

VOOR EEN BIJBOOTJE WIL JE EEN RELATIEF LICHT MOTOR. MAAR WEL EEN DIE HEM IN PLANÉ KRIJGT, TOCH? OKÉ, NOODZAKELIJK IS DAT NATUURLIJK NIET, MAAR WEL LEUK! EEN 6 PK VOLDOET NET AAN DEZE CRITERIA. WE TESTEN ALLE OP DIT MOMENT VERKRIJGBARE MOTOREN.

TEST

9X 6 PK BUITEN- BOORDMOTOREN DE BESTE VOOR JE BIJBOOT



Een buitenboordmotor voor een bijboot is een lastig ding. Het liefst zou je willen dat hij niet meer weegt dan een kilo of tien en evenveel pk's levert. Nou, dat lukt dus niet. Zeker tegenwoordig niet meer, met de moderne viertaktmotoren. Wil je echt zo licht mogelijk, dan zul je moeten kijken naar de allerkleinste 2,5 pk-motoren. Ook een elektrische zou dan een mooie optie zijn. Maar wil je dat de motor een bijbootje in plané krijgt, dan is 6 pk echt de ondergrens. En zelfs dan moet je de combinatie boot/motor nog slim kiezen. Overigens zitten er ook twee 5 pk's in de test. De een omdat hij vergelijkbare prestaties levert als andere 6 pk's en de ander omdat die met zijn lpg-aandrijving een mooi alternatief biedt.

Moderne viertakten

De keuze voor een 6 pk in deze test is duidelijk: het is de grootste motor die nog enigszins te tillen is. Gemiddeld wegen ze zo'n 27 kilo en dat kan nog net. Hoewel je je daarin niet moet vergissen, het is nog steeds een fors gewicht om veilig te verplaatsen. Tillen vanaf de hekstoel van de boot en vervolgens de bijboot inklimmen met de motor in je handen is eigenlijk al geen doen. Als je het met beleid doet en een lijntje gebruikt voor de veiligheid, lukt het wel. Als je echt heel regelmatig met de motor aan de wandel moet, is het geen verkeerd idee om de prestaties te vergeten en te kiezen voor een zo laag mogelijk gewicht. Zelfs het verschil van vijf kilo, wat je in deze groep tegenkomt, is aanzienlijk.

Alle 6 pk's en uiteraard ook de twee 5 pk's zijn eencilinder viertaktmotoren. En daar willen we toch nog eens op terugkomen. De heersende mening is dat de veelal lichtere tweetakt-buitenboordmotor al jaren verboden is. Dat is absoluut niet het geval! Echter: het is technisch zeer lastig en in ieder geval kostbaar om een tweetakt te laten voldoen aan de huidige emissienormen. Dat het niet onmogelijk is, laat Evinrude zien. Dat merk maakt al weer jaren tweetakts die wel aan die eisen voldoen. Alleen: niet kleiner dan 25 pk. Er is namelijk minimaal een geavanceerde benzine-inspuiting nodig om die emissie-eisen te halen en dat is technisch duur en lastig op een kleine motor. Het maakt hem namelijk aanzienlijk gecompliceerder. Toch is dat wel jammer, want zo'n oude, kleine tweetakt had best voordelen. Vooral vanwege zijn lichte gewicht en felle prestaties. Zelf hebben wij nog een oude Yamaha Malta voor de rubberboot van de *Tijger-*

haai. Dat is dan wel een 3 pk'tje, maar wat een fijn motortje. In ons assortiment 'oude en ongebruikte' motoren hangt ook nog een oudere tweecilinder 4 pk Johnson. Die weegt slechts 12 kilo! Maar goed, dat doet er niet meer toe, we hebben het nu over de huidige generatie moderne viertakten. Hoe presteren die?

