

## Grand Banks Eastbay 46 SX

# Calidad sin restricciones

Presentado en el pasado Eurasia Boat Show de Istanbul, el Estbay 46 SX, equipado con el sistema de propulsión Zeus de Cummins Mercruiser Diesel combina un estilo imperecedero con la aplicación de la tecnología más innovadora existente en el mercado. **GERMÁN DE SOLER**



- Astillero: Grand Banks
- País: Estados Unidos
- Diseño: Raymond Hunt Associates
- Eslora: 13,94 m
- Camarotes: 2-3
- Precio: 1.200.000 \$ sin impuestos.

La gama Eastbay del astillero estadounidense Grand Banks, pionera en la reinterpretación de los clásicos modelos lobster, ha dado un paso más en la adaptación de esta serie a las nuevas tecnologías en propulsión con la incorporación del sistema Zeus a su nuevo modelo 46SX.

Tuvimos ocasión de navegar en Istanbul en la segunda unidad de este nuevo modelo, cedida por su importador en Turquía, Stephan Delannoit. La nevegación por el Bósforo, en compañía de los técnicos de Cummins y del presidente del astillero David Hensel, nos permitió comprobar sus prestaciones equipada con la motorización opcional de dos Cummins QSC 8.3 de 600 caballos, aunque en estándar se dota de los mismos motores pero con potencia de 550 caballos. Esto nos ratificó en la práctica lo que el astillero nos había anunciado: 33,5 nudos de velocidad punta y 3.060 revoluciones, con un consumo de 248 litros/hora y una velocidad de cruce sumamente confortable de 26 nudos, con los motores trabajando suavemente a 2.600 vueltas y un consumo promedio de 162 litros. Y eso con nueve personas a bordo.

Para quien no esté familiarizado con las embarcaciones tipo lobster, de las que la gama Eastbay y en concreto este nuevo modelo son un ejemplo emblemático, hay que decir que estas prestaciones son más que notables. A ello contribuye, y no poco, el diseño del casco creado por R.Hunt Associates, del que hablaremos más adelante, pero también lo acertado de la adopción de los propulsores Zeus, una de cuyas principales virtudes, maniobrabilidad aparte, es que, a igualdad de eslora y desplazamiento, proporcionan un mayor rendimiento y menores consumos, amén de excelentes cifras en navegación. A las que hemos proporcionado más arriba hay que añadir otra muy reveladora: la Estbay 46 SX alcanza el planeo en 18 segundos. Es evidente que al propietario de una Eastbay, por la forma



que tiene de entender la navegación y por el propio programa del barco — que no se supone primordialmente deportivo — esta cifra le resultará bastante irrelevante. Pero es interesante para nosotros desde el punto de vista comparativo, ya que a otros modelos en el mercado que se suponen más extremos en cuanto a programa les resulta árido alcanzar estas cifras con la tranquilidad con que lo hizo la Eastbay 46SX.

### Un casco eficaz

Si hay que definir la sensación que proporciona el comportamiento de la Estbay 46SX navegando en las condiciones de poca ola en que la probamos los adjetivos serían estabilidad y direccionalidad. Y en esas dos características, con-



dición sine qua non en una embarcación de esta tipología, se deben al casco diseñado por Raymond Hunt Associates. Grand Banks no se limita a alargar o acortar los cascos para adaptarlos a cada eslora, sino que crea un casco específico para cada modelo de Eastbay. La 46SX que nos ocupa no es una excepción. El casco, como el de sus predecesoras de gama es en V profunda modificada, con una entrada afinada que facilita el paso de la ola, amura alta, con arrufo y de formas atulipadas que, además de minimizar el cabeceo evita rocciones y proporciona flotabilidad evitando que la proa se sumerja en caso de navegar con olas grandes. La prolongación de la V hasta popa es clave según en el astillero para

garantizar estabilidad en los giros minimizando el balanceo y el deslizamiento de la popa. A esto hay que añadir un patín de sustentación que corre de proa a popa y dos filas de redanes hasta media eslora que mejoran el comportamiento del casco en planeo y su eficiencia, especialmente en lo que se refiere a velocidad y consumo, pero también en comportamiento dinámico y en la rápida respuesta a las órdenes del timón.

