

Test

TOP LINE CABIN

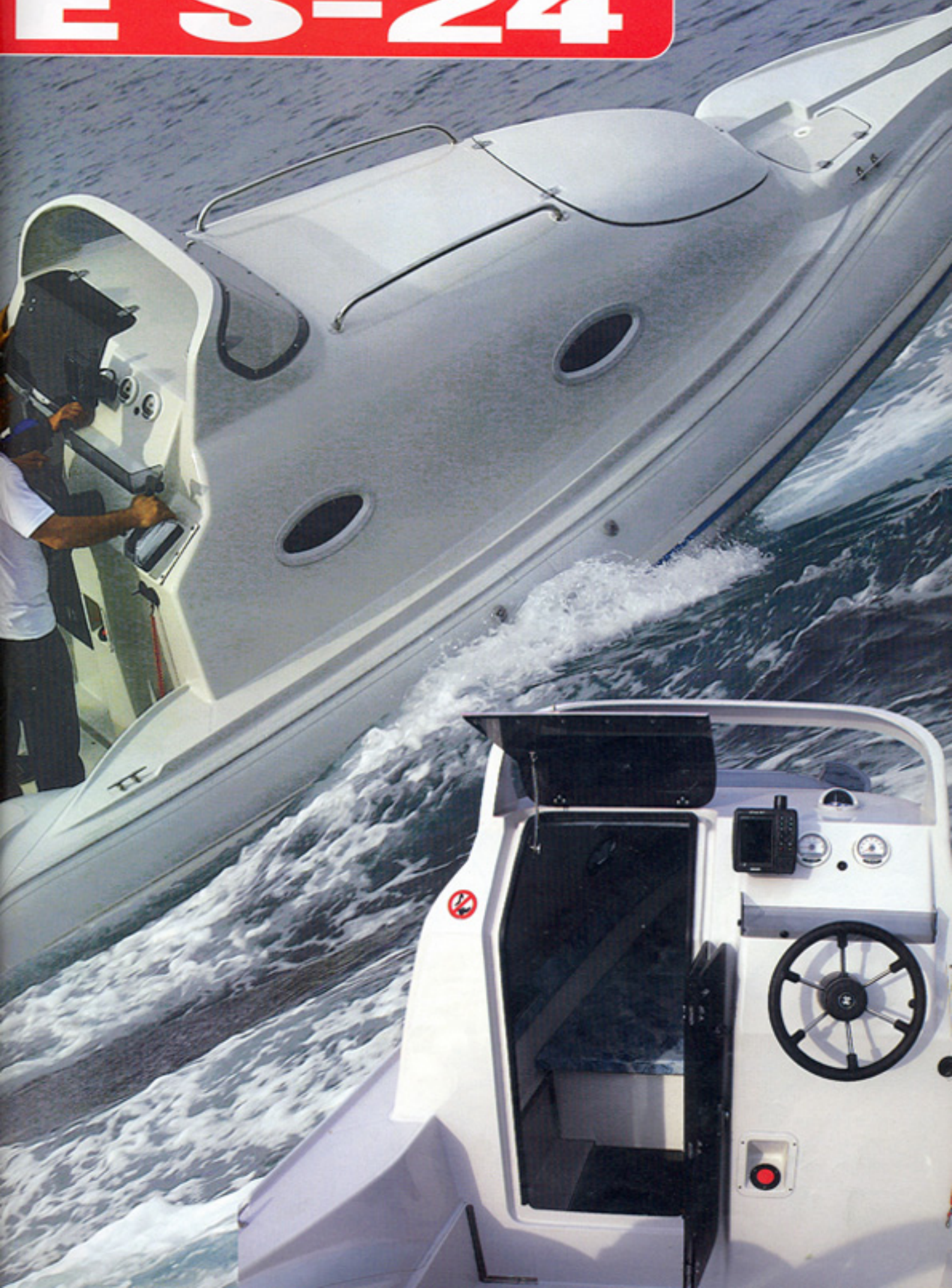
Κείμενο-φωτ.: Δημήτρης Παπανδρέου

Το Σωτήριο έτος 1998, εμφανίστηκε στον αγώνα φουσκωτών της Κέρκυρας (που έγινε στα πλαίσια του Παγκοσμίου Formula 1), το Top Line R 23. Από εκείνη τη στιγμή, άλλαξαν πολλά πράγματα τόσο στην Ελληνική βιομηχανία φουσκωτών, όσο και στην ίδια την Top Line. Ο λόγος βρισκόταν στα *steps* του πρωτότυπου (αγωνιστικού) σκάφους, που εμφανίστηκαν για πρώτη φορά σε σχεδίαση Έλληνα κατασκευαστή, χωρίς μάλιστα να αποτελούν αντιγραφή (έστω με μετατροπές) κάποιας ξένης γάστρας. Αν ρίξετε μιά ματιά στην σημερινή αγορά, θα δείτε αρκετά σκάφη με *steps*, ενώ και η πολύ επιτυχημένη σειρά "Πήγασος" της Top Line αποτελεί την εξέλιξη εκείνου του πρώτου R 23, δίνοντας επιδόσεις που μέχρι πριν δύο χρόνια ανήκαν στην σφαίρα του φανταστικού. Επομένως, δίκαια ο Πέτρος Καπλερής θεωρείται πρωτοπόρος των σχεδιάσεων με *steps*, παρουσιάζοντας τον Νοέμβριο του 1999 το S 24, δηλαδή την "πολιτική" έκδοση του αγωνιστικού R 23.

MERCURY OPTIMAX 225



ES-24





TOP LINE S-24

CABIN



Παρακολουθήσαμε την "γέννηση" αυτού του σκάφους από πολύ κοντά, δοκιμάζοντας τα πρώτα πρωτότυπα (τα οποία επέστρεψαν στο ναυπηγείο για βελτιώσεις), και μένοντας τόσο ικανοποιημένοι από την απόδοσή του ώστε παραγγείλαμε ένα, που θα το χρησιμοποιούσαμε σαν press boat (δημοσιογραφικό σκάφος) για την κάλυψη των αγώνων φουσκωτών. Εκείνη την εποχή, βλέπετε, υποστηρίζαμε οικονομικά όλους τους αγώνες φουσκωτών -πλην του Ο.Φ.Σ.