



TOP LINE 4.50 VS TOP LINE 5.00

Ενδοοικογενειακή κόντρα 30 ν.μ.!



ΣΤΟ ΤΙΜΟΝΙ Ο ΣΠΡΑΤΗΣ ΚΑΡΑΣΠΡΑΤΗΣ

Η βόλτα που κάναμε με τα δύο σκάφη της δοκιμής αυτής δεν είχε να κάνει τόσο με χρονόμετρα και νούμερα, αλλά με διαφορές στην πλεύση. Δεν είναι λίγαι οι υποψήφιοι αγοραστές που αγνοούν τις σημαντικές διαφορές που εντοπίζονται δύο σκάφη με μόλις 50 εκατοστά διαφορά στο ονομαστικό τους μήκος.



Η ευκαιρία που μας έδωσε ο κατασκευαστής τους Π. Καπληρής να τα δοκιμάσουμε σε παράλληλη πλεύση για 30 ν.μ. μέχρι την Εύβοια, ήταν ό,τι έπρεπε για να εξάγουμε ασφαλή συμπεράσματα, τα οποία και σας μεταφέρουμε!

Τα δύο σκάφη της δοκιμής ανήκουν στη σειρά Max της γκάμας της Top Line, με το 4.50 να είναι το μικρότερο της σειράς και το 5.00 να αντιπροσωπεύει την κλασική πλέον και πολυχρηστική κατηγορία των 5μετρων. Πάνω στο τρέιλερ η διαφορά μεγέθους των δύο σκαφών είναι αισθητή, όμως μόλις καθελκυστούν στο νερό, η πανομοιότυπη διαμόρφωση του καταστρώματός τους ξεγελάει το μάτι και σε στατική κατάσταση φαίνονται σχεδόν ίδια.

Μετά από μια σύντομη ενημέρωση από τον κατασκευαστή για τα δύο σκάφη και τις ιδιαιτερότητές τους, βρεθήκαμε στο λιμανάκι της Ν. Μάρκης, όπου ρίξαμε τα δύο φουσκωτά στο νερό με προορισμό τις νοτιοδυτικές ακτές της Εύβοιας.

ΠΡΩΤΗ ΓΕΥΣΗ ΜΕ ΤΟ 5-ΜΕΤΡΟ

Το πρώτο σκάφος που περιεργά-

στηκα και οδήγησα ήταν το 5μετρο Top Line, που είχε κρεμασμένο στον καθρέφτη του το ισχυρό μοτέρ Mercury Optimax 90 Hp. Ο καιρός ήταν 3 μποφόρ Β-ΒΑ και είχαμε να αντιμετωπίσουμε έναν κυματισμό 0.5-1 μέτρο όρτσα μέχρι τον προορισμό, που ήταν ο όρμος του Νημπορειού στην Εύβοια.

Η πρώτη αίσθηση ήταν η πολύ άμεση απόκριση του κινητήρα στις εντολές του χειριστηρίου, που έδινε μια ευχάριστη νευρικότητα στο σπορ σκάφος, προκαλώντας για παιχνίδια με τα κύματα. Η δεύτερη θετική αίσθηση είναι η διαδικασία πλαναρίσματος, η οποία όταν ολοκληρωθεί δίνει ξαφνικά στο σκάφος 10 κόμβους παραπάνω ταχύτητα και από τους 5-6 ανεβαίνει στους 15-16, γλιστρώντας γλυκά και γρήγορα πάνω στην υδάτινη επιφάνεια. Η γάστρα είναι αρκετά γρήγορη σε σχεδιασμό, μαζεύοντας άκοπα κόμβους και διατηρώντας παράλληλα τη σταθερότητά της.

Η τελική του σκάφους με το συγκεκριμένο στήσιμο ξεπερνά τους 40 κόμβους και πρέπει να βρίσκεται κάπου στους 42-43, κάτι που δεν

1. Το Max 5.00 είναι ένα κλασικό καλοφτιαγμένο 5μετρο με γρήγορη γάστρα.

