

# MOTEUR BOAT

Avril 2016 - Avril 2017 [www.moteurboat.com](http://www.moteurboat.com)

**EVINRUDE**  
l'emporte  
deux années  
de suite !



**2016**  
**COMPARATIF 200 CH**



**2017**  
**COMPARATIF 150 CH**

# OSTREA 600 OUTBOARD

Pour le meilleur de la pêche !



Le meilleur bateau de pêche sportive \*  
Avec le meilleur moteur  
Refusez les compromis !

\* Coque IFH en infusion sous vide de 6 m, poids sans moteur 1000 kg, pont entièrement plat.

## EVINRUDE AUGMENTE LE POTENTIEL DE VOTRE BATEAU

- COMMANDES ÉLECTRIQUES
- I-TRIM
- DIRECTION ASSISTÉE  
ÉLECTRIQUE INTÉGRÉE <sup>(1)</sup>
- ÉCRAN DIGITAL COULEUR



(1) Selon modèles.

© 2017 Bombardier Produits Récréatifs Inc. (BRP). Tous droits réservés. TM, ® et le logo BRP sont des marques de commerce de Bombardier Produits Récréatifs Inc. ou de ses sociétés affiliées. BRP se réserve le droit de modifier en tout temps les spécifications, les prix, les designs, les caractéristiques, les modèles ou les équipements et ce, sans encourir d'obligations.

**EVINRUDE.**



[www.ocqueteau.com](http://www.ocqueteau.com)

On n'a pas inventé la mer, juste la vie qui va avec...®



partenaire officiel



**OCQUETEAU**  
manufactured in Oléron

MOTEUR COMPARATIF HORS-BORD 150 CH

## La puissance reine!

Les «150» s'affrontent de nouveau dans ce comparatif sur le canal de Oustréham, montés sur une coque Ocqueteau Ostrea 600. Un choc entre l'ancienne et la nouvelle génération de moteurs avec des surprises.

TEXTE: BERTRAND  
PHOTOS:

p. 4



COMPARATIF HORS-BORD 200 CHEVAUX

## COMPARATIF 200 CH

p. 16

## Le deuxième round!

Trois ans après, les 200 chevaux remontent sur le ring, mais deux nouveaux challengers viennent disputer la ceinture: l'Evinrude E-Tec G2 et le Suzuki DF 200A. Un match serré.

TEXTES ET PHOTOS: BERTRAND BEAUJAN ET EDUARD DESGÈZ.

16 - MOTEUR BOAT MAGAZINE • Tiré à part Evinrude 2017

Tiré à part Evinrude 2017 • MOTEUR BOAT MAGAZINE - 17

# La puissance



# reine!

Les «150» s'affrontent de nouveau dans ce comparatif sur le canal de Ouistreham, montés sur une coque Ocqueteau Ostrea 600. Un choc entre l'ancienne et la nouvelle génération de moteurs, avec des surprises à la clef!

TEXTE : BERTRAND BEAUJEU ET ÉDOUARD DESGREZ.  
PHOTOS : CHRISTIAN MONIER, BORIS RÉJOU ET LES AUTEURS.



Il faut remonter à 2012, soit *Moteur Boat* n° 268, pour retrouver nos derniers essais sur cette puissance. Un certain nombre d'acteurs étaient déjà de la partie (Honda, Suzuki 150 TL, Mercury Optimax, Mercury 150 EFI), tandis que d'autres ont été remplacés. Le 150 Verado, par exemple, n'est plus au catalogue, tout comme l'Evinrude 150 E-Tec G1 ou l'ancienne version du Selva 150 XSR. La sortie récente de la deuxième génération E-Tec et du Suzuki 150 AP nous a cependant décidés à tester une nouvelle fois les 150 chevaux. Ce n'est pas les motoristes qui vont nous contredire, cette puissance est cruciale et parmi les plus demandées sur le marché français puisqu'elle est retrouvée sur les coques rigides et semi-rigides de 6 à 7 mètres et même sur les unités de 8 à 8,50 mètres, en bimotorisation.

## Ocqueteau s'est montré providentiel

Cette fois, ce n'est pas un Zodiac Pro Open 650 qui nous a servi de support. Nous avons troqué le semi-rigide de 670 kg contre un timonier d'une tonne. En quête d'un bateau au Nautic de Paris, nous nous étions arrêtés sur le stand d'Ocque-

teau. Christian Monier, l'ambitieux repreneur du chantier, a tout de suite vu dans ce comparatif l'opportunité de mettre sa marque en avant. Deux Ostrea 600 ont donc été expédiés mi-février chez Snip Yachting à Ouistreham. Nous avons réuni toutes les marques, à l'exception de Yamaha qui n'a pas souhaité venir (voir notre encadré). Mais le motoriste était en quelque sorte virtuellement présent au travers du Selva Marine, qui part sur la base du F150 japonais pour développer son 150 XSR.

## Les deux temps font de la résistance

En 150 chevaux, il est possible de choisir entre deux temps et quatre temps. En dessous de 15 chevaux et au-dessus de 300, c'est quatre temps pour tout le monde! Sur nos huit hors-bord testés, trois sont des deux temps, avec injection directe bien entendu. Apparu en 1999, l'Optimax est le doyen de la bande. Il a subi entre-temps quelques améliorations (en 2011 notamment) pour rester conforme aux normes. Le verdict est tombé durant le comparatif : le Pro XS Optimax reste le 150 chevaux qui accélère le plus fort, à une encolure devant un autre deux temps, le tout nouvel E-Tec G2



## LES CARACTÉRISTIQUES DE NOS HUIT MOTEURS

MARQUE	EVINRUDE	EVINRUDE	HONDA	MERCURY	MERCURY	SELVA	SUZUKI	SUZUKI
Modèle	150 E-Tec G2	150 E-Tec G2 HO	BF 150 LU	150 Optimax	F150 EFI	150 XSR EFI	DF 150 TL	DF 150 APL
Puiss. réelle (en kW)	112	nc	110,3	110	110	110,3	110	110
Puiss. admin. (en CV)	15,72	15,72	13,49	14,32	21,4	15,30	16,43	16,43
Régime maxi (en tr/mn)	5 000-6 000	5 000-6 000	5 000-6 000	5 250-5 750	5 000-5 800	5 000-6 000	5 000-6 000	5 000-6 000
Cylindres	V6 à 66°	V6 à 66°	4 en ligne	V6 à 60°	4 en ligne	4 en ligne	4 en ligne	4 en ligne
Cycle	2T inj. directe	2T inj. directe	4T inj. indirecte	2T inj. directe	4T inj. indirecte	4T inj. indirecte	4T inj. indirecte	4T inj. indirecte
Cylindrée (en cm <sup>3</sup> )	2 744	2 744	<b>2 354</b>	2 507	<b>3 000</b>	2 670	2 867	2 867
Alésage/course (en mm)	86 x 78,7	86 x 78,7	87 x 99	89 x 67	102 x 92	94 x 96,2	97 x 97	97 x 97
Rapp. de réduction	2,17	2,17	2,14	1,87	1,92	2	2,50	2,50
Poids (en kg) donnée constr.	225	240	217	195	206	216	215	228
Poids (en kg) relevé <i>Moteur Boat</i>	245,2	<b>255,4</b>	237,2	<b>204,2</b>	223,4	233	248	252
Hélice essayée (diam/pas)	3 P inox 15 x 19	3 P inox 15 x 20	3 P inox 14 x 19	3 P inox 15 ¼ x 19	3 P inox 15 ½ x 17	3 P inox 13 ¾ x 19	3 P inox 16 x 21,5	3 P inox 16 x 21,5
Hauteur montage moteur	+ 45 mm	<b>+ 60 mm</b>	+ 37 mm	+ 40 mm	+ 47 mm	<b>+ 25 mm</b>	+ 47 mm	+ 27 mm
Garantie	5 ans*	5 ans*	3 ans	3 + 2 ans	3 + 2 ans	5 ans	3 ans	3 ans
Prix avec commande mécanique	non dispo	non dispo	17 995 €	16 984 €	<b>16 867 €</b>	18 239 €	17 730 €	non dispo
Prix avec commande électrique	18 299 €	18 799 €	non dispo	non dispo	non dispo	non dispo	non dispo	<b>21 320 €</b>
Prix avec commande électrique et direction hydraulique assistée	non dispo	19 799 €	non dispo	non dispo	non dispo	non dispo	non dispo	non dispo
Taxe de francisation	350 €	350 €	<b>280 €</b>	315 €	<b>640 €</b>	350 €	385 €	385 €

\* Garantie 10 ans pour les moteurs achetés entre le 1/03 et le 31/06/2017. Les chiffres en gras montrent les valeurs extrêmes.



La grue et l'équipe de Snip Yachting nous ont été précieux pour les innombrables mises à l'eau.

## LE BATEAU DE NOS TESTS Ocqueteau Ostrea 600 HB

Christian Monier, président d'Ocqueteau, n'a pas hésité une seconde quand nous lui avons demandé d'utiliser ses bateaux pour ce comparatif. Il est venu chaque jour aux tests avec une curiosité insatiable, afin de voir les réactions des coques en fonction des marques de moteurs et des types d'hélices. Les deux Ostrea 600 HB utilisés pesaient entre 1 030 et 1 032 kg, avec un équipement rigoureusement identique, une maîtrise du poids rendue possible grâce à la construction en infusion de la coque. L'Ostrea 600 se contente toutefois d'un 115 chevaux, car nul n'a besoin d'atteindre 37 nœuds à bord d'un

timonier de 6 mètres. La timonerie est conçue pour deux personnes, même s'il est possible de tenir à trois debout en se serrant. Le bateau aime être chargé sur l'arrière afin de limiter la surface de coque mouillée en navigation. Il réagit bien au trim, est sensible à la répartition des masses à bord et affiche un V assez prononcé. On note une tendance à la ventilation en virage serré, variable selon les marques de moteurs et pas toujours en corrélation avec la hauteur de montage : très peu de ventilation avec l'Optimax et nettement plus avec le Honda, par exemple. La finition de ce petit pêche-promenade est excellente.



Ce timonier bien fini et « made in France » peut se contenter de 115 chevaux, mais il sait s'adapter à un 150 chevaux.

• Prix : 23 390 € sans moteur – Long. : 6,20 m – Long. coque : 5,99 m – Larg. : 2,45 m – Poids : 1 030 kg sans moteur  
Mot. cons : 90 ch – Mot. maxi : 150 ch – Homol. : cat. C/7 pers.  
Constr. : Ocqueteau (17)

150 HO. Certes, qui dit Optimax dit niveau sonore élevé, comme le montrent nos relevés en décibel ; c'est en effet le seul à atteindre 62 dB au ralenti (mesures depuis la timonerie) et 84 dB en croisière à 25 nœuds. Certains apprécieront cependant le bruit rauque rappelant les catamarans inshore des 24 Heures de Rouen... et la fumée. De réels progrès ont toutefois été réalisés sur la sonorité des deux temps modernes au ralenti, particulièrement sur les derniers 150, 175 et 200 chevaux Evinrude G2.

La sobriété n'est pas spécialement le fort de l'Optimax, il faut l'avouer, c'est surtout flagrant au regard de la consommation moyenne pondérée Icomia (voir encadré) et de la consommation maximale. Mais ce moteur reste vraiment compétitif sur les régimes intermédiaires. Les deux autres deux temps sont les Evinrude ; ce sont les moteurs les plus récents du comparatif. Ils possèdent tous deux la commande électrique de série, comme le Suzuki 150 AP, ainsi que le trim automatique. L'Evinrude HO comprend aussi la direction assistée en option.

