



6.200-6.800 σ.α.λ. σε σύγκριση με τις 5.800-6.400 σ.α.λ. της Verado 300 και με την σχέση μετάδοσης να παραμένει ίδια στο 1,75:1, επιβάλλει προσεκτική επιλογή τύπου και βήματος προπέλλας ώστε ο κινητήρας να καταφέρει να ανεβάσει στροφές όσο πιά κοντά στο όριο για την πλήρη απόδοση της ισχύος, αφού οι 350 ίπποι στον άξονα της προπέλλας αποδίδονται στις 6.500 σ.α.λ.

Το Corsair 33 είναι ένα μεγάλο σκάφος, με την εξελεγμένη σχεδίασης γάστρα του να διαθέτει βαθύ V, δύο "διπλά" αεριζόμενα

Δύο εντελώς διαφορετικών μεγεθών κόσμοι που πιστεύουν όμως "στον ίδιο θεό" και μετά από την πρώτη τους αυτή επαφή είναι "καταδικασμένοι" να πορευτούν μαζί. Γιατί μετά από αυτή την δοκιμή, δεν μπορούμε να φανταστούμε άλλους κινητήρες να εξοπλίζουν το Top Line Corsair 33 για supersport χρήση.

Έχοντας ήδη προηγηθεί μία δοκιμή της 350 SCi (βλέπε σ' αυτό το τεύχος) είχαμε πάρει μία γεύση του τρόπου λειτουργίας και απόδοσης του κινητήρα, ο οποίος παρά το ότι θα περίμενε κανείς να υστερεί κάπως σε απόκριση στις χαμηλές σ.α.λ. (έναντι των Verado 300) λόγω της αύξησης της ισχύος και των στροφών λειτουργίας χωρίς ανάλογη αύξηση του κυβισμού, απέδωσε παντού καλά, κάνοντας φυσικά την έκπληξη μετά τις 6.000 σ.α.λ.

Η αύξηση της ωφέλιμης περιοχής λειτουργίας της 350 SCi στις

steps και μικρό ενσωματωμένο μπρακέτο 40 cm για την τοποθέτηση των κινητήρων. Η αγωνιστικών προδιαγραφών γάστρα στην έκδοση παραγωγής συνδυάζεται με ένα αμιγώς τουριστικό ντεκ, με δύο τεράστια sundecks πύργα και πύργα με ανάλογα ταμπούκια από κάτω, ενώ η επίσης μεγάλη κονσόλα στο εσωτερικό της διαθέτει ένα ευρύχωρο WC με νιπτήρα, ντους, ναυτική τουαλέτα και αποθηκευτικούς χώρους. Το πιλοτήριο είναι στα πρότυπα των ακριβών high performance σκαφών, ενώ το διπλό bolster για κυβερνήτη και συγκυβερνήτη με τα ανακλινόμενα καθίσματα, εκτός του ότι προσφέρει ιδανική θέση και απόλυτη στήριξη, στο πίσω μέρος του διαθέτει νεροχύτη και θέση για εστία, όπως και αποθηκευτικό χώρο από κάτω.

Η πρώτη εμφάνιση του σκάφους με τις Verado 350 SCi έγινε στη διάρκεια του 11ου RIBTEST στο Λαύριο, όπου με προπέλλες





# TOP LINE CORSAIR 33





Revolution 23" και με πέντε ή έξη επιβαίνοντες κατέγραψε τελικές 65+ κόμβων, ενώ με δύο άτομα έφτασε τους 67,2 κόμβους, με τις 350 SCi όμως να μπαίνουν στους κόφτες των 6.800 σ.α.λ. Το επόμενο ραντεβού για μετρήσεις περιελάμβανε προπέλλες Revolution 25" αυτή την φορά, όπου στις 6.700 σ.α.λ. ήρθε η τελική των 68,9 κόμβων, με τις 350 SCi να φτάνουν εύκολα (με περισσότερο trim) και τις 6.800+ σ.α.λ. αλλά χάνοντας ταχύτητα. Είχαμε ήδη μπει στο "τριπάκι" της "καταδίωξης" της τελικής! Η τιμή των 69 περίπου κόμβων μας άφηγε "ανικανοποίητους", αφού νοιώθαμε ότι κάπου είναι κρυμμένα κάποια δέκατα ή ίσως και ένας ολόκληρος κόμβος, για να φτάσουμε το ψυχολογικό όριο των 70! Ορίστηκε και τρίτο ραντεβού λοιπόν, με τους κινητήρες μία τρύπα ψηλότερα, κάτι που δεν είχε γίνει εξ' αρχής προκειμένου το σκάφος να μην χάσει τον τουριστικό του χαρακτήρα στις χαμηλές ταχύ-

τητες και στο πλανάρισμα με πιθανό αερισμό των προπελών.