In de praktijk

Zoals je van ons gewend bent, testen we 'spullen' zoveel mogelijk gewoon in de praktijk. Hardcore laboratoriumtesten zijn natuurlijk leuk, maar wij weten graag gewoon hoe iets het doet als je het gebruikt zoals het bedoeld is. Verwacht hier dus geen ingewikkelde metingen qua emissie en verbruik. Alle motoren hebben namelijk al moeten bewijzen dat ze aan de emissienorm voldoen, anders krijgen ze hun keurmerk niet. Dat zoiets niet waterdicht is, weten we inmiddels natuurlijk ook wel, maar gelukkig maakt Volkswagen geen buiten-



boordmotoren. De onderlinge verschillen die er mogelijk zijn, zijn nauwelijks meetbaar en in ieder geval niet interessant. Dat geldt zowel voor de emissie als voor het verbruik. Je zult het in het extreemste geval misschien hebben over een verschil van een halve liter per uur, maar waarschijnlijk nog veel minder dan dat.

Goed, tot zover de uitleg over wat we niet hebben gedaan. Wat dan wel? Omdat gewicht een groot punt is bij deze motoren hebben we ze allemaal op de weegschaal gezet. Het gewicht varieert overigens tussen de 23 en 28 kilo. Daarnaast hebben we vooral gekeken naar het gebruiksgemak. Bijvoorbeeld hoe makkelijk een motor te

dragen en te verplaatsen is. Zeker als je hem achter een bootje moet hangen, is het fijn als je zowel voorop als achterop de motor een goede handgreep hebt. Maar onder gemak valt ook het opbergen en de bediening. Het startgedrag is ook een fors punt. De meeste moderne motoren helpen je om ze makkelijk te kunnen starten door middel van automatische decompressie. Die zorgt ervoor dat op het moment dat je aan het startkoord trekt, de compressie even wordt verlaagd. Hierdoor trek je met veel minder kracht de motor aan. De Honda BF5 heeft dat niet en het verschil is echt enorm. Het kost serieus kracht om deze veteraan aan de gang te krijgen. In de loop van dit seizoen komt Honda met een nieuwe motor ter vervanging van de BF5. Deze gaat namelijk al heel wat jaren mee en zoals je zult lezen is het echt een goede motor, maar op punten verouderd. Helaas was de nieuwe nu nog niet beschikbaar. Er komt overigens in plaats van één 5 pk een motor die als 4, 5 of 6 pk leverbaar is. Net zoals de concurrentie dat doet.

Gehoorschade

En dan zijn er natuurlijk de prestaties op het water. Want na alle droge gegevens willen we wel weten hoe een motortje het doet in de praktijk. We hebben gekozen om ze achter een Highfield-rib te hangen. Deze Highfield Classic 260 AW was de grote winnaar van onze bijbotentest in 2014. En tijdens die test voeren we ook met een 6 pk, dus we weten dat deze rib zeer goed presteert met deze motoren.

Tijdens het varen hebben we naast snelheids- en acceleratiemetingen ook veel aandacht besteed aan het geluid. De topsnelheid hebben we gemeten, omdat je dat gewoon wilt weten. En nu maakt het niet zoveel uit of de boot 18 of 20 kilometer per uur haalt, maar 10 of 20 is natuurlijk wel een aanzienlijk verschil. De acceleratietest vertelt iets over het koppel van de motor. Het geluid hebben we gemeten bij twee snelheden: 4 knopen oftewel bijna 7,5 km/u en volgas. De eerste is een mooie kruissnelheid voor een bootje van deze afmetingen. De verschillen zijn zoals je zult zien best groot. Feit is wel: volgas is geen van deze motoren stil te noemen. Sterker, je komt in de buurt van waarden die gehoorschade kunnen veroorzaken. 97 dB is de hoogst gemeten waarde. En als je langer dan een kwartier wordt blootgesteld aan 100 dB, is er al kans op gehoorschade. Langer dan een halfuurtje luisteren naar deze motor is dus zeer af te raden! 🗣️

MOTOR EN BOOT

Hoewel wij in deze test de 6 pk gebruiken in combinatie met een kleine rib, is zijn inzetbaarheid groter. Deze motor is in een langstaartuitvoering ook geschikt voor een kajuitzeiljachtje. Tot een meter of zeven is prima te doen. Voor een open zeilboot zijn ze aan de zware kant. Daar volstaat een 2,5 of 4 pk. Er zijn natuurlijk meer waterverplaatsende boten te verzinnen waarbij dit type motor functioneert. De 6 pk is een motor die op het randje zit van hanterbaarheid. Vooral door het gewicht. Meer pk's en ze worden zo zwaar dat ze nauwelijks meer te tillen zijn.

