



Wilbert Huls
27 augustus 2013

Proef op de som

Wie de afgelopen tijd nog door Parijs is gereden, heeft ze ongetwijfeld opgemerkt. De driewielige motorscooters die jou relaxed voorbij zoeven als je weer eens in Ã©Ã©n van de vele opstoppingen op de Boulevard PÃ©riphÃ©rique verzeild bent geraakt. De keuze van zoâ€™n bestuurder voor een motorscooter is eenvoudig te verklaren, maar waarom dat extra voorwiel? De uitleg daarvoor is met de wet- en regelgeving rond motorvoertuigen toch erg logisch. Door de breedte van scooter â€” en enkele andere kleine, technische aanpassingen â€” valt deze Piaggio MP3 in de categorie â€˜autoâ€™. Zonder een rijbewijs A stap je dus zo over op een potente scooter. Wij hebben uitgetoetst of het echt zo eenvoudig is als het klinkt.



Gouden greep

Het bleek een gouden greep toen Piaggio in 2008 de bredere LT-uitvoering van de MP3 op de markt bracht. In Nederland werden 1.600 exemplaren aan de man gebracht, maar dat getal verbleekt bij de hoeveelheden die in steden als Parijs en Rome de weg op zijn gegaan. Met slechts 4,5 centimeter extra spoorbreedte voor, een toevoeging van een voetrem en wat aanpassingen aan de verlichting werd de motorscooter voor de wet ineens een auto. Sterker nog: iemand met alleen een motorrijbewijs mag deze machine niet besturen. Inmiddels heeft Europa ook ingezien dat het allemaal wel een beetje gek is en daarom is per 19 januari 2013 de regelgeving aangepast. Heb je het rijbewijs B gehaald na die datum, dan heb je alsnog een rijbewijs A nodig om de MP3 LT te mogen besturen. Bij de rijbewijzen die voor die datum zijn gehaald, verandert er niks.

Na een korte uitleg over de paar knoppen die op de MP3 zitten, kunnen we direct op pad. Wie ooit op een scooter of bromfiets heeft gezeten, zal geen moeite hebben om op de Piaggio weg te rijden. Je moet een gashendel en handremmen kunnen bedienen



Piaggio MP3 500 Business LT

en daar ga je. Toch hebben we even goed de tijd genomen om de motor te leren kennen, voordat we er de grote weg mee opgegaan zijn. Het sturen is namelijk wel even wennen. We zijn namelijk met een 253 kg wegende scooter op pad. De eerste bochtjes worden dan ook eigenlijk te ruim genomen en soms voelt het alsof de MP3 liever gewoon rechthuit gaat.



Vertrouwen

Toch voelt het met een paar bochtjes en achtjes draaien al snel tig keer vertrouwd aan dan tijdens de eerste meters. Vooral het sturen met je lichaam is voor een niet-motorrijder even wennen. Waar je in de auto heel passief zit en met een draai aan het stuur de auto richting geeft, is het hier exact andersom. Je beweegt het stuur amper en door te leunen naar de kant waar je naartoe wil, stuur je de MP3 de goede kant op. Uiteindelijk voel je steeds beter aan wat de motor gaat doen en is het makkelijker om het ook bij hogere snelheden te doen. Feit blijft dat het na meerdere dagen rijden en meer dan 500 testkilometers nog geen automatisme is. Ondanks een duidelijk merkbare vooruitgang ben je nog steeds aan het nadenken bij al je acties en



dat voelt niet altijd vertrouwd. Er kunnen zich immers situaties voordoen waar je in split-second de juiste handeling moet uitvoeren. Daarom is het verstandig dat Piaggio elke koper van een MP3 een rijtraining aanbiedt om zijn machine beter te leren kennen en beheersen.

