

Εκδόσεις & Αρθρογραφία

ΦΟΥΣΚΑΤΟ

№ 9 2004



EVINRUDE E-TEC 75



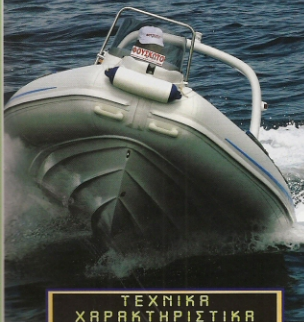
TOP LINE MAX 500

Η γάστρα του MAX 500 ακολουθεί τον σχεδιασμό του 570, διαθέτοντας δύο παρατροπήδια συν chine (που απομακρύνουν τους αεροθαλάμους των 0,45-0,50 μ. από τα νερά). Λόγω του μικρού μήκους, για να εξασφαλιστεί υψηλή απόσπωση υπάρχει συνεχές βαθύ V, που αρχίζει από τις 53" στην πλώρη, συνεχίζει στις 36" στο μέσον και καταλήγει στις 26" στο τραπεζοειδές, απ' όπου και ξεκινά ένα πέλαμο πλάτους 11 cm και μήκους 1,20 μ. για καλύτερη στήριξη και δυνατότητα πλαναρίσματος με χαμηλές ταχύτητες. Προσεγγιμένες είναι οι ενισχύσεις της γάστρας, με δύο stringers και τέσσερις φρακτές, ενώ το βάρος παραμένει λογικό στα 360 κιλά αλλά συγκριτικά δείχνει ότι πρόκειται για μία "δεμένη" κατασκευή.

Το Top Line MAX 500 έχει 4,99 μ. ολικού μήκους και 2,28 μ. πλάτους, με εσωτερικές διαστάσεις 4,30 x 1,22 μ. Από το ωφέλιμο μήκος, τα 2,10 μ. αποστέλνουν το πλωρό sundeck (!), οπότε ανταλαμβάνεται κανείς την επιτυχία της σχεδίασης (και της εμπορικής πορείας) του μοντέλου. Οι κινητήρες ξεκινούν από τους 60 και φτάνουν στους 110 ίππους, και τα ρεζερβουάρ έχουν χωρητικότητα 150 λίτρων βενζίνης και 70 νερού.

Σήμερα το TL MAX 500 συνεχίζει να είναι ένα από τα δημοφιλέστερα πεντάμετρα της αγοράς, συνδυάζοντας μεγάλους χώρους και άριστη πλεύση που επιτρέπει μεγάλο ταξίδι. Και γι' αυτό το σκοπό οι νέοι τετράχρονοι αλλά ιδίως -για μικρά σκάφη- οι ETEC της Bombardier είναι ιδανικοί: Μοτέρ δίχρονα, κόμποκτ, μικρού κυβισμού και χαμηλού βάρους, με χαμηλή κατανάλωση, απίστευτα μειωμένους ρύπους (three star-CARB 2008), αρπιά διαστήματα απλού service και απόδοση που δεν στερείται απ' αυτή των καρμπυρατέρων δίχρονων. Μιά δοκιμή θα μας (σας) πείσει λοιπόν, και ιδού, το "ίδιο" Top Line MAX 500 με Evinrude E-TEC 75 ίππων και προπέλα 18", απέναντι στην πανίσχυρη συμβατική Mercury 90 με προπέλα 22". Τα στοιχεία των μετρήσεων, εντυπωσιακά: Τελική 36,5 κόμβων στις 5.200 σ.α.λ. με κατανάλωση 0,82 lt/h.mile, και κρουαζιέρα 28,5 κόμβων στις 4.000 σ.α.λ. με κατανάλωση 0,70 lt/h.mile. Η ουσιαστική διαφορά των δύο κινητήρων, είναι ότι οι 15 επιπλέον ίπποι της Mercury ανέβασαν την τελική στους 41 κόμβους, ενώ από την άλλη πλευρά έχουμε την απρόσμενα ακυρή απόδοση της E-TEC στις χαμηλές -μεσαίες σ.α.λ.: Μεταξύ 2.600 και 4.800 σ.α.λ. πιστεύεις ότι έχεις τουλάχιστον 100 ίππους στην προπέλα.

TOP LINE MAX 500



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

TOP LINE TL MAX 500

Ολικό μήκος: 4,99 μ.
Ολικό πλάτος: 2,28 μ.
Εσωτερικό μήκος: 4,30 μ.
Εσωτερικό πλάτος: 1,22μ.
Διάμετρος αεροθαλάμων: 0,45 - 0,50 μ.
Αριθμός αεροθαλάμων: 5
Υλικό αεροθαλάμων: H/N 1100 Dtex
Γωνία εισόδου πλώρης: 53°
Deadrise στο transom: 26°
Μεγίστη ιπποδύναμη: 110 HP
Ελάχιστη ιπποδύναμη: 60 HP
Δεξαμενή καυσίμων: 150 lt inox
Δεξαμενή νερού: 70 lt εύκαμπτη
Βάρος: 360 κιλά
Άτομα: 7
Ορίζιο φορτίο: 593 κιλά (επιβαίνοντες + εξοπλισμός)
Μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο: 943 κιλά
Κατηγορία Σχεδιασμού: C

