

Piaggio MP3 300 LT, Quadro 350S, Peugeot Metropolis 400 RS



CONFRONTO SCOOTER
TRE RUOTE

LA PROVA DEL NOVE

E' quella che vede sotto la lente l'agile Piaggio MP3 300 LT, lo sportivo Quadro 350S e il lussuoso Peugeot Metropolis 400 RS. Tre scooter a tre ruote dei quali vi raccontiamo i punti forti ma anche quelli deboli
di Maurizio Tanca



chilometri più a nord, a Vacallo, appena oltre il confine elvetico. E l'anno scorso è arrivato anche il Peugeot Metropolis 400, ovviamente realizzato con l'importante consulenza del reparto auto. Ma oggi è della partita anche Yamaha (per la quale lo stesso Luciano Marabese aveva già realizzato anni fa il rivoluzionario prototipo dal quale è nato il concept Tesseract a quattro ruote), che lo scorso novembre ha presentato a Milano il simpatico e compattissimo Tricity, che però, almeno per un po', sarà disponibile nella sola versione da 125 cc. Ma è doveroso aggiungere al novero anche l'italiana Adiva, il cui interessante veicolo, cabinato e decapottabile con motore da 300 cc, è ormai una realtà, anche se non siamo riusciti ad ottenerne uno per allargare questa nostra comparativa. Nel frattempo è il nuovo Piaggio MP3 500 profondamente rivisitato, che può orgogliosamente fregiarsi di essere il primo dei tripod finalmente dotato non solamente di ABS, ma anche del controllo di trazione ASR, alzando dunque di colpo la classica asticella rispetto alla concorrenza. Il nostro confronto, dunque, verte

sul Piaggio MP3 300 Sport LT, il Quadro 350S ed il Peugeot Metropolis 400. Tutti e tre con il loro bravo pedale del freno sulla pedana destra, le frecce distanziate dalla carrozzeria e soprattutto la carreggiata anteriore allargata (ad almeno 465 mm) per poter essere legalmente utilizzati anche da chi detiene la sola patente B: ovvero gli automobilisti, che sono considerati l'obiettivo primario per i succitati costruttori, tanto che Peugeot, Quadro e la maggior parte della gamma Piaggio a tre ruote (Gilera Fuoco compreso) sono configurati come sopra.

Guidare e piegare a tre ruote

Chi conosce bene questo tipo di veicoli, saprà perfettamente che in sella ad essi si scoprono sensazioni nuove, sia arrivandoci da automobilisti mai saliti su una moto o su uno scooter, piuttosto che da scooteristi più o meno di lungo corso. Ma anche da motociclisti esperti, magari scettici sull'argomento, non fosse altro che per meri motivi di immagine personale. Chi usa da tempo un "3 ruote" a tutto campo, sia per

Dopo un lungo periodo di asuefazione "visiva" da parte del pubblico e degli utenti, iniziato nel 2006 con l'avvento del capostipite Piaggio MP3, gli scooter a tre ruote non sono ormai più considerati degli strani veicoli alieni che gironzolano impudenti nelle nostre metropoli, ma rientrano nella normalità, perlomeno nelle grandi città. Difficile, insomma, vedere ancora qualcuno che si giri a guardarli stupefatto, ma semmai incuriosito da un eventuale nuovo modello. Piaggio vanta quindi la progenitura di questo progetto, che a molti sembrerà anche astruso se non buffo (o anche molto peggio), ma che in verità ha rivoluzionato la concezione di scooter e di mobilità urbana, riuscendo piano piano a farsi apprezzare dal mercato per le sue

innegabili doti di superiore sicurezza rispetto ai normali mezzi a due ruote. Cosa che, com'è ormai ben noto, i nostri vicini di casa francesi hanno recepito ed apprezzato molto più rapidamente e quasi a furor di popolo, rispetto agli altri mercati, diventandone quello di riferimento assoluto. Eh già, perché dal 2006 ad oggi i francesi hanno comprato più della metà degli oltre 150.000 Piaggio a tre ruote - principalmente MP3 (125, 250, 300, 400 e 500), ma anche Gilera Fuoco 500 - circolanti sul pianeta Terra. Ma ormai son diventati cinque i costruttori che hanno intrapreso questa strada: già da qualche tempo, infatti, la famiglia Marabese (già profondamente coinvolta fin dagli inizi nel progetto di Piaggio) ha fondato la Quadro Vehicles, che dallo scorso anno si è trasferita dalla sede originaria della Marabese Design di Cerro Maggiore (nel milanese) pochi





Pur conoscendo più d'uno che un "tre ruote" se l'è comprato e rivenduto dopo pochissimo (dichiarandosi addirittura intimorito dal tipo di guida...bah), come moltissimi altri che ne sono rimasti entusiasti fin dai primi metri, vi garantiamo che, dopo un periodo più o meno lungo di affiatamento in sella a qualunque di questi mezzi, anche chi vi si approcci per la prima volta si troverà a suo agio almeno come su un omologo scooter tradizionale. Anzi, quasi sempre molto di più. Stiamo parlando di veicoli che, in effetti, talvolta possono anche trasmettere un senso di instabilità, dipendente anche dal tipo di pneumatici (dal profilo più o meno "agile"), magari affrontando a bassissima velocità una rotonda e/o su fondi non perfetti: in tal caso è facile avvertire un certo rollio dell'avantreno, in base al mezzo ed alla dimensione della rotonda stessa. Ma è una sensazione che non inficia mai la gran solidità che due ruote anteriori ben poggiate a terra garantiscono a chi guida: un sicurezza in appoggio che peraltro porta spesso ad esibirsi in pieghe che con scooter normali, e magari anche in moto,

