

Test

TOP LINE SUZUKI DF 250

Συγγραφέας: Δημήτρης Παπανδρέου



Όταν τον περασμένο Αύγουστο παρουσιάσαμε το πρωτότυπο Top Line Πήγασος 26 (σε ολοκληρωμένη μορφή και με πλήρη εξοπλισμό), αρχίσαμε το άρθρο με την εξής φράση: «Το ότι ο Πέτρος Καπλερής γνωρίζει τα μυστικά των steps όσο ελάχιστοι, είναι ένα γεγονός που αποδεικνύεται από τις επιδόσεις των σκαφών που κατασκευάζει». Στη συνέχεια, υποσχεθήκαμε ότι στα επόμενα τεύχη θα παρουσιάσουμε τον Πήγασο 27 (όνομα που τελικά χρησιμοποιήθηκε αντί του «26» γιατί ήταν πιο κοντά στο ολικό μήκος των 8,20 μέτρων), με διαφορετικούς και κυρίως τετράχρονους κινητήρες, για τους οποίους γράφαμε ότι «κατά την άποψή μας θα αξιοποιηθούν ιδανικά χάρις στην πρωτοποριακή γάστρα της νέας γενιάς των Top Line». Σ' αυτό το τεύχος λοιπόν κάνουμε πράξη την υπόσχεσή μας, και στο τέλος της δοκιμής θα βγάλετε τα δικά σας συμπεράσματα για το κατά πόσον οι κρίσεις και οι προβλέψεις μας απεδείχθησαν σωστές.

TOP LINE ΠΗΓΑΣΟΣ 27



πλεύση.

Στο πρώτο τεστ, το P 27 φορούσε τον δυνατό και γρήγορο Johnson 225 High

Output (με καρμπυρατέρ), ο οποίος αντικα-

ταστάθηκε αρχικά από την Ενίνυντε RAM και σήμερα

από την E-TEC 225 H/O, έδινε όμως πάνω από 250 ίππους (αντιβε-

βαιώτες πληροφορίες εργαστασιακής προέλευσης, μιλούν για πάνω

από 260 ίππους στη νέα E-TEC, αλλά αυτό θα το δείξουν οι μετρή-

σεις μας όταν έρθει η ώρα). Η τελική ταχύτητα του Πήγασου 27 άγ-

γιζε τους 60 κόμβους μ' αυτόν τον κινητήρα, στον οποίο δεν κάναμε

πλήρεις μετρήσεις λόγω του ότι δεν βρίσκεται πίσω στην παραγωγή.

Τι θα γινόταν όμως αν στον καθρέφτη τοποθετείτο ένας τετράχρο-

νος εξωλέμβιος, και μάλιστα «δύσκολος» ως προς την επιλογή προ-

πέλλας όπως η Suzuki DF 250;

Το τηλεφώνημα που δεχτήκαμε, ήταν ενθουσιώδες: «Με προπέλα

16x26" (!), το στροφομετρο έδειξε 6.400 σ.α.λ. και η τελική έφτασε

τους 57 κόμβους», ήταν τα λόγια του κατασκευαστή. Και η επόμενη

σκηνη παίχτηκε στην αρυτιβωτη θάλασσα του Ν. Ευβοϊκού, όπου το

ΦΟΥΣΚΩΤΟ με όλο τον εξοπλισμό του έσπευσε να καταγράψει το

γεγονός. Να θυμίσουμε, ότι με τελική σχέση μείωσης 2.39:1, οι

Suzuki DF χρησιμοποιούν μακρύτερο βήμα σαν

στάνταρντ απ' ότι οι

εξωλέμβιες με

μειώσεις

1.85, 1.87 ή

2.00:1. Στη

Suzuki, το αντι-

στοιχο βήμα του

19" των άλλων,

είναι το 21".5. Και

σε όλα σχεδόν τα τε-

στ που έχουμε κάνει ως

της. Το ταμπλώ εί-

ναι καθαρά σπορ, και πίσω από

το καρμπύλο παρ μπριζ δημιουργούνται επίπεδα χώ-

ροι για πυξίδα και ηλεκτρονικά, ενώ υπάρχει μικρό ράφι με ντουλα-

πάκι, καθώς και κάτω πόρτα για τον αρκετά μεγάλο χώρο αποθήκευ-

σης.

