

Τον Πήγασο 27 της Top Line τον έχουμε παρουσιάσει σε τεστ, αλλά με την ευκαιρία της τοποθέτησης σ' αυτό το RIB της νέας Evinrude 250 E-Tec, επανερχόμαστε και με τη διάθεση της σύγκρισης δύο εξωλεμβίων διαφορετικής τεχνολογίας: Evinrude 250 E-Tec-Johnson 225 καρμπυρατεράτη.



# TOP LINE PEGASUS 27 -

**Τ**ην τεχνολογία E-Tec, που εφάρμοσε η Bombardier στις εξωλέμβιες Evinrude, την αναλύσαμε αμέσως μόλις ήρθαν στην Ελλάδα οι πρώτες εξωλέμβιες των 50, 75 και 90 ίππων. Η δύναμη και η «καθαρότητα» αυτών των νέων δίχρονων κινητήρων ήταν τα βασικά στοιχεία, που διακρίναμε στα πρώτα τεστ, έτσι η αναμονή των μεγαλύτερων ιπποδυνάμεων ήταν άκρως ενδιαφέρουσα. Βρήκαμε τη νέα E-Tec 250 στο σκάφος της Marina (σας παρουσιάσαμε σε test στο προηγούμενο

τεύχος) μια δοκιμή, όμως, που δεν θεωρώ ικανοποιητική λόγω του περιορισμένου χρόνου. Άλλωστε, δεν είχαμε στη διάθεσή μας ούτε προπέλες, ενώ και η εξωλέμβια δεν ήταν οπωσδήποτε τοποθετημένη στο σκάφος.

Στη συνέχεια, ειδοποιημένος από τον κατασκευαστή των Top Lines Πέτρο Καπληρή, ότι στον Πήγασο 27 είχε τοποθετήσει τη νέα E-Tec 250, δεν έχασα την ευκαιρία και, προπαραμονή πρωτοχρονιάς, βρεθήκαμε στο Νότιο Ευβοϊκό με βροχή και έναν παγωμένο βοριά να κα-

τεβαίνει από τα βουνά της Εύβοιας.

Στην πρώτη δοκιμή του Πήγασου 27 ο κινητήρας ήταν ο δίχρονος καρμπυρατεράτος Johnson 225hp. Μια πολύ δυνατή εξωλέμβια αλλά με το μειονέκτημα της μη αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και, φυσικά, της αυξημένης κατανάλωσης. Δηλαδή, το «ευκής έργο» θα ήταν να υπάρξει ένας αντίστοιχης δύναμης κινητήρας με τα ίδια καλά, καθαρότερα καυσάερια και μικρότερη κατανάλωση. Νά 'μαστε, λοιπόν, με την E-Tec 250 στον Πήγασο 27, η οποία





# EVINRUDE E-TEC 250

141

Κείμενο - Φωτογραφίες: Μπάμπης Κωνσταντάτος

με όγκο κυλίνδρων 3279cc είναι κατά 280 cc μεγαλύτερη σε κυβισμό από την κορυφαία Johnson και μόλις 30 κλάβωρύτερη.

Στα φορτία ήμασταν σχεδόν στα ίδια, δύο άτομα και γεμάτοι καύσιμα. Όσον αφορά στο ύψος τοποθέτησης (lift), ο Πέτρος θεώρησε ότι η τρίτη τρύπα (μια πριν την ανώτατη θέση ύψους) θα ήταν η καλύτερη, αφού και το μπρακέτο του σκάφους θα ευνοούσε τη θέση της προπέλας πιο κοντά στην επιφάνεια.

Μαζί μας είχαμε τρεις προπέλες: Την τρί-

φτερη εργοστασιακή Viper 14 1/4x23", την επίσης τρίφτερη εργοστασιακή Raker 14 1/4x28" και την τετράφτερη Bravo 15 1/4x26" της Quicksilver που εξοπλίζει, επί το πλείστον, τα ποδάρια των Mercruisers.

