

MERCURY

OptiMax 250XS

Κείμενο-φωτ.: Δημήτρης Παπανδρέου

Όλη την ιστορία την λέει η μικρή επιγραφή στο εμπρός μέρος του κινητήρα: "Προετοιμασμένος από το αγωνιστικό τμήμα", prepared by Racing dept. Η Mercury Racing είναι άνωθεν ένα ξεχωριστό (και μεγάλο!) τμήμα του εργοστασίου, αφού οι αγώνες και οι επιδόσεις είναι άρρηκτα συνδεδεμένοι με το παρελθόν της φίρμας, όπως θα έχετε την ευκαιρία να διαβάσετε στη νέα σειρά άρθρων που αρχίζουν από αυτό το τεύχος. Εκεί, στη Mercury Racing, σχεδιάζονται και εξελίσσονται οι φοβεροί εξωλέμβιοι που κινούν τα σκάφη της Formula 1, αλλά και όλοι οι αγωνιστικοί κινητήρες που, μέσα στα χρόνια, έχουν φορτώσει την Mercury με τόσες νίκες, όσες δεν έχουν κατακτήσει όλα μαζί οι ανταγωνιστές της. Και ο κατάλογος αυτός μεγαλώνει συνεχώς και εμπλουτίζεται με νέα ρεκόρ όλων των κατηγοριών, καθώς η γκάμα προϊόντων διευρύνεται και οι "αγωνιστικής απόδοσης" κινητήρες γίνονται πλέον διαθέσιμοι στο ευρύ κοινό. Η Mercury Racing κατασκευάζει δύο σειρές εξωλεμβίων, μία για νορμάλ χρήση και μία αυστηρά αγωνιστική. Η πρώτη σειρά που μας ενδιαφέρει περισσότερο, είναι η Consumer Performance Outboards, δηλαδή Εξωλέμβιες Υψηλών Επιδόσεων κατάλληλες για νορμάλ (και όχι αποκλειστικά αγωνιστική) χρήση. Οι κινητήρες αυτοί όχι μόνο τηρούν τα όρια θορύβου και ρύπων, αλλά καλύπτονται πλήρως από εγγύηση (για πρώτη φορά στην ιστορία της Mercury Racing). Τέλος, τα δύο μοντέλα OptiMax 200 XS και 250 XS, εκτός της διετούς εργοστασιακής εγγύησης, περνούν και τις προδιαγραφές EPA 2006 (δύο άστρων). Ας δούμε όμως πιο αναλυτικά τα "μαύρα μωρά" της Mercury Racing, που συνδυασμένα με τα πόδια TM, FM και SM, έρχονται να δώσουν μια νέα διάσταση στον όρο "επιδόσεις", και μάλιστα για τον απλό ιδιοκτήτη ταχύπλουτου σκάφους που δεν έχει σχέση με τους αγώνες, παρά μόνο με την ταχύτητα! Τα μπλοκ είναι τα γνωστά μας V-6 60°, σε δύο κυβισμούς, στα 2507 c.c. (89x67 mm) και 3032 c.c. (92x76 mm). Αρχίζουμε από τις πιο... φοβερές Mercury (και τις ταχύτερες εξωλέμβιες που κατασκευάζονται αυτή τη στιγμή παγκοσμίως για "νορμάλ" χρήση), που είναι οι "2.5 EFI", σε τρεις εκδόσεις: 2.5 EFI

ΠΡΩΤΗ ΔΟΚΙΜΗ ΤΗΣ "SUPER - OPTIMAX"

TOP Line S 24

MERCURY
250 XS

S
24

Line

TOP LINE S 24



MERCURY OptiMax 250xs

TOP Line 5 24

SPORT (180 κιλά), 2,5 EFI SS (182 κιλά) και 2,5 EFI OFFSHORE (187 κιλά). Τεχνικά και οι τρεις κινητήρες είναι ίδιοι, φτάνοντας τους... 280 ίππους και τις 7200-7500 σ.α.λ., με μετάδοση 1.87:1 και πόδι Sport Master. Έχουν ανάφλεξη και ψέκασμό μέσω κομπιούτερ, κυβισμό 2507 c.c. (άρα ξεπερνούν την απόδοση των 100 ίππων ανά λίτρο, κάτι που δεν συμβαίνει σχεδόν ποτέ στις εξωλέμβιες), αλτερνέϊτορ 60 απρς και δεξιά ή αριστερή περιστροφή. Η διαφορά στο βάρος, κυρίως στην 2,5 EFI OFFSHORE, οφείλεται στα περισσότερα ανοξειδωτά εξαρτήματα λόγω χρήσης στη θάλασσα.

