

✓ **Test**

X-TRIM 6.50

Κείμενο-φωτ.: Δημήτρης Παπανδρέου



Ο ΘΡΙΑΜΒΟΣ ΤΗΣ ΑΠΛΟΤΗΤΑΣ

Το μικρό αυτό "αφιέρωμα" στα X-TRIM, ολοκληρώνει μία σειρά αναγγελιών και παρουσιάσεων που δημοσιεύθηκαν στα προηγούμενα τεύχη, καθώς και το "ταξίδι" των Αφών Γιαννίκου από το όνειρο της δημιουργίας φουσκωτών σκαφών που θα τους άρεσαν και θα τους ικανοποιούσαν, μέχρι την παραγωγή και την πώλησή τους. Αυτό το "ταξίδι" κράτησε τουλάχιστον τρία χρόνια, και κόστισε ατέλειωτες ώρες δουλειάς και δοκιμών στη θάλασσα, μία μακρά περιπλάνηση στον κατασκευαστικό χώρο και κάποιες εκατοντάδες εκατομμυρίων παλαιών δραχμών. Όπως αποδείχθηκε, το εμπορικό σκέλος ήταν, σχεδόν, δυσκολότερο του κατασκευαστικού, ενώ η σχεδίαση ακολούθησε ένα ομαλό, δημιουργικό δρόμο, όπως θα δούμε στις επόμενες σελίδες. Το "εμπορικό πρόβλημα" δεν είχε να κάνει (μόνο) με τον έντονο ανταγωνισμό του κλάδου, αλλά κυρίως με την επιλογή της κατηγορίας μήκους στην οποία θα έπρεπε να δραστηριοποιηθεί το νεοφερμένο όνομα, πείθοντας το κοινό πρώτον ότι ήρθε για να μείνει και δεν είναι μία εφήμερη προσπάθεια, και δεύτερον ότι έχει λόγο ύπαρξης και αξίζει μεριδίου, σε μία ήδη κορεσμένη αγορά. Κάπου εδώ σταματάει και η δική μας προσέγγιση στα X-

Trim, αφού δεν μπορούμε να ξέρουμε (ούτε να υποθέσουμε, ούτε και να μαντέψουμε) το ποιός θα μείνει και ποιός όχι από τους υπερ-εκατόν κατασκευαστές και επιχειρηματίες που διαθέτουν RIBs στην Ελλάδα. Και αυτό δεν είναι πάντα θέμα μεγέθους, αλλά επιχειρηματικής απόφασης: Κάποιοι επιλέγουν να ασχοληθούν, κάποιοι άλλοι να αποσυρθούν. Τώρα, το ποιο όνομα (σκάφος) "αξίζει" μεριδίου αγοράς, είναι ένα πολύπλοκο ερώτημα, αφού και τα φτηνά και τα ακριβά RIBs έχουν το κοινό τους, εφ' όσον βέβαια τα πρώτα τηρούν τα στοιχειώδη στάνταρτες ποιότητας και ασφαλείας (δηλαδή, αν ξεκολλήσουν και σκιστούν οι αεροθάλαμοι από μία γάστρα, το φουσκωτό παύει να είναι φουσκωτό, άρα όχι ασφαλές!). Επίσης, μεριδίου αγοράς σίγουρα αξίζουν οι διαφορετικές, "ευρηματικές" σχεδιάσεις, εφ' όσον βεβαίως αποδεικνύουν τα υποσκόμμενα πλεοεκτήματά τους στην πράξη, στη θάλασσα. Και σε αυτή την κατηγορία πρέπει να κατατάξουμε το ολοκαίνουριο X-Trim των 6,5 μέτρων, το οποίο αν και ακολούθησε το καμπίνατο 31, στην πραγματικότητα ήταν το πρώτο σκάφος που σχεδίασε ο Π. Γιαννίκος. Με το πρώτο ζυλότυπο, με την πρώτη γάστρα του 6.50, εφάρμοσε και δοκίμασε την χαρακτηριστική σχεδία-