► Με τις ψιχάλες της βροχής να μαστιγώνουν το πρόσωπό μας ξεκινήσαμε τις δοκιμές με την 26άρα Bravo. Η συμπεριφορά του σκάφους μου φάνηκε υποδειγματική. Γρήγορο πλανάρισμα, ιδιαίτερα οργάνωτο πλαναρισμένη πλεύση αλλά και άριστη απόδοση στα ψηλά. Με ανώτατο όριο στροφών του κατασκευαστή τις 5800

σ.α.λ. πήναμε τις 5750 σ.α.λ. στα πρώτα (στο όρτσο 5600 σ.α.λ.) με το GPS να μας δείχνει τελική ταχύτητα 57,5 κόμβους. Με θεωρητική ταχύτητα τους 66,5 κόμβους η ολίσθηση φτάνει το 13%, ένα ποσοστό αρκετά μεγάλο, θα έλεγα, αλλά αν σκεφτούμε ότι μια προπέλα «βυθού» καλείται να εκμεταλλευτεί και ένα μέρος αφρών (λόγω του μπρακέτου) το 13% δεν είναι ενοχλητικό. Στο υπόλοιπο λειτουργικό της φάσμα η E-Tec όφηνε πολύ καλές εντυπώσεις. Κατ' αρχάς ο θόρυβός της, που σαν συχνότητα πλησιάζει πολύ αυτόν της





τετράχρονης, είναι ιδιαίτερα χαμηλός. Και βέβαια, το σπουδαιότερο: η κατανάλωση. Η εξωλέμβια που δοκιμάσαμε είχε και ψηφιακό flow scan στο πολυόργανο του κατασκευαστή της, αλλά συνέδεσα και το δικό μας ακριβέστατο καινούργιο αναλογικό της Quicksilver, το οποίο διαθέτει διαφορετικούς σένσορες για κάθε τύπο κινητήρα. Οι διαφορές των δύο μετρητών κατανάλωσης ήταν πολύ μικρές, όπου το δικό μας έδειχνε πάντα μικρότερη κατά 1λ/ω, από τα 50 λ/ω και πάνω, αλλά προτίμησα αυτή την ένδειξη στις μετρήσεις για το λόγο ότι η ένδειξη του ήταν πιο σταθερή, δηλαδή η βελόνα δεν

έπαιζε σχεδόν καθόλου, όταν η ψηφιακή ένδειξη του ψηφιακού είχε κάποιες διακυμάνσεις. Όπως και να 'χει πάντως, η διαφορά είναι πολύ μικρή και δεν αλλάζει τα τελικά συμπεράσματα. Όπως θα δείτε και στον πίνακα, η κατανάλωση της 250άρας E-Tec είναι εντυπωσιακά χαμηλή. Και πώς αλλιώς θα μπορούσα να την χαρακτηρίσω άλλωστε, όταν μέχρι τις 4500 σ.α.λ. κάθε ναυτικό μίλι κοστίζει ένα λίτρο βενζίνης και στα φουλ ποτέ δεν ξεπερνούσε το 1,5.

Θα πρέπει, ωστόσο, να ληφθεί υπόψη και το είδος της γάστρας του Πήγασου 27, η οποία είναι γρήγορη και εκμεταλλεύεται

άριστα το μεγάλο βήμα της προπέλας. Όταν δοκιμάσουμε αυτή την εξωλέμβια και σε άλλα σκάφη, τότε θα μπορούμε να μιλήσουμε με μεγαλύτερη βεβαιότητα για το θέμα της κατανάλωσής της.

► Στη συνέχεια της δοκιμής αλλάξαμε προπέλες. Βάλαμε την εργοστασιακή Viper 23" αλλά αυτή δεν «δείλυνε» σωστά. Στο απότομο άνοιγμα του γκαζιού υπερέστρεφε. Για να «πίσσει» νερό έπρεπε να ανοίξει οργά το γκαζί, να πλανάρι το σκάφος και στη συνέχεια με τους ίδιους... ευγενικούς χειρισμούς να αυξηθούν οι στροφές και να φτάσουμε στο ανώτατο όριο των 6000 σ.α.λ., όπου λει-

1. Η γάστρα του Πήγασου 27 έχει πολύ βαθύ V και πολλά ποροτροπίδια, είναι εξαιρετικά γρήγορη και αξιοποιεί τα μεγαλύτερα βήματα των προπελών.