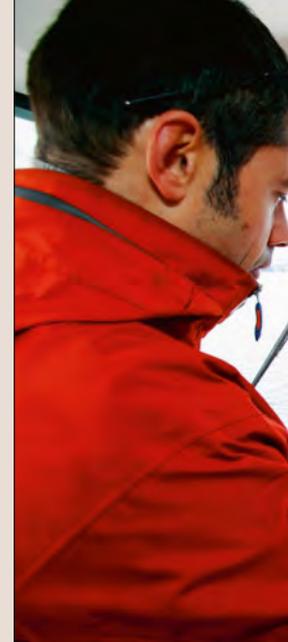
## Direction assistée et aide au trim

Cette dernière se commande depuis l'écran du tableau de bord, avec trois niveaux d'assistance, faible, moyenne et forte, et la différence se ressent immédiatement à la barre. L'assistant de trim est engagé par défaut, mais la main se reprend à tout moment en appuyant le bouton, autrement l'assiette se corrige automatiquement au déjaugage, en croisière et en virage. L'option existe également chez Mercury (à partir de 40 ch) et s'appelle Active Trim (631€). Ces équipements de confort sont eux aussi déterminants dans le choix d'un hors-bord. La simple direction hydraulique fournie avec le bateau nous a paru bien dure après avoir testé la direction assistée Evinrude. Quant à la commande électrique, une fois qu'on y a goûté, il est difficile de s'en passer, particulièrement dans le cadre d'un essai moteur où il faut se stabiliser à des plages de régime précises. Elle est peut-être un peu moins pertinente dans le cadre d'un usage plaisance, même si elle permet de gagner en confort de pilotage ; aucune sécurité ne bloque cependant la commande au point mort, contrairement aux accélérateurs par câble, c'est dommage. Un autre accessoire remarquable signé Mercury est le VesselView

## NOS MESURES Le protocole des essais

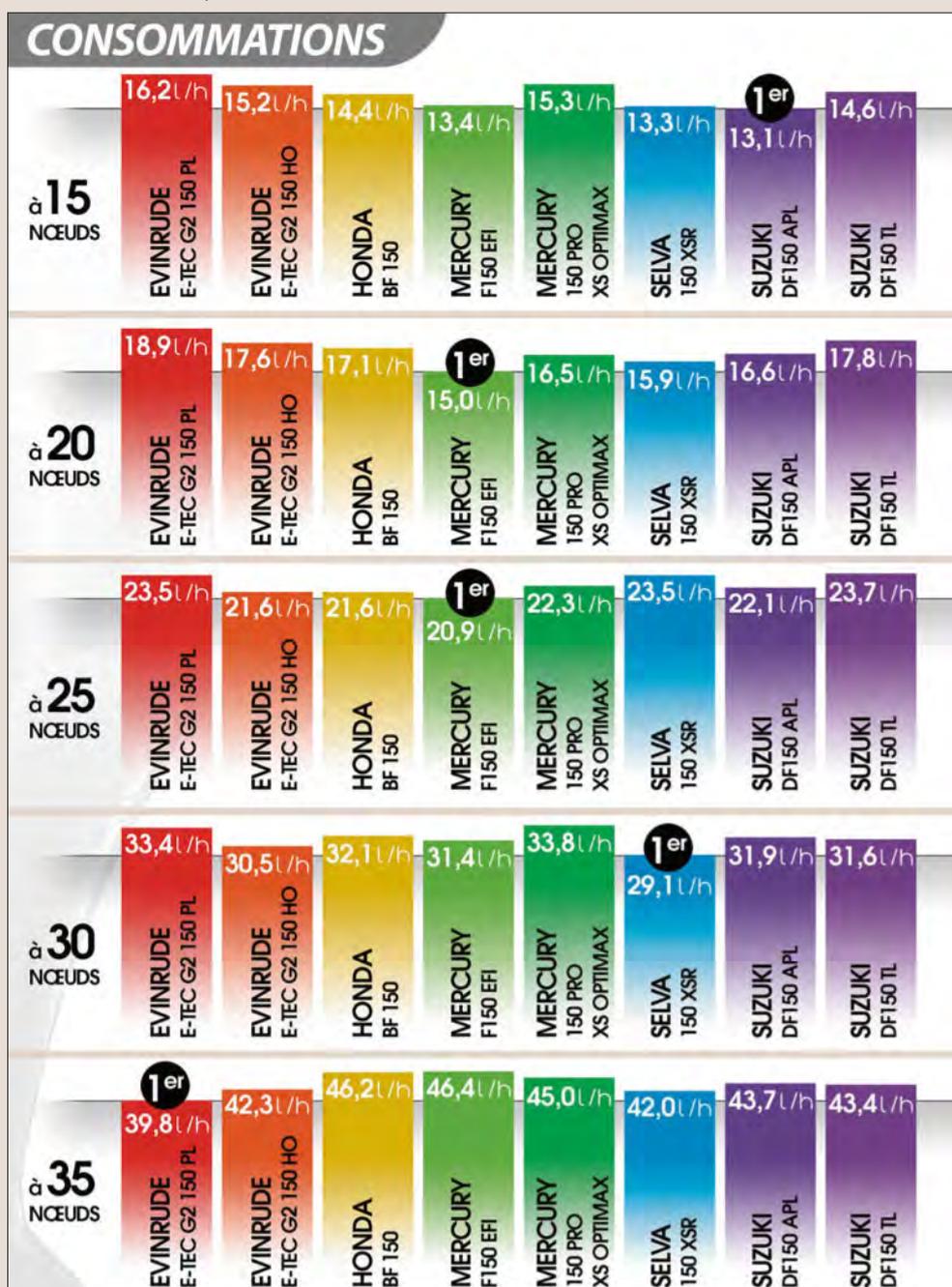
Nous avons reproduit les mêmes conditions de test pour nos huit moteurs. Les deux Ocqueteau ont été pesés, avec un poids qui oscillait pour les deux entre 1 030 et 1 032 kg. Les essais ont été effectués dans les deux sens du canal de Ouistreham pour compenser les effets du courant et du vent. Nous avons ensuite effectué la moyenne des deux relevés. Les mesures de consommation ont été faites grâce aux débitmètres intégrés

à l'instrumentation de chaque moteur. Le poids des moteurs a été vérifié avec notre dynamomètre électronique ; il comprend le moteur, le capot, le plein d'huile et l'hélice de l'essai. Les hors-bord étaient alimentés par une simple nourrice de 25 litres (pas d'essence dans le réservoir), et l'équipage se composait de trois personnes. Quant aux relevés de vitesse, ils ont été effectués avec un GPS Garmin GPS Map 78S.



## LA CONSO DE 15 À 35 NŒUDS

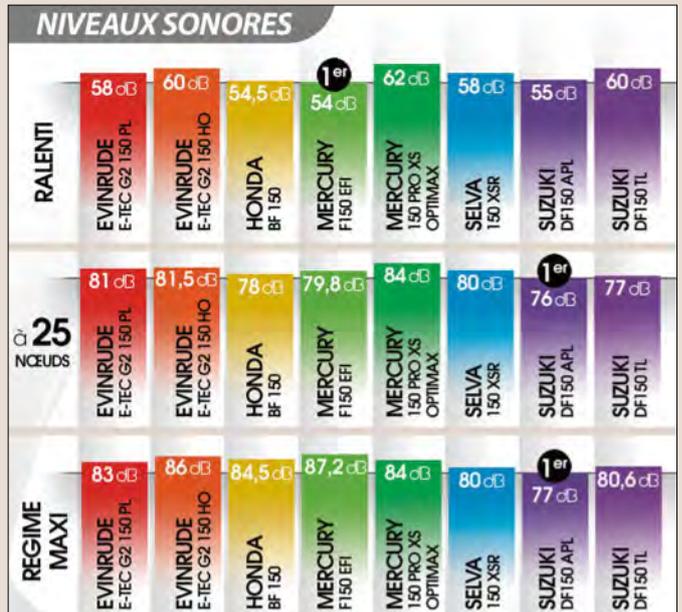
Dans l'exercice des consos à vitesses stabilisées, le Mercury EFI est systématiquement dans le trio de tête, sauf à 35 nœuds où l'E-Tec 150 PL domine le débat.





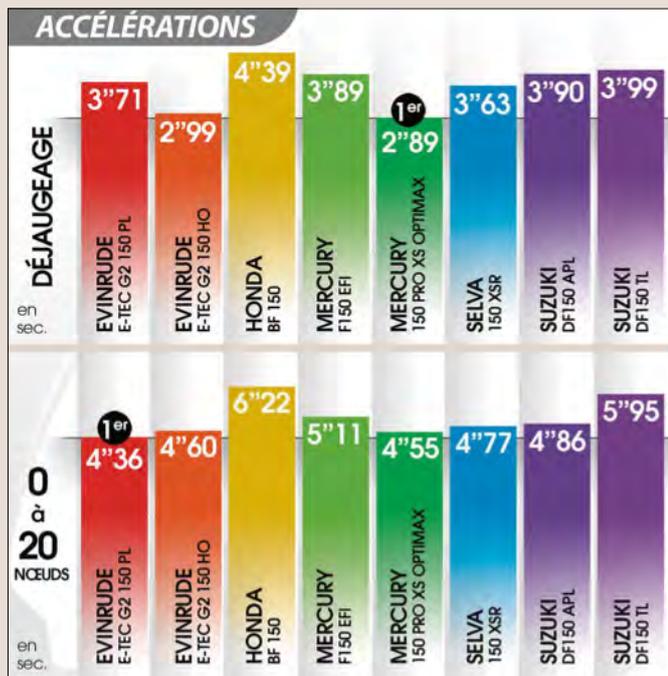
## LES NIVEAUX SONORES

L'Optimax est le moins discret au ralenti et le Suzuki AP globalement le plus silencieux. Des mesures à relativiser, car elles ne reflètent pas toujours le ressenti de l'équipage.



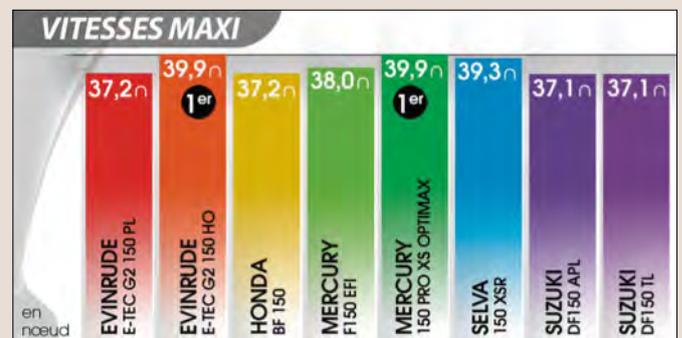
## LES ACCÉLÉRATIONS

L'Optimax et l'E-Tec HO sont de loin les plus vifs au déjaugage. Étonnamment, l'E-Tec classique s'impose sur le 0 à 20 nœuds.



## LES VITESSES MAXI

Deux catégories émergent : les « sportifs » (E-Tec HO, Optimax et Selva) qui frôlent les 40 nœuds, et les autres, tous placés dans une fourchette de 37 à 38 nœuds.



Nos huit moteurs propulsent l'Ostrea 600 entre 37 et 40 nœuds maximum.

L'essai de nos huit moteurs a nécessité une sacrée dose de manutentions et de logistique.



mobile. Grâce à un émetteur Bluetooth placé sous le capot ou au tableau de bord, il est possible d'afficher sur un mobile ou une tablette toutes les données moteur, le lieu du concessionnaire le plus proche, les alertes d'entretien, etc. Son utilisation est à la fois simple et très utile. L'émetteur est facturé 319 € et « l'appli » est gratuite.