sicuramente molti non oserebbero nemmeno pensare. Ma la cosa che personalmente adoro è la maggior tranquillità che si prova affrontando una delle situazioni peggiori per noi moto/scooteristi, in particolare in città, e mettiamoci anche di sera e sotto la pioggia: il perfido abbinamento tra pavé bagnato, quasi mai in buono stato, e i binari del tram. Avantreni solidi, dunque, e ben più sicuri anche in caso di asfalto pieno di buche: "dos è meglio che uan", recitava un giovanissimo Stefano Accorsi gustandosi un noto gelato, ma il suo simpatico tormentone vale anche qui. Due ruote, insomma, sono meglio di una, specie se sono basse, quindi più inclini a piantarsi in una buca particolarmente ostica. Vogliamo poi parlare dell'appoggio anteriore in frenata nettamente superiore, specie potendo contare su sistemi idraulici combinati? Per non parlare della facilità di parcheggiare "a spina di pesce" o di traverso anche in salita o discesa, bloccando comunque in verticale lo scooter e inserendo ovviamente il freno a mano (che sul Peugeot è elettrico). Quanto ai parcheggi, se gli spazi

andarci al lavoro su percorsi anche non brevissimi, piuttosto che per muoversi più che altro in città, difficilmente si sentirà di abbandonare questo tipo di commuter. Ovviamente, come in tutte le cose della vita, anche questi astrusi veicoli hanno i loro pro ed i loro contro. Tra i "contro" inseriamo più che altro il maggior ingombro dell'avantreno, rispetto a quelli degli scooter a due ruote: un particolare che, a causa della fretta o semplicemente per distrazione o traffico molto intenso, prima o poi porterà sicuramente gli utenti più frettolosi a strisciare con le ruote anteriori contro un marciapiede, piuttosto che un "panettone" di cemento o che altro: in questi casi è generalmente il fianco della gomma che va strisciare sull'ostacolo. Ma non nel caso del Peugeot. I designer transalpini, infatti, hanno pensato bene di peggiorare la situazione, realizzando per il loro Metropolis dei bei cerchi in lega

leggera, fedeli al family feeling della auto di famiglia ma purtroppo sensibilmente sporgenti (per circa 5 mm) oltre il limite esterno degli pneumatici anteriori: e quindi soggetti a rovinarsi presto nel marasma cittadino quotidiano, in base appunto alla fretta ed al "quoziente di distrazione" di chi guida. Ma il maggiore ingombro frontale, logicamente, influisce pesantemente anche sul CX (il coefficiente aerodinamico) dei nostri "3 ruote", penalizzandone prestazioni e, soprattutto, i consumi massimi. Questo test, ovviamente, ha chiaramente evidenziato le doti di guidabilità dei nostri tre mezzi in ogni condizione: anticipiamo dunque che l'MP3 si conferma subito il più agile ed intuitivo, seguito dal ben più pesante Metropolis e dal Quadro: il quale è il più largo del trio e, almeno al primo impatto, il più inerziale da inclinare (cosa che comunque si rivelerà anche un suo pregio), pur essendo il più leggero.





cittadini riservati a moto e scooter vi appaiono troppo stretti, o se nel vostro box avete lo spazio minimo indispensabile per infilarci lo scooter a fianco dell'auto, sia il Piaggio che il Peugeot vi aiuteranno grazie al blocco elettronico di verticalità, cioè il marchingegno che al semaforo consente di non poggiare i piedi a terra azionando con il pollice un apposito deviatore manubrio. Un'operazione facile, ma che richiede un minimo di pratica, e soprattutto attenzione al "cicalino", che segnala il blocco avvenuto con un "bip" prolungato, e/o alla più affidabile spia sul cruscotto, visto che il segnale acustico nel traffico spesso è inudibile. Una volta bloccato lo scooter in verticale, basta spingerlo nel suo posticino e bloccare il freno a mano tirando l'apposita leva sul retroscudo. Da notare che il Metropolis, per segnalare il blocco avvenuto, utilizza lo stesso cicalino che segnala l'inserimento delle frecce, il che, in effetti, potrebbe creare un po' di confusione: anche qui, dunque, meglio tener d'occhio la già citata

spia. Il Quadro, invece, è privo di gadget elettronici: per rimanere in equilibrio al semaforo, infatti, o si tengono tirati forte i freni, o si impara a gestire quello a mano (sul retroscudo) esattamente nel momento in cui il mezzo si ferma, e viceversa per ripartire. Logico che una volta frenato il 350S in verticale, diventa impossibile dunque impossibile spingerlo, il che non agevola i parcheggi in spazi angusti. Tutti i "3 ruote" del nostro test, come già detto, hanno anche il pedale del freno sulla pedana destra, cosa che Piaggio sta estendendo a tutta la gamma, eliminando pian piano i modelli tradizionali. Il più scomodo per il piede è quello dell'MP3, che anche dal punto di vista ergonomico è il più compatto del terzetto e, di conseguenza, ha anche le pedane meno spaziose. Frenare con i pedali, in ogni caso, vien poco naturale, sebbene possa essere più intuitivo per chi è abituato all'auto. A questo punto è doveroso sottolineare chiaramente che anche questi mezzi hanno comunque i loro

limiti: quindi ci si può cadere, specie esagerando in piega fino a perdere il retrotreno, con probabile high-side. Oppure, con le gomme poco in ordine, si può anche perdere aderenza in frenata o in curva, come del resto accade in auto: anche sui simpatici tripodi, in sostanza, è fondamentale conoscere bene il limiti del mezzo, oltre che il proprio. Concludo citando un esperimento che feci a suo tempo quando provai il primo MP3 250: sgonfiai quasi completamente una gomma anteriore, verificando che si poteva comunque procedere senza grossi problemi, meglio se a bassa velocità, naturalmente. Ma andiamo a presentarli questi tre protagonisti del nostro confronto, che si sono sfidati anche nella prova di maneggevolezza tra i birilli, con in sella il nostro top rider Francesco Paolillo, il sottoscritto e l'amico Eliano Riva, esperto "ex regolarista" (quindi ai tempi in cui l'Enduro ancora non esisteva) e pistaiolo, che per anni è stato anche tester per alcune riviste del nostro settore. Ma che

era al debutto assoluto in sella a mezzi del genere, e anche con una certa dose di scetticismo. La nostra Cristina Bacchetti ci ha accompagnato invece in veste di passeggera e di cronometrista nella triplice prova di slalom, effettuata sul piazzale del motodromo pavese di Castelletto di Branduzzo (di cui ringraziamo il direttore, Adriano Monti, per la gentile ospitalità concessaci).