Επόμενες στη σειρά, είναι οι δύο PRO MAX, η 225 X με 2507 c.c. και η 300 X με 3032 c.c., για χρόνια η ισχυρότερη εξωλέμβιος παραγωγής (αν και περιορισμένης). Η απόδοση του μικρού μπλοκ είναι 225 ίπποι (συν το γενναίο 10%, ίσως και παραπάνω, που επιτρέπουν οι κανονισμοί σαν βιομηχανικό στάτσαρτ απόκλισης), και οι σ.α.λ. φτάνουν τις 6100-6800.

Χρησιμοποιείται πόδι Sport Master ή Torque Master με μείωση 1.87:1, και το βάρος μένει στα 180 κιλά.

Η PRO MAX 300 X δίνει 300 ίππους από 3032 c.c., και φτάνει τις 6100-6800 σ.α.λ. Χρησιμοποιεί όλα τα πόδια της Mercury Racing με μείωση 1.62:1 ή 1.75:1, μοιράζεται τον υπολογιστή PCM 555 με την 225 X για απόλυτη ακρίβεια σε ψέκασμό και ανάφλεξη, ζυγίζει δε μόλις 218 κιλά!

Τέλος, οι δύο OptiMax 200 XS και 250 XS με 2507 και 3032 c.c. αντίστοιχα, δίνουν επιδόσεις και οικονομία, ενώ η καθαρή τεχνολογία τους περνάει τις προδιαγραφές EPA, επιτρέποντας την ανεμπόδιστη πώληση και χρήση τους στις λίμνες και τα ποτάμια των Η.Π.Α. και μετά το 2006. Η 200 XS φτάνει τις 6000-6500 σ.α.λ. και ζυγίζει 197 κιλά, ενώ η 250 XS μένει στις 5300-5800 σ.α.λ. αλλά η μείωση είναι πολύ μακριά, στο 1.75:1. Και οι δύο κινητήρες έχουν τον επεξεργαστή PCM 555, ενώ η 250 XS παράγεται σε Long (508 mm), Extra Long (635 mm) και Ultra Long (762 mm) με το πόδι Fleet Master, και δυνατότητα δεξιάς και αριστερής περιστροφής (είναι ο μόνος κινητήρας της Mercury Racing που παράγεται σε έκδοση Ultra Long).

Το πόδι Fleet Master της OptiMax 250 XS, είναι όμοιο σε σχεδίαση με το Torque Master, αλλά είναι βελτιωμένο για αντοχή στη θαλασσοινή χρήση, και έχει δύο πρόσθετες εισαγωγές νερού στη μύτη του κώνου.

Επίσης, τα σωτηρικά





OptiMax 250XS

Custom Built by Mercury Racing

εξαρτήματα (και η αντλία νερού) είναι ίσοι. Η μετάδοση είναι 1.75:1 και το πόδι αυτό φοριέται στην Pro Max 300 (635 mm) και στην OptiMax 250 XS (635 και 762 mm).

2 FAST 4U?

Δηλαδή, "Too Fast For You", ή "πολύ γρήγορο για σένα"; Χμμ... Όπως είπαμε, ο στόχος της Mercury Racing ήταν να δώσει ένα "καθαρό", οικονομικό και αξιόπιστο εργαλείο υψηλής απόδοσης στον ιδιώτη που αγαπά τις επιδόσεις, αλλά και στον ερασιτέχνη/επαγγελματία ψαρά που παίρνει μέρος στα τουρνουά των Η.Π.Α. (που γίνονται σε λίμνες με "bass boats", όπου το πόσο γρήγορα θα φτάσει το σκάφος στον ψαρότοπο είναι ζωτικής σημασίας). Ακόμα, η Mercury με την 200 και την 250 XS κατέκτησε τα ρεκόρ ταχύτητας στην κατηγορία των "καθαρών" κινητήρων, με 102 και 105 mph αντίστοιχα (88,6 και 91,2 knots).