TRIM 6.50



ση των παλλαπιών παρατροπιδιών και των "γενναίων" steps (που ουσιαστικά συνιστούν "δεύτερη γάστρα", ή και "τρίτη", στο 31). Για ποιό λόγο λοιπόν, αντί του "μικρού" τελικά βγήκε πρώτο στην αγορά το κολοσσιαίο καμπινάτο φουσκωτό cruiser των εννέα και κάτι μέτρων μήκους; Είναι η δυσκολία της εμπορικής απόφασης που προαναφέραμε, ένα "υπολογισμένο ρίσκο" (που φαίνεται να αποδίδει καρπούς), και το δόγμα που ορίζει ότι αν θέλεις να σε προσέξουν, τότε πρέπει να κάνεις εντύπωση: Το X-Trim 31 (ή Hammer Hull), έκλειψε την παράσταση στις Ναυτικές Εκθέσεις που παρουσιάστηκε, και στην τελευταία, την περασμένη άνοιξη, είχε στο πλευρό του το 6.50, ολοκληρώνοντας την μικρή αλλά αξιοπρόσεκτη γκάμα των "X-Trim Boats".

Η ιδέα του 6.50 ξεκίνησε πριν από τρία χρόνια, σε ένα μικρό εργαστήριο στον Μαραθώνα Αττικής. Η σχεδίαση του Π. Γιαννίκου θα έπαιρνε μορφή με τη συνεργασία του Α. Φαρμάκη (το πρώην 50% της Mostro) και όντως, το πρωτότυπο με τα λευκά μπαλόνια και την παλιά Mariner 135 όργωσε τις θάλασσες για αρκετούς μήνες, πριν το project ανασταλεί (μαζί με την συνεργασία), αφού ο στόχος άλλαξε και έγινε πολύ μεγαλύτερος και... καμπινάτος. Δύο ακόμα χρόνια θα περάσουν πριν το 6.50, βελτιωμένο και ολοκληρωμένο βάσει του know-how που είχε αποκτηθεί εν τω μεταξύ, καλωσορίσει τους φίλους της θάλασσας στο Ανοιχτάκι Ναυτικό Σαλόνι του 2003, προσδιορίζοντας "την γοητεία της σπλότητας" με το επιθετικό του σχήμα και το αβέρτο αλλά λειτουργικό ντεκ, ενώ ταυτόχρονα έδειχνε, σε video, τις θαλασσινές του αρετές: Μιά πλεύση ανάλαφρη, γρήγορη και σταθερή, με το σκάφος ελαφρά τριμαρισμένο να αρνείται να αποθαλασσωθεί, και να καταγράφει υψηλές ταχύτητες κρουαζιέρας με κινητήρα 135 ίππων. Με τα μέτρα της αγοράς μας, θα μπορούσαμε να πούμε ότι το X-Trim 6.50 είχε άμεση επτυχία, κι έτσι "μερική σκάφη μετά", βρέθηκε στα χέρια μας το έτοιμο προς παράδοση σκάφος των φωτογραφιών, με μία τετράχρονη Suzuki DF 140 στον καθρέφτη. Πέρασαμε ένα ολόκληρο απόγευμα μαζί του στην ελαφρά ταραγμένη θάλασσα του Ν. Ευβοϊκού, και το αβίαστο συμπέρασμά μας είναι ότι πρόκειται για ένα "fun boat" που μπορεί περίφημα να χρησιμοποιηθεί σαν οικογενειακό σκάφος αναψυχής, σαν εργαλείο ανοικτών offshore περασμάτων, αλλά και σαν "ημι-αγωνιστικό" RIB που θα διέπρεπε στις δεξιότητες φουσκωτών (τις οποίες, για άγνωστους και ακατανόητους σ' εμάς λόγους, κατήργησαν οι διοργανώτριες Λέσκες, ελλείψει μιάς Αρχής του Σπορ που θα έβαζε τάξη). Φυσικά, για όλα αυτά απαιτείται και η κατασκευαστική συνδρομή, για την οποία σε μία σύντομη δοκιμή δεν μπορούμε να σχηματίσουμε γνώμη. Σημειώνουμε απλώς ότι



το φινίρισμα είναι ικανοποιητικό και ότι η σχεδίαση CAD έχει συνδυαστεί με (έως υπερβολικές) δοκιμές στη θάλασσα, όπως ήδη αναφέραμε.