Verwacht ook niet dat een zesje de bijboot altijd in plané zal krijgen. Met één persoon aan boord tot maximaal een kilo of negentig lukt het veelal wel. De opblaasbare bijboot moet dan rond de drie meter lang zijn. Veel groter dan dat lukt niet, en veel kleiner is ook niet bevorderlijk. Met twee personen aan boord planeert hij sowieso niet. Om de motor- en bootcombinatie goed te laten werken, moet je naar een aantal zaken kijken. Om te beginnen de schroef van de motor. Overleg met de leverancier welke het best geschikt is voor je gebruik. Een waterverplaatser van zes meter vraagt heel wat anders dan een lichte en snelvarende rib. Als de schroef hier niet op is berekend, doet hij het in beide gevallen niet goed. Tot slot de hoek van de motor ten opzichte van de spiegel. Deze is instelbaar op de motor en bepaalt in welke richting hij kracht zet op de boot. Een juiste instelling maakt het verschil tussen net wel of niet planeren.





1 **EVINRUDE E6R4**

Adviesprijs: € 1.639

Gewicht: 26,5 kg

PLUS&MIN

- + Prestaties
- + Oliedrukklampje
- Geen eigen ontwerp



Veel verschil met de Tohatsu zul je niet vinden. De motor is identiek.

Ole Evinrude was niet de eerste die een buitenboordmotor bouwde. Hij heeft wel gezorgd voor het echte succes. Leuk feitje: de eerste buitenboordmotor, uit 1870, was een elektrische. En van een Fransman. Evinrude is tegenwoordig vooral bezig met hightech tweetaktmotoren. Met een geavanceerd injectie- en motormanagementsysteem weet het bedrijf zeer sterke, felle en schone motoren te bouwen. Maar dat doen ze pas vanaf 25 pk. Onder dit vermogen is het systeem in verhouding gecompliceerd en duur. Je hebt in tegenstelling tot de kleine viertaktmotoren constant elektronica nodig om het systeem te laten werken. Om de boot niet helemaal te missen bij de kleinere uitvoeringen, koopt Evinrude motoren bij Tohatsu. Geen verkeerd idee, want dat zijn uitstekende motoren. Sterker nog, deze Evinrude is dus dezelfde motor als de testwinnaar. Hij heeft alleen een iets andere kleurstelling. Zijn eindscore is lager dan die van de testwinnaar omdat de adviesprijs duidelijk hoger ligt. Je moet zelf dus even nadenken of het prijsverschil de moeite waard is.

evinrude.com

Cijfer 7,2



2 **HONDA BF5 SU**

Adviesprijs: € 1.679

Gewicht: 27,3 kg

PLUS&MIN

- + Rustige loop op toeren
- + Solide motor
- Start zwaar



Het blokje gaat al even mee. Maar daar is nauwelijks iets van te merken.

Als je het hebt over een oudgediende, dan heb je het over deze BF5. Hij gaat al heel wat jaren mee. Honda is sowieso een gedegen speler als het gaat om viertaktmotoren. Je mag ze gerust pioniers noemen. Jammer genoeg voor Honda komt onze test net iets te vroeg. Eind van dit jaar wordt de BF5 vervangen door een motor die zowel als 4, 5 en als 6 pk-versie te koop zal zijn. Zoals de concurrenten ook doen. Maar goed, hoe doet het 'ouwetje' het? Om eerlijk te zeggen: verbazend goed! Aan het eencilinder blokje mankeert helemaal niets. Het loopt keurig, beschaafd en met veel vertrouwen. Toch zijn er wel wat minpunten. Het is een 5 pk en met 27,5 kilo geen lichtgewicht. Zeker niet als je die twee gegevens tegenover elkaar zet. Maar vooral qua bediening en gebruiksgemak laat de BF5 zijn leeftijd zien. Hij heeft een zeer klein en beetje verstopt zittend schakelhendel. En starten gaat ouderwets zwaar. Heel zwaar. Zodra de nieuwe motor er is, zullen we hem uitproberen en daarover berichten.