2. Η πλώρη του 5μετρου.

3. Max 5.00. Στο πάτωμα του καταστρώματος βρίσκεται ένα επιπλέον πολύ χρηστικό ταμπούκι.

4. Με τις προσθήκες στην πλώρη του 5μετρου δημιουργείται ένας πολύ άνετος χώρος ύπνου και ηλιοθεραπείας.

μπόρεσα να επιβεβαιώσω επακριβώς, αφού κατά τις μετρήσεις επικρατούσε κυματισμός περίπου μισού μέτρου. Σε αυτές τις συνθήκες κατάφερα να δω χωρίς τριμάρισμα 40 κόμβους στο GPS.

Γενικά, στο ταξίδεμα, βρίσκοντας τη σωστή ταχύτητα, περνούσα γρήγορα από κύμα σε κύμα χωρίς να εκτοπίζω πολλά νερά, σε συνθήκες σπορ πλεύσης όπου δεν έλειπαν και οι ομαλές και ευθύγραμμες αποθλασσώσεις σε ταχύτητες γύρω από τους 30-33 κόμβους.

Συνολικά, η εντύπωση που αποκομίζει ο κυβερνήτης από το σκάφος είναι η ανάλαφρη και γρήγορη πλεύση, η οποία όμως αποδεικνύεται και ιδι-



2



3

αίτερα οικονομική. Τα όργανα μετρήσεων έδειξαν σε όλο το εύρος των στροφών κάτω από το λ./ν.μ., με επικρατέστερες τιμές το 0,75-0,9 λ./ν.μ.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΩΝ

Στον όρμο του Νημπορείου ο αέρας κόπασε και δένοντας τα δύο σκάφη κοντά στην αμμουδερή παραλία αρχίσαμε να περιεργαζόμαστε τους εσωτερικούς χώρους και το κατάστρωμα γενικότερα. Η βασική διάμρφωση είναι η ίδια, με κάθισμα πλώρης, πρύμνης και την τιμονιέρα τοποθετημένη στη δεξιά μπάντα να διαθέτει ένα επιπλέον κάθισμα στο εμπρόσθιο μέρος.

Η πλώρη είναι η ίδια, διαθέτοντας μια μικρή δελφινιέρα, ξεχωριστό στρίτσο για την άγκυρα και ένα τραπεζοειδές ταμπούκι για τις ανάγκες αποθήκευσης. Διαφορά εντοπίζεται μόνο στο μέγεθος, με τους χώρους του πεντάμετρου να είναι λίγο μεγαλύτεροι. Άλλη μία διαφοροποίηση στο κατάστρωμα ανακάλυψα στο πάτωμα, όπου βρίσκεται ένας επιπλέον χώρος αποθήκευσης και στα δύο σκάφη, αλλά με διαφορετική διάταξη.

Στο 4.50 είναι μακρόστενος, καταλαμβάνοντας το χώρο αριστερά της τιμονιέρας από το ταμπούκι της πλώρης έως το ταμπούκι της πρύμνης. Αυτό είναι αρκετά βολικό και μπορεί να εξυπηρετήσει άριστα έναν ψαροκυνηγό που θα τοποθετήσει με ασφάλεια εκεί τα όπλα του. Στο 5.00 ο χώρος είναι τετράγωνος και καταλαμβάνει όλο το ενδιάμεσο, από το ταμπούκι της πλώρης μέχρι το κάθισμα της τιμονιέρας. Εδώ θα βρουν εύκολα τη θέση τους μπαλονάκια, πρυμάτσες, αγκυρόσκοινα και πολλά άλλα.

Οι τιμονιέρες σχεδιαστικά είναι ίδιες, αλλά έχουν διαφορετικό μέγεθος, με αυτήν του 4.50 να είναι κάπως πιο μαζεμένη. Η διάταξη τους είναι όμοια: διαθέτουν εμπρόσθιο κάθισμα, καλό ύψος τιμονιού, αλλά μέτρια κλίση στο χώρο τοποθέτησης των οργάνων, που τα καθιστά κάπως δυσαναγνώστα.