"Ο θρίαμβος της απλότητας" όπως τιτλοφορείται αυτό το τεστ, συνίσταται στο ότι αντικρύζοντας το X-Trim δεν βλέπεις ένα μεγάλο, ογκώδες, βαρυφορτωμένο σκάφος, αλλά ένα κομψό RIB, που ενώ έχει τα πάντα (κονσόλα, παρ μπριζ, roll bar, δύο σειρές καθισμάτων, μεγάλο ταμπόκι) διατηρεί την απλότητα και την καθαρή γραμμή των "παραδοσιακών" φουσκωτών. Η δεξιά τοποθετημένη κονσόλα δέχεται φορητό ψυγείο-κάθισμα εμπρός, και στην πλώρη υπάρχει sundeck (προεκτείνεται σε κρεβάτι) με δύο ανοίγματα, καθώς και πολυεστερική βάση δέστρας και ρόυλου. Ένα διπλό κάθισμα-ντουλάπι χρησιμοποιείται για την διακυβέρνηση, και πίσω υπάρχει καναπές σε όλο το πλάτος του σκάφους. Οι πλάτες του καθίσματος και του καναπέ πέφτουν, και με μία προσθήκη ολόκληρο το πίσω μέρος μετατρέπεται σε sundeck. Τέλος, η πίσω πλατφόρμα έχει αρκετό χώρο για σκάλα μπάνιου και βοηθητική. Το 6.50 έχει ολικό μήκος 6.52 μ. και εσωτερικό μήκος 6.07 μ. (μετρώνας και την ανακλινόμενη πλάτη του καναπέ), ενώ το πλάτος είναι μόλις 2.43 μ. (ευκολία στη ρυμούλκηση) με εσωτερικό πλάτος 1.47 μ. Οι αεροθάλαμοι είναι κατασκευασμένοι από H/N 1670 dtex με διάμετρο 0,40-0,48 μ. και το βάρος του σκάφους (χωρίς κινητήρα) είναι μόνο 580 κιλά. Το ρεζερβουάρ βενζίνης των 230 λίτρων είναι αρκετό για τις καταναλώσεις των συνιστώμενων κινητήρων 135-150 Hp (εφ' όσον είναι "καθαροί", άρα οικονομικοί), ενώ αν ο ιδιοκτήτης θέλει να ανέβει πιά κοντά στην maximum ισχύ του κατασκευαστή που ορίζεται στους 225 ίππους (minimum: 90 Hp!), τότε θα πρέπει να παραγγείλει και το extra ρεζερβουάρ των 100 λίτρων. Inox είναι και το ρεζερβουάρ νερού των 75 λίτρων, και το CE μπορεί να εκδοθεί σαν C για 8 άτομα, ή B για 6 άτομα (σκεφθείτε την ποσότητα των υποχρεωτικών σωστικών, πριν αποφασίσετε!).