Από το S 24 έρχονται και τα διδύμα πολυεστερικά μπάκετ που δί-

νουν μία από τις καλύτερες θέσεις της αγοράς για καθιστή ή όρθια

οδήγηση, και έχουν χειρολαβές και πόρτες αποθήκευσης στις πλά-

τες. Στη πρύμνη σχηματίζεται τετραθέσιος καναπές που ανοίγει

ολόκληρος για πρόσβαση στον αρκετά μεγάλο χώρο αποθήκευσης,

ενώ ένα πρακτικό ντουλάπι σχηματίζεται στην πολυεστερική πλάτη,

με άνοιγμα από πάνω. Ικανοποιητικούς χώρους, τέλος, διαθέτει η

πλατφόρμα, με την ίπox σκάλα και την (πολυεστερική) βάση βιοηθη-

τικής.

Η γάστρα του P 27 έχει δύο σεριζόμενα (στις χαμηλές ταχύτητες)

steps, που σχηματίζονται από το μέσον του ολικού μήκους και πίσω,

δημιουργώντας τρία επίπεδα. Τα τρία παρατροπίδια και το συνεχές

chine τρέχουν από την πλώρη μέχρι την πρύμνη (ο κινητήρας τοπο-

θετείται σε ενιαίο πολυεστερικό μπρακέ το-πλατφόρμα που δεν

συμμετέχει στην πλεύση), και σχηματίζουν ένα είδος «πέλματος»

στην πρύμνη, πάνω στο οποίο, όπως βλέπετε στις φωτογραφίες,

στηρίζεται το σκάφος στις πολύ υψηλές ταχύτητες. Η πλώρη έχει

είσοδο 50° και το deadrise στο transom είναι 24°, ενώ οι τριπλής

διαμέτρου αεροθάλαμοι (35-55-48 cm) οριοθετούν τις κλίσεις στις

στροφές μένοντας πολύ ψηλότερα από την επιφάνεια κατά την

Στους 50 κόμβους το σκάφος μένει απόλυτα ισορροπημένο και ευστα-
θές, με τον κινητήρα τριημερισμένο και τη γάστρα να δουλεύει μόνο τα
ακραία πίσω τμήματά της.



STANDARD ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Υδραυλικό τιμόνι
Ηλεκτρική εγκατάσταση
Αντλία σεντίνας
Προσθήκες-μαξιλάρια **sundeck**
Σκάλα μπάνιου
Βάση βοηθητικής μηχανής
Ασφαλειοπίνακας
Πρεσσοστατικό ντους
Ρεζερβουάρ 230 και 250 lt

τώρα σε σκάφη μήκους 7 έως 7.85 μέτρων, η τελική ταχύτητα κυμάνθηκε από 40 έως 43 κόμβους, με την εξαίρεση του Εντίρις 6.80 που άγγιξε τους 50 κόμβους, πάντα με προπέλλα 16x21". Σε όλες τις περιπτώσεις οι σ.α.λ. στο W.O.T. έφτασαν τις 6.000, μέσα δηλαδή στα όρια του κατασκευαστή που δίνει 5.500-6.100 σ.α.λ. σαν maximum περιοχή λειτουργίας. Όπου φορέσαμε βήμα 23", ακόμα και με μείωση της διαμέτρου, είχαμε λιγότερες σ.α.λ. (5.600-5.800) χωρίς κέρδος σε τελική. Πώς λοιπόν θα μπορούσε το Top Line των 8.20 μέτρων να ανεβάσει 6.400 σ.α.λ. με βήμα 26";