## De 22 à 23 nœuds : la vitesse idéale

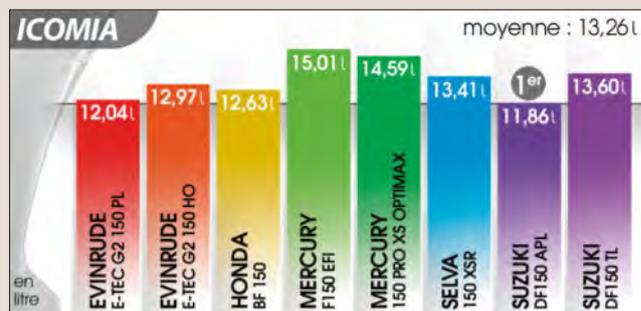
La vitesse la plus économique pour nos huit moteurs est globalement comprise entre 22 et 23 nœuds. À cette allure, on peut espérer parcourir entre 1,08 et 1,18 mille pour chaque litre d'essence consommé. Vu les vitesses maximales, il est manifeste que certains moteurs développent plus de chevaux que ce qui est inscrit sur le capot. Dans le club des plus de 39 nœuds sont présents tous les modèles à connotation sportive, l'Optimax Pro XS, l'E-Tec HO et le Selva XSR. Ce sont aussi les plus vifs au déjaugage (intéressant pour le ski nautique par exemple). Les autres plafonnent entre 37 et 38 nœuds.

Les 150 chevaux de nouvelle génération s'illustrent vraiment dans les chiffres de consommation maxi-

## LA CONSOMMATION MOYENNE Le calcul Icomia

Icomia est le sigle anglophone qui désigne le Groupement international des associations des industries nautiques. D'une certaine manière, les normes Icomia sont à la plaisance ce que les normes Utac sont à l'automobile. Parmi elles, une règle de calcul de la consommation moyenne d'un moteur a été établie. Sa justesse se base sur la prise en compte du temps passé à chaque plage de régime. Un coefficient relatif au temps d'utilisation par plage est appliqué au relevé de consommation correspondant. De la somme de ces données résulte une consommation moyenne horaire simple, précise et reflétant fidèlement la réalité. On considère

male, avec à peine plus de 47 et 48 litres par heure pour le Suzuki AP, l'E-Tec HO et le Selva, et seulement 44,4 litres pour l'E-Tec G2 classique. C'est tout bonnement remarquable, comparé aux autres moteurs, lesquels sont largement au-dessus des 50 litres ! Le Mercury EFI, comme en 2012, s'en sort honorablement, c'est l'un des



qu'un plaisancier passe 6 % de son temps au régime maximal, 14 % à 80 % du régime maximal, 15 % à 60 % du régime maximal, 25 % à 40 % du régime maximal et 40 % au ralenti. La formule est donc la

suivante : (0,4 x conso au ralenti) + (0,25 x conso à 40 % du régime maxi) + (0,15 x conso à 60 % du régime maxi) + (0,14 x conso à 80 % du régime maxi) + (0,06 x conso au régime maxi).

bons élèves pour la consommation (entre 15 et 30 nœuds) dans la famille des quatre temps, mais il manque un peu de tonus au déjaugage. En définitive, en prenant en compte les performances (consommation, accélération, vitesse) et le rapport entre le prix et la prestation fournie, trois moteurs sortent du lot. Il s'agit des deux Evinrude E-Tec et

du Selva 150 XSR, lesquels prennent les premières marches du podium après être passés au crible de nos critères. Les deux temps à injection directe n'ont donc pas dit leur dernier mot face aux quatre temps (avec une place honorable de l'Optimax). Le Suzuki 150 AP mérite certainement une mention spéciale, mais il est pénalisé par son prix. ■



ET LE GAGNANT EST ?

# Evinrude s'impose

*D'après les résultats de nos tests, le rapport prix/prestations fournies et le confort d'utilisation, nous avons établi un classement pour chaque critère, lequel nous a permis d'établir un podium largement dominé par Evinrude.*



## LE GRAND ABSENT Et Yamaha?

À notre grand regret, le motoriste japonais n'a pas souhaité participer à ce comparatif au motif que son F150, dont le bloc de 2,6 l est sorti en 2003, risquait de ne pas se montrer compétitif face aux modèles de dernière génération. Le F150 a toutefois subi une mise à jour en 2014, avec un nouveau capot, la compatibilité avec le système antivolt Ycop, la vitesse de traîne réglable, etc. Yamaha a-t-il le projet de sortir un nouveau 150 chevaux prochainement? Nous n'en savons pas plus pour le moment. Paradoxalement,

le F150 était quand même présent sous la forme du Selva 150 XSR, un moteur rigoureusement identique (sauf la décoration!), mais dont la cartographie a été modifiée pour favoriser le couple à bas et à moyen régime.



	CONSO	VITESSE	ACCÉLÉRATION	PRIX PRESTATION	AGRÈMENT*	CLASSEMENT GLOBAL
EVINRUDE 150 G2	6 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>
EVINRUDE 150 G2 HO	3 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup>	2 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup>	1 <sup>er</sup>	1 <sup>er</sup>
HONDA BF 150	5 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	8 <sup>e</sup>	6 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	7 <sup>e</sup>
MERCURY F150 EFI	4 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>
MERCURY 150 OPTI.	8 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup>	1 <sup>er</sup>	3 <sup>e</sup>	8 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>
SELVA 150 XSR EFI	1 <sup>er</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	7 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>
SUZUKI DF 150 AP	2 <sup>e</sup>	7 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	8 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	6 <sup>e</sup>
SUZUKI DF 150 T	7 <sup>e</sup>	7 <sup>e</sup>	7 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	8 <sup>e</sup>

\* Confort d'utilisation et niveau sonore.

## SACRÉE ÉQUIPE Merci à Snip Yachting!

Surtout connu comme importateur des bateaux finlandais Targa, Snip Yachting à Ouistreham (14) vend aussi les marques Bavaria, XO Boats et bien sûr Ocqueteau. L'équipe de choc de Snip Yachting nous a prêté main-forte durant les sept jours de ce comparatif et nous a laissés profiter de ses locaux modernes, impeccables et chauffés! Merci à eux pour les innombrables grutages, mises à l'eau, sorties d'eau et tours de vis, car nous avons testé de multiples hélices et hauteurs de montage sur les tableaux arrière de nos deux Ocqueteau.



© F. Monier, Septième Ciel Images

# EVINRUDE E-TEC G2 150

## La modernité abordable



La gamme E-Tec de seconde génération appelée G2 s'est étoffée cette année avec quatre nouvelles puissances allant de 150 à 200 chevaux. Le bloc de ce 150 chevaux, qui est aussi décliné en version plus puissante appelée HO, est un V6 à 66° deux temps à injection directe de 2 744 cm<sup>3</sup> de cylindre.

La technologie adoptée par Evinrude permet une optimisation de la combustion dans le moteur. En effet, la chambre de combustion a été conçue en vue de maximiser la dynamique des fluides avant et après la combustion afin d'obtenir davantage de couple à moyen régime, un meilleur balayage des gaz, plus d'économies de carburant et moins d'émissions. Le pari est réussi puisque ce bloc est l'un des moins gourmands du comparatif avec le récent Suzuki DF 150 APL,

avec 12,04 l/h, soit 3 l/h de moins que le quatre temps Mercury EFI (15,01 l/h).

Par ailleurs, ce moteur est pourvu de nombreuses autres innovations. Dès l'entrée de gamme, il est doté de l'i-trim (trim automatique), d'un écran digital de 3,5 pouces et des commandes électriques. En revanche, la direction hydraulique assistée est réservée au G2 150 HO. Le réservoir d'huile (deux temps) est désormais intégré sous le capot

### Un grand choix de coloris de capot

afin de faciliter le remplissage. Cet Evinrude E-Tec G2 150 affiche de belles performances avec une première place sur le zéro à 20 nœuds, soit pratiquement 2 nœuds de moins que le Honda. En vitesse de pointe, il se situe dans le bas du tableau avec 37,2 nœuds, mais il fait aussi bien que le Honda et les deux Suzuki. Côté tarif, le 150 G2 est facturé 18 299 €, ce qui correspond au troisième moteur le plus cher. Il est cependant équipé en série de commandes électriques.

**18 299 €**

Puissance réelle 150 ch  
Cycle 2T  
Cylindrée 2 744 cm<sup>3</sup>  
Poids 245,2 kg

### LES PERFORMANCES

#### EVINRUDE E-TEC G2 150

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	1,4	0,8	1,75
1 000	3,6	2,2	1,64
1 500	5,6	4,2	1,33
2 000	7	7,8	0,90
2 500	9,9	12,8	0,77
3 000	15,9	16,2	0,98
<b>3 500</b>	<b>21,6</b>	<b>19,8</b>	<b>1,09</b>
4 000	26,2	24,9	1,05
4 500	30,5	33,5	0,91
5 000	34,8	39,9	0,87
5 400	37,2	44,4	0,84



Le réservoir d'huile d'une contenance de 11,4 litres est intégré sous le capot moteur.

# EVINRUDE E-TEC G2 150 HO

## La bonne surprise

La version HO du 150 E-Tec G2 adopte le même bloc que la version classique, le G2 150. Toutefois, il reçoit une cartographie différente, à l'instar du Selva 150 XSR. La puissance délivrée par ce moteur est donc supérieure à 150 chevaux, sans que l'on sache exactement de combien, mais tout en restant dans la marge autorisée. Elle se traduit par un excellent niveau de performance. Avec le Mercury Optimax, le G2 HO est le plus rapide, avec près de 40 nœuds en vitesse de pointe, ce qui représente un écart de 3 nœuds par rapport aux Suzuki, au Honda et au G2 150 classique. Ses accélérations sont aussi très convaincantes et il fait quasiment jeu égal avec l'Optimax. De plus,

ces bonnes performances ne se font pas au détriment de la consommation. Selon la norme Icomia, il engloutit moins de 13 l/h en moyenne (12,97 l/h), soit seulement un peu plus d'un litre que le très sobre Suzuki DF 150

### Un moteur sobre et performant

APL. C'est même l'un des plus sobres aux vitesses stabilisées de 30 et 35 nœuds. Comme son frère jumeau, le 150 G2 classique, cette version HO est dotée en série des commandes électriques, de l'i-trim (trim automatique), d'un compteur digital de 3,5 pouces et même d'une direction

hydraulique assistée. Cette dernière offre un réel confort à l'utilisation et c'est le seul moteur de cette puissance à proposer ce type d'équipement en série. Comme elle est intégrée à l'étrier de fixation, le poids du moteur est assez important, bien qu'il s'agisse d'un deux temps. C'est même le moteur le plus lourd du comparatif, avec 255,4 kg mesuré (avec 4 l d'huile dans le réservoir). Il est cependant suivi de très près par le Suzuki qui affiche seulement 3 kg de moins, mais sans direction hydraulique. Malgré son équipement de série très riche et sa technologie récente, l'E-Tec G2 HO n'est pas le moteur le plus cher. Il est facturé 1 500 € de moins que le nouveau Suzuki DF 150 APL.

**19 799 €**

Puissance réelle 150 ch  
Cycle 2T  
Cylindrée 2 744 cm<sup>3</sup>  
Poids 255,4 kg

### LES PERFORMANCES

#### EVINRUDE E-TEC G2 150 HO

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	2,4	0,8	3
1 000	4,4	2,3	1,91
1 500	6,2	4,5	1,38
2 000	7,3	8,1	0,90
2 500	10,5	12,7	0,83
3 000	16,7	16	1,04
<b>3 500</b>	<b>22,7</b>	<b>19,6</b>	<b>1,16</b>
4 000	27,1	26,1	1,04
4 500	31	33,7	0,92
5 000	35,6	40,8	0,87
5 500	39,9	48,3	0,83



Il est possible de contrôler le niveau et la qualité de l'huile d'embase grâce à un réservoir transparent.

