

Test

TOP LINE



Μετά την πρώτη παρουσίαση του νέου μοντέλου της Top Line "Πήγασος" 23 σε "ημιαγωνιστική" έκδοση, (που κατέγραψε ρεκόρ ταχύτητας και οικονομίας με Mercury 150 EFI), δοκιμάσαμε την ολοκληρωμένη έκδοση παραγωγής με ίδιας ισχύος κινητήρα, τον νέο Honda BF 150. Στην πρώτη μας δοκιμή, ο Πήγασος μας εντυπωσίασε στον τομέα των επιδόσεων, υπό το πρίσμα όμως της αξιολόγησης σαν "Performance RIB". Η καθιστή θέση οδήγησης (σε μπάκετ), η ύπαρξη ποδόγκαζου και ο λιτός εξοπλισμός του προδιέθεταν για επιθετική οδήγηση, για την οποία ο μέσος κυβερνήτης δεν ενδιαφέρεται πολύ (ιδιαίτερα αν έχει και την οικογενειά του στο σκάφος), όπως εξ' άλλου δείχνουν και τα συμπεράσματα της μεγάλης έρευνάς μας "RIB SURVEY".

Ο σχεδιασμός της πρώτης εκείνης γάστρας, έδινε ικανοποιητικά αποτελέσματα στις υψηλές ταχύτητες όσον αφορά την απόσβεση και την σταθερότητα, αφαιρούσε όμως το στοιχείο της "γλυκειάς" πλευσης και της φιλικότητας στην κρουαζιέρα των 20 έως 30 κόμβων, ταχύτητα που ενδιαφέρει το μεγαλύτερο ποσοστό των υποψηφίων ιδιοκτητών. Προκειμένου λοιπόν να ικανοποιηθεί η μεγάλη μερίδα του καταναλωτικού κοινού, ο Πέτρος Καπλερής έκανε πέντε μικρές αλλαγές στην γάστρα, με σημαντικότερη αυτή της γωνίας εισόδου στην πλώρη, που αυξήθηκε από 45° σε 50°. Στόχος

ΠΗΓΑΣΟΣ

23





η χαμηλή υδροδυναμική αντίσταση της γάστρας στις μεσαίες ταχύτητες, με μοναδικό πιθανό κόστος την απώλεια 1 έως 2 κόμβων από την υψηλή τελική (53 Knots με Mercury 150 HP). Οι μικρές αλλαγές στα σημεία δεν διαφοροποιούν οπτικά την σχεδίαση με τα δύο steps και τα τρία παρατροπιά συν αυτό του chine, ενώ η γωνία του V (στο μέσον) και του deadrise, παραμένουν ίδιες με την αρχική σχεδίαση, στις 35° και 23° αντίστοιχα.

Οι ενισχύσεις της γάστρας είναι εντυπωσιακές, με δύο μεγάλα πολυεστερικά stringers να τρέχουν καθ' όλο το μήκος της, και πέντε εγκάρσιες φρακτές συν άλλες πέντε μικρότερες να συνδέουν τα stringers με τα chines. Ένας επίπεδος νομέας εσωτερικά κατά μήκος της καρίνας δημιουργεί ένα δεύτερο πυθμένα και συμπληρώνει την δομή της άκαμπτης κατασκευής. Κάτω

από το δάπεδο του ντεκ και στον χώρο εμπρός από το μπουλμέ του πίσω ταμπουκιού, φιλοξενείται το standard inox ρεζερβουάρ των 190 λίτρων. Ένα έξτρα τανκ 210 λίτρων μπορεί να τοποθετηθεί κάτω από την κονσόλα, ενώ ο υπόλοιπος χώρος μέχρι το μπουλμέ του ταμπουκιού της πλώρης, χρησιμο-



TOP LINE



ποιείται σαν ημιστεγανός αποθηκευτικός χώρος με πρόσβαση από το ανοιγόμενο καπάκι του πατώματος.

Το ντεκ είναι αυτοστραγγιζόμενο (με μεσαία φορτία), και διαθέτει 4 εξυδατώσεις στο πίσω μέρος. Οι δύο μεγαλύτερες οδηγούν κατ' ευθείαν έξω τα νερά, ενώ οι δύο μικρότερες (σε περίπτωση μεγάλου φορτίου ενστάσι) στέλνουν τα νερά στην σεντίνα του σκάφους, απ' όπου απομακρύνονται με την ηλεκτρική αντλία.