honda.nl

Cijfer 6,6

3 **LEHR** LP5.0S

Adviesprijs: € 1.375

Gewicht: 23,4 kg

PLUS&MIN

- + Geen benzine
- + Goedkoop lpg
- Plastiekiger



*Uniek in zijn klasse.
Volledig ontworpen voor
gebruik met lpg.*

Het Amerikaanse Lehr maakt buitenboordmotoren die draaien op lpg. Om te komen tot een schonere viertaktmotor die niet naar benzine stinkt, werd deze ontworpen. In eerste instantie voor tuinmachines zoals grasmaaiers, nu dus ook als buitenboordmotor. Het grote voordeel is dat je niet meer met benzine hoeft te knoeien en datje van de stank aan boord af bent. Het nadeel is dus wel dat je een gastank hebt. Maar als je daar verstandig mee omgaat, is dat geen enkel probleem. Tanken mag gewoon aan de pomp als je de externe tank gebruikt. Maar je kunt ook een klein lpg-tankje van Coleman in de motor schroeven. Dat kost je 9,95 euro en daarmee vaar je een uurtje. Dat is niet goedkoop, maar een prachtige oplossing als je de bijboot maar sporadisch gebruikt. De motor loopt keurig, al is het een tamme 5 pk. Hij krijgt onze rib niet in plané. Lehr huurt bij het Chinese Hidea productieruimte om de motor te bouwen. Het resultaat is redelijk. De motor lijkt technisch goed, maar door nogal wat goedkoop plastic minder degelijk.

golehr.nl

Cijfer **6,8**



4 **MAGNUM** F6AMHS

Adviesprijs: € 999

Gewicht: 28,6 kg

PLUS&MIN

- + Lage prijs
- Gewicht
- Afwerking



*Zoek de verschillen met de
Yamaha. Ze zijn er zeker, je
ziet ze alleen niet.*

Wij zijn geen grote fans van klakkeloze Chinese kopieën. Hoewel je het idee hebt naar een Yamaha F6 te kijken, is dat toch echt niet het geval. Hidea heeft hem wel tot in detail nagebouwd. En hoewel het spreekwoord luidt: beter goed gejat dan slecht bedacht, weten we niet of dat positief is. Je kunt best een biefstuk bakken met dezelfde ingrediënten als die Jonnie Boer gebruikt, maar geloof ons: die van de meester is waarschijnlijk lekkerder! Gaan we de Magnum nu volledig afschrijven? Nee, dat zou onterecht zijn. Want voor 999 euro koop je wel een 6 pk viertakt-buitenboordmotor. Dat is 650 euro minder dan de duurste in deze test en dat is heel erg veel geld. En hij doet het ook gewoon. Maar ten opzichte van de Yamaha heeft hij bijvoorbeeld net een andere carburateur en ontsteking en daarmee afstelling. Hij loopt hierdoor minder mooi, stationair minder zeker, maakt iets meer geluid en presteert iets minder. Het zijn geen grote verschillen en de carburateur is inmiddels aangepast. Hoewel volledig ongefundeerd, zetten we onze vraagtekens bij de kwaliteit en dus de levensduur.