Piaggio MP3 Sport LT 300i.e

Iniziamo dal più "piccolo" della combriccola, spinto dal noto motore Quasar monoalbero a 4 valvole, raffreddato a liquido, da 278 cc effettivi, alimentato ad iniezione elettronica e accreditato di 22,5 cv (16,5 kW) a 7.500 giri, con una coppia massima di 2,37 kgm (23,2 Nm) a 6.500. A livello ciclistico, l'MP3 ha un telaio a doppia culla (sia superiore che inferiore) in tubi d'acciaio, con interasse di 1.490 mm. Davanti lavora il sistema di sospensione anteriore a quadrilatero articolato, composta da quattro bracci in alluminio che





sostengono due tubi sterzo; il cinematisma della sospensione è a bielletta tirata, con una coppia di ammortizzatori con escursione di 85 mm e ruote anteriori 120/70x12", mentre la posteriore è da 140/60 su cerchio da 14", naturalmente tutte tipo tubeless, gommate Michelin City Grip. I due ammortizzatori posteriori sono regolabili, e hanno una corsa di 110 mm. Per quanto concerne l'impianto frenante, basato su tre dischi da 240 mm, il pedale gestisce la frenata integrale, mentre le leve al manubrio lavorano "tradizionalmente": la sinistra comanda infatti solo il disco posteriore, mentre la destra si occupa della coppia anteriore.

Altri dati interessanti riguardo agli ingombri (giusto per chi avesse problemi di spazio nel box) sono la lunghezza del veicolo - 2.160 mm - e la larghezza massima, dichiarata in 780 mm al

manubrio, esattamente come l'altezza da terra del piano sella. Le altre misure da noi rilevate sono di 850 agli specchietti, 660 alle "frecce" anteriori, e 585 mm ai fianchi esterni delle gomme. Quanto al peso, che Piaggio non dichiara, abbiamo rilevato 236 kg col pieno di 12 litri (dei quali 1,8 di riserva).

Alla voce "tagliandi", per gli MP3 300, fino ai 40.000 km l'articolata tabella di Piaggio indica il primo check up a 1.000 km (durata prevista 120 minuti), seguito a 5.000 dal controllo del livello olio e della pressione pneumatici, (15'); seguono il tagliando dei 10.000 km (165'), il controllo olio e gomme a 15.000, che però prevede anche la sostituzione della cinghia di trasmissione (75'), il tagliando dei 20.000 (135'), altri due controlli da 15 minuti a 25.000 e 35.000 km e due tagliandi a 30.000 (185') e 40.000 (135').

Quadro 350S

La creatura italo-elvetica si avvale del monocilindrico Aeon da 346 cc, con testata monoalbero a 4 valvole e ovviamente alimentato tramite iniezione elettronica, con 27 cv (19,8 kW) a 7.000 giri e una coppia di 3 kgm (28,8 Nm) a 5.500 giri. Il "mono" costruito a Tainan City (Taiwan) è anch'esso imperniato ad solido telaio in tubi d'acciaio a doppia culla sovrapposta, con interasse di 1.560 mm, anch'esso dotato posteriormente di una coppia di ammortizzatori regolabili in precarico, con escursione di 100 mm. Com'è noto, il Quadro è dotato del sistema sospensivo anteriore attualmente più semplice e leggero adottato su un "3 ruote", che, naturalmente, gode di un brevetto internazionale fin dal 2009: si tratta di un dispositivo oleo-pneumatico denominato HTS (Hydraulic Tilting System), costruito in Italia e poi inviato alla Aeon per l'assemblaggio del mezzo, ed è costituito da una coppia di ammortizzatori oleopneumatici che compensano reciprocamente la loro azione quando il veicolo scende in piega. L'escursione delle ruote anteriori qui è di 100 mm (con carico di 400 kg). Il Quadro monta ruote più grandi, rispetto agli altri due: sono da 2,75x14" davanti e 3,75x15" dietro, dotate rispettivamente di pneumatici Duro

Racing da 110/80 e 140/70. L'impianto frenante è composto da una coppia di dischi anteriori da 240 mm e un posteriore da 246 mm, le cui pinze sono azionabili sia dalle due leve sul manubrio che dal pedale: il quale ne comanda l'azione simultanea, mentre la leva destra aziona solo i due dischi anteriori.

La leva sinistra, invece, aziona anch'essa la frenata combinata anteriore/posteriore, ma anticipando la seconda fino a quando l'aumento di pressione sulla leva va ad attivare anche l'anteriore. Le quote misurate del 350S riportano 845 mm al manubrio, 860 agli specchietti, e 660 sia alle frecce che ai fianchi degli pneumatici. Il veicolo è lungo 2.270 mm, ha un angolo di sterzata dichiarato di ben 40°, e il piano sella anteriore a 780 mm dal terra. Quanto al peso rilevato, siamo a 229 kg col pieno di 13,5 litri (200 kg dichiarati a secco). Il breve elenco degli accessori dedicati al 350S contempla un capiente bauletto da ben 50 litri, l'immancabile parabrezza più alto e protettivo, la copertina copri gambe (realizzata in neoprene) ed i consigliabili paraspruzzi da applicare alle ruote anteriori. L'assistenza periodica stabilita da Quadro Vehicles prevede anche qui il primo check a 1000 km, seguito da tagliandi stabiliti ogni 5.000 km.





