

Cummins QSB5.9 380 con Menorquin Yacht 160

# Siempre hay una primera vez

Menorquin Yachts acaba de instalar el primer conjunto de motores Cummins en uno de sus modelos. Se trata de un MY 160 equipado con dos QSB5.9 380, un maridaje que ofrece los mejores resultados en navegación, rendimiento, consumo y velocidad.

■ J. A.



Menorquin ha adoptado por primera vez motorizaciones con Cummins QSB5.9 en su eslora de 16 metros, con el fin de ofrecer un conjunto fiable, con larga autonomía y notables prestaciones.

La firma Cummins MerCruiser diesel (CMD) lleva ya un par de años largos en el mercado español con los nuevos modelos de motores diésel marinos. La serie QSB5.9 abarca las potencias que van desde los 230 Hp hasta los 480 Hp. Este motor se ofrece en versiones para embarcación deportiva o profesional.

La característica más sobresaliente del QSB5.9 380 es que dispone de un turbocompresor y 24 válvulas en la culata, lo que le permite disponer de un mayor flujo de aire con aceleración y pares superiores. Además, la inyección de combustible es mediante el sistema common rail, que proporciona una mejor economía de combustible, reducción y precisión en la alimentación. También reduce notablemente



Menorquin ha adoptado por primera vez motorizaciones con Cummins QSB5.9 en su eslora de 16 metros, con el fin de ofrecer un conjunto fiable, con larga autonomía y notables prestaciones.



La instalación en la cámara de motores de la MY160 disfruta de un volumen que le permite una perfecta aireación a los dos QSB5.9 de 380 Hp. La cámara evidencia, además, el alto nivel de las instalaciones de Menorquin en sus barcos.

las emisiones, de modo que en este motor los humos y olores son inapreciables al tener una combustión muy bien ajustada. Por ello, los Cummins de la Serie Quantum cumplen con las normativas más exigentes de protección del medioambiente (EPA Tier 2, IMO y RCD) y, en cuanto a nivel acústico, ofrece unos niveles muy bajos.

Entre otras actualizaciones del motor, hay que señalar un cárter de aceite centrado y de bajo perfil. El motor también incluye una bomba de agua, un enfriador de aceite y un postenfriador nuevos.

Los QSB tienen, entre otros elementos, un sistema integrado de control electrónico que, además de gestionar el funcionamiento del mismo, puede incorporar las palancas de Cummins Mercruiser Diesel DTS (cambio de acelerador digital) o el sistema de integración de la embarcación y gestión de la información mediante las pantallas SmartCraft, cuyas informaciones básicas que ofrecen son, entre otras, las de temperatura y presión y, por supuesto, el flujo de combustible.

Las palancas de aceleración DTS son electrónicas y pueden habilitarse hasta seis estaciones dobles de mandos. La sincronización del motor es parte del paquete SmartCraft. Otro punto destacable es la actual red de asistencia de la que disfruta Cummins en el Estado español, creada y controlada por el importador en exclusiva de estos motores para España y Portugal, como es Touron, S.A., firma con una larga experiencia en el mundo de los motores marinos y que ahora es la responsable de esta nueva serie de avanzadas prestaciones.



El QSB5.9 de 380 Hp es un turbodiesel de inyección directa, con un consumo muy ajustado y alta fiabilidad, que adopta de serie el juego de palancas DTS electrónicas.

### Crucero de altura

El Menorquin Yacht 160 es todo un crucero de altura que ofrece las prestaciones y el confort de los grandes barcos, sin renunciar al estilo clásico e intemporal que distingue al astillero. Construido utilizando avanzadas técnicas de fabricación, el MY 160 brinda una navegación segura, estable y tranquila, que se aprecia de forma muy especial en esta eslora. El Menorquin Yacht 160 comparte las características propias de las embarcaciones Menorquin adaptadas a sus dimensiones, con interiores muy amplios —tanto las estancias destinadas al descanso, como la cocina y los baños—, pasillos de la cubierta anchos, gran solárium en proa para quienes gustan de disfrutar del sol, generosa bañera con espacio para colocar una mesa hasta para seis personas y una funcional plataforma de baño forrada en teca. Con capacidad para ocho plazas de pernocta, el MY160 se distingue por su excepcional

versatilidad, que permite diferentes adaptaciones de distribución. En su versión Standard, dispone de tres camarotes. A proa, el del armador, con cama de matrimonio y baño en suite con ducha independiente. En popa, los dos camarotes de invitados, ambos en babor, uno con dos camas individuales que pueden juntarse y convertirse en doble; y el segundo con literas.