Όπως γίνεται σχεδόν πάντα σ' αυτές τις περιπτώσεις, υπάρχει διαφορά μεταξύ των ενθουσιωδών ιδιωτικών μετρήσεων και των επαγγελματικών που γίνονται με το ψηφιακό ραντάρ και το ειδικό software του περιοδικού. Έτσι, οι πρώτες μετρήσεις μας έδειξαν τελική 52 κόμβων στις 6.200 σ.α.λ., νούμερο έτσι κι αλλιώς πολύ υψηλό, αν σκεφτούμε ότι ο κινητήρας ανέβηκε 100 σ.α.λ. πάνω από το maximum με βήμα 26" (ενώ τα περισσότερα σκάφη φτάνουν τις 6.000 σ.α.λ. με 21"). Παρ' όλα αυτά, άλλο 6.200/52 Knots κι άλλο 6.400/57 Knots (παρ' ότι δύσκολα θα μπορούσαν να «χωρέσουν» 5 κόμβοι σε 200 υπερ-τριμαρισμένες σ.α.λ.), γι' αυτό και το ψάξιμο συνεχίστηκε. Μόνο που δεν χρειάστηκε να ψάξουμε πολύ, αφού ανοίγοντας το πίσω ταμπούκι για την τοποθέτηση του Flo Scan, είδαμε ότι το σκάφος ήταν γεμάτο νερό εξ' ατίας της πίσω τάπας που είχε ξεβιδωθεί. Βίδωμα, αντλία και νέες μετρήσεις, που έδειξαν μικρές διαφορές στην επιτάχυνση και μόνο 1 κόμβο

κέρδος στην τελική (53). Ήταν σαφές ότι η αποδοτικότητα της γάστρας αξιοποιούσε ιδανικά τη δύναμη της Suzuki, κάτι που είχαμε την ευκαιρία να νιώσουμε από πρώτο χέρι όταν καθήσαμε στο μπάκετ του κυβερνήτη.

Το Top Line P 27, «από μέσα» διαθέτει δύο προσωπικότητες, που κατακτούν σιμάς τον χειρίστη: Το βαρυσταθικό καθίσμα, το εργονομικά τοποθετημένο τιμόνι και χειριστήριο και το καθι το ταμπλώ που θυμίζει καθαρόαιμο σπορ σκάφος, συνδυάζονται με τους μεγάλους χώρους (πάνω και κάτω από το ντεκ), ενώ η πλεύση και η γενικότερη συμπεριφορά χαρακτηρίζονται από ευχρηστία, «σπιρτάδα» και ασφάλεια. Μόνος παραπανεμένος μένει ο συγκυβερνήτης στις υψηλές ταχύτητες γιατί δεχεται αρκετό περσ στο πρόσωπο, ενώ μόνη δική μας παρατήρηση ήταν το βαρύ τιμόνι, κάτι που δικαιολογείται από την συγκεκριμένη (υψηλή) τοποθέτηση του κινητήρα.

Κατεβαίνοντας τη μανέτα το πλαγάριαμα ήταν άριστο, χωρίς την «τετράχρονη κοιλιά», μολονότι το μακρύ βήμα μείωνε τους χρόνους των επιτάχυνσεων. Το σκάφος πλανόριζε μετά τους 10 κόμβους (μόλις 2.000 σ.α.λ.), και στις 2.500 έφτασε τους 17 κόμβους, ενώ στη συνέχεια και μέχρι το W.O.T. κέρδιζε 5-6 κόμβους ανά 500 σ.α.λ., με αντίστοιχα ωφέλη στην κατανάλωση κρουαζιέρας: Στις 3.500 σ.α.λ. είχαμε 28 κόμβους και 1.17 lt/n.mile, στις 4.000 35 κόμβους και 1.14 lt/n.mile, ενώ στις 4.500-42 κόμβους και 1.24 lt/n.mile. Το πιο ξεχωριστό στοιχείο όμως, είναι ότι στο W.O.T. η



