



SUZUKI DF 300 VS VERADO 300



Κανόνισα λοιπόν την επομένη να βρεθούν και τα δύο σκάφη στη θάλασσα, με σκοπό να συγκριθούν τα «θηρία» των ιπποδυνάμεων στις ίδιες συνθήκες θάλασσας και με τον ίδιο χειριστή, δοκιμάζοντας μάλιστα διάφορες προπέλες. Μην περιμένετε όμως να διαβάσετε εδώ τον τρόπο κατασκευής και λειτουργίας του κάθε κινητήρα ή λεπτομερείς μηχανολογικές αναλύσεις, αφού σίγουρα δεν είμαι αρμόδιος γι' αυτό. Θα διαβάσετε όμως για την ικανοποίηση, την άνεση και την ευκολία χειρισμού που μου προσέφεραν. «διανθισμένα» με κάποια μικροπροβλήματα που ίσως συναντήσετε, ανάλογα πάντα με τις συνθήκες χρήσης. Σάββατο πρωί, λοιπόν, βρεθήκαμε στο Λαύριο. Είχε 6 μποφόρ αέρα, αλλά μέσα στον κόλπο του Θαρικού είχε ύψος κύ-



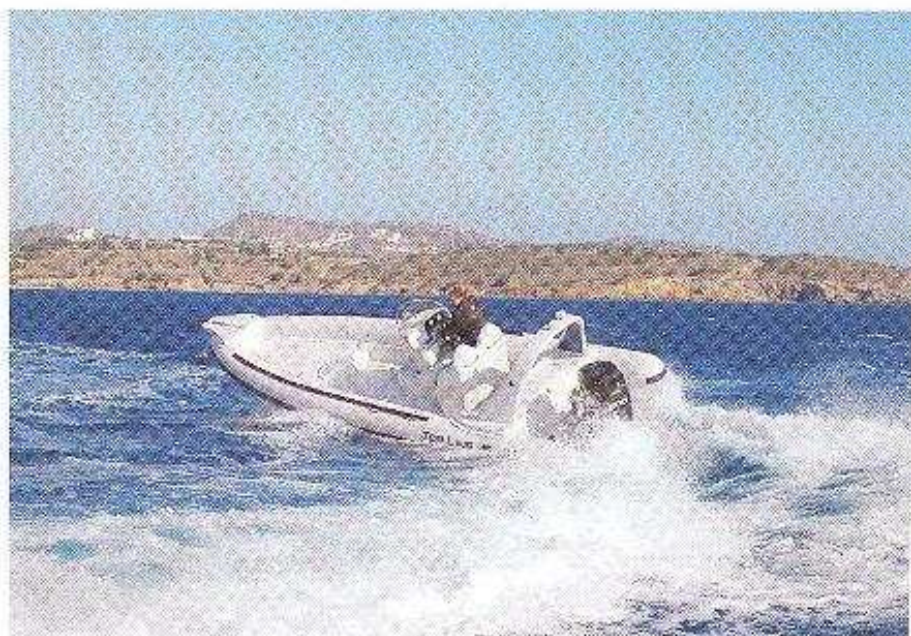
Η ουσία, στις μεσαίες στροφές

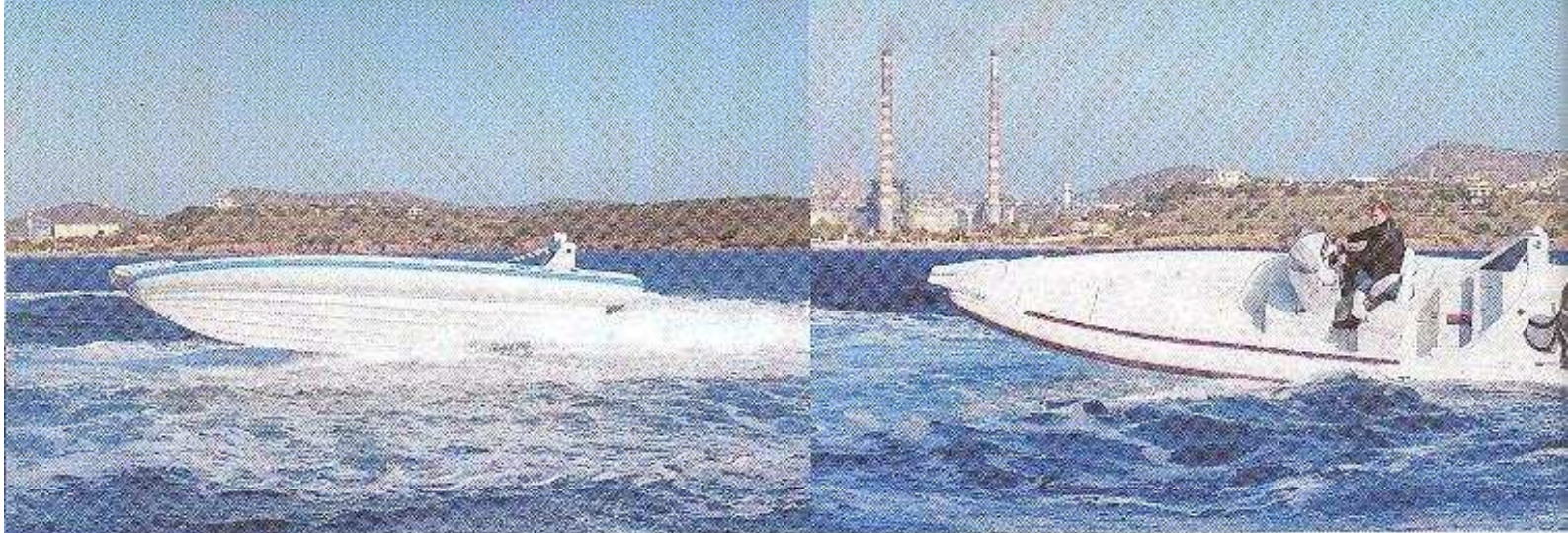
ΓΚΑΖΩΝΕΙ (ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΝΕΙ) Ο ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ

Σε μια από τις επισκέψεις μου στο ναυπηγείο της Top-Line στάθηκα τυχερός. Μόλις είχε τοποθετηθεί σε ένα Πήγασος 27 μια Suzuki DF 300, ενώ στο parking της εταιρείας υπήρχε ένα ακόμη ίδιο σκάφος, στημένο με Verado 300. Μια ευκαιρία «συγκριτικής» δοκιμής που δεν έπρεπε να χάσω με κανένα τρόπο!

ματος μέχρι μισό μέτρο. Βέβαια, για να δούμε τη συμπεριφορά των κινητήρων και στον χοντρό καιρό, ανοιχτήκαμε αρκετές φορές, κάνοντας τις μετρήσεις μας σε διάφορα σημεία με διαφορετικό ύψος κύματος. Γι' αυτό το λόγο στους πίνακες μετρήσεων που ακολουθούν, σημειώνεται και η κατάσταση θάλασσας (2 ή 4 μποφόρ).

