

Test

TOP LINE

μενο-φωτ.: Δημήτρης Παπανδρέου

Aν μελετήσει κανείς την γκάμα των Ελλήνων –και όχι μόνο– κατασκευαστών φουσκωτών, θα παρατηρήσει ότι είναι πολύ λίγες οι περιπτώσεις που σχεδιάζουν και παράγουν “πανομοιότυπες” σειρές σκαφών σε διαφορετικά μεγέθη. Έχουν βεβαίως μοντέλα σε όλα τα μήκη, τις περισσότερες φορές μάλιστα με ίδιους χρωματισμούς και λογότυπα ώστε να μην αμφισβητείται η οικογενειακή ομοιότητα, υπάρχουν όμως αρκετές διαφορές στις γάστρες, τις αναλογίες μήκους/πλάτους και στην –κυρίως– διάταξη των εσωτερικών χώρων.

Η σειρά Πήγασος της Top Line όμως (που μπορεί να θεωρηθεί



Ε ΠΗΓΑΣΟΣ

P 20



SUZUKI OF 140

σαν το πιο επιτυχημένο νέο μοντέλο του 2004), καταφέρνει να ξεχωρίζει μέσω της απόλυτης ομοιότητας των τριών –προς το παρόν– μελών της, παρ' ότι το καθένα έχει τον δικό του σχεδιασμό, προσαρμοσμένο στο μήκος, το βάρος και την κατάλληλη ισχύ της κατηγορίας του, και δεν πρόκειται για μία γάστρα με "μεταφερόμενο καθρέφτη" που κονταίνει ή μακραίνει ανάλογα με το πόσα μέτρα θέλουμε το κάθε μοντέλο

Ο βενιαμίν της οικογένειας είναι το P 20 των 6,00 μέτρων, που παρουσιάστηκε στο Ναυτικό Σαλόνι του Νοεμβρίου '04 συμπληρώνοντας το P 23 και P 27 (τεστ στα τεύχη Νο 4, 8 και Νο 14, 15). Παρ' ότι τα 6 μέτρα δεν είναι ευκαταφρόνητο μήκος, μπορεί να θεωρηθεί ως οριακά μικρό όταν αναφερόμαστε σε καθαρά Sport σκάφη (όπως οι γραμμές του P 20 αφήνουν να εννοηθεί), ας μην ξεχνάμε όμως ότι οι Πήγασοι γνωρίζουν μεγάλη εμπορική επιτυχία ακριβώς γιατί συνδυάζουν απορ εμφάνιση και επιδόσεις, με "τουριστικά" ντεκ και χώρους, κάτι που φαίνεται απλό όταν βλέπει κανείς τα σκάφη, σας βεβαιώνουμε όμως ότι δεν είναι καθόλου εύκολο όταν βρίσκεσαι αντιμέτωπος με το λευκό χαρτί για μιά εντελώς νέα σχεδίαση.

Με ολικό μήκος 5,98 μ. (η δελφινιέρα είναι κοντή, στο μήκος των αεροθαλάμων, φιλοξενώντας το ράουλο και την κεντρική δέστρα), το P 20 έχει μεγάλη ίσαλο γιατί η γάστρα συνεχίζεται μέχρι τον καθρέφτη, δεν υπάρχει δηλαδή πολυεστερικό μπρακέτο. Το πλάτος είναι 2,60 μ. (εσωτερικό 1,50 μ.) με αεροθαλάμους διαμέτρου 35 cm εμπρός, 54 cm στο κέντρο και 47 cm στην κατάληξη τους. Το βάρος είναι μόλις 580 κιλά, και η ελάχιστη ισχύς που μπορεί να δεχτεί είναι οι 100 ίπποι, με μέγιστη τους 150 και συνιστώμενη τους 135. Η γάστρα δεν έχει ster, αλλά τρία παρατροπίδια με το κάτω να σβήνει πριν το transom, συν chine που γίνεται πιά έντονο στα πίσω τμήματα. Υπάρχει μικρό τριγωνικό πέλμα, και το deadrise στο transom είναι αρκετό στις 24°,5, με συντηρητική είσοδο πλώρης στις 49° και V στο μέσον της γάστρας 30°.