κατανάλωση είναι μόλις 1,57 lt/n.mile! Η «ιπτάμενη» γάστρα του Top Line «σήκωσε» την μεγάλη και βαρεία προπέλα (μιλάμε για διάμετρο 16 ιντσών) χωρίς πρόβλημα, και ο κινητήρας ανέβασε σ.α.λ. σαν racing μετά τις 3.500, θέλοντας μόνο 2" για να κερδίσει 5 κόμβους σε όλες τις περιοχές: Μόλις 1".83 για να ανεβεί από τους 25 στους 30, 1".37 από τους 30 στους 35, 2".20 από τους 35 στους 40, και 2".64 από τους 40 στους 45. Στις υψηλές ταχύτητες, και ιδίως μετά τους 30 κόμβους όπου οι αντίστοιχες αυξάνονται πολύ, φαίνεται η διαφορά αυτής της γάστρας από τον ανταγωνισμό, που ανεξαρτήτως σκάφους και κινητήρα, επιτακύνει γρήγορα μέχρι τους 35 κόμβους αλλά στη συνέχεια οι κρόνοι αυξάνονται πολύ. Όσο για την τελική ταχύτητα, ήταν 55,4 κόμβοι στις 6.000 σ.α.λ. ακριβώς, με ελαφρύ τριμάρσιομα, ενώ όταν το τρίμ αυξήθηκε περισσότερο, έπεσε στους 53 κόμβους παρ' ότι το στρόφομετρο ανέβηκε στις 6.200 σ.α.λ. Ολιψηλές ταχύτητες που χάρισε το βήμα των 26" είναι υπεύθυνες για την πολύ χαμηλή κατανάλωση σε λίτρα ανά ν.μίλι, ενώ ο κινητήρας έμεινε στα γνωστά, οικονομικά, πλαίσια των Suzuki DF φτάνοντας τα 87 lt/hr στο W.O.T. Στο σκάφος ήταν τοποθετημένο όργανο μέτρησης κατανάλωσης της Nautipan, το οποίο ήταν ακριβέστατο μέχρι τις 4.500 σ.α.λ. (50 lt/hr), παρουσίασε όμως μεγάλη απόκλιση στη συνέχεια δείχνοντας 59 lt/hr στις 5000 (αντί 65), και μένοντας σταθερά μεταξύ 69 και 71 lt/hr μέχρι το W.O.T., ενώ η πραγματική κατανάλωση ήταν 80 lt/hr στις 5.500 και 87 lt/hr στις 6.000 σ.α.λ.

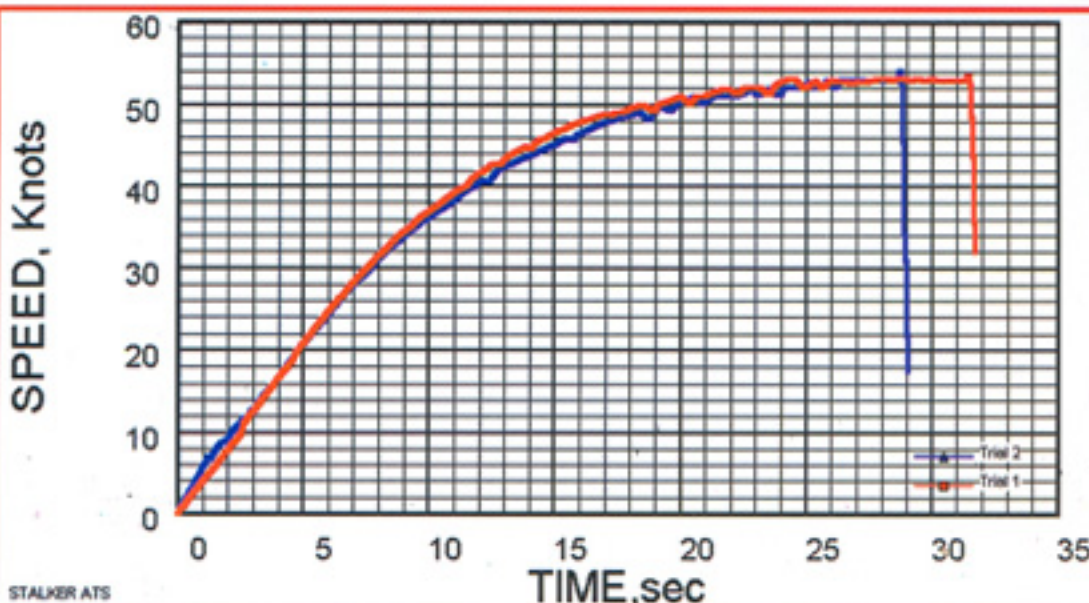
Ο λόγος για τον οποίο η υψηλότερη ταχύτητα ήρθε με τον κινητήρα σχεδόν ατριμάρσιοτο, είναι φυσικά η μεγάλη διάμετρος της προπέλας, που με την αλλαγή της γωνίας του ποδιού στο έντονο τριμάρσιομα σφύζει το «lip» (πατηνισμά) της. Από την άλλη πλευρά το μειωμένο τρίμ δημιούργησε ταλαντώσεις μετά τους 53-54 κόμβους, που δεν εμφανίζονταν όταν ο κινητήρας τριμάρσιοταν περισσότερο. Τέλος, το ακραίο τρίμ ανέβασε σ.α.λ. και δημιούργησε μια «μεγαλόπρητη» ουρά» (rooster tail) στα σπόντρα του σκάφους, καταβάζοντας όμως την τελική στους 51-52 κόμβους όπως είπαμε πριν.