Je kwetsbaarheid als motorrijder wordt goed voelbaar als je tussen het grote verkeer rijdt. Uiteraard waren we voorzien van de verplichte helm, maar ook beschermende kleding is een must. In ons geval kregen we bij de MP3 een airbagjack te leen, waarin een CO2-patroon zit dat door een fysiek aan de scooter gekoppelde trigger tot ontploffing wordt gebracht zodra je valt. Een mooi stukje techniek, maar we zijn blij dat we daarover geen testresultaten met u kunnen delen. De bescherming is leuk, maar voorkomen is natuurlijk belangrijker. Je bent als bestuurder van de Piaggio dus continu bezig met het lezen van de verkeerssituatie. Natuurlijk ben je dat als automobilist ook gewend, maar het gaat nu veel verder. Je bent kleiner, minder stabiel, hebt geen beschermende carrosserie om je heen en bent veel sterker onderhevig aan de elementen. Achter een vrachtwagen ervaar je turbulentie waar je in de auto geen weet van hebt en bij invoegend verkeer moet je zelf actiever met je positie bezig zijn om er zeker van te zijn dat je gezien bent. Eigenlijk is er geen moment de gelegenheid om te verslappen en dat maakt het rijden van lange stukken relatief veel vermoeiender dan autorijden.



Royaal

Gelukkig zit je daarbij wel heel prettig, lekker rechtop op een groot, bruinleren zadel. Het enige nadeel is de verplichte voetrem die ruimte inneemt op de rechter voetsteun. Waar de compactere MP3 Yourban geen ruimte had voor een bijrijder, is daar nu een goede plek die met een ruggensteun en twee handgrepen zelfs comfortabel te noemen is. Ook de afsluitbare kofferruimte is royaal en loopt bijna 90 centimeter diep door onder het zadel. Onze jethelm paste met een beetje beleid precies door de opening achter, dus om een grote integraalhelm erin op te bergen zal het zadel gelift moeten worden. Het massieve voorkomen is ook te voelen wanneer de motor, bijvoorbeeld op de eigen oprit, handmatig omgedraaid moet worden. Het is maar goed dat je de kantelfunctie van de voorwielen vast kan zetten, want je hebt alle macht nodig om hem achteruit te duwen.

Het geheel van de scooter ziet er goed uit. Het parelmoerwit combineert goed met het leer en de aluminiumkleurige accenten. Ook het massievere voorkomen ten opzichte van de Yourban staat hem prima. Op de details zou het soms wel wat strakker mogen,



Piaggio MP3 500 Business LT

zo zijn kleine afdekdopjes makkelijk uit positie te drukken en sluit de kofferklep niet heel strak aan. De kentekenplaat - in ons geval een passende, Italiaanse fabrieksplaat - mag sinds recente regelgeving in ons land ook compact worden uitgevoerd. Bij de Yourban-test is het tot voor kort verplichte grootformaat nog te zien. Ons testmodel is een zogenaamde Business-uitvoering. Nu betekent dat in de autobranche vaak een overdaad aan luxe, maar bij de Piaggio gaat het vooral om de uiterlijke zaken die hiervoor genoemd zijn. Meest interessante onderdeel van het pakket is wellicht het Piaggio Multimedia Platform, waarmee een iPhone of Android-telefoon als uitgebreide boardcomputer kan fungeren. Naast het loggen van allerlei ritgegevens kan de app ook actuele informatie met betrekking tot bijvoorbeeld het vermogen, koppel, acceleratie en verbruik tonen.



Verlangen

Hard rijden is niet zo lastig met deze 500cc motorscooter. De cvt-automaat zorgt ervoor dat je enkel het gas vol open hoeft te draaien om er hard vandoor te gaan. Onder een stevig geluid van de ploffende monocilinder rijd je bij het verkeerslicht eenvoudig



bij de rest weg. Het vermogen is vooral aangenaam wanneer om veiligheidsredenen een tussenacceleratie gewenst is. Tot snelwegsnelheden is daarvoor altijd genoeg extra power voorhanden. Wie de registers helemaal opentrekt, zal een snelheid kunnen bereiken van zo'n 145 km/h. Het leukste is echter toch niet de sprint rechtuit, maar natuurlijk het bochtenwerk. Op slingerende dijkweggetjes kan je heerlijk in de bocht hangen. In het begin voelt het wat onwennig, maar met iedere bocht groeit het vertrouwen en merk je dat het onderstel geen krimp geeft. Op een gegeven moment merk je dat je gaat verlangen naar mooie S-bochten om het echte motorgevoel te ervaren. Ervaren motorrijders die de MP3 graag even wilden proberen, bevestigden " dat deze driewielige scooter zich in dat opzicht gedraagt als een normale motor. Het enige dat zij misten, was het schakelen, waardoor de eigen inbreng wat laag blijft.

