



PIAGGIO MP3
44 ch
12 999 €

VS

KYMCO CV3
50 ch
12 990 €

LA RÈGLE, DE TROIS

Profondément revisité cet été, le célèbre Piaggio MP3 doit déjà affronter un nouveau concurrent, appelé Kymco CV3, qui promet des performances et un agrément bien meilleurs.





On aime +

- Comportement routier plaisant
- Performances moteur et sonorité
- Position de conduite



On aime -

- Verrouillage du train avant
- Aspects pratiques inexistantes
- Tarif et équipement

Une Twingo attend au feu rouge, fenêtre ouverte. Je me faufile en Piaggio et arrive à sa hauteur ; instantanément, l'automobiliste remonte sa vitre, semble-t-il dérangé par le bruit du monocylindre. Voilà le quotidien d'un conducteur de MP3 en ville, bercé par l'impression d'être un pestiféré trop sonore. Regardé de travers (ou jalosé ?) par de nombreux automobilistes. Divinement snobé par les motards. Personne ne l'aime, ce MP3 ? Mais si ! Tant et si bien que le Piaggio, initiateur du genre "mouton à trois pattes" réalisant un véritable carton commercial, est désormais copié de toute part. Dernier exemple en date : le Kymco CV3.

Toutefois, la marque taïwanaise ne s'est pas contentée de produire un modèle similaire. Le CV3 dispose bien de deux roues avant et d'un gros moteur, mais il ne rend pas tout à fait les mêmes services que son rival transalpin : son truc, c'est

le sport ! Alors qu'on reproche depuis toujours au MP3 la lourdeur de son essieu, le CV3 ferait presque oublier qu'il compte deux roues avant. Progressif, naturel et plus vif que son rival, le Kymco semble prendre plus d'angle et s'accommode très volontiers d'une conduite dynamique, jusqu'à ce que sa béquille ne gratte le bitume. En résumé, ce CV3 sait offrir du plaisir là où son concurrent endosse plus un rôle de "déplaçoir". Pour insister dans ce sens, il s'est offert un bicylindre plutôt qu'un mono, avec un bruit évoquant davantage l'univers de la moto. Ce moteur, repris du maxi-scooter AK 550, vibre infiniment moins que celui du MP3 et développe 50 ch ; il fait du CV3 l'engin le plus puissant de sa catégorie. Toutefois, au feu vert, il ne fait pas mieux que le mono italien, jusqu'aux environs de 60 km/h. Mais au-delà, il s'envole. Secondé comme son rival par une transmission à variateur, le 550 cm³ excelle lors des relances, même après les 130 km/h, et permet de filer

jusqu'à 170 km/h compteur. Pour ceux qui envisageraient de jouer les motards avec un "trois-roues", c'est l'outil idéal, tout aussi rassurant qu'un MP3 mais mieux suspendu, plus confortable, plus performant et plus sportif. Le Taïwanais jouit en plus d'un freinage efficace et plus facile à doser que celui de son concurrent. Il n'y a pas photo, c'est la référence du genre au chapitre des prestations dynamiques. Mais il n'est pas exempt de défauts... Quand un MP3 arrive au feu rouge, il émet toujours (selon le souhait du conducteur) un petit "bip", susceptible là encore de déranger les pilotes de Twingo. Ce signal sonore indique que l'engin se verrouille de l'avant, qu'il n'est jamais nécessaire de poser son pied à terre. Et ça, le Kymco ne sait pas le faire parfaitement. Sa fourche se bloque elle aussi, mais pas sa suspension. Résultat, il faut un apprentissage pour ne pas avoir à poser le pied. Et parfois, même avec un peu d'habitude, on se rate. Ce détail oblige aussi à stationner



 <p>On aime +</p> <ul style="list-style-type: none"> • Facilité de conduite et stabilité • Nombreux aspects pratiques • Équipement et marche AR 	 <p>On aime -</p> <ul style="list-style-type: none"> • Train avant lourd • Tarif • Sonorité et vibrations du moteur
---	--