Τι σημαίνουν όλα αυτά για τον Έλληνα αγοραστή ταχύπλου σκάφους; Μήπως το ότι ο κινητήρας προέρχεται από το αγωνιστικό τμήμα του εργοστασίου, θα δημιουργήσει μελλοντικά προβλήματα αξιοπιστίας ή αντοχής στο χρόνο; Εκτός της εγγύησης που δίνει η Mercury, η δική μας άποψη είναι ότι πρόκειται για ένα νορμάλ, κατά βάση, μοτέρ, πολύ όμοιο με την γνωστή μας OptiMax 225. Ο κυβισμός είναι ίδιος, η ισχύς μόλις 10% μεγαλύτερη και η διαφορά στην απόδοση βρίσκεται στον προγραμματισμό του συστήματος ψυκτισμού και στη μετάδοση, ενώ στα 225 κιλά ο κινητήρας είναι ελαφρύτερος από την OptiMax 225. Βλέπουμε επίσης, ότι στις 5300-5800 σ.α.λ. οι ρυθμοί περιστροφής μένουν σχετικά κομμηλά, με στόχο βεβαίως το να διατηρηθεί η αξιοπιστία στα επίπεδα που απαιτεί η χρήση αναψυχής.

Η Mercury XS, όπως και οι αντίστοιχοι κινη-



MERCURY OptiMax 250xs

τήρες του ανταγωνισμού (VMax, Hi Output κ.α.), οπωσδήποτε διαφέρει από τις βασικές εκδόσεις όχι τόσο σε δύναμη όσο σε τρόπο απόδοσης. Οι κλίμακες ισχύος και ροπής έχουν μετατοπιστεί προς τα πάνω, αφού το ζητούμενο δεν είναι το πλανόρισμα βαρυφορτωμένων σκαφών αλλά η άφθονη δύναμη στις μεσαίες και υψηλές σ.α.λ., που θα επιτρέψει στις μακριές μεταδόσεις να φτάσουν στα όρια με γρήγορες προπέλλες. Σε κάθε περίπτωση, η μείωση του 1.75:1 θα δημιουργήσει μία καθυστέρηση στο κατέβασμα της μανέτας από στάση, και αυτό δεν είναι κάτι που θα βελτιωθεί με επιλογή προπέλλας κοντού βήματος, γιατί στη συνέχεια ο κινητήρας θα φορτώσει αστραπιαία και θα φτάσει στα όρια χωρίς να δώσει μεγάλη ταχύτητα. Άρα, για χρήση της 250 XS σε μεγάλο -και βαρύ- ταχύλοο, πόσο μάλλον σε βαθύγαστο RIB, η επιλογή προπέλλας αλλά και θέσης του κινητήρα έχουν αναλογικά μεγαλύτερη σημασία (και συνέπειες) απ' ό,τι θα είχαν σε ένα "νορμάλ" μοτέρ με μείωση 1.85-1.87:1. Όλα αυτά, τα διαπιστώσαμε και τα καταγράψαμε με το ραντάρ του περιοδικού (και τα όργανα Smart Craft της Mercury όσον αφορά την κατανάλωση), δοκιμάζοντας δύο διαφορετικές θέσεις της μηχανής, τρεις προπέλλες και βγαίνοντας δύο φορές στη θάλασσα.

Το σκάφος που φόρεσε την πρώτη "Ελληνική" OptiMax 250 XS ήταν το Top Line S 24, ένα εξαιρετικά αξιόπλοο RIB με δύο αεριζόμενα στερς και μεγάλες διαστάσεις: Με μήκος 6,98 μ. και πλάτος 6,40 μ., ζυγίζει 950 κιλά χωρίς κινητήρα, και σε προηγούμενο τεστ του περιοδικού είχε φτάσει τους 49 κόμβους με κινητήρα Johnson 225 (3000 c.c., τρία διπλά καρμπυράτερ). Ο κινητήρας είχε τοποθετηθεί 10 cm ψηλότερα από την τρόπιδα (την ακμή της γάστρας), μια και ο κατασκευαστής συνιστά τοποθέτηση έως και 12 cm ψηλότερα, λόγω των στερς. Ο Π. Καπληρής έκτοτε έχει καταγράψει στο ενεργητικό του ένα ακόμα επιτυχημένο σκάφος (το 22άρι), δύο τίτλους κατασκευαστού στο άτυπο πρωτάθλημα RIB, και το χτίσιμο ενός καθαρόαιμου racing σκάφους με το οποίο φέτος ήρθε πρώτος στον αγώνα Τριγώνου της Αθήνας και τρίτος στον Offshore της Κέρκυρας. Η μεγάλη εμπειρία του και οι συνεχείς δοκιμές που έτσι κι αλλιώς κάνει με κάθε σκάφος που παραδίδει, ιδίως όταν δοκιμάζει καινούρια κινητήρα, βοήθησαν και το "ΦΟΥΣΚΟΤΟ" να ανζητήσει την καλύτερη δυνατή επίδοση της 250 XS, τόσο σε ταχύτητα όσο και σε κατανάλωση.

