

130 | ΔΟΚΙΜΑΖΟΥΜΕ

# TOP LINE S 22

Φιλικό και προβλέψιμο





ΣΤΟ ΤΙΜΟΝΙ Ο ΘΟΔΩΡΗΣ ΜΑΥΡΟΜΜΑΤΗΣ

Το S 22, μικρότερο μοντέλο της σειράς S, πρωτοπαρουσιάστηκε το 2001.

Διέθετε μια πολύ γρήγορη γάστρα με αρνητικά αβάλ παρατροπιάδια μεγάλου όγκου, που προσέφεραν μεγάλη άντωση. Πρόσφατα η γάστρα επανασχεδιάστηκε με βάση τη γάστρα του αγωνιστικού μοντέλου R 21, και συνδυάστηκε με ένα λειτουργικότερο κατάστρωμα.







1

Η Top Line ιδρύθηκε το 1991, και το αντικείμενό της ήταν η κατασκευή πρωτότυπων και καλουπιών μερών αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και ειδών αερομοντελισμού. Η αγάπη του ιδιοκτήτη της εταιρείας, Πέτρου Καπλερή, για τη θάλασσα και την ταχυπλοία, αλλά και η παρθένα αγορά στο χώρο των RIB, ώθησε το δραστήριο κατασκευαστή στο να ξεκινήσει τη σχεδίαση και την κατασκευή του πρώτου μοντέλου Max 500.

Έκτοτε σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν 12 νέα πρότυπα μοντέλα: TL 330, Max 450, Max 480, Max 500, Max 530, Max 570, S 22, S 24, S 24 Cabin, P 20, P 23, P 27, Corsair 33 και Corsair 31, που πρόσφατα το είδαμε στην αγωνιστική του έκδοση στον αγώνα της Ρόδου. Η Top Line είναι ένα από τα ελάχι-

στα ναυπηγεία που λειτουργεί σαν κάθετη μονάδα παραγωγής. Κατασκευάζει εξ ολοκλήρου τα σκάφη της, με όλα τα περιφερειακά τους (κονσόλες, πολυεστερικά roll bar, καθίσματα, δελφινιέρες κ.λπ.). Στα σκάφη που σχεδιάζονται βάσει των διεθνών κανονισμών του Ελληνικού, Αγγλικού & Νορβηγικού Νοσηγνώμονα και της Κοινοτικής Οδηγίας για την αυτοπιστοποίηση ποιότητας, παρέχεται πενταετής εγγύηση στους αεροθαλάμους και ισόβια εγγύηση στη γάστρα.

Είναι γνωστή στους περισσότερους από το χώρο του φουσκωτού η σχέση της Top Line με τους αγώνες, τόσο σε ελληνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Η ενασχόληση αυτή έχει προκύψει από τη γενικότερη φιλοσοφία της εταιρείας, που πιστεύει ότι τα σκάφη πρέπει να δο-

1. Σκάφος εντυπωσιακό, με μεγάλη κατευθυντικότητα και απόλυτο έλεγχο στις στροφές.

2. Ο DF 200 της Suzuki ταιριάζει «γάντι».

3. Το κρεβάτι που σχηματίζεται με δύο προσθήκες στην πλώρη.

4. Ο αποθηκευτικός χώρος στην πλώρη.

5. Η δελφινιέρα στην πλώρη και το στρίτσο της άγκυρας.

Το κατάστρωμα του S 22 διακρίνεται για τη λειτουργικότητά του, την επάρκεια των χώρων αποθήκευσης, αλλά και την αίσθηση ασφάλειας που παρέχει...