Los dos baños, muy completos, se ubican a estribor.

La dinete del MY 160, situada junto a la cocina, dispone de un sofá para acomodar a cuatro personas. Tiene una mesa de pie fijo, que es un práctico botellero, un armario y varias estanterías que enriquecen la decoración, a la vez que amplían el espacio para estiba.

La cocina está completamente equipada. Destaca la encimera vitrocerámica de tres fuegos, además del mobiliario con cajones, armarios y repisas para vasos, menaje y otros utensilios. En el espacio de la timonera numerosos detalles reflejan la exclusividad de este modelo, tales como el sofá en forma de L convertible en cama, o el asiento doble del patrón, con una segunda nevera debajo, que complementa la de la cocina.

Otra de las características del MY 160 son las diferentes opciones que ofrece el astillero. Existe la posibilidad de añadir un camarote de marinería en proa con acceso independiente, o se puede prescindir del camarote de invitados de babor (dos literas) y en su lugar colocar otro camarote en la dinete con cama doble. En esta opción, se traslada la dinete y se incorpora en la cabina de mando. Este Menorquin se presenta en tres versiones: Standard, Hardtop y Flybridge.



El Menorquin Yacht 160 es una de las mayores esloras de la marca. Con grandes espacios, muy habitable y un equipamiento de serie muy completo. La recién adoptada motorización de los QSB5.9 de 380 Hp ofrece las mejores prestaciones en autonomía y velocidad máxima.



En un barco de semidesplazamiento como el MY160 todo elemento que favorezca el control de la velocidad y de la maniobra es una importante ayuda. En este caso, las DTS pueden ralentizar la marcha tipo trolling valve o sincronizar el funcionamiento de los QSB5.9 380.

### Palancas DTS

El sistema electrónico de palancas para Cummins MerCruiser Diesel se basa en las palancas de cambio y aceleración digital DTS. Sumamente suaves, las DTS se pueden emplear en montajes con uno o dos motores, y no requieren cajas de control ni cableados adicionales. Mediante el funcionamiento digital, el cambio y la aceleración son más suaves, y la protección del cambio evita que se puedan sufrir daños en la transmisión. También las DTS ofrecen mayor rapidez de respuesta al motor y eliminan los cambios bruscos al entrar la marcha adelante o atrás y el punto muerto. Si se prefiere, se puede ajustar la dureza de las palancas, lo que resulta muy útil para las embarcaciones que alcanzan altas velocidades y requieren menor sensibilidad. Por otra parte, el sistema DTS puede detener la embarcación más

rápido sin estropear el propulsor ni dañar el motor.

El sistema doble de palancas cuenta con varias funciones, como sincronizar en un solo mando la aceleración de los dos motores; establecer un bloqueo de marcha para acelerar con el motor desembragado; permitir el montaje de estaciones dobles para los barcos con doble puente, y contar con una función en modo ataque que aumenta la resolución de la aceleración, es decir que con el gas a fondo ofrece la mitad de la potencia para poder maniobrar con mayor precisión. Por último, dispone de función de marcha lenta, lo que permite controlar la embarcación ralentizada incrementando o reduciendo las vueltas del motor mediante la botonera.

Las DTS se ofrecen de serie, entre otros motores, con los QSB5.9 380.



Las palancas electrónicas DTS para Cummins ofrecen una serie de funciones que permiten un gobierno del barco más eficaz y con mayores posibilidades. Además, protegen la reductora y el funcionamiento de los motores.



**STANDARD HORIZON**  
Equipos de comunicación y navegación  
**Un nuevo estándar de calidad y precio**

**IPX7**  
1 m de 30 min  
Estanqueidad





El gobierno del MY 160 toma una nueva dimensión con los mandos electrónicos DTS que le permiten adoptar nuevas funciones, como la navegación a bajas revoluciones.

