

Test de scooters 2009



En 2008, près de 47'000 scooters et motos légères ont été vendus en Suisse. Il faut remonter à 2003 pour trouver de tels chiffres de vente. Les scooters jouissent d'un succès croissant. Légers et maniables, ils se fauillent dans le trafic urbain et ne posent jamais de problèmes de parking. De plus, leurs frais d'exploitation sont avantageux. C'est pour toutes ces raisons que le TCS a testé huit motos légères (jusqu'à 125 cm³ ou 11 kW) et six scooters (plus de 125 cm³ et 11 kW).

Les scooters sont de plus en plus appréciés pour plusieurs raisons: ils sont maniables, ils se fauillent dans le trafic urbain et peuvent se garer sans problème. Comparés à une petite voiture, leurs frais d'exploitation sont bien moindres. En outre, rouler en scooter donne un certain cachet.

Deux modèles testés se distinguent fondamentalement des autres: le Piaggio mp3 LT 400 i.e. à trois roues et le scooter électrique Vectrix VX-1. Ce dernier peut être piloté avec un permis pour motos légères (cat. A1). Pour comparer la consommation d'énergie de ce modèle particulier avec celle des autres candidats, on s'est basé sur la production d'émissions nocives des usines électriques de Zurich (EWZ) ainsi que sur une indication de l'OFEV. La Suisse produisant de l'électricité de manière relativement plus propre que d'autres pays (notamment grâce à ses centrales hydrauliques), le bilan

écologique du scooter électrique est globalement positif. On note d'ailleurs actuellement une tendance vers les deux-roues écologiques comme en témoigne le dernier Salon Swiss-Moto de Zurich qui a hébergé une exposition spéciale consacrée aux scooters électriques.

Si les résultats des deux-roues testés sont finalement serrés, on relève tout de même d'importantes différences entre les notes correspondant aux différentes disciplines. Les motos légères comme les grands scooters se divisent en deux groupes: d'un côté les urbains rapides et agiles qui se passent de grandes protections contre le vent et de volumineux carénages; de l'autre côté, les deux-roues qui conviennent surtout aux déplacements à l'extérieur des localités, voire sur les autoroutes pour les scooters lourds.

Dans la catégorie des motos légères, la S-Wing 125 ABS et la Peugeot Satelis 125 ABS ont légèrement dépassé leurs concurrents et se partagent la première place (mention «très recommandé») avec la Yamaha X-Max 125. La Honda et la Peugeot doivent leurs bonnes notes avant tout aux résultats des essais de freinage et à la présence d'un système antiblocage ABS, équipement encore rare dans cette catégorie. Les Vectrix VX-1, Suzuki SIXteen 125, Vespa GTS 125, Honda Lead et Aprilia Sportcity One 125 ont dû se contenter de la mention

«recommandé» parce qu'elles manifestent quelques faiblesses notables dans certaines disciplines. Par exemple, l'autonomie de seulement 40 à 60 km/h du scooter électrique Vectrix VX-1 a donné lieu à la mention «recommandé avec réserves», ce qui lui a coûté un meilleur classement. Néanmoins, ce deux-roues représente une alternative intéressante par rapport aux modèles à essence. Selon la composition du courant électrique utilisé pour sa recharge, cet engin peut rouler presque sans produire d'émissions nocives. Cette bonne impression est toutefois ternie par un prix d'achat élevé. A l'inverse, la Honda Lead 110 est affichée à un prix extrêmement avantageux, mais il est vrai que le confort et l'équipement s'en ressentent.

Le test des grands scooters d'une puissance supérieure à 11 kW (permis des catégories A et A limité) donne un résultat semblable. Les Yamaha T-Max 500 ABS et Suzuki Burgman 650 ABS décrochent la mention «très recommandé». Rien d'étonnant à cela, car ces deux modèles sont aussi nettement les plus chers du groupe. Les Honda SH 300i ABS, Vespa GTS 250 i.e. ABS et Kymco Xciting 500i ABS ont obtenu la mention «recommandé».