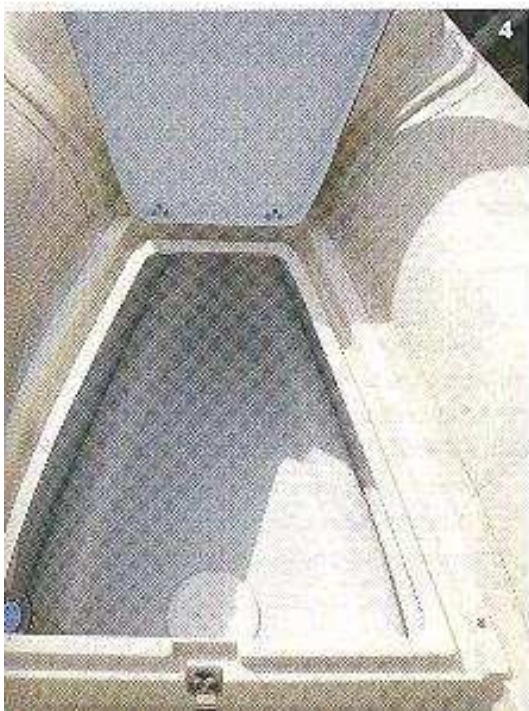
κιμάζονται σκληρά τόσο σε αντοχή όσο σε ποιότητα πλεύσης, προτού φθάσουν στα καταναλωτικό κοινό. Έτσι, το ναυπηγείο έχει πρωτοπορήσει σε ελληνικό επίπεδο με καινοτομίες στις γάστρες των σκαφών του, όπως τοξοειδείς κυρτές γάστρες με αρνητικά ανεστραμμένα οβάλ παρατροπίδια και αεριζόμενα steps, που με επιτυχία έχουν εφαρμοστεί. Με γνώμονα τη μέγιστη ταχύτητα με μικρή ιπποδύναμη, που

έχει αποτέλεσμα τη μεγαλύτερη δυνατή οικονομία, κατασκευάζονται όλα τα σκάφη της εταιρείας.

Το κατάστρωμα του 5 22 διακρίνεται για τη λειτουργικότητά του, την επάρκεια των χώρων αποθήκευσης, αλλά και την αίσθηση ασφάλειας που παρέχει.

Η δελφινιέρα αποτελεί μέρος του deck, καθώς προέρχεται από το ίδιο καλούπι. Μεγάλη σε όγκο, φιλοξε-

νεί την άγκυρα και τον εργάτη σε εσοχή, προκειμένου να μην παρεμποδίζεται η αποβίβαση και η επιβίβαση από και προς το σκάφος. Λόγω μεγάλου όγκου υπάρχει αρκετός χώρος για αποθήκευση μπαλονιών και σχοινιών. Ακριβώς από κάτω, το κλασικό πλωριό ταμπούκι δεν διαθέτει ιδιαίτερα μεγάλο όγκο αποθήκευσης, λόγω του ότι στο κάτω μέρος του, προς τη γάστρα, φιλοξενείται το ρε-







6



7

ζεβρουάρ νερού. Προκειμένου να στηθεί το απαιτούμενο για την τουριστική χρήση κρεβάτι τοποθετούνται δύο προσθήκες που ενώνουν το ταμπούκι της πλώρης με το κάθισμα της κονσόλας.

Η κονσόλα, που κατασκευάζεται από διαιρούμενα καλούπια -ειδικότητα του Πέτρου Καπλερή-, είναι οβάλ, άψογη στο φινίρισμα, λει-

τουργική και εργονομική. Είναι τοποθετημένη δεξιά, όπως και τα αναδιπλούμενα bucket καθίσματα, για καθιστή και όρθια οδήγηση. Η θέση διακυβέρνησης είναι «όλα τα λεφτά», κάτι που το έχουμε διαπιστώσει ταξιδεύοντας σε μεγάλες αποστάσεις για μία εβδομάδα με ένα Pegasus 27 (που είχε ακριβώς το ίδιο διπλό κάθισμα). Τόσο το κά-

θισμα όσο και η κονσόλα διαθέτουν αρκετούς αποθηκευτικούς χώρους. Στο χώρο του πατώματος που μεσολαβεί μεταξύ της θέσης διακυβέρνησης και του καναπέ της πρύμνης το deck υπερυψώνεται ελαφρά και φιλοξενεί μεγάλο αυτοστραγγιζόμενο αμπάρι, για αποθήκευση πραγμάτων που δεν επηρεάζονται από το νερό. Κατά τη γνώμη μας, αυτός ο χώρος είναι ιδανικός για ψυγείο πάγου, όπου μπορούν να βρουν τη θέση τους και τα ψάρια, εάν ο ιδιοκτήτης ασχολείται με κάποιο είδος ψαρέματος. Ο καναπές της πρύμνης έχει μεγάλες διαστάσεις, φιλοξενεί με άνεση τρεις ενήλικες, αποτελώντας παράλληλα ένα άνετο sun deck ή κρεβάτι για ένα άτομο, χωρίς καμία προσθήκη, απλά με το κατέβασμα της αναδιπλούμενης πλάτης. Το εσωτερικό του αναπληρώνει την