Ένα "στοιχείο" που προσδιορίζει την απλότητα του 6.50, είναι οι πολλοί χώροι αποθήκευσης, που δεν είναι τεράστιοι κάθε ένας ξεχωριστά, αλλά σίγουρα αρκετοί: Τα δύο ταμπόκια εμπρός, η κονσόλα, το κάθισμα διακυβέρνησης και το μεγάλο ταμπόκι πίσω, καλύπτουν όλες τις ανάγκες χωρίς, το τονίζουμε ξανά, να κάνουν το σκάφος ψηλό, βαρύ και ογκώδες. Τα λίγα κιλά και η σωστή κατανομή, βοηθούν την σχεδίαση της γάστρας στο να διατηρεί ισορροπημένη πλεύση, η ελιθία όμως είναι ότι το σκάφος αποτέλεσε μία έκπληξη για μας, για τους εξής λόγους: Έχουμε δηλώσει πολλές φορές (ενυπογράφως), ότι η σχεδίαση και κατασκευή των RIBs δεν μπορεί να γίνεται εμπειρικά, μόνο με την μέθοδο "trial and error" (δηλαδή, φτιάχνουμε, δοκιμάζουμε, αν είναι λάθος ξαναφτιάχνουμε, ξαναδοκιμάζουμε, κ.ο.κ.). Έχουμε γράψει, ότι διάφορα σκάφη που θεωρούνται "ρηχά" (κυρίως κάποια Ιταλικά της προηγούμενης γενιάς) δεν στερούνται ναυπηγικής μελέτης (και γνώσεων) αλλά έχουν σχεδιαστεί για να κάνουν μία συγκεκριμένη δουλειά και να ικανοποιούν συγκεκριμένες ανάγκες. Ομοίως έχουμε τονίσει, ότι πολλά "υπερ-βαθεία" φουσκωτά (κυρίως Ελληνικά, επίσης προηγούμενης γενιάς), κυνηγώντας την απόσβεση έφτασαν στην υπερβολή και υπέφεραν σε ευστάθεια, στην τελική, στην κατανάλωση (μεγάλες τριβές-μεγάλοι κινητήρες) κτλ. Στη διάρκεια της δεκαετίας του '90, κουραστικά να διαβάζουμε τα κλισέ για την "Βρετανική και Ιταλική σχολή", αφού κάθε τόσο εύρισκες ένα απλό και όχι βαθύ σκάφος που απέδιδε περίφημα (π.χ. Flyer), οπότε κατέληγες στο συμπέρασμα ότι η σχεδίαση είναι αυτή που μετράει, και όχι οι μοίρες του deadrise. Φτάνοντας, τώρα, στο X-Trim 6.50, το οποίο έχει μία βαθιά γάστρα με έντονα παρατροπίδια και μεγάλο ster στο μέσον περίπου του σκάφους, (που δεν είναι μόνο "αεριζόμενο" αλλά αποτελεί μία "δεύτερη" γάστρα), βλέπουμε ότι πρόκειται για μία σχεδίαση που ουσιαστικά αποτελεί ανάπτυξη και εξέλιξη μιάς ιδέας σε ναυπηγικά προγράμματα CAD. Μπορεί η θεωρία λοιπόν να ήταν

σωστή (δηλαδή να διατυπώθηκε σωστά στα σχέδια), πιστεύουμε όμως ότι οι δοκιμές στη θάλασσα βοήθησαν στη τελική μορφή του σκάφους, και θα διακινδυνεύαμε την άποψη ότι σε κάποια σημεία ο κατασκευαστής μπορεί να πήγε και κόντρα στις "εντολές" του computer (να θυμηθούμε να τον ρωτήσουμε!). Μιά ιδέα, σωστή επεξεργασία, άφθονες δοκιμές, λίγη τύχη, ιδού η συνταγή της επιτυχίας.

Δεν μιλάμε για το λειτουργικό ή το αισθητικό αποτέλεσμα σ' αυτό το σημείο, αλλά μόνο για την πλεύση. Η οποία, βοηθούμενη από το χαμηλό βάρος του σκάφους και την σωστή κατανομή, είναι σχεδόν ιδανική, με πλήρη απόσβεση των κραδασμών και ιδανικό trim σε κάθε περίπτωση. Το σκάφος, ενώ βρίσκεται σε σωστή γωνία (περίπου 6°), δεν πρόκειται ποτέ να βγάλει την προπέλα του κινητήρα από το νερό, και στις περιπτώσεις πολύ υψηλών κυμάτων, όπου θα βρεθεί, φυσιολογικά, στον αέρα, η "πήση" του θα είναι χαμηλή, μεταξύ των δύο "κορυφών", χωρίς την παραμικρή μεταβολή της γωνίας, έτσι ώστε η προσθαλάσωση σχεδόν δεν γίνεται αισθητή. Ο ιδιοκτήτης μας είπε, ότι εκμεταλλευόμενος την χαμηλή κατανάλωση της DF 140, κυριολεκτικά δεν ήθελε να βγει από τη θάλασσα, κάνοντας ατέλειωτες βόλτες. Δεν ήταν δύσκολο να καταλάβουμε το γιατί, μόλις πήραμε το -πανάλαφο- μηχανικό βολάν στα χέρια μας: Για' ότι η τετράχρονη Johnson 140 (με προπέλα Ballistic 21") δεν είχε την απαιτούμενη δύναμη γι' αυτό το σκάφος, εν τούτοις κατάφερε να το πλανάει εύκολα, να δίνει τελική 40 κόμβων στις 6.200 σ.α.λ., και κατόπιν να μένει να δουλεύει στα 5.500 σ.α.λ. και στους 35 κόμβους και να "ξεχνιέται" εκεί, καθώς το σκάφος, αδιαφορώντας για καιρό, κύμα, άνεμο και διεύθυνση, κινείται προς όλες τις κατευθύνσεις με τους χειριστές να νιώθουν το ίδιο άνετα όρθιοι ή καθιστοί, πίσω από την -κά-