magnum-motor.com

Cijfer **6,6**





*Volgas
is geen
van deze
motoren stil
te noemen.
Integen-
deel!*



5 **MERCURY F6MH**

Adviesprijs: € 1.573

Gewicht: 26,5 kg

PLUS&MIN

- + Prestaties
- + Intern tankje
- Geen eigen ontwerp



*Als Mercury heeft deze
Tohatsu-motor wel een
intern tankje van 1,1 liter.*

Mercury is een merk van het grote, Amerikaanse Brunswick. Al sinds de jaren zestig maken ze motoren voor de watersport. We kennen het merk in Nederland natuurlijk ook goed, vooral in combinatie met het zustermerk Mariner. Brunswick heeft overigens besloten om bij ons het merk Mariner te laten vervallen. Geen gek idee, de motoren zijn toch hetzelfde. Ook voor Mercury geldt dat ze zich vooral richten op de grotere motoren, althans qua productie en ontwerp. Hun kleintjes kopen ze in bij Tohatsu. Wederom geen gek idee, dat zijn gewoon goede motoren. Het enige aanwijsbare verschil is dat Tohatsu zijn eigen motoren in Nederland niet verkoopt met een intern benzinetankje. Het idee is dat zo'n litertje dat daarin gaat voor een 6 pk toch iets te weinig is. En daar zit wel wat in. Als je stevig doorvaart, heb je in een halfuur het tankje wel leeg. Maar in alle andere gevallen betekent het wel dat je met de Mercury ook zonder een externe tank kan. En dat heeft zijn voordelen in een kleine rib. Een heel fijne motor, maar met een net iets hogere adviesprijs.

mercurymarine.com/nl

Cijfer 7,4

6 SELVA SEA BASS 6

Adviesprijs: € 1.353

Gewicht: 24,2 kg

PLUS&MIN

- + Relatief licht
- + Geen carterolie
- + Relatief 'stil'



Een zeer eigenzinnig ontwerp. Een viertaktmotor met tweetaktcomponenten.

Selva is de enige overgebleven Europese fabrikant van buitenboordmotoren. Deze Italianen maken juist wel zelf een aantal kleinere motoren. Die met een groter vermogen kopen ze in bij Yamaha. Met de kleintjes doet Selva een aantal eigenzinnige dingen. Zo heeft de 2 pk-motor een slim startstelsel. In plaats van met kracht trekken om hem te starten trek je rustig drie keer aan het startkoord waarbij de motor een veer op spanning brengt. Bij de derde keer ontspant de veer en start de motor. De 6 pk heeft een gewoon startmechanisme, maar start zeer gemakkelijk met behulp van een automatische decompresseur.

Maar ook de 6 pk is een beetje een buitenbeentje. Het is namelijk wel een viertaktmotor, maar dan een zonder carterolie en met een carburatiesysteem zoals bij een tweetakt. Alleen dan wel geregeld met een inlaat- en uitlaatklep. Heel apart. Het voordeel is geen olie in de motor, dus je hoeft niet op te passen bij het opbergen. Iets dat je bij een viertakt wel moet. De motor is erg netjes en solide gebouwd. Echt topklasse. Alleen is het gas wat lastig te doseren bij lage snelheden. Maar: onze voordelige keus en dus een absolute aanrader.

allpa.nl

Cijfer **7,4**



VOORDIELIGE KEUS

7 SUZUKI DF6A

Adviesprijs: € 1.449

Gewicht: 25,1 kg

PLUS&MIN

- + Zeer nette loop
- + Handig 'tilt' systeem
- Veel plastic



Zeer geciviliseerd motortje. Slim is het 'prime'-systeem van het tankje.

Het allernieuwste motortje in onze test is de DF6A van Suzuki. Suzuki is in Nederland marktleider en heeft een complete range aan motoren. Het merk bouwt alles in eigen huis. De DF6A vervangt de DF6 die alweer een paar jaar op de markt is. Verwacht overigens geen compleet 'andere' motor. Inmiddels is het concept van de kleine viertaktmotor behoorlijk uitgekristalliseerd, dus kom je weinig bijzondere veranderingen tegen. Het zijn ogenschijnlijk maar een paar kleine aanpassingen, maar toch heeft Suzuki de motor duidelijk verbeterd. Zo heeft hij bijvoorbeeld een slim 'prime'-systeem voor het interne tankje. Normaal gesproken moet je altijd eerst een paar keer de motor starten om de carburateur vanuit het interne tankje te vullen voordat hij echt aanslaat. Dat hoeft nu niet meer. Bij de externe tank doe je dit met de balg. De tuning en afstelling van de motor is anders, waardoor hij zeer netjes en geciviliseerd loopt. Het 'tilt'-systeem is net even handiger: je hoeft het hendeltje niet vast te blijven houden. Ook kan de motor tegenwoordig in meerdere standen worden opgeborgen. Kortom: een fijne en goed geprijsde motor.

suzuki.nl/marine

Cijfer **7,8**





8 **TOHATSU** MFS6C

Adviesprijs: € 1.449

Gewicht: 26,5 kg

PLUS&MIN

- + Het origineel
- + Fel en krachtig
- Iets rauwer



Niet voor niets gebruiken nog twee merken deze motor. Een prima 6 pk.