Η αρχή λοιπόν έγινε με την τετράφτερη προπέλλα Revolution 23", η οποία αργούσε αρκετά στο πλανόρισμα και έφευγε δυνατά μετά τις 3000 σ.α.λ. Συγκεκριμένα, στις 2500 σ.α.λ. έδινε 12 κόμβους και στις 3000 σ.α.λ. 24 (!), ενώ η κατανάλωση σε λίτρα ανά ώρα έμεινε αμετάβλητη, στο 31,5 lt/hr. Η πιο οικονομική ταχύτητα ήταν οι 30 κόμβοι στις 3500 σ.α.λ. με 1,21 lt/n. mile, και η τελική ταχύτητα ήταν 54 κόμβοι στις 5500 σ.α.λ., με κατανάλωση 95 lt/hr ή 1,75 lt/n. mile.

Παρ' ό,τι οι επιδόσεις και το ταξίδεμα της Revolution 23" ήταν ικανοποιητικά, η αργοπορία στο πλανόρισμα ήταν



ΠΡΩΤΗ ΔΟΚΙΜΗ



έντονη κι έτσι τοποθετήθηκε μία πιο κοντή, τριπτερη προπέλλα, η Tempest 21". Το πλανόγραμμα βελτιώθηκε αισθητά (παρ' ότι και πάλι δεν ήταν άμεσο), και το πιο κοντό βήμα έδωσε χαμηλότερες κατανalώσεις σε λίτρα ανά ώρα, όχι όμως και σε λίτρα ανά μίλι αφού οι ταχύτητες ανά σ.α.λ ήταν μικρότερες. Συγκεκριμένα, η 21" πλανόρισε στις 3000 σ.α.λ. (έναντι 2500 της τετράφτερης 23"), και υστερούσε κατά 5-7 κόμβους στις ίδιες σ.α.λ.: Στις 3500 σ.α.λ. έδινε 24 κνους έναντι 30 κνους της 23", στις 4500 σ.α.λ. έδινε 36 κνους έναντι 43 κνους της 23", και στο

W.O.T. έφτασε τους 51 κόμβους υπερστρέφοντας ελαφρά στις 6000 σ.α.λ., με κατανάλωση 95 lt/hr ή 1,86 lt/n. mile.

Τα συμπεράσματα, μετά τις δύο πρώτες δοκιμές, ήταν σαφή: α) Ο κινητήρας αργεί να πλανάρει λόγω μετάδοσης, και όχι λόγω προπέλλας, ισχύος ή βάρους σκάφους. β) Η δύναμη του είναι τόσο, ώστε μπορεί να σηκώνει και μακρύ βήμα. γ) Η κατανάλωση επηρεάζεται σημαντικά σε λίτρα ανά ώρα από το βήμα της προπέλλας, στο W.O.T. όμως παραμένει σταθερή στα 95 lt/hr, είτε στις 5500 είτε στις 6000 σ.α.λ. Η γενική εικόνα σκάφους - μηχανής ωστόσο, δεν ικανοποίησε απόλυτα τον Π. Καπληρή, ο οποίος ανέβαλλε την παράδοση του σκάφους στον πελάτη, και το πήρε πίσω στο εργοστάσιο όπου ανέβασε τον κινητήρα μια τρύπα ψηλότερα. Στη συνέχεια, τοποθέτησε μια "σίγουρα" γρήγορη προπέλλα, την Mirage Plus σε βήμα 21" (λογικό, λόγω μεγέθους και βάρους του σκάφους), και βγήκαμε στη θάλασσα δεύτερη φορά. Η διαφορά φάνηκε αμέσως: Η Revolution 23" για παράδειγμα, στις 3500 σ.α.λ. έδωσε 32 κόμβους, 36 lt/hr και 1,12 lt/n. mile, έναντι 30 κόμβων, 36,5 lt/hr και 1,21 lt/n. mile. Και στις 4000 σ.α.λ., ανέβηκε στους 38 κόμβους (έναντι 36), με την κατανάλωση να μειώνεται στο 42 lt/hr και στα 1,10 lt/mile, έναντι 47,6 lt/hr και 1,32 lt/mile που είχε καταγράψει με την προηγούμενη, πιο χαμηλή, τοποθέτηση του κινητήρα. Το πόδι Fleet Master, όπως φαίνεται, λόγω του σχήματός του και των πρόσθετων (χαμηλών) διόδων νερού, τοποθετείται ψηλότερα χωρίς προβλήματα αερισμού, μειώνοντας τις υδροδυναμικές αντιστάσεις με άμεσα κέρδη σε ταχύτητα και κατανάλωση.