Στην πρύμνη υπάρχει ο κλασικός καναπές κάτω από τον οποίο βρίσκεται ο δεύτερος βασικός αποθηκευτικός χώρος και των δύο σκαφών. Η διαφοροποίηση σε αυτό το σημείο έγκειται στην πλάτη του κάθε καναπέ. Στην περίπτωση του 5μετρου έχει τοποθετηθεί ένα χαμηλό μαξιλάρι που ενσωματώνεται στην υπερκατασκευή της πρύμνης, το οποίο όμως είναι χαμηλό και ανεπαρκές για τη στήριξη της πλάτης των συνεπιβατών. Βέβαια, αυτό εύκολα διορθώνεται κατασκευάζοντας ένα άλλο, με υψηλότερη σκληρή πλάτη.

Στο 4.50 η πλάτη αποτελείται από ένα στρογγυλό μαξιλάρι γύρω από σωλήνα που στηρίζεται στο ανοξείδωτο roll bar. Το τελευταίο είναι άλλη μία -περισσότερο αισθητική- διαφορά των δύο σκαφών, αφού το 5μετρο διαθέτει πολυεστερικό roll





5

5. Max 5.00. Μετά το πλανάρισμα το σκάφος παραμένει ευθύγραμμο σε κάθε περίπτωση, πλέοντας αρκετά γρήγορα.
- 6-7. Το κάθισμα μπροστά από την τιμονιέρα του 5μετρου είναι άνετο και κρύβει από κάτω του την τάπα πλήρωσης καυσίμου και έναν εύχρηστο χώρο αποθήκευσης.
8. Ο καναπές της πρύμνης του 5μετρου είναι άνετος, αλλά η πλάτη θα μπορούσε να είναι κάπως ψηλότερη.
9. Στο τελείωμα των αεροθαλάμων του 5μετρου υπάρχει πολύ βολικό πολυεστερικό πάτημα.

bag που κατασκευάζεται σε διαιρούμενο καλούπι.

Μία επιπλέον και ίσως η πιο ουσιαστική διαφορά σε ό,τι αφορά το κατάστρωμα των δύο σκαφών, βρίσκεται στο σημείο πίσω από τον καναπέ. Στο 5μετρο υπάρχει εκεί ένα επιπλέον ταμπούκι που ενσωματώνεται στην υπερκατασκευή της



πρύμνης. Είναι άμεσα προσβάσιμο και θα αποδειχθεί βολικότατο όταν ψάχνουμε τις ρυμτάσες ή διάφορα άλλα μικροπράγματα καθώς στεκόμαστε στην πρύμνη του σκάφους. Κατά τα άλλα, η κλασική λεκάνη με τη σκάλα ανόδου από τη μία και τη βάση βοηθητικής από την άλλη, να προεκτείνονται ελαφρώς πέρα από το όριο του καθρέφτη, σχεδόν ολοκληρώνουν την εικόνα των δύο φουσκωτών.

Το «σχεδόν» κρύβει άλλη μία μικρή πινελιά λειτουργικότητας που μας επιφυλάσσει το 5μετρο. Συγκεκριμένα, στο τελείωμα των αεροθαλάμων υπάρχει μια πολυεστερική κατα-

σκευή που δημιουργεί δύο επιπλέον χρηστικά πατήματα. Έτσι γίνεται επικτική ακόμα και η αλλαγή προπέλας ενώ πλώ, αλλά και γενικότερα διευκολύνονται τα πατήματα στο σκάφος. Στο βασικό εξοπλισμό του 5μετρου ανήκουν και οι προεκτάσεις που δημιουργούν ένα πολύ άνετο διπλό κρεβάτι στην πλώρη. Τα μαξιλάρια είναι καλοραμμένα, ενώ το διακοσμητικό σχέδιο εναρμονίζεται πλήρως και με τις προσθήκες του κρεβατιού. Μοναδική παρατήρηση σε αυτό το σημείο είναι η δυσκολία που παρουσιάζεται στο άνοιγμα των ταμπουκιών της πλώρης και της τιμονιέρας, όταν στηθεί το κρεβάτι.