Peugeot Metropolis 400 RS

Lo scooter francese, esordiente di lusso nel mondo a tre ruote, forte di un marchio addirittura bicentenario com'è quello del leone rampante, e con la non trascurabile "spintarella" del reparto R&D auto, ha partecipato alla nostra comparativa nell'attraente versione RS dal piglio più sportivo. Com'è ormai noto, sul Metropolis esordisce il nuovo monocilindrico LFE a 4 tempi da 399 cc con distribuzione monoalbero a 4 valvole, naturalmente raffreddato a liquido e alimentato ad iniezione elettronica. Un motore che chiaramente si pone in cima al terzetto a livello di prestazioni pure, grazie ai suoi 37,2 cv (27,4 kW) erogati a 7.250 giri, con un picco massimo di coppia di 3,9 kgm (38,1 Nm) a 5.500 giri. Quanto al telaio, per favorire la capacità di carico, la Casa francese ha optato per la sempre gradita soluzione della pedana piatta (unico esempio, in questo segmento), che però ha costretto ad una struttura che punta sulla sola culla inferiore, sempre in tubi d'acciaio - evidentemente maggiorati per

supplire, almeno in parte, al classico rinforzo che normalmente è nascosto dal tunnel centrale - e con un interasse di 1.500 mm. Il sistema di sospensione anteriore, di derivazione auto, si chiama DTW (Dual Tilting Wheels): si tratta anche qui di un parallelogramma deformabile, composto da elementi in alluminio pressofuso: due sinuosi bracci verticali sono "linkati" ad elementi snodati superiori ed inferiori, con un solo ammortizzatore trasversale piazzato in cima al "castelletto dinamico". L'escursione delle ruote anteriori, in questo caso, è di ben 150 mm (120 mm quella dei rispettivi corpi ammortizzanti), e posteriormente lavorano due ammortizzatori regolabili. Quanto alle ruote, anche i francesi hanno scelto la soluzione di Piaggio: quindi 12" davanti e 14" dietro, ovviamente con pneumatici Michelin, che sul mezzo messi a disposizione però erano stranamente i City Grip in versione Winter, anziché gli standard, nella classiche misure 120/70 e 140/70. Il "triruotato" transalpino beneficia del sistema frenante combinato e

servo assistito SBC (Syncro Braking Concept), che aziona in simultanea i dischi anteriori da 200 mm e il posteriore da 240 usando anch'esso la leva sinistra oppure il pedale sistemato a destra sulla pedana. La leva di destra, invece, comanda solo la frenata anteriore. Grazie alla presenza dei servofreni, il sistema "simula" il comportamento di un ABS, che comunque è previsto in futuro. Come ingombri, abbiamo 2.152 mm di lunghezza dichiarata, mentre in larghezza abbiamo rilevato 750 mm al manubrio, 910 agli specchietti, 650 alle frecce e 605 alle estremità dei cerchi ruota che, come già detto, sporgono oltre le gomme. Il peso dichiarato è di 256 kg a secco, mentre quello da noi rilevato è di 274 kg, col pieno di 13,5 litri. Quanto ai tagliandi, anche Peugeot prevede un primo check a 1000 km e successivi interventi di routine ogni 10.000. La Casa francese non dichiara tempistiche di lavorazione, dichiarando però costi di manodopera variabili dai 25 ai 50 euro orari, a seconda del concessionario. Tuttavia, per i ricambi necessari all'effettuazione del tagliando dei 10.000 km è prevista una spesa di circa 210 euro, iva compresa.





Estetica e finiture

MP3 😊😊😊😊 (N.B. Tutti i voti prevedono il cinque come valutazione massima)

L'MP3 è ben rifinito, in particolare in questa versione più recente, peraltro in fase di pensionamento – e quindi presumibilmente conveniente da acquistare - in vista dell'arrivo del nuovo modello (omonimo e di pari cilindrata), gemello del 500 recentemente presentato. Il parabrezza è regolabile in altezza su tre posizioni, operazione relativamente rapida effettuabile smontando e rimontando tre viti. Tra parabrezza e cockpit è stata ricavata una "tasca" portaoggetti tripla, che ospita anche una presa USB protetta da cappuccio in gomma, e torna utile per infilarci magari i guanti durante una sosta (o comunque oggetti che debbano rimanere a portata di mano). Non manca il classico e sempre comodo gancio portaborse estraibile, che qui è al centro del retro scudo, proprio sopra la comoda leva del

freno a mano, mentre a destra c'è il blocchetto di accensione. La chiave codificata (l'immobilizer è di serie) può sbloccare meccanicamente il coperchietto che cela il tappo di rifornimento, al centro del tunnel; e può anche azionare elettricamente le serrature indipendenti del vano sottosella e del baule posteriore, operazione comunque effettuabile anche tramite una coppia di pulsanti piazzati al centro del manubrio. Da notare che nel fondo in plastica della sella è alloggiata un'utile copertura antipioggia per la sella stessa. Quest'ultima è anche dotata di poggia schiena e maniglioni per il passeggero.

Quanto ai retrovisori – peraltro presenti su parecchi altri modelli del gruppo Piaggio, comprese le Aprilia V4 - il campo visivo è solo sufficiente. Elegante e comoda la leva del freno a mano, al centro dello scudo. Quanto alla capacità di carico, il vano sottosella – illuminato e con fondo in moquette asportabile, per poter accedere alla

candela - è il più capiente dei tre esaminati: infatti può ospitare ben due caschi integrali (uno davanti e l'altro nel "baule" posteriore accessibile sollevando il coperchio, ma comunque comunicante per poter inserire oggetti stretti e lunghi), e anteriormente avanza ancora uno spazio notevole per tute impermeabili o altro. E su un lato è incastonato un cassetto contenente gli attrezzi. Gradevole il coperchietto estetico che nasconde alla vista la pinza meccanica ausiliaria del freno a mano, sita sul disco posteriore e solitamente bruttina da vedere. Come bruttina è la struttura in plastica studiata per illuminare la targa. L'impianto illuminante anteriore, con lenti azzurre, è decisamente imponente: peccato però che solo il faro destro sia in funzione, sovrastato da due lucine diurne, mentre la piccola luce di posizione è piazzata alla base del musetto.