# HONDA BF 150

## Une valeur sûre



Arrivé sur le marché français à la fin de l'année 2003, le Honda BF 150 repose sur une architecture plutôt classique. Il s'agit d'un bloc affichant quatre cylindres en ligne avec double arbre à cames en tête pour une cylindrée de 2 354 cm<sup>3</sup>, la plus petite de notre comparatif. Ce moteur partage le même bloc avec les BF 115 et BF 135, mais il dispose en plus du système VTEC. Il s'agit d'un contrôle électronique du calage et du degré d'ouverture des soupapes d'admission. Il permet d'augmenter la vitesse et la reprise dans les hauts régimes. Cependant, ce regain de puissance annoncé ne suffit pas à concurrencer

**Déjà près de 15 ans de carrière**

les autres blocs de 150 chevaux du marché. Si le Honda BF 150 affiche une vitesse de pointe (37,2 nœuds) dans la moyenne et identique à certains de ses concurrents (E-Tec 150 et Suzuki DF 150), il se place dans le bas du tableau concernant les accélérations. Il se classe en effet dernier sur le test du déjaugage (4,39 s) et celui du zéro à 20 nœuds (6,22 s). Il concède 1,5 seconde dans les deux tests au plus vigoureux des huit moteurs, le Mercury Optimax. Côté consommation, le BF 150 se place dans la moyenne aux différentes vitesses stabilisées avec un très bon résultat à la vitesse de 25 nœuds, 21,6 l/h, un résultat très proche du meilleur, le Mercury 150 EFI (20,9 l/h). Le calcul de la consommation moyenne selon la norme Icomia laisse d'ailleurs apparaître une certaine sobriété avec 12,63 l/h, le troisième meilleur résultat après le Suzuki 150 TL et l'Evinrude E-Tec G2. Ce moteur est proposé un peu moins de 18 000 €, une bonne position face à la concurrence, surtout le très coûteux Suzuki DF 150 APL qui est facturé 3 325 € de plus. Cependant, le Honda ne dispose pas de commandes électriques, contrairement au Suzuki APL et aux deux Evinrude E-Tec G2.



Ce bloc affiche une cylindrée de seulement 2 354 cm<sup>3</sup>, la plus petite du comparatif.

**17 995 €**

Puissance réelle 150 ch  
Cycle 4T  
Cylindrée 2 354 cm<sup>3</sup>  
Poids 237,2 kg

### LES PERFORMANCES

#### HONDA BF 150

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	2,4	1,2	2,00
1 000	3,8	2,4	1,58
1 500	5,4	4,2	1,29
2 000	6,8	6	1,13
2 500	8,5	9,6	0,89
3 000	12,8	13,8	0,93
<b>3 500</b>	<b>18,7</b>	<b>15</b>	<b>1,25</b>
4 000	21,6	19,2	1,13
4 500	25,6	23,7	1,08
5 000	29,2	30,9	0,94
5 500	32,8	45,6	0,72
6 000	36,5	54,3	0,67
6 100	37,2	54,3	0,69

# MERCURY 150 EFI

## La plus grosse cylindrée

Le bloc 150 EFI du motoriste américain Mercury est assez récent puisqu'il a été présenté en 2012. Ce moteur quatre temps atmosphérique (qui remplace depuis peu le 150 Verado) possède une cylindrée de 3 litres, la plus importante des 150 chevaux du marché. Ce bloc de quatre cylindres en ligne s'appuie sur une technologie très simple. Il s'agit d'ailleurs du quatre temps le plus léger du marché avec un poids mesuré en ordre de marche (avec huile et hélice) de 223 kg. Cette simplicité de conception se traduit aussi par un prix canon. Le 150 EFI est en effet le moins cher du marché avec un tarif de 16 867 € (près de 4 500 € de moins que le Suzuki DF 150 APL). Pour ce prix, il n'est pas équipé de

commandes électriques et son instrumentation est assez simple. Côté performances, il est un peu plus rapide que l'E-Tec 150, le Honda et les deux Suzuki, mais il reste tout de même 1,3 nœud moins rapide

**Un dessin tout en courbes**

que le Selva et 2 nœuds en dessous des plus rapides (E-Tec 150 HO et Mercury Optimax). Les accélérations sont certes meilleures que le Suzuki DF 150 TL et le Honda, mais elles restent tout de même un cran en dessous des autres moteurs. Le Mercury 150 EFI a été pensé pour offrir une grande facilité d'utilisation. Sous le capot, les différents éléments

de contrôle sont identifiés d'une couleur jaune pour les repérer plus facilement, et le fût de l'embase est doté d'un embout permettant de brancher directement un tuyau afin de faciliter la vidange. L'ECM est également équipé d'un flashcode qu'il est possible de scanner très simplement avec un téléphone pour avoir accès au manuel d'entretien. Enfin, côté consommation, ce 150 EFI est le plus mauvais élève du comparatif selon le calcul de la moyenne Icomia avec 15 l/h (plus de 3 l de plus que le Suzuki DF 150 APL). Cependant, aux vitesses stabilisées de 20 et 25 nœuds, il se classe premier avec



respectivement 15 l/h et 20,9 l/h, alors qu'à la vitesse de 35 nœuds il s'adapte la dernière place avec 46,4 l/h.

**16 867 €**

Puissance réelle 150 ch  
Cycle 4T  
Cylindrée 3 000 cm<sup>3</sup>  
Poids 223,4 kg

### LES PERFORMANCES

#### MERCURY 150 EFI

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	3	2,3	1,30
1 000	4,4	3,6	1,22
1 500	6,1	5,8	1,05
2 000	7,5	9,2	0,82
2 500	12,3	12,9	0,95
<b>3 000</b>	<b>18,3</b>	<b>15,5</b>	<b>1,18</b>
3 500	23,7	20,4	1,16
4 000	27,5	27,5	1,00
4 500	30,5	34,3	0,89
5 000	34,3	45,2	0,76
5 500	37	55,6	0,67
5 750	38	56,4	0,67



Les principaux éléments de contrôle sont identifiés avec une couleur jaune.

# MERCURY 150 PRO XS OPTIMAX

## Compétiteur dans l'âme

Sorti sur notre territoire en 1999, le Mercury 150 Optimax est le plus vieux bloc de notre comparatif, ce qui ne l'empêche pas d'être toujours dans le coup, surtout en termes de performances. Ce moteur adopte un bloc V6 de 2,5 litres de cylindrée pour un poids record mesuré de 204 kg, soit 50 kg de moins que le plus lourd, l'Evinrude 150 HO. Ce dernier dispose cependant d'une direction hydraulique assistée intégrée, expliquant cet écart. Au cours de sa carrière, l'Optimax a tout de même subi quelques modifications et améliorations, comme de nouveaux clapets d'admission (2012). Ce moteur est un deux temps à injection directe (comme les deux Evinrude) qui envoient à faible pression le mélange air-essence dans chaque cylindre. Malgré ses dix-sept années d'activité, l'Optimax reste le plus sportif face à la concurrence, même si le E-Tec HO le talonne de très près. Ils affichent tous deux une vitesse de pointe identique de 39,9 nœuds, soit près de 3 nœuds de plus que la plupart des autres moteurs.

En termes d'accélération, il sort aussi en première place dans les tests du déjaugage et du zéro à 20 nœuds, mais une fois de plus très proche du HO. Néanmoins, ces performances sont obtenues au détriment de la consommation. Selon la norme Icomia, c'est l'un des plus gourmands avec une moyenne de

**Le moteur le plus vieux du plateau**

14,59 l/h derrière le Mercury 150 EFI qui affiche 15 l/h. Aux vitesses stabilisées de 15, 20 et 25 nœuds, il se classe plutôt bien, alors qu'aux vitesses de 30 et 35 nœuds il montre de mauvais résultats en se classant dans le bas du tableau. À 30 nœuds, c'est même le plus gourmand avec 33,8 l/h, soit près de 5 litres de plus que le Selva 150 XSR (29,1 l/h). En revanche, l'Optimax bénéficie d'un tarif très concurrentiel de 16984 €, soit 4336 € de moins que le plus cher, le Suzuki 150 APL, mais il est dépourvu de commandes électriques. Enfin, il reste un moteur plutôt bruyant et est le moins confortable de tous à l'utilisation.

**16 984 €**

Puissance réelle 150 ch  
Cycle 2T  
Cylindrée 2 507 cm<sup>3</sup>  
Poids 204,2 kg

### LES PERFORMANCES

#### MERCURY 150 PRO XS OPTIMAX

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	2,8	1,2	2,33
1 000	4,9	2,9	1,69
1 500	6,5	5,4	1,20
2 000	8,4	10,2	0,82
2 500	10,8	13,4	0,81
<b>3 000</b>	<b>21,8</b>	<b>18,5</b>	<b>1,18</b>
3 500	26,5	24,7	1,07
4 000	30,9	33,8	0,91
4 500	34,3	45	0,76
5 000	38,1	53,3	0,71
5 100	39,9	58,8	0,68



L'Optimax a reçu en 2012 de nouveaux clapets d'admission en carbone plus légers et plus résistants.



# SELVA 150 XSR

## Le seul moteur européen

Selva est l'unique motoriste européen et il était présent lors de ce comparatif avec le F150 XSR.

Ce moteur est en tout point identique au Yamaha F150 (absent du comparatif) à l'exception de la décoration du capot moteur et de la cartographie qui a été modifiée afin de privilégier

**Un bloc tout droit issu du Yamaha F150**

le couple à bas et moyen régime. Il s'agit d'un bloc de quatre cylindres de 2670 cm<sup>3</sup>, chaque cylindre étant équipé de deux soupapes d'admission et de deux soupapes d'échappement entraînées indépendamment par deux arbres à cames, ce qui permet d'offrir une combustion optimale. Le résultat est convaincant puisque ce moteur se montre plutôt vif avec une vitesse de pointe de 39,3 nœuds qui le place juste derrière les deux plus rapides (150 Optimax et E-Tec 150 HO). Ses accélérations sont aussi d'un très bon

niveau avec un temps de déjaugage meilleur que la plupart de ses concurrents. Au regard de ces bonnes performances, sa consommation en carburant est assez raisonnable avec une moyenne de 13,4 l/h qui le situe devant les deux Mercury et le Suzuki DF 150 T. Il s'adjuge même la plus faible consommation à la vitesse de 30 nœuds avec 29 l/h et tient la deuxième place à 35 nœuds derrière l'Evinrude E-Tec G2 150 qui se montre très sobre. Sur la balance, le Selva fait bonne figure avec un poids mesuré en ordre de marche (avec l'hélice, l'huile et le capot) de 233 kg. C'est le second moteur quatre temps le plus léger derrière le Mercury 150 EFI. Le motoriste italien fait payer assez cher toutes ces qualités (18239 €). Certes, ce n'est pas le plus onéreux de tous les moteurs, mais c'est le plus cher des modèles proposés avec des commandes mécaniques. Enfin, contrairement à son jumeau Yamaha dont la garantie s'étend sur trois ans, le Selva 150 XSR propose une garantie de cinq ans, à l'instar des deux Mercury et des deux Evinrude.

La cartographie de cette version XSR a été modifiée afin d'offrir plus de couple à bas et moyen régime.