De bouwer van één derde van de motoren in deze test. En toch is Tohatsu als merk nooit zo groot geworden in Nederland als de concurrenten. Hieraan kan je mooi zien dat het bouwen van een goede motor essentieel is, maar slimme marketing evenzeer. Het Japanse Tohatsu bestaat al bijna honderd jaar en ze maken al zestig jaar buitenboordmotoren. Deze 6 pk wint de test, omdat hij het over de hele linie goed doet en netjes is geprijsd. De bouwkwaliteit en de afwerking van de motor zijn erg goed. Alles voelt solide. Doordat er maar weinig gebruik is gemaakt van plastic, wordt het gevoel van degelijkheid versterkt. Toch is hij niet zwaarder dan gemiddeld.

De motor klinkt een fractie rauwer dan bijvoorbeeld de Yamaha of Suzuki. Daarbij is hij ook feller en lijkt hij sterker dan de concurrenten. Maar bij alles geldt hier dat je het hebt over kleine verschillen. Deze motor heeft een aantal voordelen. Zo is het gashendel lekker lang, zit het schakelhendel voorop en heeft hij een controlelampje voor de motorolie. Een nadeel is dat hij maar in één positie opgeborgen kan worden.

tohatsuoutboards.nl

Cijfer **8,0**



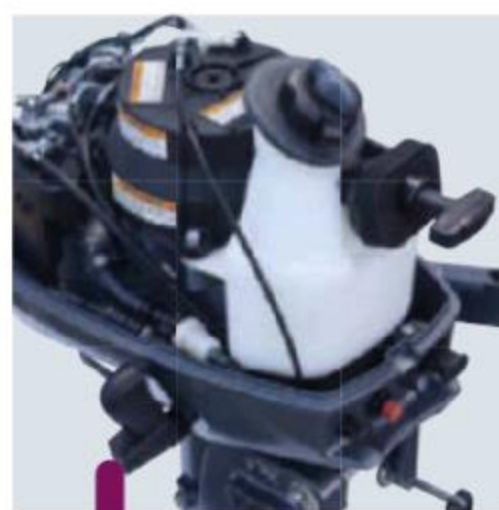
9 **YAMAHA** F6

Adviesprijs: € 1.545

Gewicht: 28,6 kg

PLUS&MIN

- + Solide
- + Mooie loop
- Niet licht



Zoals je van Yamaha verwacht: netjes en solide. Wel wat zwaar.

Als er één merk is waarvan je verwacht dat het wederom een goede motor aflevert, dan is het Yamaha. De reputatie van dit merk is ijzersterk. En terecht, ze leveren met de F6 weer een prachtige motor af. Het is soms lastig te duiden waarom een product een gevoel van kwaliteit geeft. We noemen de Magnum nog maar een keer, die kan wat dat betreft echt niet in de schaduw staan.

De 6 pk van Yamaha is geen kleintje, in meerdere opzichten. Hij is het zwaarst en heeft forse afmetingen. Ook hier zijn de verschillen weer niet heel groot, maar goed. De eencilinder motor heeft met 139 cc de grootse inhoud. Het geluidsniveau lijkt in de tabel aan de hoge kant, maar door het wat diepere geluid ervaar je dat niet zo. De motor start en draait voorbeeldig. Het schakelhendel is aan de zijkant geplaatst, maar wel groot en dus goed bedienbaar. Onder de kap vind je een klein balgje om de benzine vanuit de interne tank naar de carburateur te brengen. Dit vergemakkelijkt het starten. Opbergen kan in drie standen. Een keurige motor met een net prijskaartje.