## Νέα, με σύγχρονα υλικά

Όπως προαναφέραμε, η γάστρα του S 22 είναι καινούρια. Έχει 0,20 μ. μεγαλύτερο μήκος, διαθέτει τρία παρατροπίδια ανά έδρα που είναι ουδέτερα και σαφώς μικρότερου όγκου, η δίδερος καταλήγει σε πέλας και το ενσωματωμένο μπρακέτο παρέμεινε, αλλά μειώθηκε από 40 σε 25 cm. Η νέα γάστρα «ροκάρει» ως προς το διαμήκη άξονα, διαθέτει είσοδο πλώρης 50° και deadrise 24° στην πρύμη.

Η ενίσχυση της γάστρας επιτυγχάνεται με δύο διαμήκη stringers και 5 εγκάρσιες φρακτές. Η χρήση σύγχρονων υλικών, όπως biaxial - triaxial και αποκλειστικά ισοφθαλικού πολυεστέρα εγγυάται για την ποιότητα, την αντοχή στις οποιοσδήποτε καταπονήσεις αλλά και τη διάρκεια στο χρόνο. Είναι γεγονός ότι τα σκάφη της Top Line γι' αυτούς ακριβώς τους λόγους διατηρούν μια πολύ καλή τιμή μεταπώλησης.

6-7. Το αμπάρι στο κατάστρωμα, ενδιάμεσα από τον καναπέ της πρύμνης και τη θέση διακυβέρνησης. 8-9. Η κονσόλα είναι πανέμορφη και έχει αρκετούς χώρους για αποθήκευση. 10. Μία από τις ωραιότερες θέσεις διακυβέρνησης που έχουμε συναντήσει σε φουσκωτό σκάφος.





έλλειψη χώρων του ταμπουκιού της πλώρης. Δεξιά και αριστερά διαμορφώνονται δύο πατάκια, που προσθέτουν στιβαρότητα στην κατασκευή, ενώ βοηθούν και στην καλύτερη ταξινόμηση των πραγμάτων. Στις δύο πλευρές του sun deck καταλήγει το καλοσχεδιασμένο πολεοσυντηρητικό roll bag, που παράγεται και αυτό από ένα διαιρούμενο καλούπι για αποφυγή ύπαρξης ενώσεων και ενίσχυση της αντοχής του. Ο χώρος εκατέρωθεν του κινητήρα είναι άνετος και εδώ βρίσκουν θέση η σκάλα ανόδου και η βάση για βοηθητική μηχανή.

#### ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Το σκάφος δοκιμάστηκε στην περιοχή του Λαυρίου μια μέρα με βόρειο άνεμο έντασης 5 μποφόρ, που δημιουργούσε ένα πραγματικά ιδανικό πεδίο δοκιμής για την αξιολόγηση της συμπεριφοράς του S 22. Στο μπρακέτο ήταν τοποθετημένος

ο Suzuki DF 200 V6 3.614 κ.εκ. με προπέλα Bravo 24". Η κοντή σχέση μείωσης 2,29:1 επέτρεπε την τοποθέτηση τόσο μεγάλου βήματος, όπως θα δείτε, και με το παραπάνω. Στο σκάφος επέβαιναν δύο άτομα χωρίς εξοπλισμό, ενώ στο ένα από τα δύο ρεζερβουάρ υπήρχαν 150 λίτρα καυσίμου.