Οι αεροθάλαμοι έχουν μεταβλητή διάμετρο, με 0,35 μ. στην πλώρη, 0,55 μ. στο μέσον (μέγιστη) και 0,47 μ. στην πρύμνη, για καλύτερη αεροδυναμική αλλά και για σπορ εμφάνιση. Όσον αφορά την βασική σχεδίαση του ντεκ, παραμένει ίδια με της sport έκδοσης με το μεσαίου μεγέθους ταμπούκι στην πλώρη, την καλαισθητή και πρακτική διαμόρφωση στην πρύμνη, και άνετο χώρο περιμετρικά της λεκάνης του κινητήρα. Δεν αλλάζει ο πρυμνιός καναπές (που δεν μετατρέπεται σε sundeck), ιδιαίτερα όμως πρακτικός αποδεικνύεται ο ανεξάρτητος αποθηκευτικός χώρος, με άνετη πρόσβαση στο πίσω μέρος του ντεκ.

Διαφοροποιημένη αισθητικά και λειτουργικά είναι η πλώρη με την με



ΠΗΓΑΣΟΣ 23

λη πολυεστερική δελφινιέρα, που δίνει άνετο πάτημα για ασφαλή επιβίβαση/αποβίβαση και δυνατότητα τοποθέτησης ηλεκτρικού εργάτη.

Διαφορετική είναι βέβαια η κονσόλα αλλά και το κάθισμα διακυβέρνησης στην "τουριστική" αυτή έκδοση, που έχει διπλό καναπέ για κυβερνήτη και συγκυβερνήτη (για ημικαθιστή αλλά και καθιστή θέση) με ρυθμιζόμενη πλάτη και μεγάλο αποθηκευτικό χώρο στο κάτω μέρος.

Η κονσόλα είναι τοποθετημένη δεξιά και στο κέντρο, με αφαιρούμενο πανελ οργάνων, χώρο για μικροαντικείμενα, κάθισμα στο εμπρός μέρος και αποθηκευτικό χώρο δύο επιπέδων.

Το πολυεστερικό roll bar δίνει αρμονικά με το σύνολο, αφού τονίζει την σπορ πλευρά της σχεδίασης χωρίς να



επιβαρύνει σημαντικά την αεροδυναμική.

Η επιλογή της Mercury 150 EFI για την πρώτη παρουσίαση του Πήγασος 23' ανέδειξε με τον καλύτερο τρόπο τα χαρακτηριστικά της γάστρας, που με τις χαμηλές τριβές της (λόγω των steps) έδωσε υψηλή τελική και χαμηλή κατανάλωση σε l/h.mile. Με άλλα λόγια, μιά γάστρα ιδανική για την αξιολόγηση της νέας τετράχρονης Honda BF 150, η οποία λόγω

VTEC έχει άφθονη δύναμη μετά τις 4.500 σ.α.λ., άρα θα μπορούσε να δώσει απροσδόκητα υψηλά νούμερα τελικής, κάτι που όντως συνέβη όπως θα διαβάσετε στην συνέχεια!

Η σχεδίαση της γάστρας του Top Line και ιδίως το μικρό ενσωματωμένο μπρακέτο, επιβάλλουν υψηλότερη τοποθέτηση του κινητήρα, στοιχείο που οδηγεί και σε επιλογή ανάλογης προπέλλας. Η στατάρντ SOLAS 14x19 απεδείχθη πολύ "κοντή" σε βήμα για το συγκεκριμένο σκάφος, οδηγώντας την BF 150 σε έντονη υπερστροφία. Έτσι επιλέχθηκε η SOLAS HR TITAN 3, διαμέτρου 14 1/4" και βήματος 22". Ακριβώς λόγω του ότι η BF 150 έχει σχετι-

κά κοντή σχέση μείωσης στο 2,09:1, το βήμα των 22" ήταν η σωστή επιλογή όσον αφορά τις επιδόσεις σε ταχύτητα και κατανάλωση (με το σκάφος χωρίς φορτία), που όπως θα δούμε δημιουργούν "νέο ρεκόρ" για επτάμετρο φουσκωτό με 150 τετράχρονους ίππους. Δεν συνέβη όμως το ίδιο με την αίσθηση και την απόκριση της BF 150 που πλέον έγινε εντελώς γραμμική, χάνοντας το νεύρο της ακόμα και μετά τις 4.500 σ.α.λ. όπου εμπλέκεται το V-TEC.