Ε., ο οποίος δεν δέχθηκε ποτέ την κορηγία του περιοδικού μας- και χρειαζόμαστε ένα σκάφος με μεγάλες δυνατότητες, το οποίο θα μπορούσε να "ακολουθεί" τα αγωνιστικά για να τα φωτογραφίζει "in action" και όχι μόνο στην εκκίνηση και στον τερματισμό. Πράγματι, το S 24 αποδείχθηκε ανώτερο των προσδοκιών μας, και ακόμα θυμόμαστε έναν αγώνα με αρκετό καιρό, όπου φωτογραφίσαμε την εκκίνηση, και κατόπιν ξεκινήσαμε, προσπεράσαμε τα περισσότερα σκάφη (!) και τα περιμέναμε για να τα φωτογραφίσουμε ξανά.

Το Top Line S 24 είχε προωθημένη κονσόλα με αεροδυναμικό "πομπέ" σχήμα, που ήταν όντως εντυπωσιακή αλλά δεν ταιριάζει απόλυτα με το σκάφος γιατί η προς τα εμπρός κλίση της ερχόταν σε αντίθεση με την προς τα πίσω κλίση του roll bar. Εκτός αυτού, το S 24 είχε πολλές καινοτομίες, που τις βλέπουμε σήμερα να εφαρμόζονται σε αρκετά σκάφη, όπως η μεγάλη πολυεστερική δελφινέρα, το υπερυψωμένο πίσω sundeck με το ακανές ταμπούκι, το μη ενεργό πολυεστερικό μπρακέτο, τις εξωτερικές τάτες πλήρωσης με επίσης εξωτερικό διακόπτη επιλογής ρεζερβουάρ, τους χώρους αποθήκευσης στην πίσω "πλάτη", τους εντυπωσιακούς χρωματισμούς στις φάσσες και στις διακοσμώσεις των ταπετορριών, και φυσικά τη γάστρα με τα δύο αεριζόμενα steps, που είχε πολύ βαθιά πλήρη στις 68" και μεγάλο -αλλά όχι ακραίο- V 24" στο transom. Όλα αυτά, μαζί με την ποιοτική κατασκευή και το πολύ προσεγγμένο φινιρίσμα των πολυεστερικών τμημάτων, κάνουν το S 24 ένα από τα καλύτερα Ελληνικά σκάφη που φτιάχτηκαν ποτέ, γιατί δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η πλεύση του ήταν υπεράνω κριτικής (και όχι μόνο για το μήκος του), ενώ τα steps το βοηθούσαν να αγγίξει τους 50 κόμβους τελικής με κνητήριο 225 ίππων παρά τα 950 κιλά βάρους και τα 3 μ. ολικού πλάτους που του

έδιναν οι μεγάλοι αεροθάλαμοι των 50/60 cm.

