

# TRE RUOTE PER TUTTI

AGGIORNATO NEI CONTENUTI E PROGETTATO PER AFFRONTARE OGNI SPOSTAMENTO CON DISINVOLTURA, OFFRE TANTA COMODITÀ E TUTTA LA SICUREZZA CHE SOLO UNO SCOOTER A TRE RUOTE PUÒ GARANTIRE. IL PREZZO PARTE DA 9.299 EURO F. C. (VERSIONE ACTIVE)

di STEFANO BORZACCHIELLO

S

**I AMPLIA** l'offerta degli scooter a tre ruote sul nostro mercato con il ritorno del Peugeot Metropolis 400. Pensato per chi deve spostarsi in città ma anche affrontare lunghi tragitti, negli anni il suo progetto è stato evoluto e oggi, fedele al suo

DNA, si presenta ulteriormente affinato e in nuove varianti. Alla versione base (Active) si affiancano la GT, la sportiva RXR in edizione limitata (250 pezzi) e la SW, che grazie al bauletto integrato offre una capacità di carico superiore.

Prodotto nello storico stabilimento francese di Mandeure, il Metropolis si conferma il fiore all'occhiello della gamma e segna



un altro passo avanti nel definire il nuovo corso di Peugeot di cui vedremo interessanti frutti al prossimo EICMA. Per ora vi diamo solo un indizio, ricordate il concept SPx?

**IL METROPOLIS** si fa notare. Le sue linee, ispirate al design delle auto della Casa francese, sono taglienti, ben accordate, con i gruppi ottici a led che disegnano il profilo del frontale e del posteriore. Le nuove versioni si riconoscono per dettagli distintivi: manubrio tubolare a vista, parabrezza fumè basso e inserti in

**LE DUE RUOTE** anteriori del Metropolis, aumentando la superficie di contatto con l'asfalto, garantiscono maggiore aderenza e quindi sicurezza rispetto a uno scooter a due ruote.



PEUGEOT  
METROPOLIS  
400

Cm<sup>3</sup>  
399

Cilindri  
1

CV  
35,6

Prezzo f.c.  
da 9.299 euro

**Piace**  
Stabilità e sicurezza  
Dotazione completa  
Comfort

**Non piace**  
Peso  
Capacità del sottosella  
limitata



**LA STRUMENTAZIONE** è molto curata, il display TFT si può connettere allo smartphone e fa anche da navigatore. Niente chiavi, c'è la smart-key. Nel sottosella, da 22 litri, si può alloggiare una valigetta.

alluminio sulla pedana per la versione GT, mentre sulla SW il bauletto posteriore integrato, senza appesantire la linea, lo rende ancora più elegante.

La limited edition RXR ha sempre manubrio a vista e inserti in alluminio sulla pedana, ma aggiunge un tocco sportivo con la colorazione nera opaca, su cui spiccano dettagli fluo, e la sella con cuciture a vista e un rivestimento più morbido.

Sotto le carene, il telaio in tubi d'acciaio è stato confermato. Immutata la sospensione anteriore a parallelogramma deformabile basso con ammortizzatore centrale e ruote interconnesse, sulle versioni GT, SW e RXR debuttano gli ammortizzatori posteriori con serbatoio separato e regolazione della compressione e del precarico.

Il motore è sempre il monocilindrico di 399 cm<sup>3</sup> raffreddato a liquido. Aggiornato alla normativa Euro5+, è capace di 35,6 CV e 38,1 Nm di coppia. L'impianto frenante è composto da tre dischi e il sistema di frenata integrale è comandabile anche dal pedale sulla pedana. Di serie ha anche il controllo di trazione.

**NON SERVONO** le chiavi, c'è la smart-key. La strumentazione è composta da due quadranti analogici in mezzo ai quali troviamo un TFT di 5", ben leggibile, che grazie al sistema i-Connect si può connettere allo smartphone offrendo anche la navigazione turn by turn. L'app poi permette di tenere sempre sotto controllo lo scooter.

Sul fronte praticità non manca la pedana piatta. Nel retroscudo sono ricavati due vani, uno con presa USB. Il sottosella, ampio ma poco profondo (22 litri), può ospitare una valigetta, mentre nel vano posteriore, a cui si accede dallo sportello, entra un casco integrale.

I due vani sono collegati e si aprono tramite i pulsanti nel retroscudo.

La capacità di carico aumenta sulla SW: il bauletto integrato (54 litri), può ospitare due caschi integrali. L'apertura avviene tramite smart-key ed essendo il top case collegato al sottosella si crea un grande vano che permette di accogliere anche oggetti lunghi fino a 90 cm.



La posizione di guida è ben studiata. Il manubrio è alla giusta altezza, la pedana piatta consente libertà di movimento ai piedi, mentre la sella è ampia e ben imbottita. Si può contare anche sul supporto lombare.

Il frontale ben dimensionato è protettivo e il parabrezza è regolabile manualmente in altezza. L'operazione richiede di scendere, ma il sistema è semplice e consente di trovare subito la posizione più adatta alla propria statura.

**SU STRADA** basta un attimo per adattarsi alla doppia ruota anteriore, poi il feeling che si crea è elevato. Il Metropolis trasmette confidenza, si guida con naturalezza, anche se non si è mai saliti su un tre ruote. È uno scooter nato per infondere sicurezza e ci riesce bene.

**IL METROPOLIS È DIVERTENTE DA GUIDARE E CONSENTE DI SCENDERE IN PIEGA SICURI CON IL MINIMO SFORZO**

È preciso in inserimento in curva e nei cambi di direzione è progressivo: agile, mai nervoso. Nel traffico è abbastanza maneggevole, il buon bilanciamento fa passare in secondo piano peso e dimensioni. Il motore ha una bella spinta: è pronto ai bassi, pieno ai medi e consente di raggiungere e mantenere i 130 km/h anche in autostrada. La trasmissione è ben tarata e permette di gestire sempre bene la ripresa ad ogni regime.

