



à l'essai



Piaggio MP3 530 à partir de 12 999 €

TRÉPIED, TRÈS ATTENDU

Acteur majeur de la mobilité urbaine, le MP3 refait ses gammes. Au menu, des évolutions techniques et de nouveaux équipements... surprenants.



PAR L. PINEL,
PHOTOS DR



“
POUR CERTAINS,
LE MP3 ET LE
MOYEN DE MOBI-
LITÉ LE PLUS
MARQUANT DE
CES 20 DER-
NIÈRES ANNÉES

Question pour un champion : je suis italien, rapide et clivant. J'existe depuis plus de quinze ans, je ressemble grossièrement à une baignoire inclinable, avec deux roues à l'avant. Je suis, je suis, je suis ? Un MP3 ! Certains, notamment du côté des amateurs de motos, voient en lui un mouton à trois pattes, un engin trop rapide et renonçant à toute forme d'élégance, conduit par des non-titulaires du permis A. D'autres le hissent au rang de moyen de mobilité le plus marquant de ces vingt dernières années, pour sa facilité d'accès, son encombrement et sa sécurité. La vérité, c'est que le MP3 répond à de nombreuses attentes, au point qu'il s'en est produit plus de 230 000 unités depuis son lancement et que, même sur le marché de l'occasion, son succès reste incontestable en France. Star au cœur d'un segment qu'il a lui-même créé, l'engin a toutefois vu naître une concurrence, entre autres du côté des Yamaha Tricity et Peugeot Metropolis, mais aussi chez Kymco, où le très réussi CV3 vient d'être lancé. Pour 2022, le Transalpin subit une très grosse mise à jour, esthétique et technologique. Derrière son faciès repensé, il accueille ainsi de nouveaux équipements, dont une caméra

de recul sur le modèle 530 cm³. Oui oui, une caméra de recul ! Alors qu'il n'était déjà plus nécessaire de poser le pied à l'arrêt et qu'il suffit de presser deux boutons pour reculer, il n'est (presque) plus utile de tourner la tête pour manœuvrer. On n'arrête pas le progrès.

La nouveauté accueille aussi une surveillance des angles morts, pour signaler au conducteur l'approche en trois-quarts arrière d'un véhicule. Malheureusement, l'alerte visuelle au tableau de bord reste trop discrète. Mais cet apport démontre l'attrait du MP3 pour l'innovation, lui qui embarque aussi un écran TFT de 7 pouces en couleur à la présentation très soignée, faisant apparaître un affichage aussi complet qu'à bord d'une voiture, voire plus. Ce modèle, avec son démarrage "mains-libres", son régulateur de vitesse, son antipatinage, son nouvel éclairage à LED et sa connectivité (pour le GPS, les appels, la musique...) s'inspire de l'univers automobile, et ça lui va bien. Il dispose par ailleurs d'une selle plutôt confortable, d'un frein à main pour le stationnement et d'un vrai coffre, où logent deux casques intégraux. Et la véranda qui lui sert de pare-brise assure une protection efficace, même en hiver.

Si l'avenir de la mobilité urbaine semble se diriger vers l'électricité, le nouveau modèle demeure fidèle au carburant





On aime +

- Facilité de conduite et performances
- Coffre et aspects pratiques
- Équipement innovant



On aime -

- Train avant mollasson
- Tarif épicé
- Engin lourd

Conduire

Moteur : monocylindre, 4-Temps, 4 soupapes, refroidissement liquide, 530 cm³.

Transmission : variateur.

Puissance (ch à tr/min)	44 à 7250
Couple (Nm à tr/min)	50 à 5250
Poids (kg)	280
Long.xlarg. (m)	2,16x0,82
Hauteur de selle (mm)	790
Réservoir (l)	13,7
Consommation (l/100 km)	4
Pneus de série AV-AR	110/70-13 140/70-14
Suspension AV	parallélogramme articulé, déb. 85 mm
Suspension AR	double amortisseur réglable en précontrainte, déb. 108 mm
Freins AV	2 disques Ø 258 mm, ABS
Freins AR	simple disque Ø 240 mm, ABS

Données constructeur



fossile. Son gros monocylindre émet un son toujours aussi quelconque, qui peut d'ailleurs devenir déranger lorsqu'on lui administre un pot d'échappement d'équipementier. Reste que ce moteur, déjà vaillant par le passé en 500, gagne en agrément. Avec désormais 530 cm³ au-dessus du piston, il voit sa puissance stagner mais son couple maxi, accessible plus tôt (à 5 250 tr/min), progresser légèrement (+ 2,5 Nm). Pas de quoi fouetter un motard, mais suffisant pour améliorer encore l'accélération (- 0,4 s au 60 m départ arrêté selon Piaggio). Ce moteur, qui pêche par ses vibrations au ralenti, répond à trois modes de conduite (Éco/Confort/Sport) et diminue son appétit, avec une consommation moyenne d'environ 5,2 l/100 km lors de notre parcours d'essai, principalement urbain mais avec des portions de voies rapides. Sa fiche technique indique également une vitesse de pointe de 145 km/h, que l'on dépasse facilement... S'il semble toujours aussi encombrant en ville, notamment pour remonter les files dans les embouteillages, ce MP3 version 2022 demeure très facile à manier. Mais on lui fera toujours les mêmes reproches : un train avant franchement lourd qui semble "tomber" à basse vitesse. L'engin tient très bien la route mais semble lourd, malgré 7 kg de moins

que son prédécesseur. Et il reste bien moins dynamique qu'un Kymco CV3. Ses prestations routières démontrent une fois encore que, si sa conduite n'est pas déplaisante, l'Italien n'offre pas l'agrément d'un scooter "normal" ni sa vivacité. En revanche ses deux roues avant ont de quoi rassurer les automobilistes qui hésitent encore à franchir le pas. D'autant que le freinage, couplé lorsque l'on sollicite la pédale au pied droit, s'avère sécurisant et surveillé par un ABS. |



**auto
MOTO**

**NOTRE
VERDICT**

Innovant, consensuel et sécurisant, le MP3 ne révolutionne pas son genre, mais se met à jour et progresse là où sa clientèle l'attend. Reste que son tarif demeure piquant, et que la concurrence s'améliore également.