Quadro 😊😊😊😊½

Il nuovo 350S notoriamente deriva dal 350D – il primo Quadro messo in produzione, con motore da 313 cc anziché 346 – rispetto al quale dal quale è stato oggetto di ben 21 interventi tecnici e stilistici, ed è distinguibile a colpo d'occhio per via del silenziatore differente e della nuova struttura portapacchi-maniglioni, molto più comoda per il passeggero. Ed è il più "spartano" del trio, ma anche quello con il look decisamente ed apprezzabilmente più sportivo, e oltretutto dotato di un efficace doppio faro anteriore attivo. Però non è ancora stato ancora modificato il parabrezza per renderlo regolabile in altezza, così come dal display di bordo è ancora assente l'indicatore di consumo ed autonomia residua, e dal blocchetto elettrico di destra è assente l'interruttore che spegne il motore in casi d'emergenza, utilizzato invece per la funzione hazard. Come del resto è rimasto, sempre sul blocchetto destro, il deviatore delle luci anteriori da anabagliante ad anabagliante, cosa ormai obsoleta almeno per il nostro mercato, dove teoricamente da anni sarebbe in vigore l'obbligo di viaggiare sempre con gli anabaglianti accesi. Cosa che in

molti di fatto non fanno, vuoi per ignoranza, vuoi per distrazione. Il blocchetto di sinistra, simmetrico al destro, alloggia il devio-luci anabagliante/abbagliante, il comando delle frecce e, ovviamente, il pulsante del clacson. Invariato il resto: il retro scudo ospita la leva del freno a mano, un portaoggetti stretto rettangolare, abbastanza profondo, e uno orizzontale più largo, con presa a 12Volt interna, entrambi con chiusure a scatto; più sotto sono presenti due feritoie orizzontali che in inverno, tolti i relativi "tappi" in gomma, consentono al calore proveniente dal radiatore di uscire verso le gambe, specie se si monta la classica copertina. Al centro scudo è piazzato il blocchetto di accensione, dal quale si gestisce sia la serratura dello scattante tappo di rifornimento – incernierato orizzontalmente sulla sinistra del largo tunnel centrale - sia quella della sella. Quest'ultima, completamente ridisegnata, è sempre ampia e ancora più accogliente, grazie alla nuova imbottitura, pur mantenendo la seduta anteriore a 780 mm da terra, il che consente a piloti di statura media di poggiare tranquillamente i piedi a terra. Il vano sottosella è in grado di contenere due caschi demi-jet, o in alternativa un casco integrale e un demi-jet, piuttosto che un demi-jet e una borsa di ampie dimensioni. Da notare le pedane posteriori in lega leggera, incastonate nella carrozzeria ed estraibili a scatto (e successivamente richiudibili) dal passeggero con un tocco di tallone. Gli specchietti retrovisori sono sufficientemente ampi e validi, mentre un appunto negativo va al cavo che aziona la pinza posteriore del freno di stazionamento, che svetta poco elegantemente sotto la pedana.

Metropolis 😊😊😊😊½

Giocando col family feeling di famiglia – vedi musetto, strumentazione di bordo, retrovisori con superfici asferiche per ampliare il campo visivo, lo stile dei cerchi in lega, e alcuni altri dettagli che riportano alle varie cugine a quattro ruote - gli stilisti francesi, hanno creato certamente un prodotto che, per come è fatto e per quello che

offre, è certamente da considerare di livello Premium. Basta guardare il suo poderoso impianto illuminante da far invidia ad un'auto: un potente doppio faro attivo (da 55/60W), commutabile con le luci diurne costituite dalle ormai consuete file di led inserite nei fari stessi, e con la geniale aggiunta di un'altra striscia di led sotto al musetto (denominata DRL, Daytime Running Lamp), piazzata verticalmente tra le due ruote. Idem per il posteriore, molto simile al cofano di una piccola auto, con sfoggio di led rossi ai lati. Notevole il parabrezza, che qui è rapidamente regolabile in altezza, con un'escursione totale di 140 mm: lo si fa premendo contemporaneamente due grossi pulsanti anteriori piazzati davanti ai montanti. Come già detto, inoltre, il Metropolis è l'unico mezzo del genere dotato di pedana piatta, con i pro ed i contro che, come vedremo, questa scelta comporta. C'è molta gestione elettronica/elettrica di servizio, sul Metropolis, facente capo alla smart-key che viene riconosciuta in un raggio di 2 metri. Smart-key preziosamente realizzata e ovviamente dotata di transponder, che ovviamente va tenuta preferibilmente in tasca piuttosto che in un portaoggetti nello scooter (opzione però sconsigliabile per i distratti cronici), e che al suo interno cela anche una chiave classica, nel caso di defezione della batteria. Il sistema presiede dunque all'avviamento, effettuabile ruotando la grossa manopola dello start (illuminata anularmente per l'utilizzo serale) sopra lo scudo; al funzionamento del sistema anti-tilting, a quello del freno di stazionamento (azionabile tramite l'icona scorrevole del leone posta al centro del manubrio, vicino al pulsante dell'hazard); alle serrature dei portaoggetti e a quelle della sella e del baule posteriore, apribili premendo i pulsanti sulla sinistra dello scudo. Il vano sottosella, con luce di cortesia, è comunicante col baule, e quindi piuttosto ampio generale: ma può ospitare solo un casco demi-jet con visiera e magari l'abbigliamento da pioggia, piuttosto che una sacca da tennis o che altro; però lo spazio posteriore, anch'esso

illuminato, può arrivare ad ospitare un casco integrale o modulare, ma dipende dai modelli. Quanto ai portaoggetti anteriori, nel retroscudo è ricavato un largo cassetto capace di contenere, a titolo di esempio, un libro e un'agenda, mentre un'altra tasca, con inclusa presa a 12 Volt, può contenere l'ormai classica bottiglietta d'acqua. Il passeggero gode di ampie pedane estraibili a piattaforma da 50 cmq di superficie, di due maniglioni molto comodi e di un supporto lombare, implementabile con uno schienalino. E un supporto lombare, regolabile longitudinalmente per 40 mm, è riservato logicamente anche al pilota.