προσθημένη κονσόλα. Η πλώρη μένει πάντα πιά

νω από το κύμα, η υπακοή στο trim είναι σχετικά καλή (λόγω ster δεν θα μπορούσε να είναι πιά άμεση, εκτός αν τοποθετηθεί μπρακέτο), και η σταθερότητα τού σκάφους απόλυτη, μέχρι βέβαια τους "φτωχούς" 40 κόμβους που έδωσε η τετράχρονη Johnson, ανταμοιβοντας τον ιδιοκτήτη με μιά εξ' ίσου "φτωχή" κατανάλωση.


Το ίδιο εντυπωσιακό ήταν το 6.50 στους ελιγμούς, όπου με πολύ μικρή ακτίνα στροφής δεν παρουσίασε το παραμικρό φλατάρισμα ή ξενέρισμα. Οι κλίσεις ήταν αρκετές αλλά όχι υπερβολικές και το σπραίϊ έμενε χαμηλά και πίσω: Σε καμμία περίπτωση δεν έφτανε στο παρμπριζ ή στο κάθισμα διακυβέρνησης, παρ' ότι σε κάποιες φάσεις της δοκιμής, περνούσαμε κυριολεκτικά μέσα από ψηλά κύματα με πίδακες αφρών. Σαν παρατήρηση, σημειώνουμε τις



TRIM 6.50



μεγάλες στατικές κλίσεις του σκάφους με την μετακίνηση του βάρους των επιβαίνοντων, στην πορεία όμως ήταν εντελώς ισορροπημένο. Όπως θα δούμε στις επόμενες σελίδες (στην δοκιμή του 31), αυτά τα πέτυχε η χαρακτηριστική σχεδίαση των X-Trim, που καταφέρνει να μειώνει τις τριβές και να αυξάνει την ευστάθεια, με την απόσβεση να διατηρείται σε υψηλά επίπεδα, χάρις στο V των 26° στο transom.

Με μεγάλο μεράκι, προσπάθεια, μελέτη, κόστος και προ πάντων πολλές ώρες τόσο στη θάλασσα όσο και στα στάδια της προετοιμασίας της παραγωγής, το X-Trim 6.50 είναι έτοιμο να χαρίσει πραγματική απόλαυση και αυθεντική διασκέδαση σε όσους συνεχίζουν να βλέπουν στα RIB το απλό, γρήγορο, ασφαλές και αξιόπλο εργαλείο, και όχι το μεγάλο σκάφος που δεν κατάφεραν να έχουν. Μεγάλο του πλεονέκτημα, η σταθερή και στεγνή πλεύση, και "bonus" οι αποθηκευτικοί χώροι και η άμεση διαμόρφωση του ντεκ σε 2+2 χώρους ύπνου. Αυτόνομο, και όχι υπό την σκιά του Hammer Hull 31 (γυρίστε σελίδα!), το X-Trim 21 αποδεικνύει ότι υπάρχει πάντα χώρος για κάτι καινούριο και αποδοτικό, ακόμα και στην πιο κορεσμένη αγορά. 

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

JOHNSON 140 4T

ΤΥΠΟΣ: Τετρακύλινδρος εν σειρά, υδρόψυκτος, με 2EEK, 16 βαλβίδες και ψυγείο λαδιού
Διαστάσεις: 86 x 88 mm
Κυβισμός: 2.044 c.c.
Ισχύς: 140 ίπποι (103 kW) / 6.000 σ.α.λ.
Οφέλιμη περιοχή: 5.600-6.200 σ.α.λ.
Τροφοδοσία: Ηλεκτρονικός ψεκασμός
Ανάφλεξη: Ψηφιακή CDI
Εξάτμιση: 4 σε 2 σε 1
Χωρητικότητα κάρτερ: 5,5 λίτρα
Μείωση: 2.38:1
Προπέλλες: Διάμετρος 14", βήμα από 18" μέχρι 24"
Αλτερνέιτορ: 12 V 40 A (25 Amps στις 1.000 σ.α.λ.)
Βάρος: L: 186 κιλά, UL: 191 κιλά