Στις μεσαίες στροφές διαπιστώσαμε ότι και οι δυο κινητήρες είχαν αρκετά αποθέματα δύναμης, ώστε να μην προδίδουν τον κυβερνήτη τη στιγμή που θα κατεβάσει τη μανέτα για να βρεθεί γρήγορα στη θέση που θέλει για να αντιμετωπίσει σωστά το επόμενο κύμα. Σημαντικό πλεονέκτημα και των δύο, ήταν ότι μπορούσες να αφήσεις τη μανέτα σε συγκεκριμένο σημείο, ώστε το σκάφος





ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ VERADO 300

Κύλινδροι:	6 σε σειρά
Κυβισμός:	2.598cc
Βάρος:	L: 288kg • XL: 294kg • XXL: 302kg
Kilowatts(*):	224kw
Περιοχή Μέγιστων	
Στροφών:	5.800-6.400 rpm
Διάμετρος / Διαδρομή:	82 x 82 mm
Σύστημα Ψύξης:	Υδροψυκτο με θερμοστάτη και έλεγχο πίεσης
Σύστημα Ανάφλεξης:	SmartCraft® PCM 03 με ψηφιακό έλεγχο
Εκκίνηση:	Ηλεκτρική με διακόπτη
Σχέση Μετάδοσης:	1,75:1
Χειριστήριο:	SmartCraft® DTS (πρόσω-κράτει-ανάποδα)
Σύστημα Τιμονιού:	Ηλεκτροϋδραυλικό Σύστημα
Εναλλάκτης Ρεύματος:	70-amp (882 watt) με ρυθμιστή τάσης
Σύστημα Trim:	SmartCraft - προγραμματιζόμενο (power trim & tilt)
Δοχείο Καυσίμου:	Προαιρετικό
Καύσιμο:	Αμόλυβδη 92 RON/min
Εξάτμιση:	Μέσα από την προπέλα
Σύστημα Λίπανσης:	Δεν απαιτείται
Τύπος Κινητήρα:	SmartCraft® DTS ηλεκτρονικά ελεγχόμενο γκάζι, με υπερ- πλήρωση, intercooler και βαλβίδα booster

(*) μετρημένα στον άξονα της προπέλας σύμφωνα με το πρότυπο ICOMIA 2B

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΖΩΗΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ Α.Ε.