le CV3 sur sa béquille centrale, pour éviter la mauvaise surprise. Et il faut une poigne certaine pour le remettre sur ses roues... Avec un MP3, l'utilisation de la béquille paraît très superflue. L'engin, fort d'une expérience incomparable et d'une profonde mise à jour technique et technologique à l'été 2022, soigne ses aspects pratiques. En premier lieu, il jouit d'une marche arrière fournie en série (qui fait défaut au Kymco), presque indispensable sur un scooter de 280 kg. Et si l'arrivée d'une caméra de recul peut faire sourire (cela ne s'avère pas très utile), le Piaggio excelle côté équipement. Cela commence avec le contrôle des angles morts, qui émet un signal visuel au tableau de bord lorsqu'un véhicule approche de derrière, et va jusqu'aux rangements et détails pratiques. Le MP3 dispose d'un crochet de tablier pour maintenir un sac, d'un coffret au-dessus des compteurs (accessible en roulant) équipé d'un port USB pour la recharge d'un smartphone ou d'un GPS, et

d'un vaste coffre sous la selle, où l'on peut faire tenir deux casque intégraux. Et le CV3 ? Rien de tout cela. Il ne compte qu'un petit coffre, sous la selle, où loge (très) difficilement un casque intégral. Autres différences : la trappe à carburant du MP3 est accessible, alors qu'il faut soulever la selle pour faire le plein du CV3. Et le Piaggio s'abreuve de SP95-E10 sans sourcilier, quand son concurrent réclame du plus onéreux SP98. Pour en revenir à la conduite au quotidien, un MP3 s'avère plus facile à enjamber, dispose de rétroviseurs bien placés et d'un bouton d'appels de phares en gâchette, à l'index gauche. C'est plus naturel que celui du CV3, au pouce gauche. Le Kymco, dont la protection est différente de celle du Piaggio mais très efficace aussi, brille de son côté avec des leviers réglables, une sellerie plus confortable et dotée d'agréables dossierers, et une position de conduite plus "concernée" ; on circule avec l'impression d'être à bord du CV3,

alors qu'on roule "sur" le MP3. Les deux engins partagent aussi quelques points communs, dont un régulateur de vitesse fourni en série et facile à utiliser, plusieurs modes de conduite ainsi qu'un écran connecté très lisible en guise d'instrumentation, capable dans les deux cas de faire apparaître les indications d'un GPS par le biais d'une appli. Celui du MP3, de 7 pouces, paraît encore plus complet que celui du CV3 (6 pouces), qui en revanche est inclinable. Vous avez 9 € en poche ? Si oui, vous pouvez couvrir la différence de prix entre le CV3 et le MP3, fixés juste sous la barre des 13000 €. Un tarif coquet, accompagné d'une garantie de cinq ans chez Kymco, mais limitée à deux ans côté Piaggio. La comparaison des consommations tourne à l'avantage de l'italien, qui a avalé 5,2 l/100 km en moyenne, soit 0,3 l/100 km de moins que le CV3. Cela aurait fait un sujet de conversation intéressant avec le conducteur de Twingo. |



RETROUVEZ
NOTRE VIDÉO



Piaggio MP3 530

Kymco CV3

Acheter

Tarif

12999 €

12990 €

Conduire

Conso durant l'essai (l/100 km)

5,2

5,5

Moteur

Monocylindre 4T, 530 cm³,
refroidissement liquide
par courroie, variateur

Bicylindre 4T, 4 soupapes,
550 cm³, refroidissement liquide
par courroie, variateur

Transmission

Puissance (ch à tr/min)

Couple (Nm à tr/min)

Poids (kg)

Longueur (m)

Hauteur de selle (m)

Réservoir (l)

Pneus de série AV-AR

Suspension AV

Suspension AR

Frein AV

Frein AR

44 à 7250

50 à 5250

280

2,16

790

13,7

110/70-13 - 140/70-14

Double parallélogramme
inclinable Ø 43 mm

Double amortisseur
réglable, déb. 108 mm

2 disques, Ø 258 mm, ABS

1 disque, Ø 240 mm, ABS

50 à 7500

52 à 5750

282

2,14

785

15,5

110/70-13 - 160/60 R15

inclinable, fourche
télescopique Ø 37 mm

Mono amortisseur
déb. 117 mm

2 disques, Ø 250 mm, ABS

1 disque, Ø 260 mm, ABS

auto
MOTO

NOTRE VERDICT

Pour ceux qui privilégient le chapitre dynamique, le Kymco exige quelques concessions mais s'avère beaucoup plus plaisant. De son côté, s'il pâtit de son moteur, le Piaggio brille par ses aspects pratiques, sa facilité et son équipement. Des atouts qui font du MP3 un meilleur outil du quotidien, pour se rendre au bureau.