7



8



9

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΩΝ

Μοντέλο:	Max 4.50	Max 5.50
Εξωτερικό μήκος:	4,48 μ.	4,99 μ.
Εξωτερικό πλάτος:	2,10 μ.	2,22 μ.
Εσωτερικό μήκος:	3,65 μ.	4,30 μ.
Εσωτερικό πλάτος:	1,10 μ.	1,22 μ.
Διάμετρος αεροθαλάμων:	0,44- 0,48 μ.	0,45- 0,50 μ.
Αριθμός αεροθαλάμων:	4	5
Υφασμα αεροθαλάμων:	Hyalon Neoprene Pennel Flippo Orca	
Τύπος γάστρας:	Deer «V»	
Υλικό κατασκευής:	GRP	
Βάρος σκάφους:	240 κιλά	395 κιλά
Αρ. ατόμων:	6	7
Ελάχιστη ιπποδύναμη:	40 Hp	60 Hp
Μέγιστη ιπποδύναμη:	60 Hp	100 Hp
Συνιστώμενη ιπποδύναμη:	50 Hp	90 Hp
Μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο:	780 κιλά	940 κιλά

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ:

TOP LINE - ΚΑΠΛΕΡΗΣ ΠΕΤΡΟΣ

Πάροδος Χριστού Μπέκα - Περιφερειακός

Σπιάτων, 190 04 Σπύτα Αττικής

Τηλ. 210-6025515

E-mail: topline@topline.gr

www.topline.gr

Η εταιρεία και τα υλικά

Η Top Line του Πέτρου Καπλερή ιδρύθηκε το 1991. Έκτοτε έχει σχεδιάσει 12 διαφορετικά μοντέλα, τα οποία είναι προάσματα και όχι αντιγραφές ή παραποιήσεις άλλων σκαφών. Η γκάμα ξεκινάει από το μικρό TL330. Η γκάμα των Max ξεκινάει από το 4.50 και φτάνει τα 5.70 μέτρα, διαθέτοντας μοντέλα στα 4.80, 5.00 και 5.30 μέτρα. Η πολύ επιτυχημένη σειρά Pegasus διαθέτει τρία μοντέλα, το P20, το P23 και το P27 και είναι λίγα σπορ σκάφη. Στον αναρράχιο βρίσκεται η σειρά S, με το S22-S24 να αποτελούν δύο ευρύχωρα, αλυσίδα και αξιοπλοία τουριστικά σκάφη.

Η σειρά Corsair αποτελεί τη καρδιά της εταιρείας και συνδυάζει τις ανέσεις τουρισμού με τα σπορ χαρακτηριστικά στα δύο μοντέλα των 31 και 33 ποδών. Άξιο αναφοράς είναι ότι όλα τα στάδια κατασκευής του κάθε μοντέλου πραγματοποιούνται μόνο μέσω στο ναυπηγείο της Top Line, χωρίς να γίνονται παραχωρήσεις σε θέματα ποιότητας. Αυτό είναι και ο λόγος της υψηλής μεταπωλητικής αξίας των σκαφών, αφού συνδυάζουν στιβαρότητα, οικονομία, καλή πλεύση και ποιότητα κατασκευής. Για όποιους γνωρίζουν λίγο από πρώτες χείρες, απλά αναφέρεται ότι στην κατασκευή χρησιμοποιούνται ασφαλιστικοί πολυεστερές σε συνδυασμό με παλι βιχιάι στον σπλωμό. Τα υφασμάτα των αεροθαλάμων είναι φυσικά Hyalon Neoprene. Τέλος, θα πρέπει να τονίσω ότι το συγκεκριμένο ναυπηγείο είναι πρωταρχικό σε παρτιμετισμούς και σχεδιασμό στεγανών σκαφών, κάτι που έχει αποδώσει πολύ καλά, όπως φαίνεται και από την πορεία των σκαφών στο αγωνιστικό δρόμο.



