicopress dobles para los cables que sostienen el mástil por su fiabilidad. Los adaptadores comprimidos tienden a agrietarse, y es imposible determinar el estado en el que están sin una radiografía. Los adaptadores de nicopress, por el contrario, son fáciles de inspeccionar. Hemos tenido un gran éxito en los últimos años con este tipo de adaptadores. En planeadores y otros tipos de aeronaves ultraligeras siempre verá que se utilizan adaptadores nicopress. Estas personas saben que tienen su vida dependiendo de un cable cuando escogen su equipo.

El por qué de un precio tan reducido: Como probablemente ha notado, el precio del MacGregor 26 es considerablemente menor que el precio de otros barcos de tamaño comparable. Hay varias razones. Estos barcos se construyen en una de las plantas más modernas y eficientes de la industria. El diseño es sencillo y depurado, esto es la marca de calidad de una ingeniería sólida y solvente. La producción de grandes cantidades repercute muy favorablemente sobre el precio. Los gastos generales y de desarrollo se distribuyen sobre una gran cantidad de barcos. Compramos los mismos materiales o incluso mejores que otros fabricantes, pero nosotros los compramos a menor precio debido a nuestro volumen de compra. Por ejemplo, compramos la resina por tanques, mientras que otros fabricantes la compran por barriles. Nuestros precios por el mismo material pueden llegar a ser un 30% ó 40% más bajos que los pagados por nuestros competidores. Nosotros, como la mayor parte de las empresas de éxito constructoras de aeronaves, coches y similares, hacemos nuestros propios diseños. Conocemos nuestras posibilidades a la hora de fabricar mejor que cualquier diseñador externo. Muchos diseñadores pasan muy poco tiempo en las plantas de producción, y tienden a crear barcos que son muy costosos de construir.

(Página 13)

(texto bajo la fotografía superior izquierda)

Esta es la cubierta cuando se saca del molde. Todas las superficies antideslizantes y las líneas de acentuado de las ventanas ya están moldeadas. El revestimiento de la cubierta ya se ha unido.

(texto bajo la fotografía superior central)

Todo el acastillaje se coloca en el casco y cubierta. La fibra de vidrio es más gruesa en los puntos que van a soportar carga. Todos los elementos están atornillados con grandes arandelas de acero inoxidable de refuerzo.

(texto bajo la fotografía superior derecha)

El casco y la cubierta se unen con pernos de 5 milímetros con una separación de 10 centímetros entre ellos. Se emplea un adhesivo sellador de primera calidad para asegurar la estanqueidad. Muchos fabricantes emplean remaches para esta unión. Los tornillos son mejores.

(texto bajo la fotografía central izquierda)

Estas son las piezas de fibra de vidrio que componen el barco. A la izquierda está el casco, aún en el molde. Fíjese en que el tanque de lastre de agua y la cajera de la orza de sable se moldean como parte del casco. A continuación está la cubierta, el revestimiento de cubierta y el revestimiento del casco. A la derecha están los timones, la orza de sable, partes de la cocina, escotillas y otras piezas pequeñas.

(texto bajo la fotografía central derecha)

Estamos fabricando y vendiendo muchos de estos barcos. Estos 26 recién salidos de fábrica, que están listos para ser embarcados, representan solo unos pocos días de producción.

(resto del texto de la página)

Debido a nuestro volumen, nuestra mano de obra está altamente especializada. Cada trabajador puede concentrarse en un solo trabajo y pronto se convierte en el mejor del sector en ese trabajo. A diferencia de muchos constructores de barcos, hacemos altas inversiones en ingeniería de producción: el arte de crear sistemas de producción que sean más efectivos y más seguros. Fabricamos sierras mecánicas, instalaciones y otras herramientas que permiten al trabajador hacer su trabajo con el mínimo esfuerzo y la mayor precisión. Los ordenadores también nos han ayudado a contener los costos. Un avanzado sistema de modelado por ordenador se utiliza en todas las fases del trabajo de diseño: para crear el propio barco y para construir patrones, herramientas y precisos dibujos de taller que describen cada detalle del barco y su producción. Hemos creado nuestro propio software especializado para programado de producción, compras, control de inventario, de costos, nóminas y análisis de estructuras.