2. Ακόμα και στις κλειστές απότομες στροφές η 4άφτερη Βρανο «έπιανε» σωστό νερό.

3. Η 4άφτερη Βρανο 26" ήταν η προπέλα που έκανε την E-Tec να αποδώσει ολοκληρωμένο έργο ώσης στον Πήγασο 27.

4. Το μπρακέτο του Πήγασου 27 είναι «καθαρό», έτσι το απόνερο θα συναντήσει ορκετά ψηλά την προπέλα δημιουργώντας αφρούς.







τουργούσε ο κόφτης και ο κινητήρας τερμάτιζε. Αν και αυτή η προπέλα δεν ταιριαζε στο συγκεκριμένο συνδυασμό σκάφους-κινητήρα (ούτε σαν βήμα αλλά ούτε και σαν διάμετρος, όπως αποδείχτηκε) εκείνο που παρατηρήσαμε ήταν ότι η κατανάλωση ήταν στα ίδια επίπεδα, όπως θα δείτε και στον πίνακα των μετρήσεων, επιβεβαιώνοντας τις μετρήσεις με την Bravo 26".

► Όταν την αλλάξαμε και τοποθετήσαμε την άλλη τρίφτερη Raker 28", η συμπεριφορά ήταν χειρότερη. Η δύναμη του κινητήρα φάνηκε ότι ήταν αρκετή να εκμεταλλευτεί το μεγάλο βήμα, έστω και με κά-

σιμο κάποιων στροφών στα φουλ, ωστόσο αυτή η προπέλα δεν είχε τις προδιαγραφές να αξιοποιήσει αυτή τη δύναμη αφού και αυτή υπερέστρεφε (φαινόμενο μίξερ).

Σκεφτήκαμε ότι αν κατεβάζαμε την εξωλέμβια μια τρύπα της θέσης lift, ίσως βοηθούσαμε τις άλλες δύο προπέλες να πιάνουν καλύτερα νερά, ώστε να δούμε τι θα μπορούσε να αποδώσει ο κινητήρας συγκριτικά.

Εργαλεία είχαμε μαζί μας, έτσι σταθεροποιώντας το ποδάρι της εξωλέμβιας με ένα τούβλο και μια σανίδα (με το σκάφος

στο τρέιλερ) ξεβιδώσαμε τις πάνω βίδες που στηρίζουν την εξωλέμβια στον καθρέφτη, και με το γερανάκι της ρόδας χαμηλώσαμε την πρύμη, ώστε να πέσουμε στην επόμενη τρύπα.

Ρίξαμε πάλι τον Πήγασο στο νερό γεμάτοι περιέργεια. Ξαναδοκιμάσαμε όλες τις προπέλες αλλά τίποτα δεν άλλαξε. Η Raker και η Viper υπερέστρεφαν το ίδιο, ενώ και οι επιδόσεις με την Bravo δεν άλλαξαν καθόλου.

Ίσως, αν κατεβάζαμε τέρμα κάτω την



#### ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Εξωτερικές διαστάσεις:	8,20x2,75m
Εσωτερικές διαστάσεις:	7,45x1,65m
Διάμετρος αεροθαλάμων:	0,35-0,55-0,47m
Διαμερίσματα αεροθαλάμων:	6
Βάρος:	820kg
Άτομα:	10
Ωφέλιμο φορτίο:	1980kg
Μέγιστη ισχύς:	250hp
Πιστοποίηση CE:	κατηγορία C

#### Κατασκευαστής:

TOP LINE - ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΠΛΕΡΗΣ  
Περιφερειακός Σπάτων  
(πόροδος Χρήστου Μπέκα)  
Τηλ. 210- 6025515, 210-6025535





εξωλέμβια να είχαμε κάποια καλύτερα αποτελέσματα με τις άλλες δύο προπέλες αλλά το θεώρησα άσκοπο, αφού η μεν Viper 23" ήταν πολύ κοντή (δεν θα έπρεπε να ξεπεραστούν οι 5800 σ.α.λ.), και η Raker 28", έστω κι αν έπιασε σωστά νερά, σε καμία περίπτωση δεν θα μπορούσε να ανεβάσει πάνω από 5400 σ.α.λ.