yamaha-motor.eu

Cijfer **7,2**

CONCLUSIE

Wil je een nieuwe 6 pk buitenboordmotor kopen, dan moet je kiezen uit dit negental. Afgaand op de adviesprijzen is dat niet makkelijk. De meeste ontlopen elkaar niet veel, de Chinees buiten beschouwing gelaten. Qua aanbod in de praktijk zijn de prijsverschillen veel groter. Maar daarna wordt het niet makkelijker. Gaat het puur om het gewicht, dan kun je wat kilo's winnen door te kiezen voor de Selva, die sowieso geen slechte keuze is. Wil je geen geknoei meer met benzine of zo goedkoop mogelijke brandstof, dan is de Lehr je motor. Maar die presteert duidelijk

minder. Planeren met een bijbootje zal alleen een klein kind lukken en dat mag er niet mee varen. Wil je een betrouwbaar merk met een groot dealernetwerk, dan zijn de Yamaha, de Suzuki, de Mercury, de Tohatsu en de Honda een goede keuze. Hoewel je bij de laatste misschien even wilt wachten op het nieuwe model. De **Testwinnaar** is wat ons betreft verdiend de Tohatsu. Een perfect motortje met een aantrekkelijke prijs. En dan de Mercury en de Evinrude, tja, dat zijn natuurlijk gewoon Tohatsu's, dus die zijn net zo goed. Maar met een iets andere kleur en

naamsticker zijn ze respectievelijk 130 en 190 euro duurder. En dat zou niet nodig hoeven of moeten zijn. De titel **Voordelige Keus** gaat naar de Selva. Hij is net iets goedkoper en het is een heel goed motortje. Licht, kwalitatief goed en het ontbreken van de motorolie levert veel voordelen op bij het opbergen van de motor. De Magnum is natuurlijk absoluut de goedkoopste, maar die durven we geen Voordelige Keus te noemen. Wie weet, misschien blijkt over een paar jaar dat hij die titel wel had verdiend. Vooralsnog krijgt hij niet het voordeel van de twijfel.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Merk	Evinrude	Honda	Lehr	Magnum	Mercury	Selva	Suzuki	Tohatsu	Yamaha
Type	E6R4	BF5 SU	5	F6AMHS	F6MH	Sea Bass 6	DF6A	MFS6C	F6
						Voordelige keus		Testwinnaar	
Cijfer	7,2	6,4	6,8	6,6	7,4	7,4	7,8	8	7,2
Adviesprijs	1.639	1.679	1.375	999	1.573	1.353	1.449	1.449	1.545
Gewicht* (kg)	26,5	27,3	23,4	28,6	26,5	24,2	25,1	26,5	28,6
Gegevens									
Vermogen (pk)	6	5	5	6	6	6	6	6	6
Max. toerental	6000	5000	5000	5500	6000	5500	5750	6000	5500
Cilinderinhoud (cc)	123	127	112	139	123	118	138	123	139
Metingen									
Geluid bij 7 km/u (dB)	78	62	78	80	78	76	74	78	77
Geluid volgas (dB)	94	86	89	97	94	91	94	94	95
Topsnelheid (km/u)	25,2	19	12,8	22,8	25,2	22,9	23,2	25,2	23,5
0 naar topsnelheid (sec)	7	15	nvt	9	7	9	8	7	8
Uitrusting									
Lengte gashendel (cm)	41	34	30	33	41	33	33	41	33
Handgreep	Voor/achter	Voor/achter	Voor/achter	Voor/achter	Voor/achter	Achter	Voor/achter	Voor/achter	Voor/achter
Schakelhendel	Voor	Zijkant	Zijkant	Zijkant	Voor	Zijkant	Zijkant	Voor	Zijkant
Interne benzinetank	Optie	Nee	Ja	Ja	Optie	Nee	Ja	Nee	Ja
Oliepeil	Lampje	Lampje	Peilstok	Peilstok	Lampje	Nvt	Peilstok	Lampje	Peilstok
Uitlaat	Schroef	Staartstuk	Staartstuk	Staartstuk	Schroef	Schroef	Staartstuk	Schroef	Staartstuk
Score									
Prestaties	9	7	5	7	9	8	8	9	8
Geluid	5	8	6	4	5	6	6	5	5
Bediening	9	6	7	8	9	7	8	9	8
Gebruikscomfort	8	6	9	7	8	8	8	8	7
Prijs/kwaliteit	5	6	7	7	6	8	9	9	8
Totaal	7,2	6,6	6,8	6,6	7,4	7,4	7,8	8	7,2

* Inclusief motorolie en staartstukolie, zonder benzine