De dubbele wielen zorgen ervoor dat de grip optimaal blijft. Waar je weet dat motorrijders altijd alert moeten zijn op de staat van het wegdek of op zaken als natte belijning en drempels, laat de driewielige Piaggio zich door geen van deze zaken imponeren. In een bocht zorgt de stand van de wielen ervoor dat beide voorwielen grip houden en wanneer je een schildpaddrempel langs de zijkant neemt, merk je wel wat in het stuur, maar verandert je koers niet. Bij het parkeren, maar ook voor het verkeerslicht kunnen de wielen met een knop geblokkeerd worden, waardoor ze niet meer kantelen. Het is zelfs mogelijk om met het aanrijden vlak voordat je tot stilstand komt de wielen te vergrendelen en de voeten op de scooter te houden, maar dat voelt een beetje out-of-control, dus wij zetten liever de benen gewoon aan de grond. Overigens scheelt het natuurlijk nog wel steeds de energie die nodig is om de MP3 in evenwicht te houden. Wanneer je weer weggrijdt, schiet de vergrendeling er automatisch af.



Afwegingen

Na de uitgebreide test van de MP3 rest ons natuurlijk de afweging of dit een goed alternatief voor de auto is. Daar is geen eenduidig antwoord op te geven, want dat hangt erg af van waar en hoeveel de Piaggio gebruikt zou gaan worden. In het geval van voor- en nadelen kan je vooral de standpunten van een motorfiets noemen. Dus in files zoef je lekker tussen de rijen door, in de stad zelf ben je lekker wendbaar en is er altijd wel een plekje waar je hem kan parkeren. Gratis, dat ook nog eens. Sowieso zijn de kosten beperkt, want belastingen en brandstofkosten zijn flink lager dan die van een auto. De keerzijde is er natuurlijk ook. Je bent maar een kleine speler in het machtige verkeer en dat betekent dat je ook altijd een helm en beschermende kleding nodig hebt. Dat kan lastig zijn bij beroepen waar de representativiteit belangrijk is. Daarnaast zal je in weer en wind ook wel eens wensen dat je gewoon lekker in zo'n vierwieler zou zitten. Iedereen zal hier zelf de afwegingen moeten maken. Het is eigenlijk al tekenend dat je ze in Parijs bij de vleet ziet en hier in de regio zeer veel mensen zich afvroegen wat het was.



Piaggio MP3 500 Business LT

Feit blijft wel dat je de machine echt moet leren kennen, juist als automobilist. Een rijtraining is dus handig, maar dan zullen sommigen zich afvragen of je dan niet gewoon je motorrijbewijs moet gaan halen. Maar laten we niet vergeten dat de MP3 zijn voordelen kent op het gebied van wegligging en veiligheid in vergelijking met een tweewieler. Het is even wennen om met enkel een rijbewijs B op zak weg te rijden met de MP3 en zeker wanneer het eerste grote insect op je vizier uiteenspat schrik je nog wel eens, maar met de dag groeit het rijplezier dat je ermee kunt en durft beleven. Piaggio bedacht iets geniaals en dat heeft ze veel opgeleverd. De concurrentie is alleen niet gek en inmiddels zijn er de wat onbekende Quadro 350S en Gilera Fuoco 500 die al een beetje tegenwicht bieden. Dit najaar komt grootmacht Peugeot daar echter nog bij met de Metropolis 400I en in Japan is Yamaha inmiddels ook al gezien met driewielige testmodellen. Alle hens aan dek dus, maar voorlopig moet de rest nog maar bewijzen om zo'n leuk apparaat als de Piaggio MP3 LT neer te kunnen zetten.

Plus

- + Voordelen van een motor
- + Rijplezier
- + Lage gebruikskosten

Min

- Nadelen van een motor
- Zwaar om even om te draaien
- Voetrem