10

ΣΤΟ ΤΙΜΟΝΙ ΤΟΥ ΜΙΚΡΟΥ

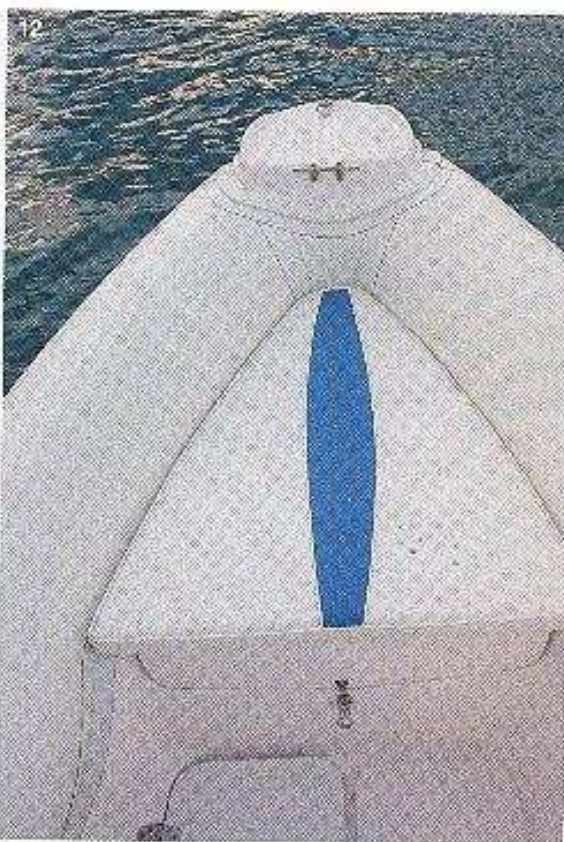
Ο χρόνος πέρασε γρήγορα και ο καιρός μάς τα γύρισε ακόμα πιο γρήγορα, αφού μέσα σε ελάχιστο χρόνο ήρθαν πάνω από το κεφάλι μας βαριά σύννεφα, που έκρυψαν

την όμορφη λιακάδα. Η κατάσταση στη θάλασσα άλλαξε, με τον άνεμο να πνέει πλέον N-NA με την ίδια περίπου ένταση, αλλά κάπως πιο μακρύ κυματισμό.

Έπειτα από σύντομες βόλτες σε παρακείμενες παραλίες πήραμε το δρόμο του γυρισμού, έχοντας αυτήν τη φορά στα χέρια μου το τιμόνι του μικρότερου Top Line του 4.50. Η διαφορά σε αίσθηση είναι αρκετά μεγάλη, αφού το 4.50 είναι πολύ πιο άμεσο και ελαφρύ, δίνοντας μια πιο fun αίσθηση στην πλεύση.

Έχοντας κρεμασμένη στον καθρέφτη του την αρκετά πιο αδύναμη Suzuki 50 Hp, κατάφερε να κινείται πολύ σβέλτα. Μάλιστα, κάπου εκεί έχασα και ένα στοίχημα που έβαλα με τον κατασκευαστή, ότι με το συγκεκριμένο μοτέρ δεν έχω δει σε κανένα σκάφος πάνω από 29-30 κόμβους. Εκείνος ήταν επιφυλακτικός και έλεγε «θα δούμε... είναι γρήγορη γαστρούλα πάντως», με τα όργανα στη συνέχεια να τον επιβεβαιώνουν, αφού έδειξαν 32 κόμβους με δύο άτομα και ελάχιστο φορτίο. Αξίζει να αναφέρω ότι είχαμε μαζί μας και μια δεύτερη εργοστασιακή

προπέλα με το ίδιο βήμα, αλλά με μεγαλύτερη διάμετρο, την οποία και δοκιμάσαμε πέρα από την ανοξείδωτη Solas. Τα αποτελέσματα ήταν σχεδόν ίδια, με λίγο χειρότερο πλάνισμα. Και στις δύο περιπτώσεις,





13



14

10. Καλοφτιαγμένο και μαζεμένο το 4.50, πλέει ανάλαφρα σε κάθε κυματισμό. Η βέση αδήγησής του είναι βολική τόσο στην όρθια όσο και στην καθιστή διακυβέρνηση.