Πέντε χρόνια μετά, το S 24 συνεχίζει να παράγεται από την Top Line και αποτελεί τη βάση για το πρώτο καμπινάτο της φίρμης (η οποία δεν ακολούθησε την, κάπως βιαστική, τήση των 10 μέτρων, προτιμώντας να εξελίξει την σειρά των Πήγασων, που συνδυάζουν χώρο, πλεύση και спор γραμμή/ επιδόσεις, σημειώνοντας μεγάλη εμπορική επιτυχία). Το S 24 Cabin παρουσιάστηκε για πρώτη φορά στο 6ο RIBTEST του Αγίου Κοσμά, και λίγες μέρες μετά συναντηθήκαμε ξανά μαζί του για το πρώτο τεστ, υπό τα βλέμματα του ευτυχούς ιδιοκτήτη, ο οποίος ήθελε να το πάρει και να φύγει χωρίς καν να περιμένει να τελειώσουν τα φινιρίσματα! Το επόμενο σκάφη θα έχουν κάποιες βελτιώσεις σε μικρές λεπτομέρειες, ενώ μελετάται και μία ανακατάταξη των χώρων της καμπίνας για την οποία έχουμε κι εμείς μερικές προτάσεις.

Το σκάφος των φωτογραφιών είναι το γνωστό μας S 24, με την προσθήκη πολυεστερικής καμπίνας, κατόργηση της κονσόλας (φυσικά) και τοποθέτηση βολάν και οργάνων στην δεξιά πλευρά της καμπίνας. Αριστερά υπάρχει μεγάλη πόρτα με ικανοποιητικό ύψος και το πίσω μέρος του σκάφους πορομένει όπως το ξέρουμε, με τον καναπέ (συν τον αποθηκευτικό του χώρο) και το μεγάλο sundeck-ταμπούκι, στο οποίο έχει προστεθεί και ταπετορισμένη πλάτη για λόγους ασφαλείας. Στο εσωτερικό της καμπίνας ο αρχικός χώρος εισόδου έχει μεγάλο ύψος, και στη συνέχεια σχηματίζεται ένα μεγάλο ενίοιο κρεβάτι σχήματος V. Στο εμπρός μέρος της οροφής ένα πολύ μεγάλο τμήμα ανοίγει (προς τα πάνω), όχι μόνο για αερισμό αλλά -βασικά- για άμεση πρόσβαση στην πλώρη, μία ιδέα που επικροτούμε απόλυτα. Δεξιά μετά την είσοδο σχηματίζεται μία πολυεστερική βάση για να φιλοξενήσει νιπτήρα, εστία και ψυγείο, αν και εναλλακτικά αυτά μπορούν να τοποθετηθούν στο διπλό κάθισμα διακυβέρνησης (δεν υπήρχε στο σκάφος της δοκιμής). Εμείς προτιμάμε αυτή τη λύση, παρ' ότι θα περιορίσει πολύ τον ελεύθερο χώρο του κόκπιτ, γιατί το κρεβάτι είναι στενό στο επάνω μέρος του και το υψηλόσωμο άτομο θα χρειαστούν προσθήκη για τα πόδια. Δεδομένου ότι δεν προβλέπεται χώρος φορητού WC, το δεξί τμήμα της "κουζίνας" θα μπορούσε να



TOP LINE S-24

CABIN



καταργηθεί, και στη θέση του να τοποθετηθεί προέκταση-κάθισμα του κρεβατιού, με το WC από κάτω. Όσο για τους χώρους αποθήκευσης, βρίσκονται κάτω από το κρεβάτι όπου έχει διατηρηθεί αυτούσιο το εμπρός ταμπόκι του ανοικτού S 24, ενώ ένας δεύτερος χώρος δημιουργείται κάτω από την προσθήκη που έχει τοποθετηθεί για να αποκτήσει το κρεβάτι το απαραίτητο μήκος. Τέσσερα οβάλ ανοιγόμενα φινιστρίνια φροντίζουν για φωτισμό και αερισμό, και οι ταπετσαρίες έχουν καλό ύφασμα σε φωτεινούς χρωματισμούς. Υπάρχει επίσης φωτισμός με spots οροφής, ηλεκτρικός πίνακας, νιπτήρας με εστία και πρόσβαση στα ηλεκτρικά του ταμπλώ.