Επιμένοντας στις πολύ καλές Revolution 25" που προσφέρουν εξαιρετική απόδοση στις μεσαίες ειδικά σ.α.λ. ενισχύοντας τον τουριστικό χαρακτήρα του σκάφους, ο Πέτρος Καπληρής δεν θέλησε να καταφύγει σε after market επιλογές υψηλών επιδόσεων. Η τρίτη και τελευταία δοκιμή, μας δικαιώσε όλους: Την επιμονή μας, το σκάφος και τους κινητήρες. Η ένδειξη του GPS πάγωσε στους 70 κόμβους στις 6.750 σ.α.λ. Επιτέλους λοιπόν, τώρα μπορούμε να ασχοληθούμε και με το σύνολο της απόδοσης!

Το 2.800 περίπου κιλών (βάρος σκάφους δοκιμής) Corsair 33, έδειχνε να αφήνει αδιάφορες τις δυνατές 350 SCi οι οποίες το πλανάρισαν με χαρακτηριστική άνεση και με ελαφρύ σπρώξιμο των μανετών, χωρίς καθόλου αερισμό των προπελών. "Χωρίς να το καταλάβουμε" στις 3.500 σ.α.λ. ταξιδεύαμε ήδη με 31,4 κόμβους με τους κινητήρες να καταναλώνουν και οι δύο μαζί 60 l/h ή 1,91 l/h.mile. Στις 4.000 σ.α.λ. το Corsair 33 εξακολουθούσε να δείχνει ότι ταξίδευε ήρεμα, έστω κι αν το GPS έδειχνε 38,5





κόμβους οι οποίοι εξακολουθούσαν να κοστίζουν 1,9 lt/n.mile. Ο μέτριος κυματισμός άφηνε αδιάφορη τη βαθεία γάστρα ακόμα και στις 4.500 σ.α.λ. με τους 46 κόμβους, όπου η κατανάλωση άγγιξε τα 2 lt/n.mile. Με αυτή την "χαλαρή" (σαν αίσθηση) ταχύτητα κρουαζιέρας θα μπορούσαμε να ταξιδεύουμε ώρες, αφού και ο ήχος των 350 SCi παρά την μεγάλη ανοιχτή εισαγωγή αέρα, ήταν ανύπαρκτος. Λίγο "τσιμπημα" στις μανέτες και έρχονται άνετα οι 53 κόμβοι, με τις 350 SCi τώρα να καταναλώνουν 134 lt/hr. Μιά γρήγορη διαίρεση και ησυχάζουμε, αφού το κάθε ναυτικό μίλι κοστίζει 2,5 λίτρα σε καύσιμο, τιμή ακόμα λογική. Προσπερνάμε γρήγορα τις 5.500 σ.α.λ. και τους 59 κόμβους, και στις 6.000 σ.α.λ. το Corsair πετάει χαμηλά με 64 κόμβους, ενώ η κατανάλωση έχει σπάσει το φράγμα των 3 λίτρων φτάνοντας τα 3,31 lt/n.mile ή (212 lt/hr).

Και σ' αυτό το σημείο, που αποτελεί τελική πολλών high performance σκαφών, αρχίζουν οι χοροί για το εκρηκτικό πακέτο. Ήδη τιμонуούμε με απαλές κινήσεις για προέλεγχο ενδεχόμενου διατοκισμού και απλώνουμε τέρμα τις μανέτες. Το Corsair 33 επιταχύνει (!), οι Verado ουρλιάζουν με την πύο ευχάριστη και μελωδία που μπορεί να συλλάβει "ναυτικό ανθρώπινο αυτί κι εμείς απολαμβάνουμε την μοναδική αυτή στιγμή πριν την απόφαση να αρχίσουμε να τριμάρουμε: 6.500 σ.α.λ. και 67,2 κόμβοι, με κατανάλωση 3,83 lt/n.mile ή 258 lt/hr. Ε, και! Εξακολουθούμε να τιμонуούμε με ήρεμες κινήσεις αφού το Corsair 33 περνάει πάνω από τον μικρό κυματισμό ζητώντας ελάχιστη βοήθεια αλλά ακριβείς χειρισμούς για να διατηρήσει την απόλυτη ισορροπία του. Αυξάνουμε trim και εύκολα έρχονται οι 6.750 σ.α.λ. και με μικρή καθυστέρηση οι 70 κόμβοι. Η απόλαυση στην κορύφωσή της, όπως όμως και η κατανάλωση στα 3,9 lt/n.mile ή 274 lt/hr (!).