11. Η τιμονιέρα στο 4.50 έχει την ίδια διάταξη με το 5μετρο, είναι όμως λίγο πιο μαζεμένη σε διαστάσεις.

12. Ο χώρος της πλώρης του 4.50.

13. Η πλάτη του καναπέ στο 4.50 είναι ένα στρογγυλό μαξιλάρι γύρω από μια ανοξείδωτη σωλήνα.

14. Στο πάτωμα του 4.50 υπάρχει ένα μακρόστενο ταμπούκι με αποστράγγιση.

15. Το 4.50 είναι πολύ εύχρηστο κοντά σε παραλίες, αφού είναι υπάκουο με μικρό βύθισμα.



15

TOP LINE 4.50

Μας άρεσαν

- + Εξαιρετικά εύχρηστο
- + Οικονομική χρήση
- + Ποιότητα κατασκευής

Μας άρεσαν λιγότερο

- Έλλειψη τανκ στη βασική τιμή
- Μέτρια ανάγνωση οργάνων

TOP LINE 5.00

- + Γρήγορη και σταθερή πλεύση
- + Χαμηλή κατανάλωση
- + Ποιότητα κατασκευής

- Χαμηλή πλάτη καναπέ
- Μέτρια ανάγνωση οργάνων

πάντως, η μηχανή έκανε υπερστροφία μέχρι τις 6.500 στροφές, κάτι το οποίο όμως θα αλλάξει όταν φορτωθεί κανονικά το σκάφος.

Η διαφορά πλεύσης φυσικά ήταν εμφανής, με το 4.50 να πλέει με σαφώς μικρότερες ταχύτητες, που κυμαίνονται στους 18-23 κόμβους. Ο καιρός μάς έβρισκε δευτερόπριμα

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΙΝΗΤΗΡΑ

Μοντέλο:	Mercury Optimax 90 Hp
Ισχύς:	66,2 kW
Περιοχή μέγιστων στροφών:	5.000-5.750 σ.α.λ.
Κύλινδροι:	3 (σε σειρά)
Κυβισμός:	1.526 κ.εκ.
Εκκίνηση:	Ηλεκτρική με διακόπτη
Σχέση μετάδοσης:	2,33:1
Χειριστήριο:	Πρόσω (F) - Κράτσι (N) - Ανάποδα (R)
Εναλλάκτης ρεύματος:	60 amp (756 watt) με ιμάντα
Σύστημα Trim:	Power Trim σιάνταρ
Δοχείο καυσίμου:	Προαιρετικό
Καύσιμο:	Αμόλυβδη 90 RON τσιπ
Βάρος:	170 κιλά
Μήκος άξονα:	508 mm (L)
Τύπος Κινητήρα:	Απευθείας ψεκασμός δύο φάσεων

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

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

στο μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής, όπου αρχικά πηγαίναμε ήρεμη και ξεκούραστη κρουαζιέρα, αλλά όσο πλησιάζαμε στη Ν. Μάκρη ο ρυθμός ανέβαινε, κάνοντας μια άνιση κόντρα, αφού το μικρό 4.50 έπιασε τα όριά του κάπου στους 30 κόμβους με τον καιρό να μας βρίσκει πλέον στο πλάι.
Η χρήση του 4.50 είναι πραγματικά ανέμελη, γιατί είναι πολύ απλό και εύχρηστο - ένα πραγματικό αγχωτικό. Στο θέμα οικονομία δεν

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ (TOP LINE 5.00)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ: MERCURY OPTIMAX 90 HP
ΠΡΟΠΕΛΑ: 21"