Νέο «ρεκόρ» λοιπόν για την Suzuki DF 250, και μάλιστα σε σκάφος με ολικό μήκος μεγαλύτερο των 8 μέτρων (με δύο άτομα και 200 λίτρα βενζίνης). Τελική ανά των 55 κόμβων και κατανάλωση «κρουαζιέρας» 1,14-1,24 lt/n.mile μεταξύ 35 και 40 κόμβων αλλά και 1,57 lt/n.mile στο W.O.T., είναι επιδόσεις που δείχνουν το τι μπορεί να καταφέρει η σύγχρονη τεχνολογία, όταν «ταιριάζεται» σωστά. Η Suzuki μπορεί να είναι ένας Ιαπωνικός κινητήρας, το Top Line P 27 όμως είναι ένα εξ' ολοκλήρου Ελληνικό προϊόν, και αυτό μας κάνει να νοιώθουμε υπερήφανοι, ειδικά όταν σκεφτόμαστε την έμπληξη που θα ζωγραφιστεί στα πρόσωπα των τεχνικών του μακρινού Χαμομάτσου όταν διαβάσουν τις μετρήσεις αυτού του τεστ (το οποίο δικώς άλλο, θα προκομίσει να μεταφράσει και να τους στείλει η ανευπρωσιπία, έτσι για να δουν κι αυτοί το τι μπορεί να κάνει η μηχανή τους εδώ, στη Μεσόγειο!).

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ-ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΜΕΤΡΗΣΗ RADAR

Στις δύο μετρήσεις φαίνεται ότι η DF 250 δεν παρουσιάζει υστέρηση στο πλάνο, και επιταχύνει από την αρχή πολύ δυνατά, χωρίς η επιτάχυνση να ανακόπτεται μέχρι την τελική ταχύτητα, ενώ μετά τις 4.000 σ.α.λ. (34 Knots) όπου ο μεταβλητός χρονισμός «αγριεύει» τους εκκεντροφόρους, οι χρόνοι γίνονται ακόμα καλύτεροι, «χτυπώντας» 50 κόμβους από στάση σε λιγότερο από 19".



ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΕΙΣ

KNOTS	SEC
0-10	2".56
0-15	3".58
0-20	4".77
0-25	6".05
0-30	7".68
0-35	9".25
0-40	11".46
0-45	14".08
0-50	18".66

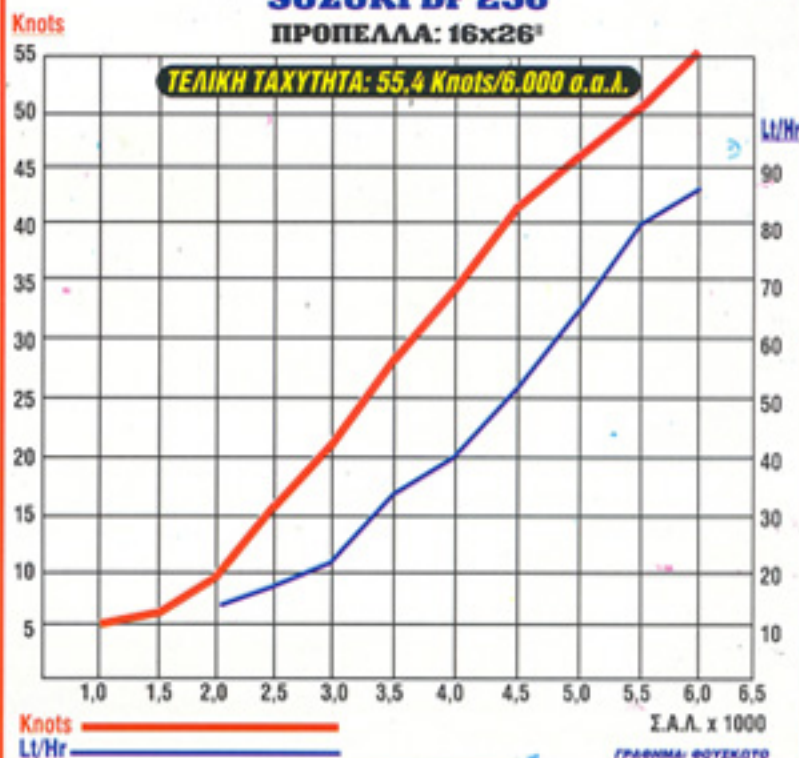
ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