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Π. ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.Β.Ε.,
 Ιερά Οδός 96-102, τηλ.: 210 3499296, 210 3499 274, Fax: 210 3473404.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

X-TRIM 6.50

Ολικό μήκος: 6.52 μ.
Ολικό πλάτος: 2.43 μ.
Εσωτερικό μήκος: 6.07 μ.
Εσωτερικό πλάτος: 1.47 μ.
Είσοδος πλώρης: 51°
V στο μέσον: 39°
Deadrise στο Transom: 26°
Διάμετρος αεροθαλάμων: 0,48-0,40m (Το σκάφος των φωτογραφιών έχει αερόθ. 0,42-0,38μ).
Υλικό αεροθαλάμων: H/N 1670 dtex
Ιπποδύναμη: 90-225 Hp
Συνιστώμενη ισχύς: 135-150 Hp
Ρεζερβουάρ βενζίνης: 230 lt inox + 100 lt extra
Ρεζερβουάρ νερού: 75 lt inox
Βάρος σκάφους: 580 κιλά (άνευ κινητήρα)
CE C: 8 άτομα
CE B: 6 άτομα.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ: X-TRIM BOATS Ε.Π.Ε.
 Πλαπούτα 78, Ν. Ηράκλειο, τηλ.: 210 6403400, 6977 318600, Fax: 210 2856992

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ/ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

X-TRIM 6.50 - JOHNSON 140 ΠΡΟΠΕΛΛΑ BALLISTIC 21"

Σ.Α.Λ.	KNOTS	LT/HR	MILES/HR	Db
ΡΕΛΑΝΤΙ				
700	3	-	-	-
1000	4	1	0.25	62
1500	5	1.5	0.30	65
2000	7	5	0.71	69
2500	9	10.5	1.16	73
3000	12	14	1.16	76
3500	18	18	1.00	84
4000	22	22	1.00	85
4500	27	30	1.11	82
5000	31	35	1.12	85
5500	35	41	1.17	87
6000	38	47	1.23	88
W.O.T.				
6200	40	48	1.20	88

ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

Άτομα: 2, Καύσιμα: 100 lt, Άνεμος: 3-4, Θάλασσα: 3-4
 Προπέλλα: Ballistic 21"

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: Η ρωστή προπέλλα έφτασε ακριβώς το όριο σ.α.λ. του κατασκευαστή και δεν άφησε τον κινητήρα να υπερστρέψει. Η τελική είναι χαρακτηριστική γι' αυτόν τον κινητήρα που συνήθως δεν περνά τους 40 κόμβους λόγω σχέσης μείωσης. Πάντως, χάρις στη γάστρα και το (χαμηλό) βάρος του, το X-Trim 6.50 έχει επιδόσεις και καταναλώσεις με την DF 140 παρόμοιες -ή καλύτερες- από αυτές που μετρήσαμε σε σκάφη 5.80 και 6.00 μέτρων με το ίδιο μοτέρ. Ο κινητήρας όμως είναι, κατά την άποψή μας, οριακός όσον αφορά τις επιδόσεις του συγκεκριμένου σκάφους, για το οποίο σαν συνιστώμενη ισχύ θα βλέπαμε έναν καθαρό δίχρονο 150 ίππων. Πάντως, αν και η DF 140 δεν έδωσε την αναμενόμενη οικονομία, η "ησυχία" της λειτουργίας της είναι το κάτι άλλο, και για πολλούς αγοραστές, μαζί με την απουσία λαδιού καύσεως αποτελεί ουσιώδες λόγο επιλογής.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ

X-TRIM 6.50 - JOHNSON 140 4T ΠΡΟΠΕΛΛΑ BALLISTIC 21"



ΓΡΑΦΗΜΑ: "ΦΟΥΣΚΟΤΟ & JET"

Σ.Α.Λ. x 1000