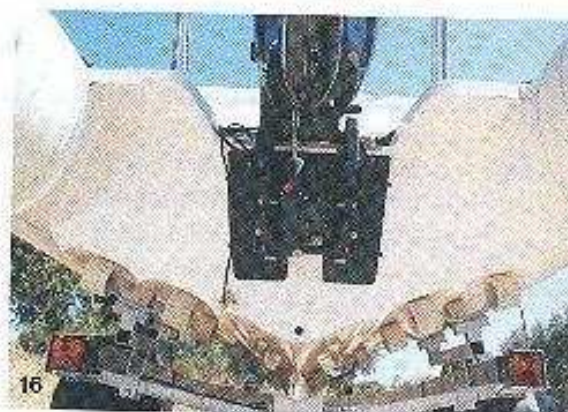
Σ.Α.Λ.	ΘΕΩΡ. ΤΑΧ.	ΠΡΑΓΜ. ΤΑΧ.	ΟΛΙΣΘΗΣΗ
2.000	14,8	6,1	143%
2.500	18,5	8	132%
3.000	22,2	16	39%
3.500	25,9	22	18%
4.000	29,7	27	10%
4.500	33,4	30,5	9%
5.000	37,1	35	6%
5.500	40,8	39	5%
5.600	41,5	40	4%

χρειάζεται καν να αναφερθούμε, αφού η κατανάλωση κυμαίνεται στα 0,45-0,65 λ./ν.μ., την οποία επιβεβαιώσαμε καίγοντας για 30 μίλια κάτι παραπάνω από 15 λίτρα! Εδώ πρέπει να επισημάνω ότι σε παράκτιες βόλτες δεν θα προβληματίσει το 25λιτρο ρεζερβουάρ καυσίμου, αλλά αν ο υποψήφιος αγοραστής σχεδιάζει μεγαλύτερες βόλτες, καλό είναι να προσθέσει το ανοξείδωτο ρεζερβουάρ των 85 λίτρων που προσφέρεται από την εταιρεία.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Το τι θα ταιριάζει στον καθέναν από τα δύο αυτά σκάφη είναι εντελώς υποκειμενικό. Η διαφορά τους, πάντως, είναι μεγάλη, όχι μόνο σε πλεύση αλλά και σε κόστος κτήσης. Συγκεκριμένα, έχουν μια διαφορά της τάξεως των 5.500 ευρώ ως σκάφη, που μεγεθύνεται στα 10.000 ευρώ για ολόκληρο το πακέτο του κάθε σκάφους, αν λάβουμε υπ' όψιν διαφορετικούς κινητήρες, τρέιλερ κ.λπ.

Το 4.50 είναι το πλέον εύχρηστο και οικονομικό θαλάσσιο μέσο για ασταμάτητες παράκτιες βόλτες και



16-17. Η γάστρα του 4.50 και του 5.00 αντίστοιχα, με τα αρνητικά τοξοειδή παρατροπιάδια.
18. Τα παρατροπιάδια ξεκινούν από την πλώρη και στα δύο σκάφη.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΙΝΗΤΗΡΑ

Μοντέλο:	Suzuki DF 50
Τύπος μηχανής:	Τετράκρονος, 12-βάλβιδος DOHC
Αριθμός κυλίνδρων:	3
Κυβισμός:	815 cc
Διάμετρος x Διαδρομή:	71 x 68.6 mm
Ισχύς:	50 Hp (36,8 kW) στις 6.200 σ.α.λ.
Περιοχή Μέγιστων	
Στροφών:	5.900-6.500 rpm
Τροφοδοσία:	Διαδοχικός ψεκασμός πολλαπλών σημείων
Κάρτερ:	2,2 λίτρα
Alternator:	12V, 216W
Λόγος μετάδοσης:	2,27:1
Εξάτμιση:	Μέσα από την προπέλα
Βάρος:	107 κιλά (έκδοση S) - 110 κιλά (έκδοση L)