Λεωφ. Ποσειδώνος 57, 183 44 Μοσχάτο
Τηλ. 210- 9409828, Fax 210-9409112
e-mail: zois@zois.gr, www.zois.gr

να ταξιδεύει σταθερά με μικρή ταχύτητα χωρίς να ταλαιπωρούνται οι επιβάτες. Για καλύτερα αποτελέσματα κάναμε τις μετρήσεις και στα όρτσα και στα πρίμα, βγάζοντας το μέσο όρο. Στα όρτσα και οι

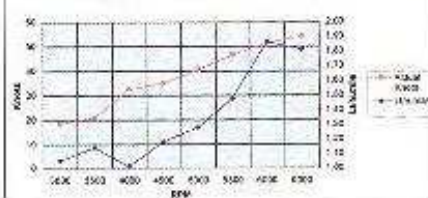
ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

SUZUKI DF 300 - ME REVOLUTION 23"

	θεωρ.	πραγμ.				
σ.α.λ.	ταχύτητα	ταχύτητα	λιτ./ώρα	λιτ./μ.μίλι	αλιόθηση	
3.000	27,3	18,5	19,5	1,05	32,2%	
3.500	31,8	21	24	1,14	34,1%	
4.000	36,4	32,5	33	1,02	10,7%	
4.500	40,9	35	41,5	1,19	14,5%	
5.000	45,5	40,5	52	1,28	11,0%	
5.500	50,0	46,5	69	1,48	7,1%	
6.000	54,6	51,5	96	1,96	5,7%	
6.300	57,3	54	98	1,81	5,8%	

Κατάσταση θάλασσας: 4B (ύψος κύματος 50cm)
Φορτία: 2 ενήλικες, 260 λιτ. καύσιμα, 50 λιτ. νερό

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ / ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ



δου μηχανές «τσιμπάγαν» 3-5 λίτρα επάνω, μόνο που η Verado δεν έχανε περισσότερο από έναν κόμβο, αντίθετα από την Suzuki που έχανε ακόμα και τρεις. Όλες οι προπέλες που βάλουμε στην Suzuki πήγαν στον κόφτη, ακόμα και η 26 Bravo. Με τη Verado από τις 5.600 και πάνω ανεβάζαμε στροφές και ταχύτητα μόνο με τριμ, για αυτό και θα δείτε ότι είχε τη μέγιστη κατανάλωση στις 6.000 στροφές και όχι στο W.O.T. (τέρμα γκάζι). Για παράδειγμα, με την προπέλα Bravo 22" στις 6.000 σ.α.λ. είχαμε κατανάλωση 2,05 λίτρα/μίλι, ενώ στις 6.400 (W.O.T.) 1,97 λίτρα/μίλι. Επίσης θα δείτε ότι η ταχύτητα είναι μικρότερη στις 3.000 με την Mirage 25" από ό,τι με τη Revolution 23, αλλά αυτό συμβαίνει γιατί η πρώτη έχει πολύ μεγαλύτερη αλιόθηση στις 3.000. Από θέμα τιμονιού, μεγάλη διαφορά σημείωσα υπέρ της Verado, λόγω του ηλεκτροϋδραυλικού συστήματος που έχει ενσωματωθεί στον κινητήρα. Με το στρίψιμο του τιμονιού, σε όλο το φάσμα των

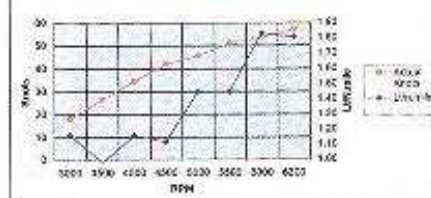
ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

SUZUKI DF 300 - BRAVO 26"