**18 239 €**

Puissance réelle 150 ch  
Cycle 4T  
Cylindrée 2 670 cm<sup>3</sup>  
Poids 233 kg

### LES PERFORMANCES

#### SELVA 150 XSR

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	2,6	1,6	1,63
1 000	4,6	2,6	1,77
1 500	6	4,6	1,30
2 000	7,2	7,5	0,96
2 500	9,9	11,7	0,85
<b>3 000</b>	<b>16,8</b>	<b>14,6</b>	<b>1,15</b>
<b>3 500</b>	<b>22,4</b>	<b>19,2</b>	<b>1,17</b>
4 000	26,6	24,7	1,08
4 500	30,8	33,7	0,91
5 000	34	41,3	0,82
5 500	38,4	47,2	0,81
5 700	39,3	48,5	0,81



# SUZUKI DF 150 APL

## Embase avec sélection rotative

Le motoriste japonais Suzuki a dévoilé ce nouveau DF 150 AP fin 2006, en même temps que le DF 175. Ce moteur reprend le bloc du DF 150 T, un quatre cylindres en ligne de 2,9 litres de cylindrée, mais en y ajoutant la technologie Lean Burn qui permet d'optimiser le mélange air-essence en anticipant les besoins en carburant selon les conditions d'utilisation. Ce système a pour effet de réduire les consommations et il semble plutôt efficace, car ce nouveau DF 150 consomme moins que l'ancien DF 150. Selon le calcul Icomia, il brûle jusqu'à 1,7 l/h de moins. Il embarque également un tout nouveau système de démarrage mains libres. Il s'agit d'une clef qui transmet un code d'accès au système de démarrage du moteur. Quand elle se trouve à moins d'un mètre de l'unité principale, il suffit de mettre le système sous tension et de démarrer le moteur à l'aide d'un simple bouton. Cependant, la plus grande particularité de ce moteur est son système de rotation sélective, qui permet de configurer

le moteur en rotation normale ou en contre-rotation selon ses besoins grâce à un mécanisme spécialement conçu situé dans l'embase. Contrairement à l'ancienne version (DF 150 T) qui n'est disponible qu'avec une commande de gaz mécanique, le modèle AP est proposé en série avec des commandes électriques très précises. Malheureusement, toutes ces qualités et cette technologie avancée se paient au prix fort. Le DF 150 AP

### Un bon élève en termes de consommation

est en effet le plus cher du comparatif. Il est facturé 21 320 €, soit près de 4 500 € de plus que le Mercury 150 EFI et 1 500 € de plus que l'Evinrude E-Tec 150 HO. C'est d'ailleurs le seul moteur à passer la barre des 20 000 €. Côté performances, il affiche une vitesse de pointe identique au DF 150 T (le moins rapide avec 37,1 nœuds), mais il offre de meilleures accélérations, en particulier de zéro à 20 nœuds, et ce avec le même rapport d'embase et la même hélice.



## 21 320 €

Puissance réelle 150 ch  
Cycle 4T  
Cylindrée 2 867 cm<sup>3</sup>  
Poids 252 kg

### LES PERFORMANCES

#### SUZUKI DF 150 APL

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	2,1	1,3	1,62
1 000	4,2	3,1	1,35
1 500	5,7	5,3	1,08
2 000	6,9	8,2	0,84
2 500	9,8	11,8	0,83
<b>3 000</b>	<b>17,5</b>	<b>14,7</b>	<b>1,19</b>
3 500	22,7	19,4	1,17
4 000	27,4	25,4	1,08
4 500	32,1	34,5	0,93
5 000	35,1	43,7	0,82
5 300	37,1	47,1	0,79



Le Suzuki offre l'une des cylindrées les plus importantes (2,9 l).

# SUZUKI DF 150 TL

## L'un des moins chers



Sorti en 2005 en même temps que le DF 175, le DF 150 a déjà plus de dix ans de carrière. Ce moteur adopte un bloc de quatre cylindres en ligne de près de 2,9 litres de cylindrée. Lors de sa sortie, il était disponible avec des commandes mécaniques (T) ou électriques (TG). Cependant, depuis l'arrivée

du nouveau DF 150 APL, il n'existe plus qu'en version mécanique. Le DF 150 a la particularité d'avoir une tête motrice décalée vers l'avant afin de limiter le porte-à-faux sur le tableau arrière. Cette disposition se traduit par un double rapport de démultiplication qui lui permet de recevoir des hélices de fort diamètre. Le DF 150 TL est le troisième moteur le plus gourmand du comparatif selon la norme Icomia (13,6 l/h).

### Doté d'une tête motrice décalée

Dans cet exercice, il concède 1,7 l/h au DF 150 APL, doté d'une technologie plus récente. Mais il se montre aussi rapide avec une vitesse de pointe de 37,1 nœuds, soit 3 nœuds de moins que les deux meilleurs (E-Tec 150 HO et Mercury Optimax).

Côté accélération, il se situe dans une moyenne basse et fait moins bien que son jumeau, le 150 APL, en concédant plus d'une seconde au zéro à 20 nœuds. Sa cartographie n'étant pas la même, comme l'architecture de sa culasse, il bénéficie d'un taux de compression différent du 150 APL et n'est pas équipé du Lean Burn.

Sur la balance, il montre un poids assez élevé, l'un des plus importants du comparatif avec 248 kg mesuré en ordre de marche. Doté d'une technologie plus ancienne que la version APL et dépourvu de commandes électriques, le DF 150 TL est facturé seulement 17 730 € contre 21 320 € pour le DF 150 APL (près de 3 600 € de moins). Avec les deux blocs Mercury (EFI et Optimax), c'est même l'un des moins chers.



Contrairement au Suzuki 150 AP, le 150 T ne dispose pas de la technologie Lean Burn.

## 17 730 €

Puissance réelle 150 ch  
Cycle 4T  
Cylindrée 2 867 cm<sup>3</sup>  
Poids 248 kg

### LES PERFORMANCES

#### SUZUKI DF 150 TL

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	2	1,3	1,54
1 000	3,8	2,1	1,81
1 500	5,7	4,4	1,30
2 000	7	7,8	0,90
2 500	9,7	12,9	0,75
<b>3 000</b>	<b>17,4</b>	<b>16</b>	<b>1,09</b>
3 500	22,9	21,2	1,08
4 000	27,4	27,7	0,99
4 500	31	36,7	0,84
5 000	34,2	45,3	0,75
5 500	37,1	56,2	0,66



# Le deuxième

Trois ans après, les 200 chevaux remontent sur le ring, mais deux nouveaux challengers viennent disputer la ceinture : l'Evinrude E-Tec G2 et le Suzuki DF 200A. Un match serré.

TEXTES ET PHOTOS : BERTRAND BEAUJEAN ET ÉDOUARD DESGREZ.



# round!



**EVINRUDE**



**HONDA**



**MERCURY**



**MERCURY**



**SUZUKI**



**SUZUKI**



**YAMAHA**

**D**epuis notre dernière confrontation entre les 200 chevaux hors-bord il y a trois ans (*Moteur Boat* n° 282), deux nouveaux acteurs sont apparus sur le marché : le quatre cylindres Suzuki DF 200A et le six cylindres Evinrude E-Tec G2 200 HO. Une mise à jour était donc nécessaire, et nous avons un peu changé la donne. À la place de la Merry Fisher 755 et ses 1,7 tonne de déplacement léger, nous avons choisi un support plus léger, un Bombard Explorer 690 de 800 kg fraîchement sorti d'usine. Ou plutôt deux Bombard 690, rigoureusement identiques.

## Evinrude joue son va-tout

Quasiment toutes les marques ont répondu présent à l'appel, hormis Selva qui n'a pas jugé opportun de venir avec son 200 chevaux Grey Whale (identique au V6 Yamaha de 3,3 l F200 C), ni Tohatsu dont le BFT 200 quatre temps est l'alter ego du BF 200 Honda. Evinrude n'a pas apporté son petit V6 E-Tec de 2,6 litres à 60 degrés qui risquait de faire pâle figure face au nouveau G2. Le V6 E-Tec de 3,3 litres est par ailleurs amené à disparaître du

catalogue dans les prochains mois. Comme à l'accoutumée, nos essais se sont déroulés sur le canal de Ouistreham (Calvados). Chaque marque a missionné un technicien pour le montage des moteurs et pour choisir l'hélice la mieux adaptée. Certains auront privilégié la vitesse de pointe, d'autres l'accélération ou encore la consommation, voire l'hélice offrant le meilleur compromis.

## V6 contre quatre cylindres

Ce comparatif est une confrontation (parfois fratricide !) entre quatre cylindres et V6, mais aussi entre deux temps à injection directe et quatre temps. Il est réjouissant de constater que les deux technologies cohabitent toujours en 2016 et surtout que le deux temps reste à ce jour pertinent. Le doyen de ces essais est du reste le Mercury Optimax ; un modèle qui fêtera ses 20 ans l'année prochaine ! Le 200 Verado est sorti dix ans après, en 2007, du moins dans sa version actuelle de 1,7 litre.

L'apparition de 200 chevaux quatre temps en 4 cylindres est assez récente, elle a permis aux motoristes de décliner un même bloc en



## LES CARACTÉRISTIQUES DE NOS SEPT MOTEURS

MARQUES	EVINRUDE	HONDA	MERCURY	MERCURY	SUZUKI	SUZUKI	YAMAHA
Modèles	E 200 HX	BF 200 AK3 XU	200 Optimax	F200 Verado	DF 200 APX	DF 200 TX	F200 FETX
Puiss. réelle (en kW)	nc	149,1	147	149	147	147	147,1
Puiss. admin. (en CV)	19,71	19,89	17,36	9,92	16,43	20,71	15,96
Régime maxi (en tr/mn)	5 400/6 000	5 000/6 000	5 000/5 750	5 800/6 400	5 500/6 100	5 000/6 000	5 000/6 000
Cylindres	V6 à 74°	V6 à 60°	V6 à 60°	4 en ligne	4 en ligne	V à 55°	4 en ligne
Cycle	2T inj. directe	4T inj. indirecte	2T inj. directe	4T inj. indirecte	4T inj. indirecte	4T inj. indirecte	4T inj. indirecte
Cylindrée (en cm³)	3 441	3 471	3 032	1 732	2 867	3 614	2 785
Alésage/course (en mm)	98 x 76	89 x 93	92 x 76	82 x 82	97 x 97	95 x 85	96 x 96,2
Rapp. de réduction	1,85	1,86	1,75	2,08	2,50	2,29	1,86
Poids (en kg) donnée constr.	253	270	225	231	228	263	227
Poids (en kg) relevé <i>Moteur Boat</i>	284	294	246	254	254,8	286,2	235,6
Hélice essayée (diam/pas)	4 P inox 15 x 20	3 P inox 13 ¾ x 19	3 P inox 14 ¾ x 21	3 P inox 13 5/8 x 21	3 P inox 14 ½ x 25	3 P inox 16 x 23	3 P inox 13 ¾ x 19
Hauteur montage moteur	+ 105 mm	+ 93 mm	+ 70 mm	+ 80 mm	+ 65 mm	+ 72 mm	+ 40 mm
Garantie	3 + 2 ans	3 ans	3 + 2 ans	3 + 2 ans	3 ans	3 ans	3 ans
Prix avec commande mécan.	non dispo	21 579 €	19 517 €	non dispo	21 101 €	21 370 €	20 895 €
Prix avec commande élect.	-	22 359 €	non dispo	-	23 770 €	non dispo	22 965 €
Prix avec commande élect.*	21 109 €	non dispo	non dispo	20 265 €	non dispo	non dispo	non dispo
Prix avec commande élect.**	21 899 €	non dispo	non dispo	22 119 €	non dispo	non dispo	non dispo
Taxe de francisation	490 €	490 €	420 €	64 €	385 €	525 €	350 €

\* et avec direction hydraulique intégrée. \*\* et avec direction hydraulique assistée.



Une mise à l'eau juste à côté de l'atelier de montage, le rêve pour tester nos sept moteurs !

## LE BATEAU DE NOTRE COMPARATIF

# Bombard 690 Explorer

Nous avons quelques raisons de nous inquiéter en montant des hors-bord de 200 chevaux sur un semi-rigide de moins de 7 mètres et en utilisant une nourrice pour seul réservoir de carburant... Comment le bateau allait-il réagir à une vitesse

de près de 50 nœuds, avec un équipage restreint à bord ? Eh bien, notre Bombard, dont la carène est aussi celle du Zodiac Medline 660, nous a stupéfiés par sa stabilité exemplaire. Il a accepté sans broncher nos sept

hors-bord, dont certains s'approchent du poids limite de 293 kg acceptable sur le tableau arrière. Le fond de carène intègre un ski d'une dizaine de centimètres de large, permettant d'être stable à haute vitesse. Du fait de l'inclinaison à 17 degrés

du tableau arrière, il faut être généreux sur le trim.

- Prix : 25 937 € sans moteur – Long. : 6,90 m – Larg. : 2,54 m – Poids : 802 kg
- Mot. cons : 175 ch – Mot. maxi : 200 ch
- Homol. : cat. C/16 pers. – Constr. : Bombard (Zodiac International)



Le 690 Explorer nous a agréablement surpris par sa stabilité en virage ainsi qu'à haute vitesse.