Η μεγαλύτερη οικονομία ήρθε με την Mirage Plus 21", όχι γιατί ήταν ταχύτερη από την 23" στην κρουαζιέρα (κάθε άλλο) αλλά γιατί μείωσε την κατανάλωση σε lt/hr: Στις 2500-3000 σ.α.λ., ήταν 24 lt/hr έναντι 31 lt/hr της 23". Στις 4000 σ.α.λ., ήταν 36 lt/hr έναντι 47,6 της 23". Στις 5000 σ.α.λ. ήταν 63 lt/hr έναντι 82 lt/hr της 23". Και στο W.O.T. των 5850 σ.α.λ., ήταν 95 lt/hr, δίνοντας 54 κόμβους και 1,75 lt/n. mile, ίδια ακριβώς με όσα έδωσε η Revolution 23" 300 σ.α.λ. χαμηλότερα. Με 34,5 κόμβους και 36 lt/hr στις 4000 σ.α.λ., η Mirage Plus 21" σημείωσε και την χαμηλότερη κατανάλωση κρουαζιέρας, με 1,04 lt/mile. Μεταξύ 3500-4500 σ.α.λ., η κατανάλωση μένει στο 1,06 -1,17 lt/n. mile (30-41 κόμβοι), νόμωρα που κρίνονται εξαιρετικά χαμηλά για έναν κινητήρα 250 ίππων που προέρχεται από την Mercury Racing (Σημείωση: Το σκάφος ήταν κενό φορτίου, με δύο επιβαίνοντες, και οι κατανalώσεις μετρήθηκαν με το Smart Craft).

Η ζωή με την Optimax 250 XS είναι γενικά ωραία. Ξεκινώντας από την εντυπωσιακή της εμφάνιση με το "εργοστασιακό" πόδι, που την κάνει να ξεχωρίζει από οτιδήποτε άλλο βιδώνεται σε καθρέφτες σκαφών αναψυχής. Ο ήχος της μένει σε λογικά επίπεδα μέχρι τις μεσαίες σ.α.λ. και αυξάνεται μετά τις 4000, δίνοντας εκείνο το στριφνό ουρλιαχτό που αφήνουν οι σωστά προπελλωμένες Mercury όταν γεμίζουν. Και η 250 XS δείχνει την αγωνιστική της καταγωγή όπως μετά τις 4000 σ.α.λ. κυριολεκτικά "τρελαίνεται".

ΤΗΣ "SUPER - OPTIMAX", ΣΤΟ TOP LINE S 24

MERCURY OptiMax 250xs

στέλνοντας τη βελόνα του στροφόμετρου προς το τέρμα, ανεξάρτητα από το βήμα της προπέλλας. Το γεγονός ότι η XS τα κατάφερε μια φορά και σε νορμάλ χρήση, δηλαδή σε μεγάλο σκάφος οικιαγενειακής αναψυχής, δείχνει το τι θα μπορέσει να κάνει όταν φορεθεί σ' ένα ελαφρύτερο και στενότερο offshore RIB, που θα επιτρέψει προπέλλα 23" ή 25". Ελπίζουμε στο άμεσο μέλλον να έχουμε την ευκαιρία και μιας τέτοιας δοκιμής, και προς το παρόν συνοψίζουμε λέγοντας ότι το μοτέρ αυτό μπορεί να τοποθετηθεί σε οποιοδήποτε σκάφος με προσοχή στο

ύψος, και να δώσει υψηλές επιδόσεις και μεγάλη οικονομία, με μόνο "κόστος" την απροθυμία πλαναρίσματος κάτω από τις 2500-3000 σ.α.λ., κάτι που όπως ήδη γράψαμε, οφείλεται στη σχέση μείωσης και όχι σε κάποιον άλλο παράγοντα. Η τιμή τέλος, δεν είναι απαγορευτική σε σχέση με τους άλλους "καθαρούς" (DFI ή 4T), δεδομένου ότι εδώ μιλάμε για 250 ίππους, για τεχνολογία OptiMax και για τις μαγικές λέξεις Mercury Racing, που για όσους ξέρουν, έχουν την σημασία τους... 



ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

TOP LINE S 24 MERCURY 250 XS

ΠΡΟΠΕΛΛΑ MIRAGE PLUS 21"				ΠΡΟΠΕΛΛΑ REVOLUTION 23" (ΤΕΤΡΑΡΤΕΡΟ)				ΠΡΟΠΕΛΛΑ TEMPEST 21"				
Σ.Α.Λ.	KNOTS	LT/HR	LT/N.MILE	Σ.Α.Λ.	KNOTS	LT/HR	LT/N.MILE	Σ.Α.Λ.	KNOTS	LT/HR	LT/N.MILE	Db
1000	4.5	2.9	0.64	1000	6	4.1	0.68	1000	5	2.3	0.46	72
1500	6.5	7.5	1.15	1500	8	8.7	1.08	1500	6	6.6	1.1	79
2000	7.5	16	2.13	2000	10	22.7	2.27	2000	7	16.5	2.35	89
2500	9.5	24	2.52	2500	12	31.3	2.60	2500	9	28.3	3.14	89
3000	19.5	24	1.23	3000	24	31.5	1.31	3000	14	29.3	2.09	90
3500	30	32	1.06	3500	30	36.5	1.21	3500	24	36.0	1.50	91
4000	34.5	36	1.04	4000	36	47.6	1.32	4000	29	40.7	1.40	89
4500	41	48	1.17	4500	43	55	1.27	4500	36	51.3	1.42	95
5000	44	63	1.43	5000	48	82	1.70	5000	43	67.7	1.57	96
5500	48	72	1.50	W.O.T.				5500	47	83.2	1.77	97
W.O.T.				5500	54	95	1.75	W.O.T.				
5850	54	95	1.75					6000	51	95	1.86	