Το ντεκ έχει "καθαρή", όμορφη και πλήρη διάταξη, με ένα αρκετά μεγάλο ταμπούκι εμπρός (και χωριστό στρίτσσο) που μπορεί να επεκταθεί με προεκτάσεις προς την κονσόλα για χρήση κρεββατιού. Η κονσόλα είναι κομψή και αρκετά μεγάλη, τοποθετημένη στη δεξιά πλευρά χωρίς κάθισμα εμπρός (μπορεί να τοποθετηθεί κάθισμα-φυγείο). Έχει την τυπική σχεδίαση της Top Line, με απαλές καμπύλες στο επάνω μέρος, αρκετά ψηλό και αποτελεσματικό παρμπρίζ, καθώς και inox ρέλι-χειρολαβή. Το ταμπλώ είναι καθαρά sport, και αριστερά υπάρχει θέση για μικροαντικείμενα, με ένα δεύτερο πρακτικό "ράφι" κάτω από το βολάν. Πολύ καλή είναι η θέση του χειριστηρίου, δεξιά, με πολυεστερικό προστατευτικό/διακοσμητικό κάλυμμα. Τέλος, μιά μεγάλη πόρτα αποκαλύπτει τον ικανοποιητικό χώρο αποθήκευσης της κονσόλας.

Το κάθισμα διακυβέρνησης προορίζεται για ημικαθιστή θέση, προσφέροντας άριστη στήριξη σε όλα τα αναστήματα, χάρις και στην μελετημένη απόστασή του από την κονσόλα και το βολάν. Πίσω του υπάρχει μιά inox χειρολαβή, και μιά μεγάλη πόρτα (ίδια με της κονσόλας) για πρόσβαση στον αποθηκευτικό χώρο. Στην πρύμνη, δημιουργείται ένα ενίοι πολυεστερικό τμήμα με όμορφο σχεδιασμό και καλό φινίρισμα, που περιλαμβάνει τον καναπέ, τα πλευρικά πατήματα (στα οποία στηρίζεται/ενσωματώνεται το χαμηλό και καμπύλο roll bar), και την αρκετά φαρδειά και "ημικυκλική" (προς τη λεκάνη) πλάτη, η οποία ανοίγει ολόκληρη δίνοντας έναν πολύ πρακτικό αποθηκευτικό χώρο. Ο καναπές επίσης ανοίγει προς τα πάνω, και το κύριο ταμπούκι του σκάφους αποδεικνύεται πολύ μεγαλύτερο απ' ότι θα υπολόγιζε κάποιος βλέποντάς το απ' έξω, αφού όπως είπαμε η γάστρα συνεχίζεται μέχρι τον καθρέφτη. Ασυνήθιστα ευρύχωρες τέλος, είναι και οι πίσω πλατφόρμες δεξιά και αριστερά της λεκάνης του κινητήρα, που στο σκάφος της δοκιμής ήταν η Suzuki DF 140. Σε λευκό χρώμα, με πορτοκαλί φάσα και βάση σχοινοφόρων αλλά και ίδιο χρώμα διακόσμηση σε καθίσματα και ταπεταρία ("φλάντζα") roll bar, το Top Line P 20 είναι ένα εξαιρετικό ελκυστικό σε εμφάνιση σκάφος, που παραδίδεται με βασικό εξοπλισμό (ηλεκτρική εγκατάσταση, βολάν με ντιζα, αντλία, ρεζερβουάρ 200 lt) και δέχεται extra εργοστασιακό εξοπλισμό που το κάνει κατάλληλο για χρήση αναψυχής σε μεγαλύτερα ταξίδια, όπως: Ρεζερβουάρ νερού 100 lt με ντους, δεύτερο ρεζερβουάρ 150 λίτρων (που ανεβάζει την συνολική χωρητικότητα στα 350 λίτρα και την αυτονομία πάνω από τα 300 ν.μίλια), σκάλα μπάνιου και βάση βοηθητικής, καθώς και μεγάλη δελφινιέρα.

Οι επιδόσεις του P 20 με την Suzuki DF 140 ήταν πολύ καλές, θυμίζοντας αυτές που θα είχε με δίχρονη 150 κάποιο άλλο σκάφος αυτού του μήκους. Η τελική έφτασε τους 44,5 κόμβους στον κόφτη των 6.200 σ.α.λ. (με προπέλλα 21") και οι επιταχύνσεις ήταν ταχύτερες, με τους 10 κόμβους από στάση να έρχονται σε 1"95,