**TOP LINE 27
SUZUKI DF 250
ΠΡΟΠΕΛΛΑ: 16x26"**

Σ.Α.Λ.	KNOTS	LT/HR	LT/MILE
1000	5	-	-
1500	6,7	7,5	1,11
2000	10	13	1,30
2500	17	18	1,05
3000	22,5	21	0,93
3500	28	33	1,17
4000	34,8	40	1,14
4500	41,9	52	1,24
5000	45,8	65	1,41
5500	51,2	80	1,91
6000	55,4	87	1,56

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

**TOP LINE 27
SUZUKI DF 250
ΠΡΟΠΕΛΛΑ: 16x26"**



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

SUZUKI DF 250

Τύπος: V-6 55", τετράχρονος, 24 βαλβίδες, με 2 ΕΕΚ (σύστημα μεταβλητού χρονισμού βαλβίδων εισαγωγής VVT)
Διαστάσεις: 95x85 mm
Κυβισμός: 3614 c.c.
Ισχύς: 250 hp
Ίπποδύναμη: 250 ίπποι (184 kw) στις 5800 σ.α.λ.
Περιοχή Σ.α.λ.: 5500-6100 σ.α.λ.
Ρελαντί: 650 σ.α.λ.
Αλτερνέιτορ: 12 V 54 Amp/3000 σ.α.λ. (Ta 32 Amp στις 1000 σ.α.λ.)
Ανάφλεξη: Ηλεκτρονική, ψηφιακή με τρανζίστορ
Τροφοδοσία: Ηλεκτρονικός ψεκασμός πολλαπλών σημείων (με επεξεργαστή 32 bit)

Εισαγωγή αέρα: Δύο σταδίων
Σχέση Μείωσης: Διπλή, με τελική (ολική) σχέση 2.29:1
Κάρτερ λαδιού: 8 lt
Προπέλλες: Βήμα 17" έως 24,5" (σταθερή διάμετρος 16")
Υψος καθρέφτη: XL 25", XXL 30"
Περιτροφή: Αριστερότροφη και δεξιότροφη σε όλες τις εκδόσεις
Βάρος: 263 κιλά (UL), 269 κιλά (XUL)

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΝΙΚ.Ι.ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ Α.Ε.,
MARINE DIVISION, Μιχ. Σταυράκη 27B 182 33 ΠΕΝΤΗΣ Τηλ.: 210 4833328 - 30 Fax: 210 4833325

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

TOP LINE 27

Ολικό μήκος: 8.20 μ.
Ολικό πλάτος: 2.75 μ.
Εσωτερικό μήκος: 7.45 μ.
Εσωτερικό πλάτος: 1.65 μ.
Είσοδος πλήρης: 50"
Deadrise στο transom: 24°
Αεροθάλαμος: 6, διαμέτρου 35/55/48 cm
Υλικό αεροθαλάμων: H/N Pennel Flipo 1670 dtex -
Μέγιστη ισχύς: 250 Hp

Ελάχιστη ισχύς: 150 Hp
Συνιστώμενη ισχύς: 200 Hp
Ρεζορβουάρ βενζίνης: 230 και 250 lt
Βάρος: 820 κιλά (κενό)
Μέγιστο φορτίο: 1.620 κιλά
Άτομα: 10

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ: Πέτρος Καπλερής, Πάροδος Χ. Μπέκα (Περιφερειακός Σπατών) 19004 Σπάτα, Αθήνα. Τηλ.: 210 6025515, Fax: 210 6025515, e-mail: topline@thalassa.net.gr, www.topline.gr