La mayor parte de nuestros competidores construyen una gran cantidad de barcos de tamaños diversos, y sus aptitudes se dispersan, impidiendo así la optimización en el diseño y producción de un modelo. Construimos solo la configuración que aparece en el catálogo. Básicamente, solo hacemos una cosa, y la hacemos bien.

No se deje llevar por el viejo dicho "tiene lo que usted ha pagado". Frecuentemente es la excusa que da el productor ineficaz para justificar sus altos precios. Tenga en cuenta que "por lo que paga" no es por los excesivos gastos de publicidad del fabricante, ni por equipamiento que no quiere ni necesita, ni por diseños complicados a la vez que innecesarios, tampoco por un deficiente control de inventarios, ni por la falta de unas herramientas de producción bien diseñadas, ni por cualquier otro tipo de gastos que engloba las costosas políticas de construcción de la empresa. Éstas no le sirven de nada a Ud. y sin embargo revierten en usted en forma de elevados precios.

El menor coste de uso: Puede tener el barco en su remolque, y eliminar carísimas cuotas de puerto. El fueraborda de 50 caballos consigue unos consumos excelentes, y el viento es gratis. Las rampas de botadura cuestan muy poco, habitualmente €5 o menos. Muchas de las pólizas de seguro del hogar automáticamente cubren barcos de menos de 26 pies (en EE.UU).

Mantenimiento a bajo coste: El MacGregor 26 está tan libre de mantenimiento como un barco puede estar. El aparejo es de aluminio anodizado y acero inoxidable. El casco y la cubierta de fibra de vidrio requieren solo de un encerado ocasional. La madera supone trabajo, así que no hay madera expuesta que necesite un cuidado especial.

El valor en reventa de nuestros barcos se ha mantenido alto en comparación con el valor de otros barcos que se guardan en el agua. Si el dueño del barco tiene que pagar tasas de puerto muy altas y ve que no está utilizando tanto el barco tras unas pocas temporadas, se ve presionado a venderlo. Los barcos remolcables, por otra parte, no tienen ese gran contador de gastos constantemente en marcha. La consecuencia de esto es que aparecen a la venta con una frecuencia mucho menor que los barcos que se mantienen en el agua. Una vez que se realiza la inversión inicial, los barcos remolcables no suponen prácticamente ningún coste. Muchos los han tenido por décadas. Muchos barcos tienen el mismo aspecto, después de años, que cuando salieron de fábrica. Por este motivo, suelen mantener su valor de mercado. A diferencia de un coche, no se deterioran ni se oxidan convirtiéndose en chatarra en 7 u 8 años.

Historia de la compañía: MacGregor comenzó, a principios de los 60, como un proyecto empresarial en la Universidad de Stanford. La empresa siempre ha sido la más innovadora del sector. Inventamos la quilla retráctil para veleros de crucero que dio origen al mercado de veleros remolcables, el segmento de más crecimiento del mercado de la vela. Después de que MacGregor construyera 10.000 veleros de quilla retráctil, los coches con los que remolcarlos se volvieron más pequeños y más ligeros. Cuando inventamos el sistema de lastre de agua, que proporciona, por lo menos, la misma seguridad que la de un barco con una quilla convencional, conseguimos aligerar pesos para lograr altas prestaciones y para un fácil remolcado. El aligeramiento de pesos nos permitió entonces desarrollar un velero de altas prestaciones que pudiera llevarse a alta velocidad con fuerabordas de relativamente pocos caballos. La culminación de todo esto es el barco que Ud. ve en estas páginas. MacGregor es hoy en día uno de los fabricantes de barcos (MacGregor solo construye veleros) de mayor volumen del mundo. Hemos construido más de 35.000 veleros.

La más amplia información que pueda desear, en castellano, y numerosas fotos sobre el MacGregor 26 la podrá encontrar en: www.dicodi.com