TOP LINE ΠΗΓΑΣΟΣ P 20

τους 0-25 σε 5".06, τους 0-35 στο πολύ γρήγορο 7".84 και τους 0-40 σε 10".46. Το πλάνηρισμα ήταν άμεσο, χωρίς καθυστέρηση, και πολύ καλή κρίνεται η απόκριση στο γκάζι από όλες τις περιοχές σ.α.λ. Αυτό που απεδείχθη "ενοχλητικό" (ή πίο σωστά, υπερβολικό) ήταν ο θόρυβος του κινητήρα, που ακουγόταν "γεμάτος" από τις 4.000 σ.α.λ., δηλαδή στην περιοχική κρουαζιέρα των 25 κόμβων. Μιά δίχρονη με μακρύτερη μείωση θα ταίριαζε περισσότερο στον χαρακτήρα του P 20, όχι σαν στάθμη θορύβου αλλά σαν "ποιόν" (pitch), γιατί επαναλαμβάνουμε ότι στους 15 κόμβους η DF έδινε την ακουστική εντύπωση ότι δούλευε στο W.O.T., σαν αυτοκίνητο που κινείται στα 100 κλμ. με τρίτη στο κιβώτιο αντί για πέμπτη (υπεύθυνη γι' αυτό είναι βέβαια και η μικρή απόσταση μετακονσόλας και κινητήρα). Όμως, η αποζημίωση έρχεται από την κατανάλωση, η οποία είναι 0,88 lt/n.mile στους 25 κόμβους, ανεβαίνοντας στο 1,00-1,09 lt/n.mile μεταξύ 30 και 37 κόμβων, και καταλήγοντας μόλις στο 1,15 lt/n.mile στο W.O.T.! Αυτό σημαίνει ότι με το ρεζερβουάρ των 200 λίτρων μπορούμε να υπολογίζουμε σε αυτονομία 170-180 ν.μιλίων, ενώ είπαμε πίο πάνω ότι αν προστεθεί το extra των 150 lt, θα ξεκνάμε -κυριολεκτικά!- να βάζουμε βενζίνη.

Αν οι καλές επιδόσεις ήταν κάτι αναμενόμενο για τον "μικρό" Πήγασο (μετά τις εμπειρίες μας με τα μεγαλύτερα αδέρφια του), η συμπεριφορά του στη θάλασσα έμενε






να διερευνηθεί, γιατί άλλο να έχεις γάστρες 7 και 8 μέτρων, κι άλλο ίσαλο λίγο πάνω από τα 5. Εκεί, κάθε κύμα είναι "εχθρός" και κάθε τρίτο κύμα... "στρατός", αφού το σκάφος δεν μπορεί να τα γεφυρώσει σε καμία περίπτωση (πάνω από τα 3 μποφόρ) και πρέπει να τα αντιμετωπίζει ένα-ένα ξεχωριστά. Βεβαίως, και είναι σημαντική η σχεδίαση της γάστρας για να συνδυάσει απόσβεση και ευστάθεια, αλλά εξ' ίσου σημαντικός παράγοντας είναι η κατανομή του βάρους για να εξασφαλιστεί η ισορροπημένη πλεύση και για να συναντά η γάστρα το κύμα με τα τμήματα που θα προσφέρουν την αποτελεσματικότερη απόσβεση. Σ' αυτό το θέμα το Top Line P 20 αριστεύει, βοηθούμενο ίσως και από το βάρος/προσδευτική δύναμη του τετράχρονου κινητήρα του. Πλέει με ιδανικό trim, κόμπακτ αίσθηση, υψηλό επίπεδο απόσβεσης και απόλυτη ευστάθεια στην τελική, ανεξάρτητα από το τριμάρισμα. Η πλώρη μένει πάντα, και "κόβει" από το 1/3 της γάστρας και πίσω αλλά και με όλο το μήκος, χωρίς κροδασμό, με απαλό γλύστηρημα στις κορυφές των κυμάτων και με τα πίσω τμήματα πάντα σε επαφή με τη θάλασσα, προσφέροντας συνεχή στήριξη. Την ίδια εικόνα, αλλά ένα μέτρο ψηλότερα (!) συναντάμε και σε άσχημο καιρό με μεγάλα κύματα και συνεχείς αποθαλασσώσεις. Το σκά-



φος ελέγχει την γωνία του στον αέρα (παρά το βάρος του κινητήρα που την αυξάνει περισσότερο απ' αυτή που θα είχε με δίχρονο μοτέρ) και προσθαλασώνεται ομαλά, χωρίς έντονο κραδασμό χάρις στο χαμηλό του βάρος και με προοδευτική αίσθηση. Στον καλό καιρό η διακυβέρνηση είναι ευχάριστη εμπειρία, με πολύ γρήγορες αντιδράσεις, χωρίς "δαγκώματα" ή φλαταρίσματα στις απότομες στροφές και με άμεση υπακοή στο τιμόνι. Επίσης, δεν επηρεάζεται σημαντικά ως προς τις κλίσεις από την μεταφορά βάρους των επιβαινόντων, και είναι αρκετά σταθερό στο αγκυροβόλιο.