Strumentazione e comandi

MP3 😊😊😊½

Il cruscotto dell'MP3 è il solito, serio ed elegante al pari del mezzo, e composto da due strumenti analogici simmetrici a fondo nero, con al centro il classico display LCD, e sotto una decina di spie luminose. Niente indicatori di consumo, ma tutto ben leggibile. Quindi, tachimetro a sinistra (con all'interno il mini led dell'antifurto immobilizer, che è di serie) e contagiri a destra, che ospita l'indicatore di livello del carburante, anch'esso "a lancetta". Il display riporta la temperatura del motore, l'orario, due trip alternabili alla temperatura esterna, e al chilometraggio residuo in riserva, oltre al chilometraggio totale fisso. Quando si inserisce la riserva, si accende la spia gialla sottostante, e inizia da zero il conteggio dei chilometri relativi. Appena sotto al display, in mezzo ai pulsanti di settaggio dell'orologio, figura la spia gialla del sistema di tilting, che lampeggia quando il blocco non è inserito e diventa fissa quando lo è, accompagnata da un lungo suono dell'apposito cicalino. In caso di avaria del sistema, si accende un'altra spia rossa con il medesimo simbolo, sistemata più sotto assieme a quelle dell'olio, della riserva, degli indicatori direzionali, dell'iniezione, del baule aperto, del freno a mano inserito etc. Sempre eleganti anche i blocchetti al manubrio satinati, anch'essi simmetrici: il sinistro alloggia il deviatore



anabbagliante/abbagliante con funzione lampeggio, il clacson e il deviatore delle frecce: queste possono funzionare anche simultaneamente come hazard, premendo l'apposito pulsante rosso sottostante. Sulla destra invece abbiamo il ben accetto interruttore di sicurezza, il deviatore che inserisce e disinserisce il tilting, il pulsante di start e quello tondo del Mode, che gestisce le funzioni variabili del display (TripA/ TripB/temperatura ambientale). Spendendo 154 euro in più per l'apposita centralina aggiuntiva, il cockpit dell'MP3 può diventare il top grazie all'app gratuita PMP - Piaggio Multimedia Platform - il cui elaborato software permette di visualizzare sugli smartphone (che chiaramente necessitano di supporto - quello per l'iPhone costa 37 Euro - e cablaggi per l'alimentazione) parecchie informazioni utili, sebbene alcune siano già fornite dalla strumentazione di serie. Abbiamo tachimetro e contagiri, ma anche l'erogazione istantanea di potenza e coppia del motore, accelerazione longitudinale, angoli di piega, consumo di

carburante istantaneo e medio, voltaggio batteria, giusto per citarne alcune. Un lampeggio del cruscotto virtuale di PMP può avvisare di un possibile indicatore di direzione dimenticato acceso. Nel caso il carburante scarseggi, il sistema segnala, in automatico, i distributori più vicini, impostando il percorso da seguire direttamente sulle app di navigazione. PMP memorizza automaticamente l'ultima posizione del veicolo prima dello spegnimento del motore, aiutando così a ritrovarlo nel caso in cui non si ricordi dove sia parcheggiato. Inoltre è possibile memorizzare tutti i dati di un viaggio per analizzare in maniera semplice il proprio stile di guida tramite il numero di parametri acquisiti in tempo reale dalla app. Dulcis in fundo, è anche possibile sfogliare il manuale di uso e manutenzione del proprio veicolo.

Quadro 😊😊😊

Il compatto cruscottino stile supersport verte sul classico contagiri analogico, che ospita l'indicatore di livello carburante sovrapponendosi



parzialmente al display LCD: quest'ultimo indica orario, velocità, chilometraggio totale e due trip parziali. Ai lati del cruscotto, però, sono stati alloggiati i termometri digitali per la temperatura ambientale (a sinistra) e del motore (a destra). Il tutto piacevolmente illuminato in un bell'azzurro. A fianco del contagiri troviamo sette spie di servizio, tra le quali quella della riserva.

Metropolis 😊😊😊😊½

Anche il cruscotto del francesino punta su una coppia di elementi analogici con al centro il computer di bordo digitale: dunque tachimetro e contagiri a lancette, con le spie che segnalano l'attivazione del sistema di blocco anti-tilting, il freno di stazionamento inserito, l'apertura del vano sottosella e di quello posteriore, gli indicatori direzionali, la pressione dell'olio e la diagnostica dell'iniezione. Il computer LCD informa

invece su chilometraggio totale e parziale, livello carburante, consumi istantaneo e medio, i km di autonomia residua, temperatura esterna (con segnalazione di probabile ghiaccio quando la temperatura scende sotto ai 3°C), temperatura del motore e intervalli di manutenzione. Ed effettua pure il controllo permanente della pressione delle gomme, con espressa segnalazione luminosa nel caso si verifichi una perdita pressione importante.