Πέραν των εντυπωσιακών επιδόσεων ταχύτητας σ' όλο το φάσμα των στροφών, η απόδοση των 350 SCi ήταν επίσης εντυπωσιακή και στις ρεπρίζ, αφού υπήρχε άφθονη δύναμη παντού, που απελευθερώνταν άμεσα επιταχύνοντας δυναμικά το μεγάλο Corsair. Εκεί φυσικά που κάνουν την έκπληξη οι κινητήρες είναι μετά τις 6000 σ.α.λ., όπου πραγματικά "τρελλαίνονται", έχοντας ήδη προειδεάσει για το τι θα συμβεί από τις 5.800 σ.α.λ. και μετά, με αλλαγή της χροιάς του -ξεχωριστού- τους ήχου.

Εκτός από δυνατές, οι 350 SCi απεδείχθησαν και "οικονομικές". Τώρα πως γίνεται δύο κινητήρες που καταναλώνουν 274 lt/h συνολικά στο W.O.T. να θεωρούνται "οικονομικοί", είναι μία εύλογη ερώτηση. Όσο υψηλή και αν είναι η ωριαία κατανάλωση ενός κινητήρα, αυτό που ενδιαφέρει τελικά είναι το πόσο καύσιμο χρειάζεται για να καλύψει μία συγκεκριμένη απόσταση. Γι' αυτό και η τιμή που μας ενδιαφέρει είναι τα λίτρα ανά ναυτικό μίλι. Τα 3,9 lt/n.mile στο W.O.T. που καταναλώνουν οι Verado 350 SCi στο Corsair είναι σίγουρα υψηλή τιμή αλλά και τελική 70 κόμβων δεν έχουμε καταγράψει σε κανένα άλλο τουριστικό δεκάμετρο RIB (όχι τουλάχιστον του όγκου και του βάρους



του Top Line 33). Τα 1,90, 2,06, 2,52 και 2,81 lt/h που αντιστοιχούν στους 38,5, 46, 53 και 59 κόμβους, θεωρούνται όχι μόνο λογική αλλά χαμηλή κατανάλωση για δεκάμετρο σκάφος με κινητήρες συνολικής ισχύος 700 HP.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και μία σύγκριση των Verado 350 SCi με τις ομόσταυλες Verado 250 αλλά και τις οικονομικές Optimax 200. Η σύγκριση αυτή εκτός του ότι αναδεικνύει τις 350 SCi έως και οικονομικότερες στην λειτουργία τους, δείχνει το πόσο μεγάλο ρόλο παίζουν στην ταχύτητα και την κατανάλωση οι τριβές γάστρας και ποδιών των κινητήρων, που όσο η ταχύτητα αυξάνεται, τόσο η ανάγκη για περισσότερο ισχύ και καύσιμο αυξάνει με γεωμετρική πρόοδο.

Το Corsair 33 με ζεύγος Optimax 200 και πόδια Sportmaster (αγωνιστικού τύπου), "αερίζει" αρχικά στο πλανάρισμα αλλά φθάνει τελική 57 κόμβων με κατανάλωση μόλις 130 lt/h ή 2,28 lt/n.mile ("ΦΟΥΣΚΩΤΟ", Νο 43). Με νορμάλ πόδια για τουριστική χρήση η τελική μειώνεται στους 54,5 κόμβους, με ίδια ωριαία κατανάλωση και 2,38 lt/n.mile. Εδώ πράγματι οι Optimax 200 καταναλώνουν λιγότερα από τα 2,52 lt/n.mile των Verado 350 SCi στην ταχύτητα των 53 κόμβων (το σκάφος με τις Optimax ήταν 200 κιλά ελαφρύτερο λόγω διαφορών βάρους κινητήρων και απλού καθίσματος έναντι των διπλών bolster). Σε χαμηλότερες ταχύτητες όμως οι 200άρες Optimax καίνε περισσότερο, αφού στους 35,3 κόμβους χρειάζονται 1,98 lt/n.mile έναντι 1,90 lt/n.mile στους 38,5 κόμβους των Verado 350 SCi. Παραπλήσια κατανάλωση σημειώνεται μεταξύ των δύο διαφορετικών μηχανικών συνόλων και υψηλότερα, όπου στους 51 κόμβους οι Optimax 200 καταναλώνουν 2,35 lt/n.mile, έναντι 2,52 lt/n.mile των 350 SCi

# TOP LINE CORSAIR 33



# ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ - ΤΕΧΝΙΚΑ

στους 53 όμως κόμβους.