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

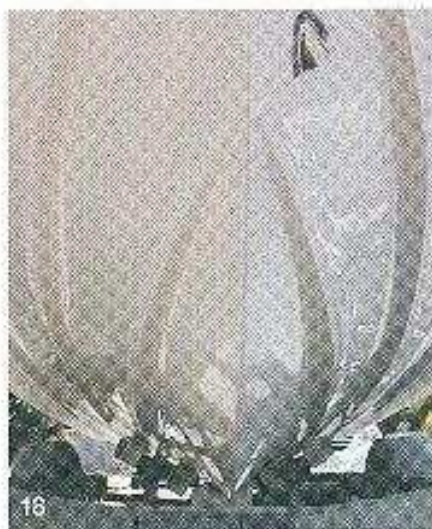
ΝΙΚ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ Α.Ε.
Τηλ. 210-4833328-30.
Fax 210-4833325
e-mail: info@suzuki-marine.gr
www.suzuki-marine.gr

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ (TOP LINE 4.50)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ: SUZUKI 50 HP
ΠΡΟΠΕΛΑ: 14"

Σ.Α.Λ.	ΘΕΩΡ. ΤΑΧ.	ΠΡΑΓΜ. ΤΑΧ.	ΟΛΙΣΘΗΣΗ
2.000	10.1	4.5	125%
2.500	12.7	6	111%
3.000	15.2	10	52%
3.500	17.8	14	27%
4.000	20.3	17	19%
4.500	22.8	19.5	17%
5.000	25.4	22	15%
5.500	27.9	25.5	9%
6.000	30.4	28	9%
6.500	33.0	30.5	8%
6.600	33.5	32	5%

μικρές εκδρομές. Το 5μετρο, όμως, διαθέτει περισσότερο χώρο, καλύτερη πλευσση, ανέσεις τουρισμού, κρεβάτι και τη δύναμη να φτάσει αρκετά μακριά τους ιδιοκτήτες του, αν του το ζητήσουν. Το μόνο σίγουρο είναι ότι σε κάθε περίπτωση, όποιος τα επιλέξει για τις θαλασσινές του εξορμήσεις, θα βρει ένα ποιοτικό και καλοφτιαγμένο σύγντροφο, που θα διατηρηθεί σε άριστη κατάσταση για αρκετά χρόνια, με την υψηλή τιμή μεταπώλησης να είναι σίγουρα πολύ σημαντική. ■



Ξεχωριστή για τα δύο μοντέλα

Η γάστρα και των δύο Top Line υιοθετεί έναν ιδιαίτερο σχεδιασμό όντας κολλητή και διαθέτοντας αρνητικά οβάλ ταξοειδή παρατροπίδια. Η ιδιαιτερότητα τους εντοπίζεται κυρίως στο σχήμα που δεν είναι ίσια, αλλά κάνουν μια καμπύλη που καίει προς τα κάτω. Αυτό προσδίδει αυξημένη άντωση, με αποτέλεσμα την οικονομία και την αυξημένη ταχύτητα. Τα πρώτα πειράματα πάνω στο συγκεκριμένο σχεδιασμό έγιναν πίσω στο 1992 περίπου με τις γάστρες να παίρνουν τη σημερινή τους μορφή το 1996 (για το 4.50) και το 1998 του πενταμέτρου. Τα δοκίμια στο εσωτερικό είναι αρκετά ισχυρά, με τέσσερις φρακτές και δύο διαμήκεις δοκούς. Στο 4.50 τα παρατροπίδια είναι δύο. Ξεκινούν από την πλήρη και καταλήγουν στον καθρέπτη. Εκεί η γάστρα δεν διαμορφώνεται οκτώ, αλλά είναι κάπως στρουγγυλεμένη. Στο 5μετρο και πάλι ξεκινούν από την πλήρη 2 παρατροπίδια, το ένα εκ των οποίων όμως εβάνει λίγο πριν από την πρυμνή. Κορπύ εκεί διαμορφώνεται και ένα μικρό πέλμα. Το σχήμα είναι και στις δύο περιπτώσεις μικρού μεγέθους. Αξίζει να αναφέρουμε ότι και οι δύο γάστρες είναι πρωτοπορικές και δεν έχουν καμία σχέση μεταξύ τους.