Ergonomia e comfort

MP3 😊😊😊😊½

Il progenitore dei "3 ruote" fin dagli inizi non ha mai abbondato in termini di ospitalità, rispetto ai due colleghi con cui va a confrontarsi: tant'è che Piaggio, con i due nuovi 300 e 500 di quest'anno, ha corretto il tiro proprio per rimediare a questo aspetto, perlomeno in parte. Diciamo che gli

spilungoni si troveranno facilmente con le ginocchia contro lo scudo, mentre i medi di statura tutto sommato godranno di una seduta abbastanza comoda, ma con una postura che non concede per nulla di muovere i piedi in avanti. I più bassi, invece, soffriranno un po' per l'ampiezza della sella, la quale è confortevolmente imbottita e non scivolosa, ma che comunque è leggermente in discesa, quindi prima o poi ci si trova seduti in punta. Dulcis in fundo, il pedale del freno sul Piaggio è il più invadente e il meno comodo da azionare. L'eventuale passeggero, specie se non troppo corpulento, siederà comodamente, con un buon poggia schiena (ma un top case chiaramente sarebbe meglio), però seduto più in alto di una buona mezza spanna e con pedane poggiate non molto larghe. In compenso, in sella al silenziosissimo MP3 si viaggia come su un cuscino d'aria, senza alcuna vibrazione e ben protetti dal parabrezza già nella posizione standard, cioè l'intermedia. Molto buono il comfort delle sospensioni anteriori, anche sul pavé più feroce, mentre gli ammortizzatori posteriori sono solo onesti.

Quadro 😊😊😊😊½

Come il predecessore 350D, anche il 350S gode di una sella notevolmente accogliente, sia per chi guida – grazie al piano di seduta che non tende a farlo scivolare fastidiosamente verso la punta – che per l'eventuale passeggero, che però è seduto abbastanza in alto, a causa della ruota posteriore di maggior diametro. Inoltre, la sella è ancor meglio imbottita e confortevole, e con maniglioni posteriori più comodi. Le pedane posteriori a scomparsa, però, hanno il fastidioso vizio di ripiegarsi all'indietro se il passeggero muove le gambe. La postura comunque è buona per entrambi, col pilota in posizione naturale, appoggiato senza stress a un manubrio (volutamente) largo – 5 cm in più rispetto al Metropolis e 6,5 in più dell'MP3, poi vedremo perché – e con la possibilità di spostare discretamente bene le gambe le gambe, un pochino in avanti, abbastanza

all'indietro: a tal proposito, sul Quadro il piede destro non va ad interferire più di tanto col famigerato pedale del freno, che all'occorrenza richiede comunque una discreta pressione per ottenere una buona decelerazione dall'azione combinata, peraltro consigliabile sul bagnato. La protezione aerodinamica del parabrezza di serie ci è parsa soddisfacente, almeno per chi guida; peccato però che il plexiglas, nella primissima apertura del gas - tipo quando ci si muove lentamente nel traffico intenso - sia vittima di qualche risonanza nella fase critica di "attacco" della frizione. Solo agli alti regimi, invece, si manifestano delle vibrazioni piuttosto sensibili sulla pedana. Sempre facendo riferimento al nostro usuale tratto di pavé a lastroni piuttosto mal messo, anche qui il comfort offerto dell'apparato sospensivo anteriore del Quadro è decisamente positivo, sebbene la risposta sia più "gommosa" rispetto al sistema del Piaggio. Gli ammortizzatori, invece, sono più secchi di quelli dell'MP3.

Metropolis 😊😊😊😊

Lo scooter francese accoglie alla grande pilota e passeggero, regalando ad entrambi un ottimo assetto: posizione naturale del busto e gambe angolate il giusto per entrambi, e con un'ottima protezione dall'aria già con il parabrezza in posizione bassa, tanto da poter tenere tranquillamente la visiera del casco sollevata. Il Metropolis, insomma, è decisamente più ospitale dell'MP3, rispetto al quale consente al pilota di sedere in posizione naturale, sì, ma più arretrato, col pedale meno invasivo e più comodo da usare, e con più agio per muovere le gambe. Anche il passeggero apprezzerà certamente – oltre alle faraoniche pedane reclinabili ad esso riservate – la gran comodità della sella, l'assenza assoluta di vibrazioni e la buona protezione dall'aria anche ad andatura autostradale. Accettabili gli ammortizzatori posteriori, mentre l'avantreno, sullo sconnesso soffre non poco, e fa soffrire parecchio anche le braccia di chi guida: il che, influisce negativamente sul giudizio parziale.

Accessori

MP3 😊😊😊😊½

Oltre al già citato ed esclusivo software PMP, per l'MP3 sono ovviamente previsti anche tutti gli accessori tipici per muoversi anche ad ampio raggio: ovvero il kit bauletto (grande e medio) a sgancio rapido, il parabrezza medio e il monumentale parabrezza comfort bombato, la copertina copri gambe, il telo copri veicolo, l'antifurto elettronico E-power, il kit fissaggio multimedia (per utilizzare il PMP), la sella comfort altezza standard (720 mm) e maggiorata, le piastre poggiatesta in alluminio, l'antifurto blocca manubrio e pure il casco Copter demi-jet.

Quadro 😊😊😊

Non è ancora lunghissima la lista di prodotti atti a coccolare l'acquirente del Quadro, però c'è quasi tutto ciò che basta per goderselo tutto l'anno. Ovvero: capiente bauletto da ben 50 litri; l'immanicabile parabrezza più alto e protettivo per chi pretende di non avvertire il minimo refolo d'aria; chiaramente la copertina copri gambe dedicata, qui realizzata in neoprene, e gli utili paraspruzzi da applicare alle ruote anteriori.

Metropolis 😊😊😊😊½

Peugeot Scooters dispone di un listino accessori particolarmente ricco, dove troviamo: parabrezza alto con paramani; deflettori aria laterali; bauletto da 47 litri, nero o con "cover" in tinta (disponibili anche a parte); borsa morbida interna per bauletto; poggiatesta per bauletto; poggiatesta schiena indipendente per passeggero; portapacchi; copri pedane in acciaio inox; copertine paragambe ad alta visibilità, invernale o "mezza stagione"; copri manopole invernali; coprisella impermeabile; cintura Grip'n'Ride; supporto per smartphone; telo coprimoto; lucchetto a doppia U.