Με το κατέβασμα του χειριστηρίου και χωρίς κανένα ίχνος ορθοπλωρίσματος, το S 22 σχεδόν αυτόματα βρέθηκε πλαναρισμένο, μόλις σε 2.1 δευτερόλεπτα. Εξίσου εντυπωσιακή ήταν και η επίτευξη των 25 κόμβων, μόλις σε 5 δευτερά. Απομακρυνόμενοι από την ακτή στον κόλπο του Θορικού, ο κυματισμός μεγάλωνε και η ταχύτητα διατηρήθηκε κοντά στους 25 κόμβους. Ανεβαίνοντας το στενό της Μακρονήσου και ορτσάροντας σε έναν κυματισμό που ξεπερνούσε κατά πολύ το ένα μέτρο, το Top Line μάς έδειξε τις αρετές του: πλεύση σταθερή

Η κονσόλα, που κατασκευάζεται από διαιρούμενα καλούπια -ειδικότητα του Πέτρου Καπλερή-, είναι οβάλ, άψογη στο φινιρίσμα, λειτουργική και εργονομική...

#### ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ

|                         |                         |
|-------------------------|-------------------------|
| Εξωτερικό μήκος:        | 6.64 μ.                 |
| Εξωτερικό πλάτος:       | 2.76 μ.                 |
| Εσωτερικό μήκος:        | 5.55 μ.                 |
| Εσωτερικό πλάτος:       | 1.60 μ.                 |
| Διάμετρος αεροθαλάμων:  | 0,48-0,55 μ.            |
| Αριθμός αεροθαλάμων:    | 5                       |
| Ύψος αεροθαλάμων:       | H/N Pennel Flipflo Orca |
| Τύπος γάστρας:          | Deer «V»                |
| Υλικό κατασκευής:       | GRP                     |
| Ελάχιστη ιπποδύναμη:    | 150 Hp                  |
| Συνιστώμενη ιπποδύναμη: | 200 Hp                  |
| Βάρος σκάφους:          | 700 κιλά                |
| Αρ. ατόμων:             | 10                      |

#### ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ:

TOP LINE - ΚΑΠΛΕΡΗΣ ΠΕΤΡΟΣ

Πάροδος Χριστού Μπέκα -

Περιφερειακός Σπύτων.

190 04 Σπάτα Αττικής

Τηλ. 210-6025515

E-mail: topline@topline.gr

www.topline.gr





χωρίς ταλαντώσεις και ορθοπλωρίσματα και κυρίως στεγνή. Κινούμασαν προς κάθε κατεύθυνση χωρίς κανένα απολύτως πρόβλημα με σταθερή ταχύτητα. Εντυπωσιακός ήταν ο τρόπος με τον οποίον αντιμε-

τώπιζε τον κυματισμό στα πρύμα. Χωρίς να δημιουργεί την παραμικρή υποψία καρφώματος, ταξίδευε με την πλήρη να ακολουθεί πιστά τις εντολές του trim, με πολύ καλή απόσβεση και αίσθηση στιβαρότητας.

Κατεβάζοντας αρκετά το γκάτζι διαπιστώσαμε ότι μπορούσαμε να διατηρούμε το σκάφος πλαναρισμένο στην ταχύτητα των 9 κόμβων. Κατευθυνθήκαμε ξανά πίσω στον κόλπο του Θορικού, πρακείμενου

11. Το sun deck της πρύμνης...

12. ...και κάτω από αυτό.

13. Οι μειωμένες τριβές της καλά σχεδιασμένης γάστρας δίνουν τη δυνατότητα για χαμηλές καταναλώσεις. 14-15. Η γάστρα έχει επανασχεδιαστεί με ουδέτερα παρατροπιδία, επιμήκυνση και μικρότερο μπρακέτο.

### ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΙΝΗΤΗΡΑ

|                      |                              |
|----------------------|------------------------------|
| Μοντέλο:             | Suzuki DF 200                |
| Τύπος μηχανής:       | 2 Εκκ. Επικεφαλής / 24 Βαλβ. |
| Αριθμός Κυλίνδρων:   | V6 55°                       |
| Κυβισμός:            | 3.614 κ.εκ.                  |
| Στροφές λειτουργίας: | 5.000-6.000 σ.α.λ.           |
| Χωρ. λαδιού:         | 8 λίτρα                      |
| Μείωση:              | 2.29:1                       |
| Μήκος άξονα:         | UL 635                       |
| Εκκίνηση:            | Ηλεκτρική                    |
| Βάρος:               | 263 κιλά                     |

### ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΝΙΚ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ Α.Ε.  
Τηλ. 210-4633328-30  
Fax 210-4633325  
e-mail: info@suzuki-marine.gr  
www.suzuki-marine.gr



### ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ: SUZUKI 200 HP  
ΠΡΟΠΕΛΑ: 24" BRAVO

| Σ.Α.Λ. | ΘΕΩΡ. ΤΑΧ. | ΠΡΑΓΜ. ΤΑΧ. | Λ./ΩΡΑ | Λ./Ν.Μ. | ΟΛΙΣΘΗΣΗ |
|--------|------------|-------------|--------|---------|----------|
| 2.000  | 17,2       | 7,5         | 9      | 1,20    | 56,5%    |
| 2.500  | 21,6       | 13          | 15     | 1,15    | 39,7%    |
| 3.000  | 25,9       | 19,5        | 16,6   | 0,85    | 24,6%    |
| 3.500  | 30,2       | 25          | 22     | 0,88    | 17,2%    |
| 4.000  | 34,5       | 29          | 28     | 0,97    | 15,9%    |
| 4.500  | 38,8       | 33,5        | 33     | 0,99    | 13,7%    |
| 5.000  | 43,1       | 36          | 41     | 1,14    | 16,5%    |
| 5.500  | 47,4       | 41          | 45     | 1,10    | 13,6%    |
| 6.000  | 51,7       | 45          | 55     | 1,22    | 13,0%    |
| 6.200  | 53,5       | 46          | 58     | 1,26    | 14,0%    |

Παρατηρήσεις:  
Πλαναρισμένο από στάση: σε 2,1 δευτ.  
Ταχύτητα 25 κόμβων: σε 5 δευτ.





να μπορέσουμε να αυξήσουμε στροφές και ταχύτητα. Σε χαμπλό πλέον κυματισμό και ούριο άνεμο ο κινητήρας ξεπέρασε τις 6.000 σ.α.λ. Στιγμιαία είδαμε στα όργανα 6.200 σ.α.λ. και την ταχύτητα να ανεβαίνει στους 46 κόμβους. Αμέσως κατεβάσαμε τη μανέτα, με δεδομένο ότι ο κινητήρας ήταν άστρωτος και το εύρος λειτουργίας του είναι 5.000-6.000 σ.α.λ. Ήταν ολοφάνερο ότι θα μπορούσε να τοποθετηθεί προπέλα μεγαλύτερου βήματος, αλλά παρ' όλα αυτά πιστεύουμε ότι όταν στο σκάφος τοποθετηθούν τα απαραίτητα φορτία και τα ρεζερβουάρ γεμίσουν με καύσιμα και νερό, οι στροφές δεν

Με το κατέβασμα του χειριστηρίου και χωρίς κανένα ίχνος ορθοπλωρίσματος, το S 22 σχεδόν αυτόματα βρέθηκε πλαναρισμένο, μόλις σε 2.1 δευτερόλεπτα...

θα ξεπεράσουν το ανώτατο όριο. Ιδιαίτερα εντυπωσιακές ήταν και οι καταναλώσεις που καταγράψαμε, αφού μέχρι και την ταχύτητα των 33,5 κόμβων στις 4.500 σ.α.λ. η κατανάλωση ήταν κάτω από ένα λίτρο το ναυτικό μίλι, ενώ έφτασε μόλις 1,26 λ./ν.μ. στην τελική, που αναπτύξαμε στις 6.200 σ.α.λ. Σε γενικές γραμμές, θεωρούμε ως μια απόλυτα επιτυχημένη συνταγή

το σκάφος με τον κινητήρα που δοκιμάσαμε.

Το Top Line S 22 απευθύνεται σε όλους αυτούς που θέλουν να ταξιδεύουν με οικονομία και ασφάλεια. Ένα σκάφος απόλυτα φιλικό και προβλέψιμο, που θα ταξιδέψει το πλήρωμα σε μακρινούς προορισμούς, ακόμα και κάτω από δύσκολες συνθήκες, αρκεί να υπάρχει η απαραίτητη ναυτοσύνη... ■