#### **La propulsión Zeus**

Una de las características que más distinguen el Eastbay 46 SX es el sistema de propulsión Zeus desarrollado por Cummins MerCruiser Diesel. Este

sistema se basa en transmisiones tipo pod y control mediante joystick, que se suma al tradicional conjunto de rueda de timón, inversor y gas.

Aparte de incrementar el espacio disponible a bordo, lo que le proporciona a la Eastbay 46 SX más habitabilidad, desde el punto de vista de las prestaciones el sistema Zeus le confiere a esta embarcación menos calado, ya que están montados ligeramente sobreelevados sobre soportes especiales en la cámara de motores, así como una cavitación mínima debido a la optimización de las formas del casco a este tipo de transmisión. Por lo demás la maniobrabilidad en navegación se facilita no solamente gracias a que cada pod Zeus gira de

## DATOS TÉCNICOS **Eastbay 46 SX**

### CARACTERÍSTICAS

- Eslora total: 13,94 m
- Eslora en flotación: 12,73 m
- Manga: 4,45 m
- Calado: 1,00 m
- Desplazamiento en rosca: 17.717 kg
- Gama de motorizaciones: 2 x 550/2 x 600 Hp Cummins MerCruiser Diesel con Zeus
- Capacidad de combustible: 1.893 l
- Capacidad de agua: 549 l
- Capacidad de aguas negras: 227 l
- N° de plazas: 10
- Titulación mínima: Patrón de Yate
- Categoría de diseño: B

### MOTOR

- Marca y modelo: Cummins QSC 8.3
- Potencia: 600 Hp
- Tipo: diésel
- Cilindros: 6
- Cubicaje: 8,3 l
- Rpm. máx: 3.060
- Alimentación: inyección directa
- Aspiración: turbo
- Transmisión: pods Zeus
- Peso: ejes 896 kg

### EQUIPAMIENTO

#### ESTÁNDAR

Dos baterías de arranque, dos de servicio y una para generador, preinstalación de potabilizadora, cubierta y plataforma de teca, cargador de baterías, separador de agua/gasoil, detectores de monóxido de carbono en cabinas, sistema de audio Pioneer, bomba de trasvase de combustible, toma de tierra de 30 Amp, TV plana de 23", calentador de agua de 90 l, plataforma de baño de teca, encimeras de granito, cocina vitrocerámica, microondas, frigorífico, congelador, faro pirata, acabado gel coat en obra muerta.

#### OPCIONAL

Cummins Skyhook, pintura del casco azul marino, package de electrónica Raymarine, aire acondicionado, generador Onan de 11 kW, distribución opcional con cocina abajo y cabina con literas a estribor, asientos de bañera mirando a proa, techo solar de apertura eléctrica, cabina de marinería, pasarela besenzoni, inversor Mastervolt, máquina de hielo, pack de homologación CE.

### FRENTE A LA COMPETENCIA

Comparar el Eastbay 46SX con otros barcos no es fácil. Su tipología lobster, su sistema de propulsión, y su eslora reduce enormemente las posibilidades para un armador que busque una embarcación de este carácter. De hecho en nuestro mercado las posibilidades se limitan a tres marcas, todas ellas italianas: los modelos de la gama del astillero Toy Marine, en concreto los Toy 51 y 36, ambos propulsados por ejes; el Austin Parker 42 y finalmente el Mochi 44 Dolphin. Los otros modelos de estas marcas, aún siendo de la misma tipología, se alejan en eslora por lo que no ha lugar la comparación. Todos ellos se mueven en un rango de potencias similar, de entre 450 y 700 caballos por motor, aunque el Eastbay es el único que

monta propulsión mediante pods Zeus, ya que el Austin Parker utiliza el sistema Volvo IPS. El rango de velocidades es también muy similar, en torno a los 30-35 nudos de máxima, y la habitabilidad también es parecida. Eastbay es sin embargo el más polivalente en interiores, mientras que Mochi también es el más austero en la bañera, donde los asientos son opcionales. Toy ofrece dos tumbonas, una a cada banda, mientras que Mochi organiza la bañera con sofás circulares y permite la estiba debajo de un pequeño auxiliar. El Austin Parker, se ofrece de serie con una sola cabina, pero que puede montar dos de manera opcional, mientras que Eastbay ofrece hasta tres y Mochi dos, pero con la del armador central.