Οικονομικότερες εμφανίζονται οι 350 SCI σε σύγκριση και με τις Verado 250 (τοποθετημένες στο ίδιο σκάφος της δοκιμής) όπου δίνουν τελική 57 κόμβων με κατανάλωση 214 lt/h ή 3,75 lt/n.mile, έναντι των 200 lt/h ή 3,38 lt/n.mile των 350 SCI στους 59 όμως κόμβους. Απο-

καλυπτικά όμως είναι τα νούμερα όσον αφορά την ανάγκη ισχύος και καυσίμου όσο αυξάνεται η ταχύτητα. Στην περίπτωση σύγκρισης των Optimax 200 και των Verado 350 SCI οι αριθμοί είναι αποκαλυπτικοί, αφού για την επιπλέον ταχύτητα των 15,5 κόμβων (από 54,5 στους 70) απαιτούνται 300 HP περισσότεροι, δηλαδή 19 HP/κόμβος, όπως και... 144 lt/h καυσίμου παραπάνω (από 130 σε 274 lt/hr). Στην πραγματικότητα όμως τα πράγματα είναι λιγότερο τραγικά αφού το πιο ελαφρύ κατά 200+ κιλά σκάφος με τις Optimax ευνόησε τους μικρότερης ισχύος κινητήρες με 2-2,5 κόμβους μεγαλύτερης τελικής.

Πιο αντιπροσωπευτικά είναι τα μεγέθη με τις Verado 250, όπου για τους 13 κόμβους (από 57 μέχρι 70) χρειάζονται 200 ίπποι και 60 lt/h επιπλέον, δηλαδή 15 περίπου ίπποι για κάθε επιπλέον κόμβο.

Τώρα το πόσο επιδρά η αντίσταση του(των) ποδιού(ών) των κινητήρων στην τελική, οι αριθμοί μιλάνε μόνοι τους: Για τις Optimax 200 2,5 κόμβοι περισσότεροι (54,5 με 57) με τα πιο κοντά και καλύτερης υδροδυναμικής πόδια Sportmaster έναντι των νορμάλ, και για τις Verado 350 SCI 1,6 κόμβοι με κατά μία τρύπα υψηλότερη τοποθέτηση (2.54 cm). Θα μπορούσαμε να επεκταθούμε σε ακόμα πιο αναλυτικές παρατηρήσεις, όπως πόσα λίτρα καυσίμου κοστίζει ο κάθε επιπλέον κόμβος, την κατανάλωση lt βενζίνης/ίππο, την απόδοση ίππων/στρωφές, την ροπή κ.λ.π., που δεν είναι του παρόντος. Επειδή όμως το να προχωράς ένα (ή μάλλον περισσότερα) βήματα πιο πέρα χρειάζεται και διαφορετικού τύπου προσέγγιση, σύντομα θα ασχοληθούμε με την επιτακτική πλέον ανάγκη ενεργοποίησης του «ξεχασμένου» (λόγω έλλειψης χρόνου) δυναμομέτρου μας.