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ: TOP LINE, Πέτρος Καπτερός, Πάρκο Περιφερειακού Στάσιων (Χρ. Μπίκα), τηλ.: 210 6028515, 210 6025535 <http://www.topline.gr>, e-mail: topline@thalassa.net.gr

κατεβαίνοντας την μονέτα, μιά και η απόδοση είναι, με μιά λέξη, εκπληκτική! Ο κινητήρας αυτός θρίνεται απόλυτα κατάλληλος για το πεντάμετρο και βαθύγαστρο Top Line, αφού δίνει εκπληκτικές επιταχύνσεις και άμεση απόκριση από πολύ χαμηλά, ώστε να "κρατάει" το σκάφος απέναντι στον καιρό, ενώ πλέοντας αντίθετα στον άνεμο με ένα ή δύο άτομα, οι επιδόσεις έμειναν ανεπηρέαστες.

Ο ιδιαίτερος χαρακτήρας των E-TEC, που είδαμε βέβαια και στην δικύλινδρο των 40 HP, δεν ενυστεί τις πολλές σ.α.λ. γιατί προφανώς εκεί ψηλά "κόβονται" τα μίγματα για οικονομία και μείωση ρύπων. Έτσι, το μοτέρ ανεβάζει ιστροπαίδια έως τις 4.800, γρήγορα μέχρι τις 5.000 και από εκεί και πάνω ουσιαστικά "αρνείται" να ανεβάσει, τόσο λόγω ηλεκτρονικής διαχείρισης όσο και λόγω χρονισμού θυρίδων εξαγωγής. Οι 5.200 σ.α.λ. στο W.O.T. ήρθαν με ακραίο trim και κέρδος μόλις ένα κόβισο σε ταχύτητα, γι' αυτό και πιστεύουμε ότι ο κινητήρας θα μπορούσε να σηκώσει και βήμα 20".

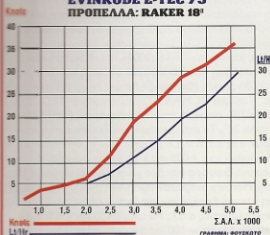
Οι E-TEC έχουν modular κατασκευή, δηλαδή οι κύλινδροι και τα έμβολα είναι ίδια σε όλα τα μοντέλα με διαστάσεις 91 x 66 mm. Τα δικύλινδρο μοτέρ των 40/50/60 ίππων έχουν 864 c.c. και μείωση 2.66:1, και τα τρικύλινδρα των 75 και 90 ίππων έχουν 1295 c.c. και μείωση 2.00:1. Οι μεταδόσεις είναι νέες, υπερ-ενισχυμένες (προέρχονται από την σειρά V-6!) και το βάρος παραμένει χαμηλά, από 101-106 κιλά για τα δικύλινδρα και από 138-147 κιλά για τις τρικύλινδρες 75-90. Η τροφοδοσία γίνεται με άμεσο ψεκασμό στο κέντρο του εμβόλου, που έχει ιδιαίτερο (πατενταρισμένο) σχήμα για να αυξάνει τον στρωβιλισμό του μίγματος.

Τα έμβολα έχουν ειδικά μέταλλα που τα κάνουν τρεις φορές πιο ανθεκτικά στην υπερθέρμανση από τα πιστόνια των άλλων εξωλεβίων. Η ανάφλεξη είναι ψηφιακή, ελεγχόμενη από computer, και τα injectors έχουν περίπου το μισό μέγεθος από αυτά της σειράς RAM-Ficht. Νέο σύστημα λίπανσης, νέα αντίλα νερού και προηγμένο αλτερνείτορ 75 Amp (25 Amp για φόρτιση) που κάνει δυνατή την χειροκίνητη εκκίνηση (!) ολοκληρώνουν τις βασικές καινοτομίες του κινητήρα, ο οποίος στα 147 κιλά ζυγίζει μόνο 8 κιλά παραπάνω από μία συμβατική δίχρονη 90.

Η λειτουργία της E-TEC ήταν πολύ ομαλή (σταθερό ρελαντί, μέτρια στάθμη θορύβου) και εντελώς άκαμπη, ενώ ο ήχος της δεν αφήνει αμφιβολίες για τον τύπο της, και η απόδοσή της ενυστεύει και πειθεί ότι οι δίχρονοι δεν έχουν πει, ακόμη, την τελευταία τους λέξη. **TOPICS**

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

TOP LINE TL MAX 500 EVINRUDE E-TEC 75 ΠΡΟΠΕΛΑΑ: RAKER 18°



ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

TOP LINE TL MAX 500 EVINRUDE E-TEC 75 ΠΡΟΠΕΛΑΑ: RAKER 18°

S.A.L.	KNOTS	LT/HR	LT/MILE
600	2,3	-	-
1000	3,4	-	-
1500	4,9	-	-
2000	6,1	5	0,82
2500	12	7	0,58
3000	18,7	12	0,64
3500	23,6	15	0,63
4000	28,5	20	0,70
4500	31,8	23	0,72
5000	35,5	27	0,76
W.O.T.			
5200	36,5	30	0,82