### CONDICIONES DE LA PRUEBA

- Personas a bordo: 9
- Combustible: 100 %
- Agua: 50 %
- Estado de la mar: llana

### VELOCIDADES

- Tiempo de planeo: 18 segundos
- Velocidad máxima: 33,5 nudos a 3.060 rpm
- Autonomía: 291 millas a 26 nudos/2.600 rpm

				
Eslora	13,94 m	12,60 m	13,65 m	15,74m
Manga	4,45 m	3,99 m	4,52 m	4,83 m
Calado	1,00 m	1,00 m	1,32 m	1,00 m
Desplazamiento	17.117 kg	10.000 kg	14.400 kg	21.000 kg
Motores mínimos	2 x 550 Cummins MerCruiser Diesel Zeus	2 x 435 Hp Volvo IPS 600	2 x 600 Hp Cummins	2 x Cummins 715 Hp
Cap. Combustible	1.893 l	1.400	1.600 l	2.000 l
Camarotes	2/3	1	2	2
Precio	1.200.000 \$	495.000 €	- €	1.030.000 €



### NAVEGACIÓN

El diseño del casco en V profunda proporciona una excelente estabilidad direccional y en giros cerrados, toda vez que las afinadas formas de la proa, y una roda con arrufo y atulipada evita incómodos rociones. El comportamiento con propulsión Zeus es impecable tanto en navegación como en maniobra en puerto y los flaps de trimado automático son un plus que se agradece.

### BUENO

- Excelente calidad de construcción, materiales y equipamiento básico.
- Una estampa impecable.
- Estabilidad y comportamiento dinámico.

### MEJORABLE

- Asientos de popa en bañera opcionales.
- Sistema de elevación de la mesa del salón robusto pero rudimentario.
- Comportamiento un poco brusco del sistema CMD Zeus en maniobra.



Las grandes ventanas laterales y frontales permiten de una visión excepcional sobre el entorno.

forma independiente con lo que la respuesta al timón es sumamente eficiente, sino también por el hecho de que los trim tabs están integrados en los pods y se despliegan automáticamente para mejorar las prestaciones y la visibilidad desde el puesto de gobierno durante la aceleración, si bien puede optarse también por el trimado manual.

Las hélices contrarrotatorias están encaradas a popa y montadas en un casco especialmente diseñado en túnel para albergarlas lo que ayuda a evitar colisiones con objetos sumergidos, que además serán deflectados por el conjunto de quilla y skeg. Desde el punto de vista de control de maniobra en puerto, el 46SX dispone opcionalmente del denominado Skyhook Electronic Anchor, un sistema que fija la posición del barco mediante GPS y lo mantiene en esta posición con un margen de media eslora actuando sobre el sistema de pods Zeus. Pudimos comprobar su eficiencia en puerto, mientras esperábamos frente a la gasolinera, sin tener que tirar una sola amarra, con la proa del barco manteniendo perfectamente la enfilación elegida y la distancia respecto al muelle, y los pods trabando cuando se les requería debido al abatimiento causado por el viento. Una alarma acústica e indicadores visuales luminosos avisan cuando el skyhook está en funcionamiento por razones de seguridad.

## CONSTRUCCIÓN

### CASCOY CUBIERTA

Casco y cubierta de fibra laminada a mano con fibras multiaxiales y resinas epoxy, y sándwich de espuma Airex laminados al vacío en la base del casco y amuradas. Estructura de refuerzos longitudinales moldeados y encolados al casco. Tres mamparos estancos. Depósitos de agua y combustible de aluminio.

### SISTEMAS

Dos baterías de servicio AGM, dos para arranque de los motores y una para el generador, dirección hidráulica/eléctrica, instalación hidráulica centralizada con bomba de presión, bombas de sentina eléctricas y una manual, cargador de baterías, toma de tierra de 30 Amp, tanque de aguas negras con descarga directa eléctrica, calentador de agua eléctrico de 90 litros, separador de gasoil, bomba eléctrica de trasvase de combustible, sistema de control de motores Cummins y sistema de ayuda al amarre con joystick.