Ακόμα πιο περιορισμένη ήταν η επιτάχυνση χαμηλά, μέχρι δηλαδή τις 4000 σ.α.λ., κάτι που οφείλεται όχι μόνο στο βήμα των 22", αλλά και στον τύπο της προπέλλας, αφού η HR TITAN 3 έχει μεγάλο ποσοστό ολίσθησης προκειμένου να επιτρέψει στον κινητήρα να ανεβάσει ευκολότερα στροφές. Από τις 4.000 σ.α.λ. όμως και άνω, και ανάλογα με την σχεδίαση της γάστρας, αποδίδει εξαιρετικά αξιοποιώντας απόλυτα την ισχύ του κινητήρα.

Εκτός από την απουσία δυνατής επιτάχυνσης, το σύνολο Πήγασος 23 - Honda BF 150 μας εντυπωσίασε με τις απόλυτες τιμές ταχύτητας/κατανάλωσης που καταγράψαμε αλλά και με την ποιότητα πλεύσης: Παρά το βάρος των 217 κιλών της BF 150 και την ύπαρξη μπρακέτου, το Πήγασος 23 έπλεε απόλυτα ευθύγραμμα από τις χαμηλές ταχύτητες των περίπου

18 κόμβων, ενώ το πλανόρισμα έρχεται χωρίς ορθοπλώρισμα στους 13 κόμβους και στις 2.600 σ.α.λ. Η χαμηλή κατανάλωση της BF 150 σε συνδυασμό με τις υψηλές ταχύτητες από τις 4.500 σ.α.λ. και μετά



(γιατί μέχρι τις 4.000 η ολίσθηση της προπέλλας δίνει μέτρια προς χαμηλά νούμερα για βήμα 22"), έδωσαν εντυπωσιακές τιμές κατανάλωσης σε λίτρα ανά ναυτικό μίλι. Μέχρι και τους 31 κόμβους (που έρχονται στις 4.500 σ.α.λ.), η μέση κατανάλωση βρίσκεται στα 0,8 λίτρα ανά μίλι ενώ από εκεί και επάνω όπου το VTEC αυξάνει τις απαιτήσεις σε καύσιμο, η κατανάλωση ανεβαίνει, φθάνοντας σαν μέγιστη τιμή τα 1,2 λίτρα ανά μίλι (μετρημένα με το "αισιόδοξο" πολυόργανο της Honda). Η χαμηλή αυτή κατανάλωση οφείλεται σε μεγάλο ποσοστό στην γάστρα

του Πήγασος 23' όπου μετά τους 25 κόμβους τα steps μειώνουν τις τριβές και η ταχύτητα ανεβαίνει σταθερά κατά 5 περίπου κόμβους ανά 500 σ.α.λ., φθάνοντας την τελική των 47 κόμβων στις 6.050 σ.α.λ.! Τόσο η τελική αυτή όσο και οι 37 κόμβοι στις 5.000 σ.α.λ. είναι τιμές ασυνήθιστες για RIB μήκους 7 μέτρων και βάρους 700 περίπου κιλών (κενό) και φυσικά για τετράχρονη εξωλέμβια 150 ίππων (που αποτελεί και την συνιστώμενη ιπποδύναμη). Συμβιβασμένοι με την "ήρεμη" απόκριση της BF 150 απολαύσαμε την σταθερή πλευση του Πήγασου 23, αλλά και την

ΠΗΓΑΣΟΣ 23





ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

TOP LINE ΠΗΓΑΣΟΣ 23 HONDA BF 150

ΠΡΟΠΕΛΛΑ: SOLAS HR TITAN 3 14 1/4x22"



πολιτισμένη λειτουργία του κινητήρα, στοιχεία που προδιαθέτουν για μακρινές, πολώρες πλεύσεις.

Ελλείψει έντονου κυματισμού την ημέρα της δοκιμής μας, δεν καταφέραμε να αξιολογήσουμε την συμπεριφορά της βελτιωμένης στα σημεία γάστρας σε δύσκολες συνθήκες, επιβεβαιώσαμε όμως το συναίσθημα της γλυκής πλεύσης στον μικρό κοφτό κυματισμό. Πολύ καλή η συμπεριφορά και στις στροφές όπου οι ελεγχόμενες κλίσεις εξουδετερώνουν την φυγόκεντρο, θα θέλαμε όμως το τιμόνι να είναι λίγο ψηλότερα τοποθετημένο, κάτι που θα εκμηγηθεί από τους πιο υψηλόσωμους κυβερνήτες.