Το P 20 είναι ένα ολοκληρωμένο μικρό σκάφος, που όντως αποδίδει καλά με όλη την γκάμα των προβλεπόμενων κινητήρων, αφού πιστεύουμε ότι και με ένα πίο ελαφρύ δίχρονο μοτέρ 100-115 ίππων οι επιδόσεις δεν θα επηρεαστούν σημαντικά, ενώ η συμπεριφορά στον καιρό θα γίνει ακόμα πίο "fun". Είναι κατάλληλο για μικρές ή μεγάλες εκδρομές, και μπορεί να φιλοξενήσει ένα ζευγάρι για πολυήμερες διακοπές (οι τέντες ανήκουν στον έξτρα εξοπλισμό αλλά πάντως διατίθενται από τον κατασκευαστή), έχοντας μεγάλη αυτονομία και δυνατότητες πλεύσης που του επιτρέπουν να πάει παντού. Για τους πίο θερμοίαιμους τέλους, που θα καλόβλεπαν και την συμμετοχή τους σε κάποιο αγώνα (όταν οι αγώνες φουσκωτών γίνουν για άλους), ο μικρός Πήγασος θα τα καταφέρει περίφημα στις κατηγορίες παραγωγής 115, 135 και 150 ίππων, πηγαίνοντας τόσο καλύτερο όσο επιδεινώνεται ο καιρός (πάντα σε λογικά πλαίσια). Όλα αυτά κοστίζουν 18.300 Ευρώ με Φ.Π.Α. και βασικό εξοπλισμό, που δεν είναι η χαμηλότερη τιμή της αγοράς, αλλά η ποιότητα και οι αυξημένες δυνατότητες πρέπει να πληρώνονται. 



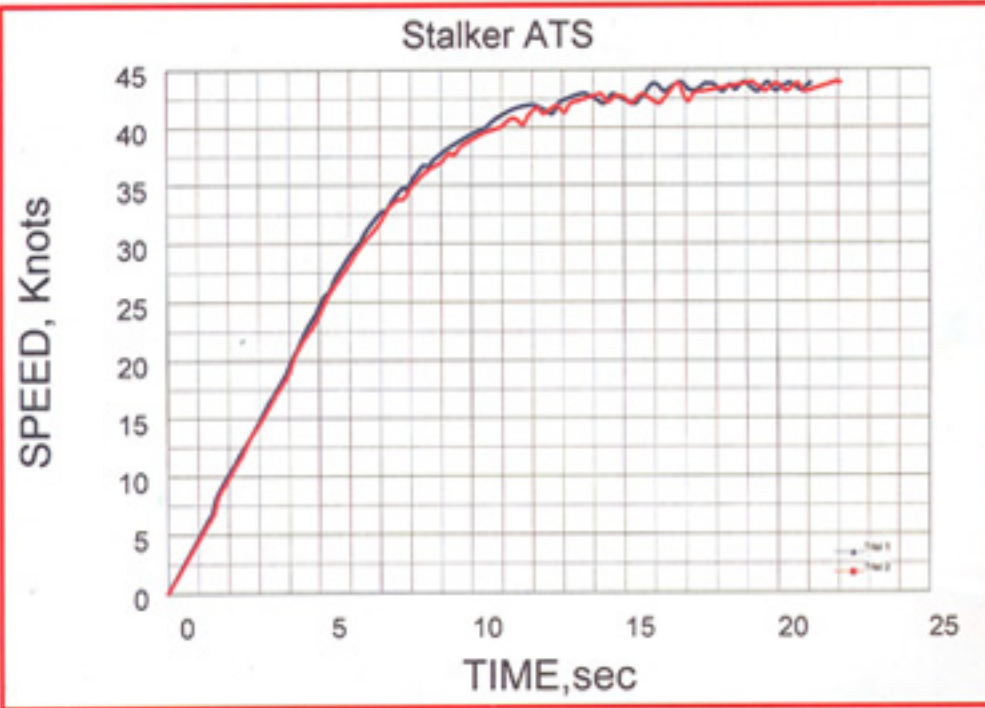
ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ-ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΜΕΤΡΗΣΗ RADAR

Το ελαφρύ και γρήγορο σκάφος επιτάχυνε πολύ γρήγορα μέχρι τους 45 με την Suzuki DF 140, η οποία αξιοποιεί σε πλήρως την ισχύ και το χαμηλό της βάρος χάρις στην χαμηλών τριβών γάστρα του P 20.

ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΕΙΣ

KNOTS	SEC
0-10	1".95
0-15	3".07
0-20	4".06
0-25	5".06
0-30	6".34
0-35	7".84
0-40	10".46



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

SUZUKI DF 140
 ΤΥΠΟΣ: Τετρακύλινδρος εν σειρά, υδρόψυκτος, με 2EEK, 16 βαλβίδες και φυγείο λαδιού.
 Διαστάσεις: 86 x 88 mm
 Κυβισμός: 2.044 c.c.
 Ισχύς: 140 ίπποι (103 Kw) / 6.000 σ.α.λ.
 Οφέλιμη περιοχή: 5.600-6.200 σ.α.λ.
 Τροφοδοσία: Ηλεκτρονικός ψεκασμός
 Ανάφλεξη: Ψηφιακή CDI
 Εξάτμιση: 4 σε 2 σε 1
 Χωρητικότητα κάρτερ: 5,5 λίτρα
 Μείωση: 2.38:1
 Προπέλλες: Διάμετρος 14", βήμα από 18" μέχρι 24"
 Αλτερνέιτορ: 12 V 40 A (25 Amps στις 1.000 σ.α.λ.)
 Βάρος: Long 186 κιλά, UL 191 κιλά

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Ν.Ι.ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ, MARINE DIVISION, Μχ. Σταυράκη 27B, 182 33 Ρέντης, τηλ.: 4833328-330, Fax: 4833325.

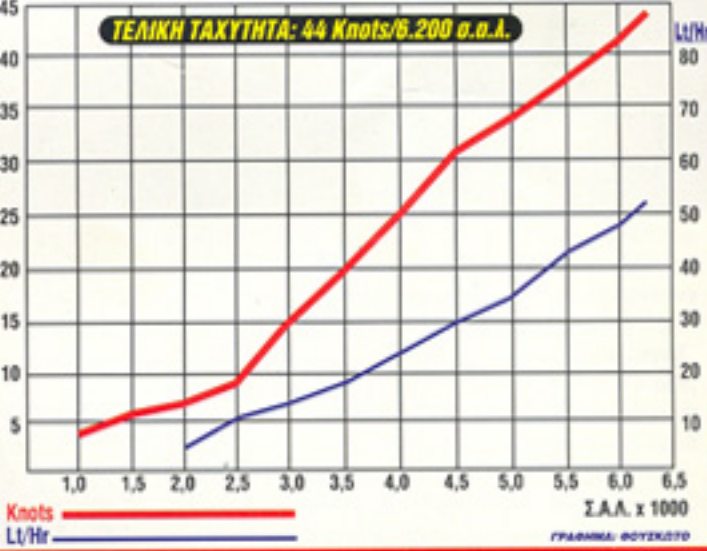
ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

**TOP LINE PEGASO 20
SUZUKI DF 140
ΠΡΟΠΕΛΑΑ: 21"**

Σ.Α.Λ.	KNOTS	LT/HR	LT/MILE
1000	4,1	1	0,4
1500	5,6	1,5	0,4
2000	6,7	5	0,75
2500	9,2	10,5	1,16
3000	15	14	0,93
3500	20,8	18	0,87
4000	25,2	22	0,88
4500	30,6	30	1,00
5000	33,6	35	1,04
5500	37,5	41	1,09
6000	41,7	48	1,15
6200	44	52	1,18

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

**TOP LINE PEGASO 20
SUZUKI DF 140
ΠΡΟΠΕΛΑΑ: 21"**



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

TOP LINE PEGASO 20
 Ολικό μήκος: 5.98 μ.
 Ολικό πλάτος: 2.60 μ.
 Εσωτερικό πλάτος: 1.50 μ.
 V πλώρης: 49"
 V στο μέσον: 30"
 Deadrise στο transom: 24" 5
 Αεροθάλαμοι: 5, από H/N ORCA
 Ελάχιστη ισχύς: 100 Hp
 Συνιστώμενη ισχύς: 135 Hp
 Μέγιστη ισχύς: 150 Hp
 Ρεζερβουάρ βενζίνης: 200 lt (+ 150 lt extra)

Ρεζερβουάρ νερού: 100 lt (extra)
 Βάρος: 580 κιλά (κενό)
 Ωφ. φορτίο: 1.040 κιλά
 Άτομα: 8
 Κατηγορία σχεδιασμού: CE-C
 ΤΙΜΗ: 18.300 Ευρώ με Φ.Π.Α.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ: Top Line, Π. Καπλερής, Πάροδος Περιφερειακού Σπάρτων (Χρ. Μπέκα).
 Τηλ.: 210 6625515, 210 6025535,
 www.topline.gr, e-mail:
 topline@thalassa.net.g

