

ΠΡΩΤΟ
TEST

ASSO 58



EVINRUDE E-TEC 115



Π αρ' ότι το Asso 58 βρίσκεται στην παραγωγή για τρίτη χρονιά, δεν μας είχε δοθεί μέχρι τώρα η ευκαιρία να το δούμε στη θάλασσα, κάτι που έγινε στην ομαδική δοκιμή των νέων Asso στην Ιταλία τον περασμένο Μάρτιο. Ντυμένο με τα νέα χρώματα που λανσάρει για το 2008 η Asso, και με την λευκή E-TEC 115 στον καθρέφτη του, έδειχνε ιδιαίτερα ελκυστικό. Και σ' αυτό το σκάφος η Asso έκανε πολύ καλή δουλειά στην αξιοποίηση του εσωτερικού, εφαρμόζοντας την σχεδίαση των τριών όγκων σ' ένα φουσκωτό ολικού μήκους μόλις 5,80 μ. Έτσι λοιπόν έχουμε ένα άνετο sundeck πλώρης πίσω από το ανεξάρτητο στρίτσο της άγκυρας, που με τοποθέτηση προσθηκών γεφυρώνεται με το εμπρός κάθισμα της κονσόλας, δημιουργώντας ένα μεγάλο χώρο ηλιοθεραπείας αλλά και ύπνου για δύο άτομα, ένα κανονικού και ένα μετρίου αναστήματος. Η καλαίσθητη κονσόλα είναι δεξιά





ASSO 58





τοποθετημένη, με όμορφο ταμπλώ, εσωτερικούς αποθηκευτικούς χώρους και μεγάλο ίνοχ ρέλι-χειρολαβή.

Το κάθισμα του κυβερνήτη είναι ανεξάρτητο με ανακλινόμενο το κάτω μέρος, και έκπληξη αποτελεί ο γωνιακός (!) καναπές στην πρύμνη, με δύο χωριστές προσβάσεις στο εσωτερικό του ταμπουκιού.

Πρωτότυπη αλλά και λειτουργική η αφαίρεση τμήματος της πλάτης του καναπέ για ευκολότερο πέρασμα στις δύο, άνετες για το μέγεθος του σκάφους, πλατφόρμες πρύμνης.

Ανάλογο ενδιαφέρον με το ντεκ παρουσιάζει και η γάστρα του Asso 58, αφού το βαθύ V της πλώρης διατηρείται αρκετά έντονο έως το transom, ενώ αυξημένο είναι και το ύψος του chine. Αυτό επιτυγχάνει ελαφρά υψηλότερη τοποθέτηση των αεροθαλάμων των 0,59 μ., έτσι ώστε να μην επηρεάζουν την πλεύση στον καιρό, στοιχείο που διαπιστώσαμε και στην δοκιμή μας. Παράλληλα, το ψηλό chine και η βαθειά γάστρα διατηρούν το πάτωμα του ντεκ ψηλότερα από την επιφάνεια της θάλασσας, επιτρέποντας την

αυτοεκκένωση των υδάτων εν στάσει.

Το ρεζερβουάρ είναι και εδώ από (ειδικό και πιστοποιημένο) πλαστικό υλικό, χωρητικότητας 125 lt, με ηλεκτροβάνα διακοπής της παροχής και blower εξαερισμού του χώρου. Το Asso 58 ζυγίζει 550 κιλά (κενό), και δέχεται μέγιστη ισχύ 152 ίππων.

Η ελαφριά E-TEC I 15 ταίριαζε γάντι στο όμορφο σκάφος, όχι μόνο αισθητικά αλλά και σαν απόδοση, γιατί το μειωμένο βάρος της σε συνδυασμό με την "ζωντανή" απόκριση από χαμηλά, έκανε πολύ ευχάριστη την διακυβέρνησή του. Με τρείς επιβαίνοντες, δύο στο ύψος του καθίσματος διακυβέρνησης και έναν στον πίσω καναπέ, και με το ταμπούκι της πλώρης κενό φορτίων, το πλανάρισμα με σταδιακή αύξηση της ταχύτητας έρχεται με ορθοπλώρισμα μέχρι τους 13 κόμβους, ενώ από εκεί και πάνω το Asso 58 ευθυγραμμίζεται πλήρως, ζητώντας μάλιστα και αρκετό τρίμ μετά τους 20 κόμβους.

Με καλύτερη κατανομή των φορτίων, το πλανάρισμα έρχεται με λιγότερο (και πιό σύντομο) σήκωμα της πλώρης, ενώ στο απότομο κατέβασμα της μανέτας του γκαζιού το σκάφος πλανάρει με στιγμιαία ανύψωση της πλώρης, και επιταχύνει δυναμικά.