Une attention toute particulière doit être prêtée ici à la discipline de freinage. Connue depuis des décennies chez les voitures de tourisme, le système antiblocage ABS commence à s'imposer également dans la catégorie des scooters légers et lourds. Cet équipement est d'ailleurs surtout utile aux deux-roues, car il permet d'éviter non seulement une collision, mais aussi une chute. Les acheteurs d'un scooter prendront donc en considération la présence d'un tel système, car ce sont les modèles équipés de l'ABS qui ont obtenu les meilleurs résultats dans les épreuves de freinage du test TCS. Reste que chez les motos légères, la Suzuki SIXteen 125 a surpris puisqu'elle a obtenu le deuxième meilleur résultat au freinage avec la Peugeot Satelis 125 ABS, alors qu'elle ne possède pas ce système. Le vainqueur incontesté dans cette discipline est la Honda S-Wing 125 ABS. Tous les grands scooters testés et équipés de l'ABS ont obtenu de bons résultats. Le Piaggio mp3 LT400 i.e. (sans ABS) a quant à lui perdu un peu de terrain lors des essais de freinage.

Conclusion

Tous les deux-roues testés ont reçu la note «recommandé» ou «très recommandé». Les scooters plus lourds ont forcément décroché les meilleures notes dans la discipline du confort alors que les scooters légers prennent l'avantage dans les essais de maniabilité et de manœuvrabilité. Les données de consommation varient fortement d'un deux-roues à un autre. Ainsi, une consommation de plus de 3.5 l/100 km pour une moto légère est trop importante et inacceptable.






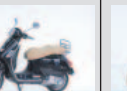
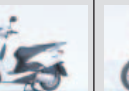

Quand vient le printemps

Dès que les dernières plaques de neige ont fondu, les deux-roues reviennent en force sur les routes des villes et des campagnes. Le temps est donc venu pour les scootéristes et les motards de jeter un coup d'œil attentif sur les pneus. Leur sécurité en dépend. Comme pour les voitures de tourisme, le législateur impose aux motos et scooters un profil d'une profondeur minimale de 1,6 mm sur toute la bande de roulement.

Une traverse apparaissant sur la bande de roulement (TWI = Tread Wear Indicator) indique que le profil minimal est atteint. Cet avertissement apparaît sur les pneus des automobiles dès que la profondeur est de 1,6 mm, alors que sur les gommes des deux-roues elle ne se manifeste qu'à partir de 1mm environ. Les propriétaires de deux-roues motorisés seront donc bien inspirés de surveiller leurs pneus en mesurant la profondeur restante et de ne pas attendre jusqu'à ce que la traverse TWI devienne visible, car ils auraient alors définitivement dépassé le minimum légal. Le TCS recommande cependant de changer les pneus dès que le profil restant atteint 2 mm.

Les centres de sécurité routière du TCS offrent des cours spéciaux pour scootéristes et motocyclistes. Informations sur www.test-und-trainingtcs.ch.



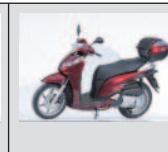
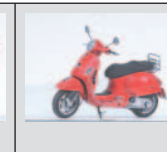