La frenata è ben modulabile, ma per ottenere il meglio conviene sempre usare entrambe le leve. All'occorrenza, anche il pedale sulla pedana risulta comodo. Da lato sicurezza si apprezza l'ABS a punto e l'intervento del traction control che entra nel momento giusto. Inoltre, in caso di frenata di emergen-

**IL TRE RUOTE** francese offre tanta protezione e comfort. Nel traffico è abbastanza maneggevole: il buon bilanciamento fa passare in secondo piano peso e dimensioni.



za, quando il sistema rileva una forte decelerazione, oltre alla luce dello stop attiva gli indicatori di direzione e un segnale acustico. Viaggiando si apprezza la protezione aerodinamica offerta dal plexi sollevato al massimo. Le sospensioni lavorano bene e il comfort è elevato anche sul pavé. Anche il passeggero viaggia comodo: la porzione di sella dedicata è ampia e, sulla versione SW, c'è anche il poggiaschiena integrato.

**SE IN CITTÀ**, tangenziali e autostrade si muove con disinvoltura, quando si vuole guidare allegri su una strada tortuosa sorprende: è molto divertente e consente di scendere in piega sicuri con il minimo sforzo rimanendo sempre stabile. È la magia dei tre ruote che si capisce davvero solo guidandoli. Il consumo medio dichiarato è di 3,9 litri/100 km, per un'autonomia fino a 300 km grazie al serbatoio da 13 litri di capacità.

Ad ogni sosta basta un dito per farlo stare in equilibrio. Il sistema di blocco elettrico del basculamento della sospensione anteriore, si attiva semplicemente premendo il pulsante sul manubrio e quando è ora di parcheggiare evita di doverlo sollevare sul cavalletto centrale. Pratico il freno di stazionamento elettrico che si inserisce con il tasto al centro del manubrio.

**IL METROPOLIS** si conferma uno scooter premium. Costa più di un pari cilindrata a due ruote, ma offre tanta sicurezza in più. E si guida con la sola patente B dai 21 anni in su. Il prezzo è in linea con i concorrenti: si parte dai 9.299 euro f.c. della versione base, per passare ai 10.599 euro della versione GT e si arriva ai 10.999 euro della SW; la limited edition RXR è in vendita a 10.799 euro. Su tutte c'è uno sconto di 300 euro grazie alla promozione valida fino alla fine del mese di giugno. 🏍️

## FUORI DAI DENTI TOTAL RELAX

**IL PEUGEOT** Metropolis è uno scooter versatile da usare tutto l'anno. Un tre ruote pensato per chi non vuole fermarsi nemmeno quando fa freddo, piove e l'asfalto è più insidioso. La sicurezza è reale, e si sente. Alla sicurezza si unisce anche tanto piacere di guida: con uno scooter così, tutti possono raggiungere angoli di piega elevati anche senza essere piloti, con una grande sensazione di aderenza e stabilità. Il divertimento, specie su una strada tortuosa, è assicurato. E curva dopo curva, si viene stregati dall'efficacia di questa soluzione, che permette di guidare più rilassati, preoccupandosi meno delle condizioni del fondo stradale.



**INQUADRATE** il QR Code con lo smartphone per vedere i nostri contenuti multimediali.



**IL DESIGN** del Metropolis riprende quello delle auto della Casa francese. A sinistra e nella pagina a fianco, la versione SW con bauletto integrato. Sotto, i due cassetti retroscudo, in quello superiore c'è la presa USB. Nel vano posteriore c'è spazio per un casco integrale.



## LA SCHEDA

**MOTORE** Monocilindrico, 4 tempi, raffreddato a liquido. Alesaggio e corsa 84 x 72 mm; cilindrata 399,0 cm<sup>3</sup>. Distribuzione con singolo albero a camme in testa a 4 valvole. Iniezione elettronica. Trasmissione primaria a cinghia trapezoidale, finale a ingranaggi. Frizione centrifuga a secco, cambio automatico CVT con variatore. Avviamento elettrico.

**CONTROLLI ELETTRONICI** Smart-key. Sistema di connettività (escluso la versione Active). Lampeggio per frenata di emergenza.

**CICLISTICA** Tubolare in acciaio. Sospensioni: anteriore ammortizzatore idraulico, escursione 120 mm; posteriore con doppio ammortizzatore idraulico (con serbatoio gas separato per le versioni GT/RXR e SW) regolabile nel precarico molla su 4 posizioni, escursione 91 mm. Freni: anteriore a due dischi (uno per ruota) di 230 mm Ø, con pinze a due pistoncini; posteriore a disco di 240 mm Ø. Pneumatici Michelin City Grip2: anteriori 110/70-13"; posteriore 140/70-14".

**DIMENSIONI** Interasse 1.500 mm, altezza sella 780 mm, lunghezza 2.210 (2.152 Active) mm, larghezza 750 mm, altezza massima 1.450

mm. Capacità serbatoio 13 litri. Peso a secco 280 kg.

**PRESTAZIONI DICHIARATE** Potenza 26,2 kW (35,6 CV) a 7.250 giri/'; coppia 38,1 Nm (3,9 kgm) a 5.750 giri/'. Velocità massima 135 km/h. Consumo 3,9 l/100 km.

**COLORI** Nero (Active); grigio (GT); nero (RXR); verde, nero opaco, nero lucido (SW).

**PREZZO** Euro 9.299 Active; 10.599 euro GT; 10.799 euro RXR; 10.999 euro SW, tutti f. c. Garanzia di 3 anni. Omologato Euro5+.