

Vespa GTS 125 et 300

Sur les pavés, plus de confort

C'est dans les rues de Rome que nous avons pris le guidon des nouvelles versions du «Vespone», la Vespa touring au corps plus large. Qu'est-ce qui change?



VESPA

Une famille colorée.

Chez Vespa, les modèles GTS sont depuis toujours ou presque les Vespa les plus aptes au touring et aux trajets plus longs, du fait notamment de leur «corps» large et protecteur contre les intempéries. Les dernières versions de ce modèle, surnommé «Vespone» par les fans, disponibles dans les motorisations 125 et 300, continuent dans la même veine.

Les deux moteurs ne changent pas. Le 125 offre 14 chevaux et se caractérise par une belle fluidité dans toutes les situations et des accélérations suffisantes pour le trafic urbain et pour un peu de voie rapide. Ce monocylindre quadrisoupape refroidi par liquide est livré avec un système dit «Idle Stop». Quand vous ne touchez pas à la poignée d'accélération et que la Vespa reste immobile, le moteur s'éteint. Il suffit ensuite de tourner la poignée des gaz pour le réveiller.

Le système tient compte de l'état de charge de la batterie; il est désactivable d'une simple pression sur un bouton. Cet Idle Stop permet de consommer un peu moins de carburant et de discuter plus facilement avec son passager! Le gros monocylindre des GTS 300, qui n'a pas d'Idle Stop, a bien sûr plus d'allonge que son petit frère et accélère plus fort, jusqu'à une vitesse maxi-

male d'environ 120 km/h. Le 300 se prête plus aux trajets sur autoroute ou les virées à deux avec des bagages.

Une famille complète

La famille GTS est particulièrement nombreuse; en plus des deux motorisations, on a un large choix de couleurs et trois options d'équipement et de finition. Au total, 14 possibilités de trouver Vespa à son pied! Pour faire court, les GTS Super Tech sont équipées de série d'un tableau de bord électronique TFT en couleur et de la connectivité avec les smartphones. Les autres, à savoir la GTS, la GTS Super et la GTS Super Sport, disposent d'un cadran analogique combiné avec un nouvel afficheur numérique à cristaux liquides. On a accès à un peu plus d'infos sur le TFT, et tout se commande au guidon, avec une sorte de mini-joystick. Dans tous les cas, c'est parfaitement lisible et logique.

Piaggio a fait évoluer les suspensions, notamment le bras oscillant unique tenant la roue avant. Cela se caractérise par plus de précision à la direction et un confort accru sur les imperfections de la chaussée. Les freins, dotés de l'ABS, sont progressifs et agréables

et peuvent au besoin ralentir en urgence sans drame. Un anti-patinage simple (mais efficace) rattrape en un clin d'oeil toute glisse de la roue arrière à l'accélération.

Le coffre sous la selle offre une contenance modeste, tout juste suffisante pour un casque sans mentonnière et quelques babioles telle une combinaison de pluie. Le vide-poche à l'avant n'est pas assez profond pour contenir une petite bouteille d'eau, mais accueille facilement des documents. Les deux espaces sont verrouillables et le démarreur des GTS est actionné sans contact par un transpondeur.

Comme d'habitude, une série fournie d'accessoires est à disposition pour personnaliser ces GTS 125 et 300: porte-paquets, top-case, barres de protection, pare-brise, ou tout simplement des accessoires purement esthétiques ou les casques *ad hoc*, etc.

Les prix débutent à 5895.- francs pour la GTS 125 et 7195.- francs pour la GTS 300 Supertech, la plus chère. ■

JÉRÔME DUCRET

Davantage
d'informations