150, 175 et 200 chevaux (Mercury Verado ainsi que Suzuki) ou simplement en 175 et 200 chevaux (Yamaha). Les V6 se sont montrés dans l'ensemble plus souples et plus agréables à l'oreille que leurs homologues à quatre cylindres durant ces tests, une tendance qui est difficile à traduire en chiffres. D'une manière générale, ils offrent aussi les meilleures accélérations. Une autre caractéristique est la généralisation progressive des systèmes antivols. Après Yamaha et sa télécommande Ycop, Mercury et son antidémarrage TDS, Suzuki est venu avec sa télécommande Keyless qui empêche le moteur de démarrer si vous êtes situé à plus d'un mètre du poste de barre. Ou, plutôt, le contact ne peut être mis lorsque la télécommande est à plus d'un mètre de l'unité de contrôle généralement placée derrière le tableau de bord. Dès que vous entrez dans le périmètre de sécurité, vous pouvez démarrer en appuyant sur le bouton « start » au poste de barre. L'unité de contrôle est en liaison radio avec la télécommande et elle est reliée au calculateur ECM du moteur par le réseau Can. Une fois que la télécommande Keyless est appairée avec le moteur, celui-ci démarrera uniquement avec cette télécommande, et le calculateur ECM ne pourra être monté sur aucun autre bloc de 200 chevaux Suzuki.

## La commande de gaz du Yamaha

Les commandes électriques commencent aussi à se généraliser à partir de 200 chevaux. Lors de nos précédents essais, le Suzuki n'en recevait pas et Honda n'en possédait pas au catalogue. Le Honda peut désormais en bénéficier moyennant un supplément d'un peu moins de 800 €. Le DF 200 V6 Suzuki, à notre grand regret, ne peut pas en être équipé, au contraire du quatre cylindres. Par défaut, le Yamaha a une commande électromécanique ; le câble d'accélérateur déplace une pièce physique, mais l'ouverture du volet d'air est pilotée par un moteur électrique, il y a donc très peu d'efforts à fournir au niveau de la commande de gaz pour le pilote. Si vous tenez toutefois absolument à la commande électrique, il vous en coûtera 2070 €.

La direction assistée est un autre élément qui améliore grandement le confort de pilotage, la direction électrohydraulique n'étant disponible en option que sur deux

CONSO, VITESSE...

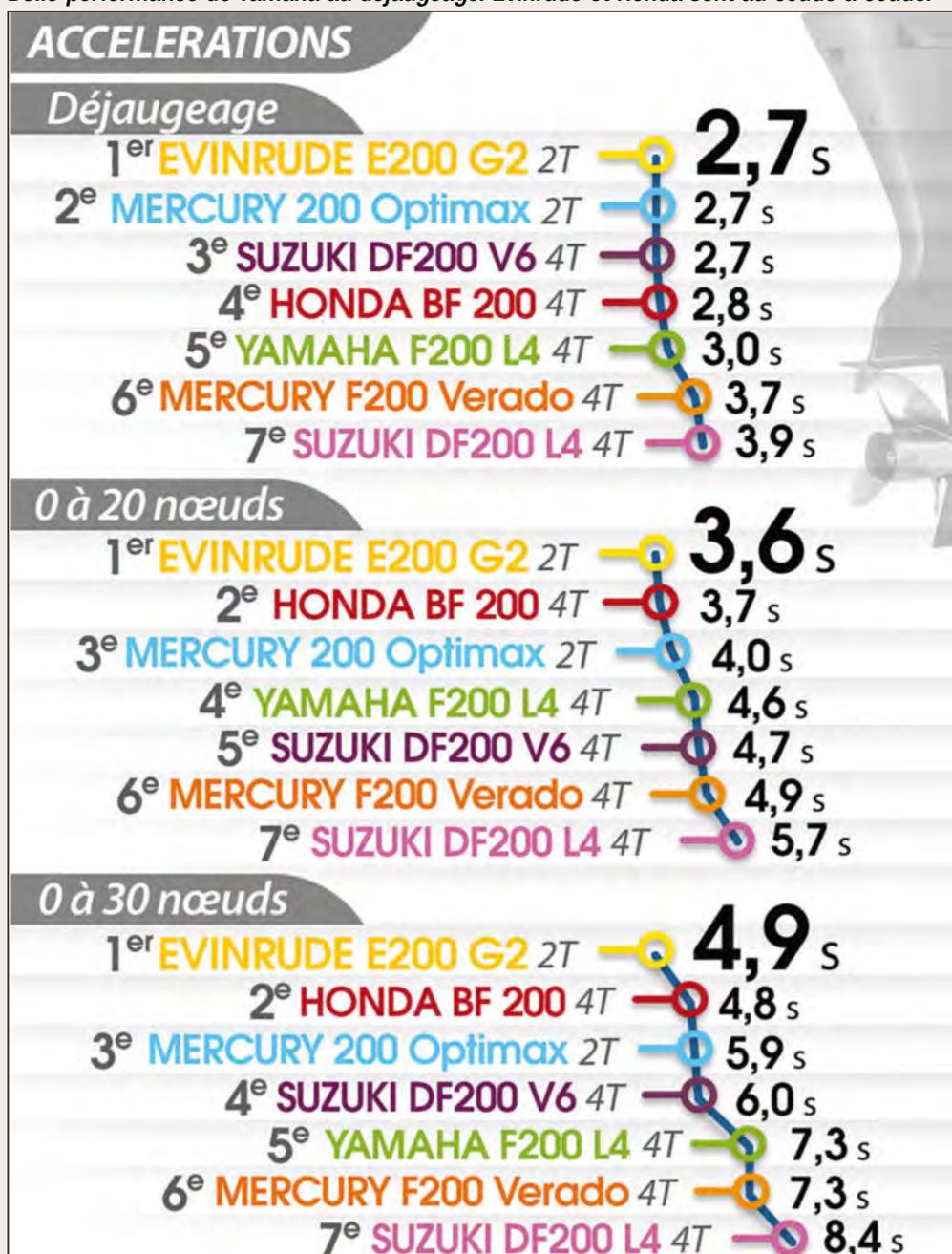
# Les résultats de nos essais

Nous avons réalisé nos mesures à bord de deux Bombard rigoureusement identiques, et seulement équipés d'une console centrale et d'un leaning-post (avec trois personnes). Les essais ont été effectués dans les deux sens du canal de Ouistreham pour compenser les effets éventuels du courant et du vent.



## AU TOP DU CHRONO

En toute logique, les gros V6 prennent les premières places aux tests d'accélération. Belle performance de Yamaha au déjaugage. Evinrude et Honda sont au coude à coude.





Instrumentation et commande de gaz ont été montées de manière « rustique », afin d'éviter de percer la console de nos deux Bombard flambant neufs !

## MANETTE DANS LE COIN !

L'Optimax sauve la réputation sportive de Mercury en frôlant la barre des 50 nœuds ! Il est talonné par l'E-Tec.

### VITESSE MAXI



## CONSO DE 20 À 35 NŒUDS

Le « petit » Suzuki et le Verado se distinguent dans l'exercice de la consommation par paliers de vitesse.

L'Optimax et le Honda sont quelque peu à la traîne.

### CONSUMMATION

#### Vitesse de 20 nœuds



#### Vitesse de 25 nœuds



#### Vitesse de 30 nœuds



#### Vitesse de 35 nœuds



## SUR LA BALANCE

Nous avons pesé chaque moteur avec le capot, l'hélice et l'huile. Presque 60 kg séparent le plus lourd du plus léger.

### POIDS



## GROS CUBE OU PETIT BLOC ?

Entre les V6 et les quatre cylindres, les écarts de cylindrée vont carrément du simple au double !

### CYLINDREES



## CÔTÉ PORTEFEUILLE

L'Evinrude affiche un prix canon, surtout en tenant compte que ce tarif intègre la commande électrique et la direction assistée; ce n'est pas le cas pour l'Optimax.

### PRIX





Modifier la hauteur de montage d'un V6 avec une simple chèvre, c'est possible !

modèles, l'Evinrude et le Verado. Côté bilan, comme on pouvait s'y attendre, les deux blocs les plus récents de ce comparatif ont su se distinguer : le quatre cylindres Suzuki par sa sobriété exceptionnelle, hélas sanctionnée par un tarif élevé même si dans le cadre d'un ensemble bateau et moteur, le coût se ressentira nettement moins ; ensuite l'Evinrude par son excellence dans la majorité des domaines, bien qu'il soit loin d'offrir la même discrétion sonore au ralenti que les quatre temps.

## Un deux temps en haut du podium

Vainqueur lors de notre précédent comparatif, le V6 Suzuki reste très pertinent dans cette course, en particulier dans le registre des performances et de la discrétion. Le Yamaha nous a un peu déçus sur sa note globale ; l'essai avec d'autres hélices aurait peut-être été plus concluant. L'Optimax reste un engin performant, mais au prix d'un niveau sonore rédhitoire au regard des standards actuels et aussi d'une consommation un peu élevée. Quant au Verado, il tire encore une fois son épingle du jeu avec une très belle deuxième place sur le podium, comme en 2013. Le Honda ne s'en sort pas trop mal grâce à son agrément de conduite et à sa souplesse, mais il déçoit en vitesse de pointe. Troisième sur le podium, le Suzuki DF 200A talonne de près le Verado, mais pêche par son prix. Enfin, l'E-Tec G2 est la bonne surprise de cette année, il prouve qu'un deux temps à injection directe peut encore tenir la dragée haute aux quatre temps ! ■

## ET LE GAGNANT EST ? L'E-Tec G2 l'emporte

	CONSO	VITESSE	ACCÉLÉRATION	PRIX	AGRÈMENT *	NOTE GLOBALE
Evinrude 200 E-Tec	3/5	5/5	5/5	5/5	4/5	<b>22/25</b>
Honda BF 200	3/5	3/5	4/5	3/5	4/5	17/25
Mercury 200 Optimax	2/5	5/5	4/5	4/5	1/5	16/25
Mercury 200 Verado	4/5	3/5	3/5	5/5	5/5	20/25
Suzuki DF 200 (4 cyl.)	5/5	4/5	2/5	3/5	4/5	18/25
Suzuki DF 200 (V6)	3,5/5	4/5	4/5	3/5	3/5	17,5/25
Yamaha F200	2/5	4/5	3/5	3/5	4/5	16/25

\* Équipement, confort d'utilisation et niveau sonore.



UNE ÉQUIPE DE CHOC

## Merci à Nauti-Plaisance

Une fois encore, pendant cette semaine de tests nous avons profité des infrastructures de Nauti-Plaisance pour les mises à l'eau, le stockage des bateaux et des moteurs ainsi que les montages : une sacrée logistique ! Pierre André et son équipe nous ont

chaleureusement reçus et ont mis à notre disposition leur professionnalisme. Nauti-Plaisance est installée sur la rive du canal reliant Caen à la mer, depuis plus de quarante ans. Elle représente les marques Jeanneau, Mercury, Bombard, Nautilus (nauti-plaisance.fr).

## LA CONSOMMATION MOYENNE

# Le calcul Icomia

Icomia est le sigle anglophone qui désigne le Groupement international des associations des industries nautiques. D'une certaine manière, les normes Icomia sont à la plaisance ce que les normes Utac sont à l'automobile. Parmi elles, une règle de calcul de la consommation moyenne d'un moteur a été établie. Sa justesse se base sur la prise en compte du temps passé à chaque plage de régime. Un coefficient relatif au temps d'utilisation par plage est appliqué au relevé de consommation correspondant. De la somme de ces données résulte une consommation moyenne horaire simple, précise et reflétant fidèlement la réalité. On considère qu'un plaisancier passe 6 % de son temps au régime maximal, 14 % à 80 % du régime maximal, 15 % à 60 % du régime maximal, 25 % à 40 % du régime maximal et 40 % au ralenti. La formule est donc la suivante :  $(0,4 \times \text{conso au ralenti}) + (0,25 \times \text{conso à } 40\% \text{ du régime maxi}) + (0,15 \times \text{conso à } 60\% \text{ du régime maxi}) + (0,14 \times \text{conso à } 80\% \text{ du régime maxi}) + (0,06 \times \text{conso au régime maxi})$ .