Το S 24 Cabin έχει ένα πλεονέκτημα, που το θεωρούμε απαραίτη-

το στα μικρά καμπανάτα σκάφη: Οι πλευρικοί διάδρομοι δεξιά και αριστερά της καμπίνας είναι αρκετά φαρδείς, και εύκολα χειρολαβές στην οροφή βρίσκονται στο σωστό ύψος. Το ασφαλές πέρασμα στην πλήρη εσωτερική άνοιξη είναι, σε κάθε περίπτωση, ανεκτίμητο. Το κόκπιτ, αντίθετα, δεν διαθέτει μεγάλο χώρο, και στην περίπτωση τοποθέτησης καθίσματος-ψυγείου-κουζίνας τα πράγματα θα περιοριστούν πολύ. Το αντάλλαγμα όμως είναι το πίσω sundeck, που με προσθήκη τέντας-δωματίου μπορεί να χρησιμοποιηθεί και για ύπνο. Όσο για την θέση διακυβέρνησης, που στο σκάφος του τεστ ήταν μόνο όρθια αφού δεν είχε οριστικοποιηθεί ο τύπος του καθίσματος, είναι πολύ καλή, με τον ντεκ να διαθέτει μεγάλο ύψος ("βάθος") για πρόσθετη αίσθηση ασφάλειας και το μεγάλο παρμπρίζ σε πολυεστερικό πλαίσιο να συνδυάζει προστασία και ορατότητα.

Το S 24 Cabin έχει ολικό μήκος 7.28 μ. (με την δελφινιέρα), και εσωτερικό μήκος 6.40 μ. Το πλάτος είναι 3.00 μ. και το εσωτερικό πλάτος 1.80 μ. (μέγιστο), που μειώνεται αρκετά στην πλήρη. Οι αεροθάλαμοι παραμένουν 6 από H/N Pennel στα 1670 άτμκ με διάμετρο 50/60 cm. Το βάρος φτάνει τα 1000 κιλά (S 24 Open: 950 κιλά) και το ρεζερβουάρ καυσίμου δέχεται 300 λίτρα ενώ του νερού 120 λίτρα. Στον βασικό εξοπλισμό περιλαμβάνεται το υδραυλικό τιμόνι, εγκατάσταση ντους, η σκάλα μπάνιου, η βάση βοηθητικής, η ηλεκτρική εγκατάσταση με φώτα μέσα-έξω, το roll bar με φώτα πλήρους ισχύος, τα ρεζερβουάρ, οι ταπετσαρίες κτλ. Οι κινητήρες, τέλος, μπορούν να δεχτεί το σκάφος είναι (μονή) εξωλέμβιος έως 250 ίππους με ελάχιστη ισχύ τους 200 και συνιστώμενη τους 225 ίππους.

Η συμπεριφορά του S 24 Cabin με την Mercury Optimax 225 κ



προπέλλα Mirage 19", ήταν ακόμα καλύτερη απ' αυτή που θυμόμαστε, χάρις στις τελευταίες βελτιώσεις της γάστρας και -κυρίως- στην διαφορετική κατανομή βάρους. Το σκάφος τώρα πλέει με ελαφρά ανασηκωμένη την πλώρη, έχει δηλαδή σωστό trim (και όχι μηδενικό) για περαιτέρω μείωση των τριβών. Οι αεροθάλαμοι δεν συμμετέχουν στην πλεύση, και η γάστρα με τα τρία παρατροπίδια συν το chine (με τα δύο αεριζόμενα steps) είναι υπάκουη, γρήγορη και "στεγνή". Η Optimax 225 έφτασε εύκολα το όριο των 5.800 σ.α.λ. δίνοντας τελική ταχύτητα 48,5 κόμβων, και έχοντας πολύ καλές επιτακύνσεις με 4".86 για τους 0-25 κόμβους, 9".06 για τους 0-40 κόμβους και 12".26 για

τους 0-45 κόμβους. Εντυπωσιακή όμως είναι η κατανάλωση αυτού του αποδεδειγμένα οικονομικού κινητήρα, που μένει στο... 1 λίτρο ανά ναυτικό μίλι μεταξύ 23 και 33 κόμβων, σε όλο το φάσμα δηλαδή των ταχυτήτων κρουαζιέρας. Μετά τις 4.500 σ.α.λ. η κατανάλωση ανεβαίνει κατά 30%, φτάνοντας το 1,35 lt/n.mile στους 38 κόμβους, το 1,57 lt/n.mile στους 45, και το 1,71 lt/n.mile στο W.O.T. των 48,5 Knots.