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

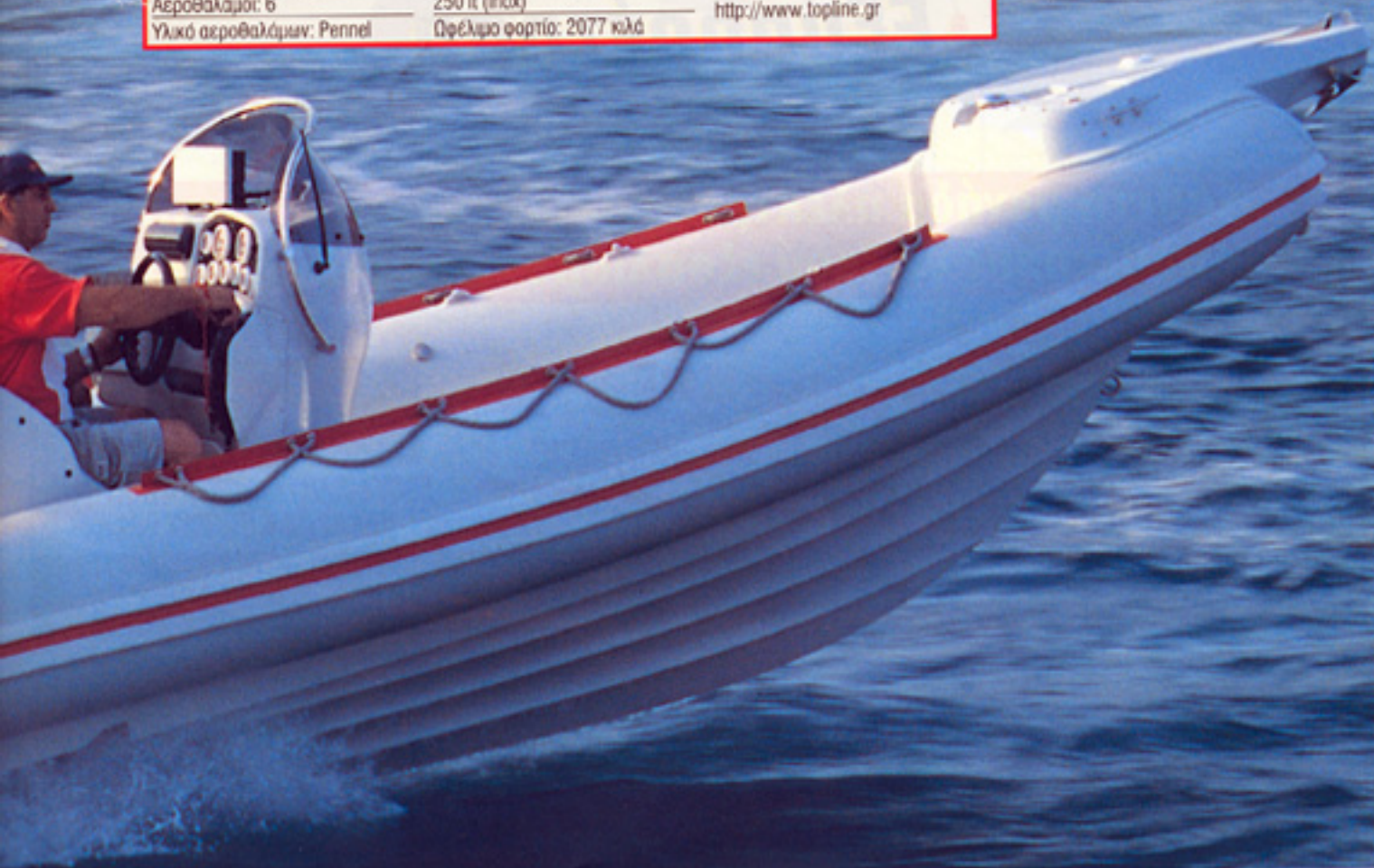
TOP LINE S 24

Ολικό μήκος: 6.98 μ. (7.28μ. με την δελφινιέρα)
 Ολικό πλάτος: 3.00 μ.
 Εσωτερικό μήκος: 6.40 μ.
 Εσωτερικό πλάτος: 1.80 μ.
 Είσοδος πλώρης: 68°
 Deadrise στο transom: 24°
 Αεροθάλαμοι: 6
 Υλικό αεροθαλάμων: Pennel

Φίλτρο 1670 dteκ
 Διάμετρος αεροθαλάμων: Μεταβλητή, 60 έως 50 cm.
 Μέγιστη ισχύς: 250 Hp
 Ελάχιστη ισχύς: 175 Hp
 Βάρος σκάφους: 950 κιλά Ρεζερβουάρ καυσίμων: 1 x 200 lt + 1 x 250 lt (Inco)
 Οφέλιμο φορτίο: 2077 κιλά

Άτομα: 10
 Κατηγορία CE: Γ

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ: TOP LINE Πετρος Καπλερής, πάροδος περιφ. Σπάτων (Χρ. Μπέκα), τηλ.: 210 6025515, 210 6025535, e-mail: topline@thalassa.net.gr, http://www.topline.gr



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

MERCURY 250 XS

Δίχρονος, υδρόψυκτος, V-6 60°
 Διαστάσεις: 92x76 mm
 Κυβισμός: 3032 cc
 Τροφοδοσία: Άμεσος ηλεκτρονικός ψεκασμός δύο σταδίων
 Ανάφλεξη: Σύστημα management PCM 555 (ψηφιακή)
 Ισχύς: 250 ίπποι (186 kw)
 Σ.α.λ.: 5300-5800 σ.α.λ.
 Αλτερνέτορ: 60 Amp
 Μείωση: 1.75:1

Πόδια: Fleet Master (Sport Master ή Torque Master κατόπιν παραγγελίας)
 Περιστροφή: Δεξιά και Αριστερή στο FM (Μόνο αριστερή στα SM και TM)
 Ύψος καθρέφτη: 508 mm, 635 mm και 762 mm
 Βάρος: 229 κιλά

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: ΖΩΗΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ Α.Ε., Λωφ. Ποσειδώνος 57, Μοσχάτο, Τηλ: 210 9409828, Fax: 210 9409112

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ

TOP LINE S 24 MERCURY 250 XS
MIRAGE PLUS 2i[®] REVOLUTION 23i[®] TEMPEST 2i[®]