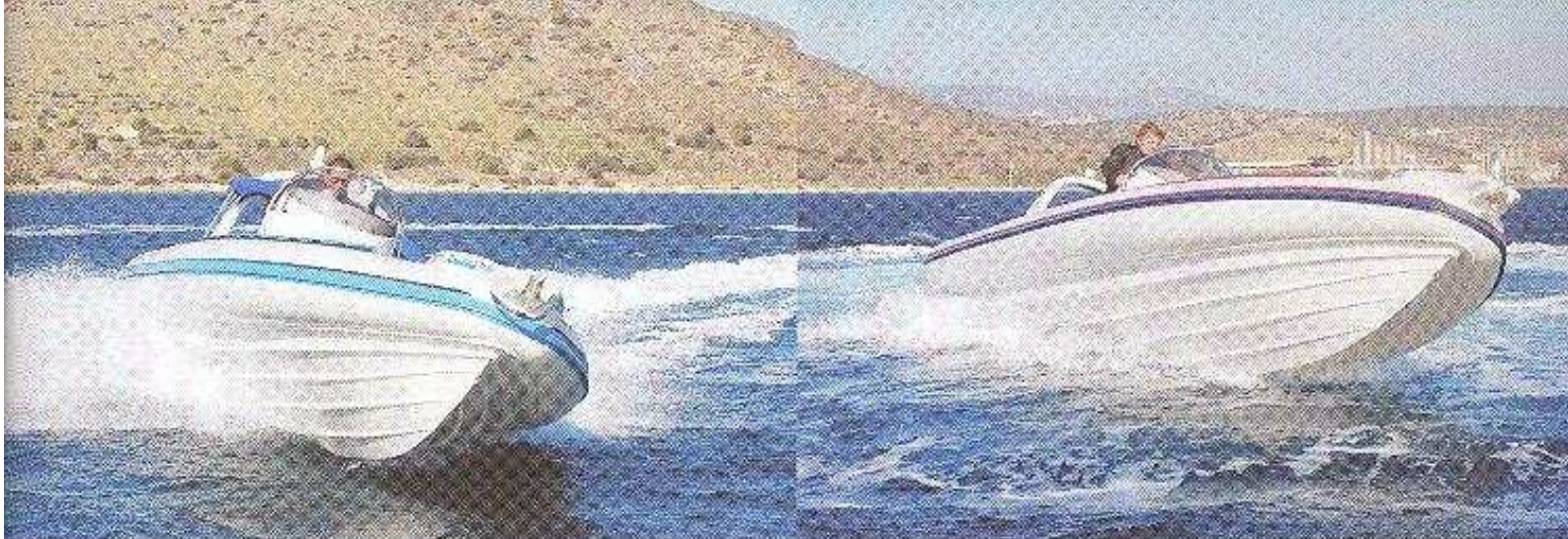
	θεωρ.	πραγμ.				
σ.α.λ.	ταχύτητα	ταχύτητα	λιτ./ώρα	λιτ./μ.μίλι	αλιόθηση	
3.000	30,9	18	21	1,17	41,7%	
3.500	36,0	26,5	26	0,98	26,4%	
4.000	41,1	34,5	35	1,16	16,2%	
4.500	46,3	42	47	1,12	9,3%	
5.000	51,4	45,5	66	1,45	11,5%	
5.500	56,6	51	74	1,45	9,9%	
6.000	61,7	53,5	98	1,83	13,3%	
6.300	64,8	57	103	1,81	12,0%	

Κατάσταση θάλασσας: 2B
Φορτία: 2 ενήλικες, 250 λιτ. καύσιμα, 50 λιτ. νερό

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ / ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ



στροφών και των ταχυτήτων, μεταφέρεται η εντολή άμεσα στη μηχανή χωρίς καμία καθυστέρηση, προσφέροντας ομαλή και χωρίς κόπο οδήγηση. Σε αντιστοιχεία, το Sea Star που φορούσε η Suzuki, μη έχοντας την καλύτερη μπουκάλα, μας δυσκόλεψε λίγο, και αποδείχτηκε αρκετά «ανυπάκουο» όταν τριμάραμε ψηλά στις τελικές. Τα χειριστήρια είναι πολύ καλά και στις δυο μηχανές, με πολύ μικρή υπεροχή της Verado, μόνο για το λόγο ότι κρατούσε πιο εύκολα τις στροφές που θέλαμε. Τα όργανα είναι εύκολα στο χειρισμό και στην ορατότητα, με πλήρη στοιχεία και για τις δυο εξωλέμβιες. Σαφώς εκρηκτικός ο Verado, αλλά και ο Suzuki με εξέπληξε ευχάριστα. Λόγω καιρού δεν μπορέσαμε να δούμε τις απόλυτες τελικές, αφού δεν μπορούσαμε να κρατήσουμε τα σκάφη πολλή ώρα στην τελική. Αλλά δεν νομίζω πως υπάρχει και λόγος, αφού δεν είναι εκεί η ουσία. Η ουσία, για μένα προσωπικά, βρίσκεται στην περιοχή μεταξύ 3.000 και