Η πρώτη απόπειρα καμπινάτου σκάφους της Top Line είναι υβριδική, αλλά θεωρείται επιτυχημένη. Δεν πρόκειται για μιά νέα σχεδίαση αλ-



TOP LINE S-24 CABIN

λά για προσθήκη καμπίνας σε ένα εγνωσμένης αξίας και πλεύσης σκάφος, που εξασφαλίζει υψηλή απόδοση και μέγιστη οικονομία στον ιδιοκτήτη, παρέχοντας ταυτόχρονα έναν κλειστό χώρο ύπνου. Αν και οι μικρές ατέλειες στο φινιρίσμα δικαιολογούνται από το

ότι επρόκειτο για το πρώτο (προ-παραγωγής) σκάφος, παραμένουν τα ερωτηματικά

μας για α) την επιμήκυνση του ενός σκέλους του κρεβατιού,

β) την τοποθέτηση (και την ευχρηστία) του χημικού WC, και γ) το είδος και τον τύπο του καθίσματος διακυβέρνησης. Σε επόμενο τεύχος θα παρουσιάσουμε το σκάφος στην ολοκληρωμένη μορφή του, η οποία σε συνδυασμό με τον πλήρη εξοπλισμό και την πολύ λογική τιμή θα το κάνει μία από τις καλύτερες λύσεις της αγοράς για καμπίνατο αυτοκίνητο τού μήκους, μία και –το επαναλαμβάνω– η πλεύση του συνεχίζει να παραμένει κορυφαία. 🏆



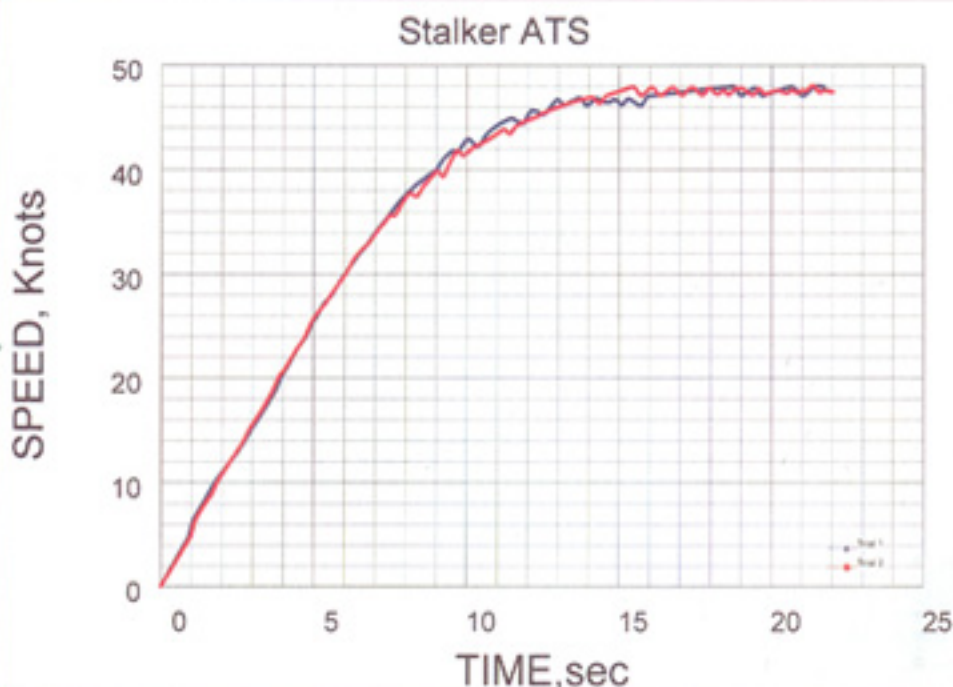
ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ-ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΜΕΤΡΗΣΗ RADAR

Παρά τα 1000 κιλά του, το S 24 Cabin πλανάρισε άμεσα και επιτάχυνε πολύ γρήγορα μέχρι τους 40 κόμβους χωρίς α) στα steps και β) στην πολύ δυνατή Mercury Optimax 225, η οποία πλησίασε τους 50 κόμβους δίνοντας όλες τις στροφές της και παρέχοντας ταυτόχρονα οικονομία που δύσκολα γίνεται πιστευτή για τέτοιο πακέτο.

ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΕΙΣ

KNOTS	SEC
0-10	1".82
0-15	2".88
0-20	3".87
0-25	4".86
0-30	6".05
0-35	7".33
0-40	9".06
0-45	12".26



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

MERCURY OPTIMAX 225

Τύπος: V6 60°, δίχρονη
 Διαστάσεις: 92x76 mm
 Κυβισμός: 3.032 c.c.
 Ισχύς: 225 Hp
 Σ.α.λ.: 5.000-5.750
 Ανάφλεξη: Ψηφιακή, PCM 038
 Τροφοδοσία: Άμεσος ψεκασμός
 Αλτερνέϊτορ: 60 Amp (στο W.O.T.)
 Μείωση: 1,75:1
 Βάρος: 225 κιλά

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: ΖΩΗΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ
 Α.Ε., Λ. Ποσειδάωνος 57, 183 44 Μοσχάτο.
 Τηλ.: 210 9409828, Fax: 210 9409112, e-mail: zois@zois.gr,
 www.zois.gr.

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

TOP LINE S-24 CABIN '05 MERCURY OPTIMAX 225

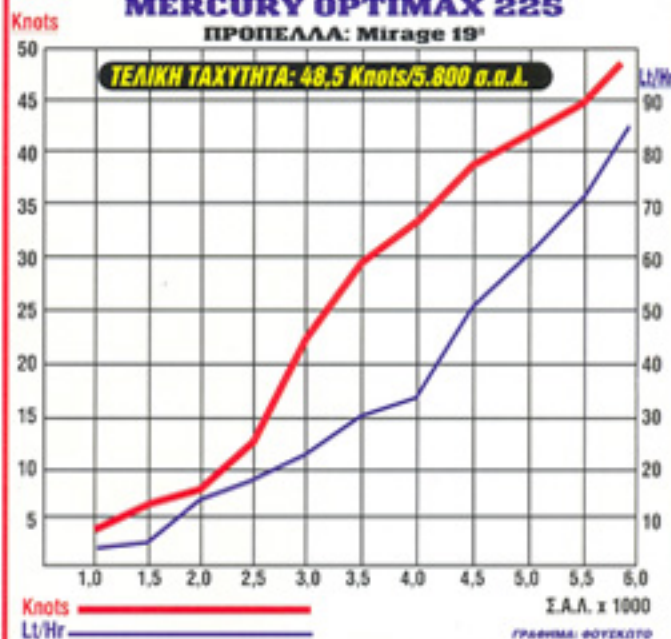
ΠΡΟΠΕΛΑΑ: Mirage 19'

Σ.Α.Λ.	KNOTS	LT/HR	LT/MILE
1000	4,4	2,9	0,65
1500	6,6	5,3	0,80
2000	7,8	12,8	1,64
2500	12,7	18,6	1,46
3000	22,3	23,5	1,05
3500	29,7	30,1	1,01
4000	33,7	34,2	1,01
4500	38,1	51	1,35
5000	42	61,8	1,47
5500	45	71	1,57
5800	48,5	83	1,71

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

TOP LINE S-24 CABIN '05 MERCURY OPTIMAX 225

ΠΡΟΠΕΛΑΑ: Mirage 19'



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

TOP LINE S-24

Μήκος: 6.98 μ.
 Ολικό μήκος 7.28 μ. (με δελφινιέρα)
 Ολικό πλάτος: 3.00 μ.
 Εσωτερικό μήκος: 6.40 μ.
 Εσωτερικό πλάτος: 1.80 μ. (μέγιστο)
 V πλώρης: 68°
 V στο transom: 24°
 Αεροθάλαμοι: 6, από H/N Pennel 1670 dtex
 Διάμετρος αεροθαλάμων: 50/60 cm

Ρεζερβουάρ βενζίνης: 300 lt
 Ρεζερβουάρ νερού: 120 lt
 Βάρος: 1000 κιλά (κενό)
 Άτομα: 10
 Ισχύς: 200/225/250 Hp

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