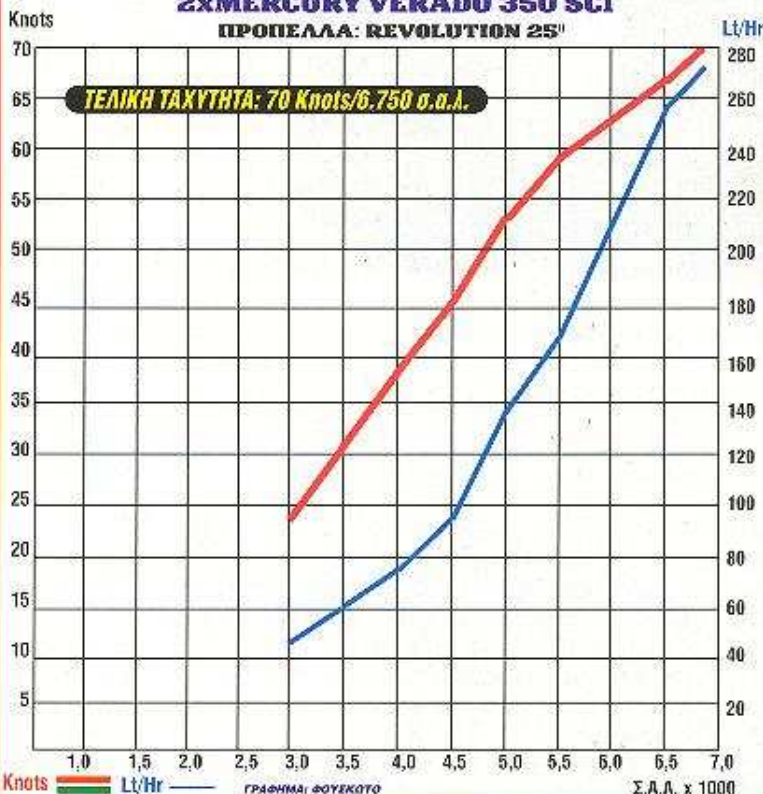
## ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

### TOP LINE CORSAIR 33 2xMERCURY VERADO 350 SCI ΠΡΟΠΕΛΑΑ: REVOLUTION 25"

Σ.Α.Λ.	KNOTS	LT/HR	LT/MILE
3000	23.5	48	2.04
3500	31.4	60	1.91
4000	38.5	75.4	1.90
4500	46	95	2.06
5000	53	134	2.52
5500	59	166	2.81
6500	67.2	258	3.83
6750	70	274	3.91

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

### TOP LINE CORSAIR 33 2xMERCURY VERADO 350 SCI ΠΡΟΠΕΛΑΑ: REVOLUTION 25"



## ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ-ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ TOP LINE CORSAIR 33

### • MERCURY OPTIMAX 200 • MERCURY VERADO 250 • MERCURY VERADO SCI 350

Σ.Α.Λ.	KNOTS		LT/HR		LT/N.MILE	
	VERADO 350 SCI	OPTIMAX 200	VERADO 350 SCI	OPTIMAX 200	VERADO 350 SCI	OPTIMAX 200
4000	38.5	32	73.4	70	1.90	2.18
5000	53	51	134	120	2.52	2.34
W.O.T. 6750/6200/5700	70	57	274	212	3.91	3.71

## ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

### TOP LINE CORSAIR 33

- Ολικό μήκος: 9.98 μ.
- Ολικό πλάτος: 3.05 μ.
- Είσοδος πλώρης: 54°
- Deadrise στο transom: 24° .5
- Αεροθάλαμοι: 0,35-0,60 μ.
- Κινητήρες: Έσω-έξω diesel έως 500 Hp ή 2x350 Hp
- Ρεζερβουάρ καυσίμων: 600 lt
- Βάρος: 2.000 κιλά

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ: TOP LINE, Πέτρος Καπερής, Πάροδος Περιφερειακού Σπατών (Χρ. Μπέκα), Σπάτα, Τηλ. 210 6025515, 6025535, E-mail: [topline@topline.gr](mailto:topline@topline.gr), [www.topline.gr](http://www.topline.gr).

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η Mercury Racing δημιούργησε τις Verado 350 SCI για σκάφη επιδόσεων που να μπορούν να αξιοποιήσουν τα δυναμικά χαρακτηριστικά της. Το Corsair 33 είναι σαφώς ένα από αυτά, κι έτσι ο συνδυασμός αποτελεί ένα εντυπωσιακό πακέτο κορυφαίας συνολικής απόδοσης, με αγωνιστικές επιδόσεις αλλά και απόλυτα τουριστικό χαρακτήρα. Σε περίπτωση λοιπόν που το συγκεκριμένο τεύχος φθάσει στα χέρια κάποιου από τα στελέχη της Mercury Racing, κλείνουμε με τα εξής: "O.K. You've got the best four stroke production performance outboard ever made. But this boat can easily ride 100HP more. Please do your best!"



Στο κινήρι των δύο-τριών δεκάτων του κόμβου, και της τελικής των 70 κόμβων.

Στις 4.000 σ.α.λ. το Corsair 33 ταξιδεύει με 38,5 κόμβους και κατανάλωση 1,90 lt/n.mile, με τις δύο Verado 350 SCI να καταναλώνουν συνολικά 73,4 lt/hr.