Le choix de la bonne hélice influe énormément sur la consommation.

# NOS SEPT MOTEURS À LA LOUPE

## Evinrude E-Tec G2 200 HO

### Il tient ses promesses



Présenté à la fin de l'année 2014 en Europe, le bloc Evinrude de nouvelle génération, appelé G2, bousculait le monde du hors-bord. Annoncé comme révolutionnaire, ce moteur s'est montré très convaincant lors de notre comparatif. Ce bloc deux temps

est un six cylindres en V à 74° affichant une cylindrée de

3 441 cm<sup>3</sup> qui développe selon les versions entre 200 et 300 chevaux. Lors de sa sortie, la firme canadienne BRP annonçait des chiffres très flatteurs tant en termes de consommation que de performances, avec un gain de puissance de 20 % par rapport à la concurrence, ainsi que 20 % de couple supplémentaire pour une économie de carburant de l'ordre de 15 %. Afin

de diminuer la consommation, les ingénieurs ont essentiellement travaillé pour optimiser

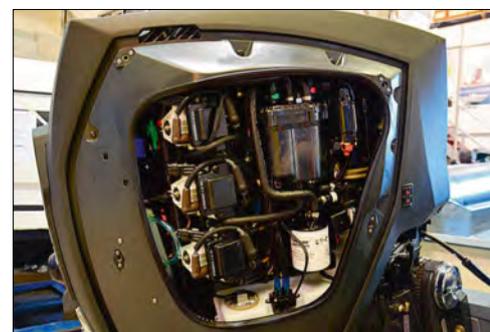
la quantité d'essence brûlée dans la chambre de combustion. L'Evinrude G2 est également doté en standard de commandes électriques et d'une direction hydraulique intégrée et il peut en option recevoir une direction à assistance électrique (à l'instar des Verado). Il est équipé d'un système de trim automatique, et le réservoir d'huile (deux temps) est directement intégré au bloc et non plus déporté comme pour un OptiMax ou un E-Tec d'ancienne génération – ce qui explique son poids de 284 kg. Les performances sont au rendez-vous. L'E-Tec G2 est le deuxième moteur le plus rapide

(48,8 nœuds) et il se montre aussi le plus vif en accélération. Il est d'ailleurs le seul à demander

### Un gros travail sur la combustion

moins de 5 secondes pour atteindre 30 nœuds, alors que le Suzuki de quatre cylindres exige plus de 8 secondes.

Quant aux consommations, il se place en première position aux vitesses stabilisées de 25 et 30 nœuds et au-dessus de la moyenne à 20 et 35 nœuds. Mais la consommation moyenne horaire (Icomia) n'est pas aussi flatteuse avec 18,7 litres par heure. En plus d'être performant et relativement sobre, l'E-Tec G2 est affiché à un prix très attractif, moins de 22 000 € avec la direction électrohydraulique et les commandes électriques. On ne pourrait donc que lui reprocher son bruit un peu trop présent au ralenti par rapport à un quatre temps.



Les nouveaux injecteurs E-Tec sont plus petits que ceux de la génération précédente.

## 21 899 €

Puissance réelle 200 ch  
Cycle 2T  
Cylindrée 3 441 cm<sup>3</sup>  
Poids 284 kg

### LES PERFORMANCES

#### EVINRUDE E-Tec G2 200 HO

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	3,1	1,1	2,82
1 000	5,1	2,8	1,82
1 500	7	6,6	1,06
2 000	11	12,4	0,89
2 500	20,6	17,7	1,16
3 000	26,2	22,6	1,16
3 500	31,7	30,5	1,04
4 000	36,6	38,6	0,95
4 500	41	46,2	0,89
5 000	45,6	59,2	0,77
5 500	48,8	67	0,73

## Honda BF 200 Une valeur sûre



Le BF 200 du motoriste japonais Honda a été dévoilé en 2002. En 2011, il a subi quelques modifications, avec un nouveau système de contrôle de couple à bas régime. Le BF 200 adopte une architecture classique. Il s'agit d'un bloc V6 à 60° affichant une cylindrée de 3 471 cm<sup>3</sup>, la plus

importante du marché avec le V6 Suzuki (3 614 cm<sup>3</sup>). Il est doté d'un système d'admission d'air variable qui modifie le volume de la chambre du collecteur d'admission au moyen de deux valves pour

### La deuxième plus forte cylindrée

produire un meilleur couple à bas régime et améliorer la puissance dans les hauts régimes. Il est aussi équipé de la fonction Ecomode grâce à laquelle le moteur est capable de fonctionner avec un mélange appauvri en carburant à un régime stabilisé allant de 2 000 à 5 000 tr/mn, ce qui réduit la consommation en carburant. Les compteurs livrés avec le moteur sont pourvus d'un témoin lumineux de couleur verte qui s'allume lorsque le mode

Ecomode est en action. Il est donc possible d'ajuster en permanence son pilotage afin d'optimiser

la consommation. Le BF 200 est disponible avec des commandes électriques pour un surcoût de seulement 780 €. Si le Honda ne brille pas particulièrement pour ses consommations aux différentes vitesses stabilisées, il se place en troisième position concernant la consommation horaire Icomia avec 17,6 litres par heure, juste derrière le très sobre Suzuki quatre cylindres et le Mercury Verado. Du côté des performances, l'hélice choisie pour les tests a offert de très bonnes accélérations, mais elle s'est montrée moins efficace sur la vitesse de pointe.

Le bloc V6 de trois litres et demi est dérivé d'une automobile très populaire : l'Honda Accord.

**22 359 €**

Puissance réelle 200 ch  
Cycle 4T  
Cylindrée 3 471 cm<sup>3</sup>  
Poids 294 kg

#### LES PERFORMANCES

##### HONDA BF 200

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	2,4	1,9	1,26
1 000	3,6	3,3	1,09
1 500	5,6	6,2	0,90
2 000	6,6	9,8	0,67
2 500	11,2	12,7	0,88
<b>3 000</b>	<b>17,8</b>	<b>16</b>	<b>1,11</b>
<b>3 500</b>	<b>22,1</b>	<b>20,3</b>	<b>1,09</b>
4 000	27,2	25,8	1,05
4 500	32,7	34,2	0,96
5 000	37	47,2	0,78
5 500	40,7	59,7	0,68
6 100	45,6	76,3	0,60

Avec seulement 45,6 nœuds (4 nœuds de moins que l'OptiMax), ce bloc est le moins rapide du comparatif. Mais il fait partie du trio de tête concernant les accélérations avec d'excellents temps pour le déjaugage et le test de zéro à 20 nœuds. Sur la balance, il accuse un poids record de 294 kg, c'est près de 60 kg de plus que le bloc Yamaha F200.

## Mercury 200 OptiMax Performant avant tout

Le bloc de 6 cylindres en V à 60° du Mercury OptiMax est de loin le plus ancien du comparatif. Il est en effet sorti en 1997. Depuis, il a subi quelques légères modifications, comme l'amélioration de son isolation phonique ou encore l'adjonction d'un silencieux au niveau de l'admission d'air. Ce moteur est le même que sur les versions de 225 et 250 chevaux du motoriste américain et affiche une cylindrée de 3 litres (3 032 cm<sup>3</sup>). Il est doté d'un système d'injection directe qui envoie à faible pression le mélange air/essence dans chaque cylindre.

### Un tempérament de compétiteur

Il a aussi pour particularité d'utiliser un injecteur double, un pour l'air et un pour l'essence, ce qui permet en théorie d'abaisser la consommation en carburant et de limiter les rejets de gaz imbrûlés. Cependant, face à des concurrents plus modernes, il semble avoir du mal à rivaliser et se classe avant-dernier en consommation Icomia avec 19,1 litres par heure, et dernier aux vitesses stabilisées de 20 et 25 nœuds, plus élevées de 30 et 35 nœuds,

la consommation de ce deux temps reste dans la moyenne. Côté agrément, l'OptiMax n'arrive pas non plus à effacer le poids des années. Le bruit et les vibrations à bas régime sont trop présents et désagréables. De plus, ce moteur n'est proposé qu'avec des commandes à câbles. C'est donc le seul

du comparatif, avec le Suzuki V6, à ne pas disposer de commandes électriques. En revanche, concernant

les performances, il fait honneur à sa réputation. C'est le plus rapide avec une vitesse de pointe de 49,6 nœuds et aussi l'un des plus vifs en accélération avec l'Evinrude E-Tec G2 et le Honda. Enfin, côté tarif, le Mercury Optimax est le moins cher du marché et c'est même le seul à passer sous la barre des 20 000 € (19 517 €). Il est suivi de près par le Verado 200, facturé 20 265 €, mais avec une commande électrique.



**19 517 €**

Puissance réelle 200 ch  
Cycle 2T  
Cylindrée 3 032 cm<sup>3</sup>  
Poids 246 kg

#### LES PERFORMANCES

##### MERCURY 200 OPTIMAX

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	3	1,5	2
1 000	5,2	3,4	1,53
1 500	6,9	7,6	0,91
2 000	9,7	13,2	0,73
2 500	18,7	18,8	0,99
<b>3 000</b>	<b>25,5</b>	<b>24,4</b>	<b>1,05</b>
3 500	30	31,5	0,95
4 000	35	40,3	0,87
4 500	39,9	48,1	0,83
5 000	44,6	60,5	0,74
5 400	49,6	76,5	0,65

L'architecture de la tête motrice est très rustique comparée à celle des concurrents.



# Mercury 200 Verado

## Excellent rapport qualité/prix

Lors de sa première sortie, le 200 chevaux Mercury Verado était proposé en version 6 cylindres en ligne et partageait le même bloc que les 225 et 250 chevaux. Il accusait un poids record dans sa catégorie. En 2007, le motoriste américain présentait une version en 4 cylindres de ce 200 chevaux issu du bloc du 150 chevaux afin de réduire le poids. À l'époque il était même le plus léger des 200 chevaux quatre temps avec 254 kg. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas puisqu'il est dépassé sur ce point par le récent Yamaha F200 (235,6 kg) qui affiche une vingtaine de kilogrammes de moins sur la balance. Ce bloc de 4 cylindres est une déclinaison de celui à 6 cylindres Verado amputé de deux cylindres. Avec 1 732 cm<sup>3</sup>, il possède la plus petite cylindrée du comparatif. Pour compenser cette faible cylindrée, le 200 Verado est suralimenté par un compresseur. Malgré tout, il n'a pas pu résister aux gros blocs V6 du marché en termes de performances. Avec le Honda (45,6 nœuds), il est le moins rapide des sept moteurs : 46,1 nœuds. Dans les tests d'accélération (déjaugage, zéro à 20 nœuds et zéro à 30 nœuds), il se place aussi avant-dernier, devant le nouveau

### Presque dix ans et il reste au top

Suzuki de quatre cylindres. Mais, concernant les consommations, il s'en sort plutôt bien. C'est l'un des moins gourmands en valeur moyenne Icomia (17,36 l/h), ainsi qu'aux différentes vitesses stabilisées où il se classe second dans presque tous les paliers. Côté agrément, le Verado fait aussi bonne figure. Il est livré en série avec une commande électrique et une direction

hydraulique et il peut recevoir en option une direction à assistance électrique, à l'image de ce que propose l'Evinrude. Ce moteur sait aussi se faire très discret, surtout au ralenti, et sa sonorité est plutôt agréable. Enfin, le Verado est proposé à un tarif compétitif compris entre 20 265 € et 22 119 € (avec direction assistée). Il est même moins cher que le Yamaha F200 fourni avec une simple commande mécanique et sans direction hydraulique.