Tableau des résultats des motos légères jusqu'à 125 cm³ ou 11 kW

								
Constructeur	Honda	Peugeot	Yamaha	Vectrix	Suzuki	Vespa	Honda	Aprilia
Modèle	S-Wing 125 ABS	Satelis 125 ABS	X-Max 125	VX-1	SIXteen 125	GTS 125	Lead 110	Sport-city One 125
Cylindrée en cm³	125	125	125	–	124	124	108	124
Puissance en kW	10	11	10	4	10	11	7	7
Poids en kg	233	255	241	306	217	224	189	197
Prix en CHF	6'840.–	6'795.–	6'990.–	13'900.–	5'170.–	6'495.–	3'460.–	3'695.–
Cat. permis de cond.	A1	A1	A1	A1	A1	A1	A1	A1
Système ABS	oui	oui	non	non	non	non	non	non
Pondérations								
Equipement/éclair.	85%	90%	80%	63%	60%	73%	58%	50%
Manœuvrabilité	75%	73%	70%	55%	80%	80%	98%	93%
Maniabilité	78%	60%	68%	70%	63%	68%	70%	80%
Confort	75%	75%	75%	68%	63%	63%	50%	43%
Performances	68%	83%	70%	98%	65%	65%	45%	53%
Freinage	90%	83%	70%	65%	83%	60%	65%	60%
Environnement	73%	55%	78%	100%	73%	65%	78%	70%
Autonomie théorique	80%	90%	100%	25%	70%	65%	65%	58%
Consom. [l/100km]	2.8	3.6	2.9	0.7 ¹⁾	3.1	4.0	2.6	3.8
Coût kil. [CHF/km]²⁾	0.31	0.31	0.32	0.39	0.27	0.31	0.24	0.25
Note finale	78%	78%	75%	73%	70%	68%	65%	63%
Mention TCS	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★☆☆
Usage recommandé (trafic et trajets auxquels le deux-roues convient le mieux)	intérieur loc. / hors localités sans autoroutes	intérieur loc. / hors localités sans autoroutes	intérieur loc. / hors localités sans autoroutes	intérieur localités	intérieur localités	intérieur localités	intérieur localités	intérieur localités
+ forces / – faiblesses	+ freins + équipem./ éclairage – performances – environnement	+ autonomie + équipem./ éclairage – environnement – maniabilité	+ autonomie + équipem./ éclairage – maniabilité – manœuvrabilité	+ environne- ment et consom. + performan- ces – autonomie – manœuvra- bilité	+ freins + manœuvra- bilité – équipem./ éclairage – confort	+ manœuvra- bilité + équipem./ éclairage – freins – confort – consumma- tion	+ manœuvra- bilité + environne- ment et consom. – performan- ces – confort	+ manœuvra- bilité + maniabilité – équipem./ éclairage – performan- ces

¹⁾ Consommation calculée sur la base des émissions de CO₂ équivalentes à la composition de la production suisse d'électricité selon l'OFEFP

²⁾ Coûts kilométriques y compris l'amortissement (n'est pas pris en compte)

Tableau des résultats des scooters de plus de 125 cm³ et 11 kW

						
Constructeur	Yamaha	Suzuki	Honda	Vespa	Piaggio	Kymco
Modèle	TMAX 500 ABS	Burgman 650 Z ABS	SH 300 i ABS	GTS 250 i.e. ABS	Mp3 LT 400 i.e. ²⁾	Xciting 500i ABS
Cylindrée en cm ³	499	638	279	244	399	498
Puissance en kW	32	41	20	16	24	28
Poids en kg	300	352	247	228	337	305
Prix en CHF	15'980.–	15'640.–	7'890.–	7'295.–	10'995.–	8'990.–
Cat. de permis de conduire	A	A	A lim.	A lim.	B ²	A
Système ABS	oui	oui	oui	oui	non	oui
Pondérations						
Équipement/éclairage	85%	85%	65%	78%	75%	73%
Manœuvrabilité	55%	38%	75%	78%	43%	45%
Maniabilité	65%	60%	68%	80%	55%	53%
Confort	93%	93%	75%	63%	75%	63%
Performances	98%	93%	73%	58%	68%	75%
Freinage	93%	90%	90%	83%	75%	90%
Environnement	70%	78%	85%	70%	75%	63%
Autonomie théorique	80%	80%	68%	63%	75%	68%
Consommation [l/100km]	4.9	5.2	3.3	3.7	4.1	5.4
Coût kilom. [CHF/km] ¹⁾	0.54	0.54	0.35	0.31	0.41	0.42
Note finale	78%	75%	73%	70%	65%	63%
Mention TCS	★★★★☆	★★★★☆	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★☆☆
Usage recommandé (trafic et trajets auxquels le deux-roues convient le mieux)	Touring	Touring	intérieur loc. / hors localités	intérieur loc. / hors localités sans autoroutes	Touring	Touring
+ forces / – faiblesses	+ performances + confort – manœuvrabilité – maniabilité	+ performances + confort – manœuvrabilité – maniabilité	+ freins + environnement et consom. – équipement / éclairage – performances	+ freins + maniabilité – confort – autonomie	+ confort + environnement – maniabilité – manœuvrabilité – freins	+ freins + équipement / éclairage – manœuvrabilité – environnement et consom.

¹⁾ Les frais kilométriques ne sont pas notés directement

²⁾ Disponible en Suisse uniquement en version mp3 RL 400 i.e. avec permis de conduire catégorie A

Evaluation TCS		
★★★★★	excellent	90%
★★★★☆	très recommandé	75%
★★★☆☆	recommandé	60%
★★☆☆☆	recommandé avec réserves	30%
★☆☆☆☆	non recommandé	0%