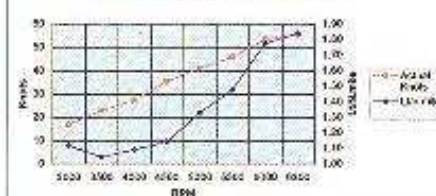
ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

SUZUKI DF 300 - SUZUKI 23"

σ.α.λ.	θεωρ. προγρ.		λιτ.ώρα	λιτ./ν.μίλι	αύξηση
	ταχύτητα	ταχύτητα			
3.000	27,3	17	19	1,12	37,7%
3.500	31,8	23	24	1,04	27,8%
4.000	36,4	27,5	30	1,09	24,4%
4.500	40,9	35,5	40,5	1,14	13,3%
5.000	45,5	41	54,5	1,33	9,9%
5.500	50,0	46	68	1,48	8,1%
6.000	54,6	53,5	95	1,78	2,0%
6.300	57,3	55,5	102	1,84	3,2%

Κατάσταση θάλασσας: 4B (ύψος κύματος 50cm)
Φορτία: 2 ενήλικες, 260 λιτ. καύσιμα, 50 λιτ. νερό

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ / ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ



4.500 στροφών, μια περιοχή που ο κινητήρας έχει το 80% της λειτουργίας του. Εκεί και οι δυο μηχανές με άφησαν απόλυτα ικανοποιημένο. Οι καταναλώσεις φυσικά θα ανέβουν 10-15% όταν μπουν πολλά φορτία και τέντες, όπως άλλωστε θα πέσουν και οι ταχύτητες, και ας μην γελιόμαστε... Αξίζει να σημειώσουμε ότι στη δοκιμή μας η Suzuki είχε μόνο δύο ώρες λειτουργίας, ενώ η Verado είχε ακτώ, γεγονός που σημαίνει ότι και οι δύο ήταν πιο «σφιγμένοι» στις επιδόσεις τους.

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ...

Τώρα σίγουρα κάποιοι θα ρωτήσουν: ποιον από τους δυο κινητήρες εσύ θα διάλεγες; Και βέβαια, η απάντηση δεν θα μπορούσε να είναι μονολεκτική... Έχοντας ως δεδομένο ότι πλέον κακός κινητήρας δεν υπάρχει στην αγορά, κάθε κατασκευαστής εξωλέμβιων κινητήρων προσεγγίζει το θαλασσινό κοινό με διαφορετική φιλοσοφία, προκειμένου να κερδίσει το δικό του μερίδιο αγοράς.

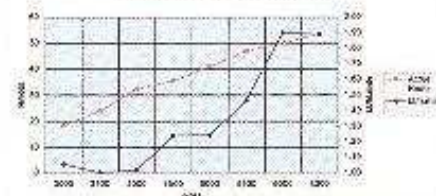
ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

SUZUKI DF 300 - BRAVO 24"

σ.α.λ.	θεωρ. προγρ.		λιτ.ώρα	λιτ./ν.μίλι	αύξηση
	ταχύτητα	ταχύτητα			
3.000	26,5	18,5	19,5	1,05	35,1%
3.500	33,2	24	24	1,00	27,8%
4.000	38,0	32,5	33	1,02	14,4%
4.500	42,7	35,5	44	1,24	16,9%
5.000	47,5	41	51	1,24	13,6%
5.500	52,2	47	69	1,47	10,0%
6.000	57,0	50	95	1,90	12,2%
6.300	59,8	53,5	101	1,89	10,6%

Κατάσταση θάλασσας: 4B (ύψος κύματος 50cm)
Φορτία: 2 ενήλικες, 260 λιτ. καύσιμα, 50 λιτ. νερό

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ / ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ



Από την άλλη, ο καθένας διαλέγει το προϊόν που νομίζει ότι του ταιριάζει καλύτερα και εκτός από την τεχνολογία και τις επιδόσεις, υπάρχουν κι άλλοι λόγοι... Βασικά κριτήρια για την επιλογή είναι η αξιοπιστία, η οικονομία και -ας πούμε- η απλότητα του κινητήρα, παρόλο που με όποιον από τους σύγχρονους κινητήρες μείνουμε στη θάλασσα, πέρα από την τροφοδοσία και το ρεύμα που μπο-

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ SUZUKI DF 300

Τύπος μηχανής: Τετράχρονος,
24-βάλβιδος με δύο
εκκεντροφόρους επικεφαλής
Αριθμός κυλίνδρων: 6 σε διάταξη V
με εμπριεχομένη γωνία 55°
Κυβισμός: 4.028 κ.ε.
Διάμετρος x Διαδρομή: 98 x 89 mm
Ισχύς: 300 Hp (220,7 kW)
στις 6.200 σ.α.λ.

Περιοχή Μέγιστων
Στροφών: 5.700-6.300 rpm
Τροφοδοσία: Διαδοχικός ψεκασμός
πολλαπλών σημείων
Κάρτερ: 8 λίτρα
Ύψος ποδιού: X: 635mm, XX: 762mm
Λόγος μετάδοσης: 2,08:1
Κιβώτιο: Π-N-A (ηλεκτρονικό)
Εξάτμιση: Μέσα από την προπέλα
Βάρος: 274 κιλά (έκδοση X)
279 κιλά (έκδοση XX)
χωρίς έλικα και λιπαντικό

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

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





ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

VERADO 300 - BRAVO 22'

σ.α.λ.	θεωρ.		πραγμ.		
	ταχύτητα	ταχύτητα	λιτ./ώρα	λιτ./ν.μίλ	ολίσθηση
3.000	31,0	17,5	24	1,37	43,6%
3.500	36,2	30	31	1,03	17,1%
4.000	41,4	36	39	1,16	13,0%
4.500	46,6	39,5	50	1,27	15,1%
5.000	51,7	44	63	1,43	14,9%
5.500	56,9	50	82	1,64	12,1%
6.000	62,1	55	113	2,05	11,4%
6.400	66,2	57,5	113	1,97	13,2%

Κατάσταση θάλασσας: 2B
Φορτία: 2 ενήλικες, 250 λιτ. καύσιμα, 50 λιτ. νερό

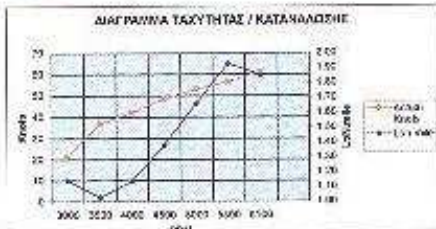


ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

VERADO 300 - MIRAGE 25'

σ.α.λ.	θεωρ.		πραγμ.		
	ταχύτητα	ταχύτητα	λιτ./ώρα	λιτ./ν.μίλ	ολίσθηση
3.000	35,3	21	24	1,14	40,5%
3.500	41,1	37	38	1,03	10,1%
4.000	47,0	42	48	1,14	10,7%
4.500	52,9	48,5	67	1,38	8,3%
5.000	58,8	53	88	1,66	9,8%
5.500	64,7	56,5	109	1,93	12,6%
6.100	71,7	61	113	1,85	14,9%

Κατάσταση θάλασσας: 2B
Φορτία: 2 ενήλικες, 250 λιτ. καύσιμα, 50 λιτ. νερό

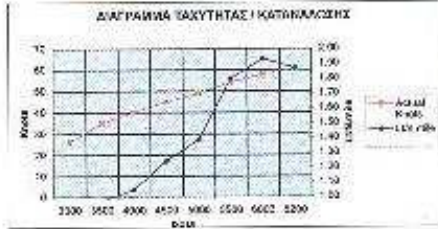


ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

VERADO 300 - REVOLUTION 23'

σ.α.λ.	θεωρ.		πραγμ.		
	ταχύτητα	ταχύτητα	λιτ./ώρα	λιτ./ν.μίλ	ολίσθηση
3.000	32,4	26	25	0,96	19,9%
3.500	37,9	35	34	0,97	7,5%
4.000	43,3	40	42	1,05	7,5%
4.500	48,7	45	56	1,24	7,5%
5.000	54,1	49	68	1,39	9,4%
5.500	59,5	54	97	1,80	9,2%
6.000	64,9	58	112	1,93	10,6%
6.200	67,1	60,5	113	1,87	9,8%