Ταξιδεύοντας με μέτριο κυματισμό, η βαθειά γάστρα δουλεύει γλυκά και "ελαφρά", αποσβένοντας ιδιαίτερα καλά για το μέγεθός της, και επιτρέποντας στον κυβερνήτη να αυξήσει την

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ-ΤΕΧΝΙΚΑ

συμπεράσματα.
Παρατηρώντας την πλεύση αυτού του RIB, κυβερνώντας το αλλά και την ώρα της φωτογράφησης, είδα ότι όσο τριμαρισμένη κι αν ήταν η πλώρη η γάστρα χρησιμοποιούσε μεγάλη επιφάνεια βρεχάμενων, πράγμα που σημαίνει ότι υπάρχουν αυξημένες τριβές. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα ότι, ναι μεν στη μπουνάτσα αυτό τα σκάφος δεν θα χαρίσει την αίσθηση των υψηλών επιδόσεων, όταν όμως βρεθεί κόντρα στο κύμα τότε αυτή η σχεδίαση θα δείξει τα προσόντα της, αφού ταξιδεύει σταθερά και ευθύγραμμα με χαμηλές ταχύτητες, χωρίς να βρέχει τους επιβάτες. Δυστυχώς, την ημέρα της δοκιμής η θάλασσα ήταν «χαρτί» μέχρι εκεί που έφτανε το μάτι μας, κι έτσι δεν μας δόθηκε η ευκαιρία να δούμε και στην πράξη αυτά που αναφέρω θεωρητικά, αλλά σύντομα θα μπορούμε να έχουμε ένα ίδιο σκάφος για μια πιο μεγάλη δοκιμή, σε συνδυασμό με ταξίδι στο Βόρειο Ευβοϊκό. Εκείνο, ωστόσο, που θεωρώ ότι θα ωφελήσει αυτό το μοντέλο, χαρίζοντάς του περισσότερους κόμβους τελικής αλλά συγχρόνως δίνοντάς και τον «αέρα» που χρειάζεται η πλεύση του, είναι η μεγαλύτερη ισχύς στον καθρέφτη του.

Όσον αφορά στην κατανάλωση, η 90άρα E-TEC έδειξε τον οικονομικό της χαρακτήρα, καταναλώνοντας 0,8 lt/n.mile στις ταχύτητες των 17-27 κόμβων. Έχω όμως την εντύπωση ότι και με την E-TEC 115 αυτή η οικονομική κατανάλωση θα φτάνει μέχρι τους 32 κόμβους.

Κατά τα άλλα, το πρώτο RIBSTER 560 μου άφησε πολύ καλές εντυπώσεις, και με έκανε να σκεφτώ ότι η Κίνα έχει την ευκαιρία να σταθεί ισότιμα στην αγορά της Ευρώπης. Στο κάτω-κάτω δεν μπορώ να ξεχάσω ότι όταν ήμουν πιτσιρικάς και μου έφερναν κανένα ψευτοδώρο οι συγγενείς, ο πατέρας μου το χαρακτήριζε «γιαπωνέζικο», την εποχή που όλα τα καλά ήταν...



ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

RIBSTER 5.60 EVINRUDE E-TEC 90 ΠΡΟΠΕΛΛΑ: ΑΙ 17"

Σ.Α.Λ.	KNOTS	LT/HR	LT/MILE
1000	4,2	-	-
1500	5,6	-	-
2000	7,5	-	-
2500	12,7	11	0,86
3000	17,6	13,5	0,76
3500	22	17,5	0,79
4000	25,5	22,5	0,88
4500	29,2	27	0,92
5000	31,1	33	1,05

Ελάχιστη ταχύτητα πλαναρίσματος 10,5 κάμβοι στις 2250 σ.α.λ.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

RIBSTER 5.60 EVINRUDE E-TEC 90 ΠΡΟΠΕΛΛΑ: ΑΙ 17"



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

EVINRUDE E-TEC 90

Τύπος: Δίχρονος, τρικύλινδρος εν σειρά^α
Διαστάσεις: 91x66 mm
Κυβισμός: 1.295 c.c.
Τροφοδοσία: E-TEC (άμεσος ψεκασμός)
Ισχύς 67kW-90hp
Ωφέλιμες σ.α.λ.: 4.500-5.500
Αλτερνέιτορ: 12V-75A
Μείωση: 2,00:1
Πόδια: L
Βάρος: 145 κιλά

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Π. ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ
A.E.B.E., Ιερά Οδός 96-104, Αθήνα, Τηλ.: 2103466634, 210 3499296, Fax: 210 3473404.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

RIBSTER 5.60

Ολικό μήκος: 5.60 μ.
Μέγιστο πλάτος: 2.28 μ.
Είσοδος πλώρης: 43°
Deadrise: 21°
Διάμετρος αεροθαλάμων: 0,51 μ.
Αριθμός αεροθαλάμων: 6
Υλικό αεροθαλάμων: Με βάση το PVC ή Hypalon-Neopren
Μέγιστη ισχύς: 115hp
Βάρος: 410 κιλά^α
Άτομα: 9
Ρεζερβουάρ βενζίνης: 120 λίτρα
Πιστοποίηση CE: Κατηγορία C
Τιμή: 13.800 Ευρώ με ΦΠΑ (η έκδοση με ύφασμα αεροθαλάμων από PVC)

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: ΠΑΠΑΔΟΓΙΑΝΝΗΣ MARINE, 3ο χλμ. Ε.Ο. Αθηνών-Λαμίας, Λαμία, Τηλ.: 22310 47451-2, Fax: 22310 43664, pdgautos@otenet.gr, www.bmwlamia.gr

«μέγικλα» (από το made in England!). Έτσι, γιατί να μην γίνει και η Κίνα σε λίγα χρόνια Ιαπωνία, σε μια εποχή μάλιστα που η τεχνολογία ταξιδεύει κι αυτή με υπερηχητικές ταχύτητες;