**20 265 €**

Puissance réelle **200 ch**  
Cycle **4T**  
Cylindrée **1 732 cm<sup>3</sup>**  
Poids **254 kg**

#### LES PERFORMANCES

##### MERCURY 200 VERADO

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	2,4	1,4	1,71
1 000	4	2,5	1,60
1 500	5,6	4,5	1,24
2 000	7,2	7,8	0,92
2 500	9,5	12,3	0,77
3 000	16,5	15,5	1,06
<b>3 500</b>	<b>22</b>	<b>19</b>	<b>1,16</b>
4 000	26,6	24,4	1,09
4 500	31,8	32,2	0,99
5 000	36,2	42,8	0,85
5 500	41,1	57,7	0,71
6 300	46,1	75,8	0,61



Le compresseur et le régulateur électronique de suralimentation sont au premier plan.

# Suzuki DF 200 V6

## Toujours dans le coup



Sorti en 2004, le Suzuki DF 200 est l'un des blocs les plus anciens de ce comparatif. Malgré tout, il reste très compétitif, tant en termes de prix que de performances et de consommations.

Ce moteur partage le même bloc que les DF 225 et DF 250. Avec 3,6 litres de cylindrée, il s'agit du plus gros bloc de 200 chevaux du marché. Cette cylindrée est même deux fois plus importante que celle du Mercury Verado de 200 chevaux (1 732 cm<sup>3</sup>). Avec son architecture de

6 cylindres en V à 55°, ce moteur est cependant assez compact. Il offre par ailleurs un couple important et sa principale particularité est de disposer d'un double rapport de réduction. Le rapport d'embase qui en découle est de 2,29, ce qui permet d'entraîner des hélices de forts diamètres. Avec une telle configuration, le DF 200 est donc bien adapté aux

### À l'aise sur les grosses et petites embarcations

bateaux lourds. Mais il a su montrer de très belles aptitudes sur une coque légère, comme celle de notre Bombard 690 qui n'accuse que 800 kg sur la balance. La vitesse maximale atteinte est de 47,4 nœuds, comme avec le Suzuki DF 200 de quatre cylindres. Il se montre plus rapide que

le Honda, le Verado et le Yamaha, et moins rapide que l'E-Tec G2 et l'OptiMax. En revanche, côté accélérations, il se place plutôt dans le peloton de tête avec l'Evinrude, l'OptiMax et le Honda. Concernant les consommations, le DF 200 TX se situe dans la moyenne, tant en valeur Icomia qu'aux différentes vitesses stabilisées, sauf à 35 nœuds où il s'en sort brillamment avec 35 litres par heure. Cet imposant V6 se montre agréable.

Son couple généreux permet de naviguer déjàugé à 2 500 tr/mn et sa sonorité feutrée est appréciable. Il est cependant dommage que ce moteur ne soit pas disponible avec une commande de gaz électrique. C'est le seul avec l'OptiMax à être uniquement proposé avec une commande mécanique.

**21 370 €**

Puissance réelle **200 ch**  
Cycle **4T**  
Cylindrée **3 614 cm<sup>3</sup>**  
Poids **286,2 kg**

#### LES PERFORMANCES

##### SUZUKI DF 200 TX

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	3,3	1,9	1,74
1 000	5,4	4,3	1,26
1 500	6,7	7,7	0,87
2 000	8,9	11,6	0,77
2 500	16,5	17,2	0,96
<b>3 000</b>	<b>22,8</b>	<b>20,3</b>	<b>1,12</b>
3 500	28,3	26,6	1,06
4 000	33,5	33,3	1,01
4 500	39,1	44,5	0,88
5 000	42,5	55,7	0,76
5 500	47,4	65,9	0,72



Ce véritable « tracteur » possède la plus grosse cylindrée du marché.



## Suzuki DF 200 (4 cylindres) Le prix de la sobriété

À l'instar de Yamaha, Suzuki a récemment dévoilé un nouveau bloc de quatre cylindres de 200 chevaux, en complément du 200 chevaux V6 toujours disponible au catalogue. Le motoriste propose ainsi deux types de moteurs différents pour une même puissance.

Le gros V6 s'appuie sur sa forte cylindrée et son couple généreux pour offrir des performances honorables, et

le « petit » DF 200 de quatre cylindres mise sur de faibles consommations et son poids contenu pour se distinguer. Il partage le même bloc que les DF 150 et DF 175, mais il s'offre un nouveau design. Comme sur la plupart des Suzuki, le DF 200 bénéficie d'un double rapport d'embase avec un rapport de réduction de 2,50 afin d'entraîner des hélices de fort diamètre. Il est par ailleurs équipé du système VVT qui règle la synchronisation des soupapes d'admission leur permettant de s'ouvrir avant la fermeture des soupapes

d'échappement. Grâce au système de contrôle de la richesse du mélange et à un rapport air/carburant optimisé, le moteur bénéficie d'un mélange plus efficace. Et, côté consommation, le bloc Suzuki frappe fort. Il se classe premier sur la consommation Icomia (16,26 l/h), devançant le Yamaha F200 de plus d'un litre. Aux vitesses stabilisées il se classe aussi très bien en occupant la première place à 20 nœuds, la seconde à 25 et 30 nœuds et la troisième à 35 nœuds.

**Un vrai chameau, mais pas donné !**

Cette sobriété se facture au prix fort, puisque ce moteur est le plus cher du comparatif : 23 770 € avec la commande électrique, ce qui représente une différence de plus de 4 000 € avec le moins cher (OptiMax), et de 805 € avec le Yamaha F200, son concurrent direct. Si la vitesse de pointe du DF 200 est satisfaisante avec 47,4 nœuds, il se montre décevant concernant les accélérations. Dans ce domaine, il occupe la dernière place et demande 2 secondes de plus que l'Evinrude pour atteindre 20 nœuds et jusqu'à 3,5 secondes de plus pour atteindre 30 nœuds.

**23 770 €**

Puissance réelle **200 ch**  
Cycle **4T**  
Cylindrée **2 867 cm<sup>3</sup>**  
Poids **254,8 kg**

**LES PERFORMANCES**

**SUZUKI DF 200 APX**

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	2,3	1,3	1,77
1 000	3,5	2,6	1,35
1 500	5,4	4,7	1,15
2 000	6,5	7,9	0,82
2 500	9,5	11,7	0,81
3 000	17,1	15,6	1,10
<b>3 500</b>	<b>21,6</b>	<b>19,2</b>	<b>1,13</b>
<b>4 000</b>	<b>27,7</b>	<b>24,4</b>	<b>1,14</b>
4 500	33,4	32,2	1,04
5 000	36,5	40	0,91
5 500	41,2	50,5	0,82
6 200	47,4	70,8	0,67



Le DF 200 APX profite du système exclusif de rotation sélective signé Suzuki.

## Yamaha F200 Le plus léger

Le F200 est l'une des dernières nouveautés du motoriste japonais Yamaha. Ce moteur, dévoilé il y a un peu plus de deux ans, est doté d'un nouveau bloc de quatre cylindres en ligne (qu'il partage avec le F175) affichant une cylindrée de 2,8 litres (2 785 cm<sup>3</sup>). Son architecture est donc très proche du tout nouveau Suzuki DF 200 de quatre cylindres qui présente une cylindrée de 2 867 cm<sup>3</sup>. Ce F200 Yamaha est disponible dans deux versions, avec (F200 G) ou sans (F200 F) commandes électriques.

La différence de prix est de 2 070 € en faveur du modèle à commande mécanique. À noter que la version à commande électrique est en plus livrée en standard avec un très bel écran couleur d'une taille de 5 pouces. Ce bloc est équipé de deux arbres à cames en tête, de quatre soupapes par cylindre et du calage variable des arbres à cames (VCT). Son vilebrequin décalé et ses arbres d'équilibrage à engrenages contribuent à sa compacité, mais aussi à son silence de fonctionnement, qui est l'un des plus agréables. Côté

consommation, le F200 s'est montré plutôt gourmand et se place dans le bas du tableau aux vitesses stabilisées de 25 et 30 nœuds, ainsi qu'au chapitre de la consommation horaire moyenne Icomia avec 19,3 litres à l'heure, ce qui représente 3 litres de plus que le Suzuki quatre cylindres, son concurrent direct. En revanche, le Yamaha se montre un peu plus nerveux que le Suzuki quatre cylindres (qui se classe dernier) en accélérations. Il demande en

**Un concurrent direct du Suzuki 4 cylindres**

effet 1 seconde de moins pour atteindre 20 nœuds et 30 nœuds. Quant à la vitesse de pointe, elle se situe dans la moyenne avec 47 nœuds. Sur la balance, ce bloc est le moins lourd de sa catégorie avec seulement 235,6 kg (avec huile, hélice et capot), un poids inférieur de près de 60 kg par rapport au Honda, et de 20 kg par rapport aux Verado et Suzuki de quatre cylindres. Enfin, le tarif du F200 est assez bien placé puisqu'il est à moins de 21 000 € avec des commandes mécaniques.



**20 895 €**

Puissance réelle **200 ch**  
Cycle **4T**  
Cylindrée **2 785 cm<sup>3</sup>**  
Poids **235,6 kg**

**LES PERFORMANCES**

**YAMAHA F200**

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	3	1,7	1,76
1 000	4,6	3,1	1,48
1 500	6,2	5,5	1,13
2 000	8	9,7	0,82
2 500	14,4	13,8	1,04
<b>3 000</b>	<b>18,2</b>	<b>17</b>	<b>1,07</b>
3 500	25,7	25,2	1,02
4 000	29,8	33,3	0,89
4 500	34,7	40,8	0,85
5 000	40,8	58,1	0,70
5 500	44,3	70,3	0,63
5 900	47	76,4	0,62



C'est l'un des 200 chevaux les plus compacts jamais produits.

# SELECTION

## Boats



### SELECTION BOATS by Select plaisance

7 Rue des prés Chalots 25220 ROCHE LEZ BEAUPRE  
TEL 03 81 63 11 44 – 06 08 18 91 59  
contact@selectplaisance.com select-plaisance@orange.fr

[www.selectionboats.fr](http://www.selectionboats.fr)

EVINRUDE AUGMENTE  
LE POTENTIEL DE  
VOTRE BATEAU

- COMMANDES ÉLECTRIQUES
- I-TRIM
- DIRECTION ASSISTÉE  
ÉLECTRIQUE INTÉGRÉE <sup>(1)</sup>
- ÉCRAN DIGITAL COULEUR



(1) Selon modèles.

© 2017 Bombardier Produits Récréatifs Inc. (BRP). Tous droits réservés. <sup>TM</sup>, ® et le logo BRP sont des marques de commerce de Bombardier Produits Récréatifs Inc. ou de ses sociétés affiliées. BRP se réserve le droit de modifier en tout temps les spécifications, les prix, les designs, les caractéristiques, les modèles ou les équipements et ce, sans encourir d'obligations.

**EVINRUDE.**



BWA 30 PREMIUM  
UNE PASSION SE VIT  
SANS COMPROMIS.



Sans compromis entre design et confort, entre performances et sécurité. Le nouveau BWA 30 Premium rassemble toute l'expérience BWA: les choix techniques, la qualité des matériaux, la sélection des accessoires. Un semi-rigide polyvalent pour vivre pleine passion de la mer. Un BWA entièrement Made in Italy.

[www.bwa.it](http://www.bwa.it)



## EVINRUDE AUGMENTE LE POTENTIEL DE VOTRE BATEAU

- COMMANDES ÉLECTRIQUES
- I-TRIM
- DIRECTION ASSISTÉE ÉLECTRIQUE INTÉGRÉE <sup>(1)</sup>
- ÉCRAN DIGITAL COULEUR



(1) Selon modèles.

© 2017 Bombardier Produits Récréatifs Inc. (BRP). Tous droits réservés. TM, ® et le logo BRP sont des marques de commerce de Bombardier Produits Récréatifs Inc. ou de ses sociétés affiliées. BRP se réserve le droit de modifier en tout temps les spécifications, les prix, les designs, les caractéristiques, les modèles ou les équipements et ce, sans encourir d'obligations.

**EVINRUDE.**