- Diseño: Raymond Hunt Associates
- Constructor: Grand Banks
- Importador: Red Grand Banks Europa.



## CUBIERTA

### SOBRIA PERO EFICIENTE

Demasiado parca para el gusto y los usos mediterráneos, destaca sin embargo en su configuración el acceso al interior a pie plano a través de una puerta sobre goznes, y la

cómoda circulación hacia proa mediante escalones. Los pasillos son anchos, con regala de teca sobreelevada que soporta robustos candeleros. El espacio de maniobra en proa

es ancho y despejado, mientras que la bañera, demasiado espartana, es susceptible de mejoras en confort.



El acceso a los pasillos laterales es amplio y cómodo, y los robustos candeleros transmiten seguridad.



Los pasamanos de inox están sobredimensionados y los pasacabos de amarre están reforzados con inox.



Un útil módulo integrado que contiene la máquina de hielo.



Todo es robusto y de una eficaz sencillez mecánica: grandes goznes y un simple cerrojo de inox para cerrar la puerta de acceso a la bañera.



El espacio de maniobra de fondeo dispone de buenos cofres para el molinete. El ancla se estiba en su roldana.



El acceso a la sala de máquinas se realiza a través de una tapa en el plan de la bañera. Una sólida escalera facilita el descenso.



Las grandes cristalerías frontales, convenientemente protegidas por una visera estructural, confieren una gran visibilidad desde el interior.



## VIDA A BORDO

### TRANSPARENCIA DE DÍA, ÍNTIMIDAD DE NOCHE

El interior de la caseta configura un único espacio, dotado de grandes ventanales que lo hacen casi aéreo. Ello no es óbice para

que, en contraste, la calidez y calidad del trabajo de la madera y de los materiales textiles, junto con una estudiada ilumina-

ción, proporcionen una cálida sensación de intimidad.



Confort, espacio, ergonomía y visión de 360 grados definen un puesto de gobierno sin tacha.



Un cómodo banco doble permite acompañar al piloto durante la navegación.



Tras el asiento del piloto se abre un completo mueble bar.



Los baños son espaciosos y disponen de ducha separada.



El televisor de pantalla plana se escamotea en el mueble tras el respaldo del sofá y se eleva mediante un mecanismo eléctrico.



El techo solar practicable confiere luz cenital al salón y la cubierta inferior y contribuye decisivamente a la sensación de espacio de que se disfruta en todo el barco.



La puerta de acceso a la caseta es de una sola hoja y está flanqueada por dos grandes cristalerías que proporcionan visibilidad desde el interior y luz.

Otra característica es el denominado Precision Docking, un sistema intuitivo de control del joystick que ayuda en las maniobras de atraque o a posicionar el barco cuando el espacio es mínimo. Con una sola mano controlamos el desplazamiento lateral y diagonal, la cíoaboga y la velocidad. El mando del joystick es grueso y su movimiento de rotación zenital firme y suave, aunque brusco en las respuestas a la entradas de marcha. Una ventaja añadida del sistema Zeus es que no hay que pulsar ningún botón de desconexión al pasar del control mediante los mandos tradicionales al sistema de control mediante joystick: el sistema se cambia automáticamente con solo tomar uno u otro mando. Por lo demás, el Smart Craft System de Zeus monitoriza continuamente las condiciones y prestaciones de los motores y de la transmisión, proporcionando información constante.