Κάνοντας κάποιες σκέψεις για το συγκεκριμένο συνδυασμό σκάφους - κινητήρα, έχω την εντύπωση ότι μια προπέλα που θα μπορούσε να εκμεταλλεύεται, εν μέρει, τους αφρούς (π.χ μια Laser με βήμα 26") θα μπορούσε να βελτιώσει κι άλλο τις τελικές επιδόσεις, αφού υπάρχει δυνατότητα μείωσης της ολίσθησης. Πιστεύω ότι αυτή είναι εφικτό να πέσει και μέχρι τα μισά, οπότε και η τελική επίδοση εύκολα θα αγγίξει τους 60 κόμβους.

Αυτά όλα, βέβαια, με την Evinrude 250 E-Tec τοποθετημένη στον γρήγορο Πή-

γασο. Σε άλλο σκάφος, με διαφορετικά κατασκευαστικά στάνταρντς, όλα θα είναι διαφορετικά, αφού και οι εργοστασιακές προπέλες με τα μικρότερα βήματα (19" έως 23") θα ανταποκρίνονται αλλιώς, κάτι που θα δούμε στο κοντινό μέλλον, όταν η E-Tec τοποθετηθεί και σε άλλα σκάφη.

Προς το παρόν εκείνο που έχει ενδιαφέρον είναι η σύγκριση της E-Tec τεχνολογίας με τη συμβατική δίχρονη του καρμπυρατέρ, η οποία θεωρείται αξιόπιστα σε απόδοση ισχύος.

Αυτό, λοιπόν, που διαπιστώνεται είναι ότι δεν γίνεται ούτε το ελάχιστο δύναμη, ενώ κερδίζονται καθαρότητα και καύσιμα. Για να μην ψάχνετε το καλοκαιρινό τεύχος της δοκιμής του ίδιου Πήγασου 27, εξοπλισμένου με την καρμπυρατεράτη Johnson 225, σας μεταφέρω εδώ τον πίνακα των μετρήσεων και κάντε τις συγκρίσεις. (Η σχέση μετάδοσης και στις δύο εξωλέμβιες ήταν η ίδια: 1:1,85)

**ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ**  
με Evinrude 250 E-Tec  
προπέλα Viper 14 1/4x23"

Σ.α.λ.	κόμβοι	λ/ω	λ/ν.μ.
2500	16	23	1,42
3000	21,5	25,5	1,18
3500	30,5	29	0,95
4000	34	33,5	0,98
4500	40	42	1,05
5000	45,5	53	1,16
5500	49,9	63	1,26
6000	54	80	1,48

**ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ**  
με Johnson 225 και προπέλα Raker 24"

σ.α.λ.	κόμβοι	λ/ω	λ/ν.μ.
2500	12,3	32	2,6
3000	18,5	40	2,16
3500	27	42,5	1,57
4000	35,5	53,5	1,50
4500	44,5	65	1,46
5000	50,5	80	1,58
5500	55,5	92	1,65
5800	57,6	102	1,77

Χρόνος πλαναρίσματος από στάση: 3"  
Ταχύτητα 25 κόμβων από στάση: 7"

**ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ**  
με την Evinrude 250 E-Tec  
προπέλα Bravo 15 1/4x26"

Σ.α.λ.	κόμβοι	λ/ω	λ/ν.μ.
2000	12	16	1,33
2500	17,5	20	1,4
3000	25	25	1,0
3500	33	33	1,0
4000	40	40	1,0
4500	46	50	1,08
5000	51,5	62	1,20
5500	53,5	76	1,42
5750	57,5	82	1,42

Χρόνος πλαναρίσματος από στάση: 3"  
Ταχύτητα 25 κόμβων από στάση: 6"



5. Με το «τριμ» φέραμε τις τρύπες στην ευθεία στις χαμηλότερες τρύπες.
6. Αφαιρέσαμε τις πάνω βίδες στήριξης και αφήσαμε να «τσουιλήσει» η εξωλέμβια στο ουλάκι των κάτω βιδών.
7. Με ένα τούβλο και μια σανίδα στηρίξαμε την εξωλέμβια για να την κατεβάσουμε μια τρύπα.
8. Η E-Tec 250hpr στην παπαδιά του Πήγασου 27.