Η ποιότητα κατασκευής και το φινιρίσμα του Πήγασου 23 φέρουν την σφραγίδα της TOP LINE, ενώ η "επιθετικότητα" της σχεδίασης αναδεικνύει ένα εντυπωσιακό και κομψό φουσκωτό. Αν σ' όλα τα παραπάνω προστεθεί και η δυνατότητα του υποψηφίου ιδιοκτήτη να επιλέγει την διαμόρφωση του ντεκ μέσα από τις προτάσεις του κατασκευαστή, τότε σίγουρα η νέα γενιά Πήγασος της Top Line θα αποτελέσει ένα νέο κεφάλαιο στην δυναμική πορεία της εταιρείας. Όσο για την Honda BF

150, απέδειξε ότι έχει την δύναμη να κινήσει ένα σκάφος 7 μέτρων, και να "σηκώσει" μακρύ βήμα (και σχεδόν racing τύπο προπέλλας) φθάνοντας σε... απρόσμενες ταχύτητες! Να σημειώσουμε επίσης, ότι το πολυόργανο της Honda που μετρούσε και την κατανάλωση, ήταν μεν "αισιόδοξο" όπως είπαμε σε σχέση με τις δικές μας ενδείξεις αλλά όχι πάρα πολύ, έχοντας απόκλιση γύρω στο 10% στις μετρήσεις σ.α.α. και 7% στο W.O.T. (υπέρ της Honda φυσικά!).

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

TOP LINE ΠΗΓΑΣΟΣ 23 HONDA BF 150

ΠΡΟΠΕΛΛΑ SOLAS HR TITAN 14 1/4x22"

Σ.Α.Α.	KNOTS	LT/HR	LT/MILE
720	2,2	-	-
1000	3,6	2,65	0,73
1500	5,3	4,16	0,78
2000	6,4	6,45	1,00
2500	11,5	9,45	0,82
3000	18	12,50	0,69
3500	23	17	0,73
4000	25	19,7	0,78
4500	31,1	27,6	0,89
5000	37	37,5	1,01
5500	42	51	1,21
W.O.T.			
6000	47	55,6	1,18

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

TOP LINE - ΠΗΓΑΣΟΣ 23

Ολικό Μήκος: 6.99 μ.
 Ολικό Πλάτος: 2.60 μ.
 Εσωτ. Μήκος: 6.20 μ.
 Εσωτ. Πλάτος: 1.50 μ.
 Διάμετρος αεροθαλάμων: Πλώρη: 0.35 μ.
 Μέσον: 0.55 μ., Πρύμνη: 0.47 μ.
 Τύπος γάστρας: Deep V με δύο steps
 Γωνία εισόδου πλώρης: 50°
 Γωνία στο μέσον (1o step): 35°
 Deadrise στο transom: 23°
 Μέγιστη ιπποδύναμη: 200 HP

Συνιστώμενη ιπποδύναμη: 150 HP
 Ελάχιστη ιπποδύναμη: 115 HP
 Δεξαμενή καυσίμου: 190x 190 lt (standard) + 210 lt (extra)
 Βάρος: 680 κιλά
 Μέγιστο φορτίο: 1070 κιλά
 Άτομα: 8

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ: TOP LINE, Πέτρος Καπλερής, Πάροδος Περιφερειακού Σπάρτων (Χρ. Μπέκα), τηλ.: 210 6025515, 210 6025535
<http://www.topline.gr>,
 e-mail: topline@thalassa.net.gr

HONDA
MARINE



150, απέδειξε ότι έχει την δύναμη να κινήσει ένα σκάφος 7 μέτρων, και να "σηκώσει" μακρύ βήμα (και σχεδόν racing τύπο προπέλλας) φθάνοντας σε... απρόσμενες ταχύτητες! Να σημειώσουμε επίσης, ότι το πολυόργανο της Honda που μετρούσε και την κατανάλωση, ήταν μεν "αισιόδοξο" όπως είπαμε σε σχέση με τις δικές μας ενδείξεις αλλά όχι πάρα πολύ, έχοντας απόκλιση γύρω στο 10% στις μετρήσεις σ.α.α. και 7% στο W.O.T. (υπέρ της Honda φυσικά!).