### Sobresaliente en calidad

Desde el punto de vista constructivo la Eastbay 46SX posee numerosos rasgos sobresalientes que justifican el precio que el armador pagará por esta unidad. El laminado del casco en composite es manual con fibras bi, tri y cuadriaxiales y resinas viniléster en todas las capas primarias, mientras que el fondo del casco y la parte superior de las bandas está laminado al vacío con núcleo de espuma de células cerradas Airex y se ha dispuesto una estructura en rejilla de varengas de fibra moldeadas y encoladas al casco para aumentar su rigidez y resistencia. El uso de estos materiales y de tres capas de gel coat epoxy en la obra viva le permite al astillero dar cinco



La bañera es espaciosa aunque espartana para los gustos y usos mediterráneos.

años de garantía sobre casco y cubierta. Se han dispuesto tres mamparos estancos, todas las piezas de inox están construidas expresamente por el propio astillero, la teca exterior, pasamanos y viseras de portillos están protegidos por siete capas de barniz, el mobiliario está realizado a mano con teca seleccionada, marcos de puertas, tiradores, cerraduras y remates son sólidos y bien acabados y desde el mecanismo de elevación de la mesa del salón, hasta las inserciones de teca de la propia mesa, o los asientos

y sofás, todo está realizado con materiales y tejidos seleccionados de alta calidad.

Reflejo del cuidado puesto por el astillero en cada aspecto del barco es también el puesto de gobierno, con su confortable asiento regulable, una estudiada colocación de los mandos, el espacio destinado a electrónica, y más que suficientes superficies para dejar objetos. O el mueble bar tras el asiento y el sistema de elevación del televisor. Todo el trabajo, tanto en madera como en



La cabina del armador, en proa, sitúa la cama doble en el centro y goza de amplios espacios a cada banda.



La cabina de invitados dispone de camas individuales.



La cocina situada en la cubierta inferior está abierta al salón, con lo que disfruta del mismo ambiente diáfano que éste.

metal, lo realiza el propio astillero y eso se nota en la calidad de los acabados.

### Distribución al gusto

El uso de pods permite optimizar al máximo el espacio habitable y distribuirlo a conveniencia. Así, la Eastbay 46 SX ofrece numerosas posibilidades de acomodación, de forma que no hay un esquema básico modificable sino dos opciones totalmente diferentes para la cubierta principal y cuatro para la cubierta inferior.

En la versión estándar la cubierta principal dispone en la caseta, con acceso directo a pie plano desde la bañera, de un salón a toda la manga desde tres plazas a estribor, reservando la proa de este espacio para el puesto de gobierno, tras el que se ubica un mueble bar, y para un tercer asiento de dos plazas destinado a los acompañantes. En esta distribución, la cocina se sitúa en la cubierta inferior.

### FOCO EN

#### SOLIDEZ CONSTRUCTIVA

Dos cualidades distinguen la Eastbay 46 SX: el comportamiento en navegación y lo acertado de la configuración con CMD Zeus y la robustez y calidad de la construcción, materiales y acabados. La sensación a bordo es de robustez y transmite sensación de durabilidad, lo que a la larga se traduce en mantenimiento del valor de la inversión.



La colocación de una verdadera cabina de marinería bien equipada se agradece, aunque se acceda a ella levantando la escalera de bajada. Donde en otros barcos se ubica la sala de máquinas, el uso de transmisiones CMD Zeus permite ganar espacio bajo el salón para destinarlo a este menester; a la vez que organizar la cubierta inferior con un mejor aprovechamiento y multiplicar las opciones de distribución.



El casco diseñado por Raymond Hunt es sumamente estable, se asienta bien en los giros y responde con agilidad a las indicaciones del timón.

La otra opción permite subir la cocina y situarla inmediatamente en la entrada de la caseta, a toda la manga, en cuyo caso desaparece el espacio destinado a los acompañantes, que se sustituye por la mesa y un sofá en L que hacen las veces de salón-comedor.

En la cubierta inferior pueden distribuirse dos o tres cabinas en función de si la cocina queda abajo o arriba, existiendo también la posibilidad de sustituir la cabina doble de estribor por un sofá en L, con lo que se habilita un espacio único salón-cocina a toda la manga, con una sola cabina doble en proa.

En la versión en la que nosotros navegamos, con dos cabinas y dos baños, una doble en proa y otra con literas a babor, se había dispuesto una cabina de marinería con baño —no un sarcófago, sino una verdadera cabina— inmediatamente bajo la escalera de bajada, junto a la cocina. Una muestra de la capacidad de esta unidad de reinventarse en función de las necesidades de cada armador. ●