Κατάσταση θάλασσας: 2B
Φορτία: 2 ενήλικες, 250 λιτ. καύσιμα, 50 λιτ. νερό



ροούμε να ελέγξουμε, δεν νομίζω ότι μπορούμε να κάνουμε τίποτα άλλο. Αναφορικά με την αξιοπιστία, σαν κριτήριο επιλογής, πιστεύω ότι πρόκειται για ένα σχετικό (σχεδόν υποκειμενικό) κριτήριο, αφού σε κουβέντες με πολλούς ανθρώπους ο κάθε ένας έχει τη θεωρία του. Κάποιοι έχοντας πάθει μια αβαρία με συγκεκριμένη μάρκα, δεν θέλουν να ακούσουν ξανά το ίδιο όνομα, ενώ άλλοι που έμειναν ευχαριστημένοι από την πρώτη τους αγορά, επιλέγουν και το νέο κινητήρα από την γκάμα της αγαπημένης τους εταιρείας. Αναφορικά με την οικονομία πάλι, εκτός από αυτή καθ' αυτήν την κατανάλωση, πρέπει να εξεταστούν και πολλοί άλλοι παράγοντες, όπως το κόστος κτήσης του κινητήρα, με ποια παρελκόμενα πωλείται, η αξία μεταπώλησης, το κόστος σέρβις και ανταλλακτικών και με πόση ευκολία τα βρίσκεις. Και μην ξεχνάτε ότι όταν μιλάμε για επαρχία και ειδικά για τα νησιά, υπάρχει το πρόβλημα της

έλλειψης μηχανικών, ακόμη και μη εξουσιοδοτημένων. Μην ξεχνάμε όμως ότι οι κινητήρες αυτοί δεν φτιάχτηκαν μόνο για εμάς, τους κατοίκους και χρήστες των φουσκωτών. Η αγορά φουσκωτών είναι σχετικά μικρή, σε περιορισμένα μόνο σημεία του πλανήτη, και φυσικά δεν είναι η μόνη κατηγορία σκαφών που θα λάβει κάποιος κατασκευαστής υπόψη του για να σχεδιάσει κινητήρες, ειδικά όταν μιλάμε για τα top models των ιπποδυνάμεων. Πράγματι, εκτός από τα θηριώδη φουσκωτά της βόρειας Ευρώπης που χρησιμοποιούνται για ειδικούς σκοπούς, το φαινόμενο της maximum ιπποδύναμης στο σκάφος είναι καθαρά ελληνικό. Με δεδομένο λοιπόν ότι τα «δικά» μας φουσκωτά, ακόμη και τα μεγαλύτερα, είναι σχετικά μικρά, πρέπει να δούμε ποιος ή ποιοι από τους υπάρχοντες κινητήρες ταιριάζει καλύτερα στο φουσκωτό μας και στις ανάγκες μας. Δηλαδή, με βασικό κριτήριο την ποιότητα και τον τρόπο

πλεύσης ενός σκάφους, θα έβαζα σε δεύτερο ρόλο τον κινητήρα. Αυτό που θα πρόσεχα πρώτα θα ήταν το σωστό «πακέτο», ο συνδυασμός δηλαδή σκάφους και κινητήρα. Και επειδή ο κάθε χρήστης αγοράζει ένα σκάφος με διαφορετικές προτεραιότητες (άλλος ψάχνει για επιδόσεις, άλλος για ναυτικό κάμπινγκ, άλλος για ψάρεμα κ.λπ.) κάθε φορά αναζητούμε ένα διαφορετικό «πακέτο», ιδανικό για την περίπτωση μας.

Και βέβαια, με 200 ώρες το χρόνο οι πιο «βαριοί» χρήστες και 50-70 ώρες η πλειοψηφία, δεν μπορούμε να συζητάμε αν θα αντέξουν ή όχι (σε κάθε χρήση) κινητήρες που έχουν σχεδιαστεί για χιλιάδες ώρες λειτουργίας, αρκεί να τηρούμε πιστά τις οδηγίες και να τους χρησιμοποιούμε! Τους κινητήρες μας δεν τους καταστρέφει η χρήση, αλλά η αχρηστία. Κλέψτε λοιπόν χρόνο από όπου μπορείτε, πάρτε την οικογένεια ή φίλους και χαθείτε στο απέραντο γαλάζιο. ■