

PIAGGIO MP3 500 SPORT

→ 493 cm³, 9 899 €

Juste une mise au point

La référence s'est contentée de peaufiner son moteur pour répondre aux normes Euro4 et de s'offrir... une télécommande.

Après dix ans de carrière, le tricycle italien reste, de loin, la star de son segment. Même l'excellent Peugeot Metropolis 400 n'arrive pas à lui faire de l'ombre. En 2016, il s'en est vendu 5 268 exemplaires, contre 1 565 unités pour son rival français. Renouvelé fin 2014, le Piaggio MP3 en avait profité pour adopter l'ABS et un antipatinage électronique. Le millésime 2017 exploite exactement les mêmes châssis et mécanique. Il se contente de légères modifications de son échappement, désormais doté d'un catalyseur, et de sa cartographie d'injection pour répondre aux normes Euro4. Cette mise à jour engendre une petite perte de puissance, mais le couple maxi est obtenu un peu plus tôt (5 000 tr/min contre 5 250 tr/min) et le bruit a été réduit.

À défaut de restylage, le Piaggio adopte de nouveaux coloris, dont un magnifique vert mat, se mariant à merveille avec des jantes grises. La version Sport profite d'une large selle surpiquée intégrant deux dossierets. L'équipement s'enrichit d'une télécommande permettant d'allumer les clignotants et de déverrouiller le coffre à distance. Ce plip bien pratique évite de manipuler le barillet de contact, toujours aussi peu accessible. Mais il faut encore bloquer le guidon pour verrouiller cet espace pouvant accueillir deux casques intégraux. Ce rangement est complété par une boîte à gants avec une prise USB au-dessus de l'instrumentation. Cette dernière se compose encore de deux compteurs à aiguille, avec un ordinateur de bord digital au style vieillot, tandis que le bouton d'accès aux différents menus manque de réactivité.

Sur le plan dynamique, le MP3 500 Euro4 revendique des prestations identiques à celles du modèle précédent. L'engin se révèle stable, avec des performances suffisantes pour envisager les trajets autoroutiers en

On aime

- Équipement complet
- Protection efficace
- Performances rassurantes

On aime moins

- Poids élevé
- Barillet de contact mal placé
- Position de conduite particulière

sécurité. Rigoureux sur bon revêtement, son comportement perd de sa superbe sur chaussée dégradée, où l'amortissement se révèle assez sec. Cette fermeté fait sautiller la roue arrière, déclenchant du même coup l'antipatinage ASR. Le freinage, aux mains ou au pied, s'avère suffisant à faible allure et l'ABS rassure sur sol mouillé. À rythme plus soutenu, il faut montrer davantage de poigne et ne pas oublier que les petits disques ne peuvent faire de miracle face

au 270 kg de la bête. Ce poids conséquent est assez handicapant en manœuvre, surtout pour les petits gabarits, qui doivent composer avec une selle haute et large. Une marche arrière serait aussi la bienvenue. Enfin, la garde-au-sol assez basse limite la prise d'angle en virage et le franchissement des hauts trottoirs. Durant l'essai, ma consommation moyenne s'est établie à 5,8 l/100 km. Il est possible de descendre à 5,5 l avec un modèle bien rodé. Une valeur similaire à celle de la version Euro2, qui est encore disponible en concessions. Méfiance donc au moment de l'achat de ne pas vous retrouver avec une vignette Crit'air de catégorie 3. Cela peut être aussi une bonne occasion d'obtenir une remise sur le tarif coquet (9 899 €). ●

PAR M. FONTANIER, PHOTO G. SALAÜN



NOTRE VERDICT

Un peu moins performant, mais pas plus sobre, le nouveau Piaggio décroche la vignette Crit'air de Catégorie 1, indispensable sésame pour circuler à Paris les jours de pollution.