## La navegación

Los dos QSB5.9 de 380 Hp son una buena potencia para el MY160. Durante la navegación demostraron que son motores de gran suavidad, silenciosos y con un consumo de combustible más que razonable. A 3.000 rpm el económetro de Cummins marcaba 76,6 litros a la hora por motor, con el barco a una velocidad punta de nada menos que 19 nudos, una marca excesiva para este tipo de barco. Por lo tanto, en cuanto a rendimiento las prestaciones están muy bien, pero está claro que en este Menorquin, de casi 27 toneladas y a plena carga, lo que conviene es mantener velocidades confortables de crucero en torno a los 13 o 14 nudos (2.400 rpm), con un consumo conjunto de ambos motores que no llega a los 44 litros a la hora.

El MY160 se mantiene en semiplano a los 12,3 nudos y 2.200 rpm (36 l de consumo conjunto) con una estabilidad sorprendente. En cuanto a autonomía, los QSB5.9 son una ventaja por su reducido consumo. El MY160 puede navegar, como mínimo, unas 235 millas a 19 nudos de máxima. Pero lo más razonable son las 540 millas a una velocidad de crucero de 13,5 nudos.

En la unidad que navegamos solamente hubo dos detalles —de fácil solución— que deben modificarse. Uno, la posición adelantada y horizontal de los relojes de los QSB, muy alejada de la vista del patrón y cuya posición dificulta la lectura. Inclinando los relojes mediante una pequeña consola suplementaria se resuelve el problema. Y el segundo detalle, el exceso de vueltas en la rueda del timón, con seis giros enteros. Regulando el hidráulico, con cuatro o tres y media bastará para no tener que marear la bonita rueda de este barco.

Por lo demás, recordar otros puntos a favor: el juego de mandos DTS, que permite acelerar con precisión y cambiar si percibir la entrada de la reductora en las marchas, con una suavidad propia de un cambio electrónico, sin que se perciba el cambio, excepto por el tacto en la misma palanca, pero no en el piso del barco, como ocurre con las transmisiones mecánicas. Además, en este caso, el conjunto se beneficia de las funciones de las palancas DTS que, por otra parte, suponen de gran ayuda en la maniobra, a pesar de la hélice de proa que equipa este modelo.

Adaptación barco-motores impecable, pero con exceso de potencia, sin que ello suponga inconveniente alguno. Aunque van bien los QSB5.9, existen potencias inferiores, como los de 230 Hp (seguramente algo cortos) o los QSB5.9 de 305 Hp, o de 330 Hp o incluso de 355 Hp. Si hay para escoger. ■

Características		Motores	
<b>Eslora total:</b>	15,95 m	<b>Marca y modelo:</b>	Cummins QSB5.9 380
<b>Manga:</b>	5,00 m	<b>Potencia:</b>	380 Hp (280 kW)
<b>Calado:</b>	1,40 m	<b>Tipo:</b>	interior turbodiésel inyección directa y postenfriado
<b>Desplazamiento:</b>	26.100 kg	<b>Cilindros:</b>	8 en línea
<b>Dep. combustible:</b>	1.900 l	<b>Diámetro x carrera:</b>	102x120 mm
<b>Dep. agua:</b>	640 l	<b>Cubicaje:</b>	5.900 cc
<b>Categoría de navegación:</b>	B	<b>Rel. compresión:</b>	16,7:1
<b>Plazas:</b>	8	<b>Sistema de combustible:</b>	common rail
<b>Constructor:</b>	Menorquin Yachts (www.menorquin.com)	<b>Sistema eléctrico:</b>	12-24 V
<b>Condiciones de la prueba</b>		<b>Rpm máx.:</b>	3.000
<b>Personas a bordo:</b>	9	<b>Peso:</b>	612 kg
<b>Combustible:</b>	95%	<b>Alternador:</b>	70 amperios
<b>Agua:</b>	90%	<b>Tipo de refrigeración:</b>	indirecta
<b>Estado de la mar:</b>	rizada con lago de fondo y brisa	<b>Controles de motor:</b>	palancas DTS electrónicas de sincronización
		<b>Constructor:</b>	Cummins Marine Diesel (www.cmdmarine.com)
		<b>Importador:</b>	Touron, S.A. (www.touron-nautica.com)