Prezzi

MP3 😊😊😊😊½

In questa versione Sport LT, l'MP3 è in listino a

6.870 euro franco concessionario, in tre colorazioni "siderali": Bianco Stella, Nero Opaco Carbonio e Grigio Opaco Nebulosa. Ed è anch'esso implementabile con il sistema PMP

(Piaggio Multimedia Platform, che ha esordito lo scorso anno con l'elegante maxiscooter X10), che permette di connettere il software originale ad uno smartphone, rendendolo praticamente un completissimo computer di bordo - funge perfino da inclinometro! - alimentabile tramite la presa USB inserita nell'apposita tasca portaoggetti.

Quadro 😊😊😊

Il Quadro 350S costa 7.190 euro franco concessionario, nelle quattro colorazioni denominate Blue Ocean, White Snow, Steel Grey e Raw Black.

Metropolis 😊😊😊😊

Il Metropolis 400 standard è disponibile in quattro colorazioni: Pearly Black, Safron Red, Pearly White e Shining Titanium, al prezzo di 8.050 euro franco concessionario. L'RS, che costa 210 euro in più, si distingue per il suo look più sportivo, accentuato dal parabrezza sport fumé, sempre regolabile in altezza, dalle pedane poggiatesta in acciaio inox, dalla calandra bordata di arancione, come i profili dei cerchi ruota e le cuciture della sella, e anche per lo scarico stilisticamente più semplice. Quanto ai colori, si può scegliere tra la candida versione Snow White ("Biancaneve") e la più grintosa Titanium, come quella da noi utilizzata. Peugeot fornisce una garanzia di ben 4 anni, due dei quali assicurati da Mapfre Warranty; tramite Mapfre Assistance, poi, si è coperti per due anni per l'assistenza stradale. Per promuovere il suo "3 ruote, Peugeot Scooter ha studiato la seguente formula di finanziamento tramite Findomestic: una volta versato un acconto di 1.150 Euro, il pagamento viene dilazionato in 36 rate da 213,81 Euro in 36 rate (Tan fisso 7,24%, Taeg 7,48%); versate le prime 6 rate, sarà possibile aumentare e/o diminuire l'importo mensile anche tutti i mesi, e saltare una rata fino a tre volte.



Il tutto senza costi aggiuntivi e tramite un SMS, una telefonata oppure on-line.

Prestazioni

Rispetto ad omologhi modelli tradizionali, gli scooter a tre ruote vengono logicamente penalizzati in termini di aerodinamica, proprio per via del loro avantreno nettamente più ingombrante: la loro resistenza all'avanzamento di conseguenza risulta nettamente superiore, e chiaramente percepibile spingendo al massimo in autostrada. Diciamo che gli stessi motori, montati su omologhi scooter a due ruote, potrebbero tranquillamente spingerli a punte massime di velocità superiori di almeno una decina di km/h. Ma la penalizzazione più pesante, per chi utilizzi spesso l'autostrada a tutto gas per muoversi rapidamente con questi mezzi, riguarda l'elevato consumo di carburante, che peraltro penalizza maggiormente i motori di minor cilindrata.

Di seguito, ecco i dati da noi rilevati in merito.

MP3 😊😊😊😊½

Il triciclo italiano non può certo vantare velocità di trasferimento superlative, tant'è che la punta

massima da noi rilevata (intesa come media dei passaggi nei due sensi), guidando in posizione eretta, è stata di 121 km/h (oltre 130 indicati) a 8.600 giri. Per quanto riguarda la precisione del tachimetro, i 50 km/h effettivi corrispondono a 58 indicati, ed i 90 effettivi a 100 indicati.

Quadro 😊😊😊

Lo scooter italo-svizzero, che ha qualche cavallo in più de Piaggio, raggiunge la velocità massima effettiva di 126,5 km/h (138 indicati) a 7.900 giri. Il Quadro viaggia a 50 km/h effettivi quando il suo tachimetro ne indica 54, e a 90 veri ne corrispondono 98.

Metropolis 😊😊😊😊

Ovvio che il Peugeot sia stato nettamente il più veloce, nonostante la sua stazza importante. Con 139 km/h effettivi (circa 160 indicati, a circa 8.000 giri), è dunque l'unico dei tre contendenti a poter tenere il passo autostradale di 130 orari effettivi (quasi 150 indicati) senza sentirsi tirato per il collo.

Per muoversi a 50 km/h reali, il suo tachimetro deve indicarne 57, mentre i 90 corrispondono a 105 indicati.



Consumi

MP3 😊😊😊😊

Con l'MP3 300, in città abbiamo percorso mediamente 21,8 km/l, mentre sul nostro percorso extraurbano tipo il valore è salito a 26,5. Il consumo medio autostradale corrisponde chiaramente a quello massimo: 18 km/l. Mentre il consumo medio totale del nostro test si è attestato sui 22 km/l. L'MP3 ha un serbatoio da 12 litri, quindi la sua autonomia media dovrebbe aggirarsi sui 210 km (riserva di 2,5 litri esclusa).

Quadro 😊😊 😊½

Il 350S in città si è attestato su una percorrenza media di 18 km con un litro di super, saliti a 23,7 in ambito extraurbano. Pesante il riscontro autostradale, chiaramente effettuato anche qui a tutto gas: 14/km/l! Il consumo medio del nostro test invece è risultato di 18,6 km/l: con 13 litri di super nel serbatoio, dunque, l'autonomia media prevedibile dovrebbe aggirarsi sui 190 km, al netto dei 3 litri di riserva.

Metropolis 😊😊😊😊½

Il triciclo transalpino ci ha piacevolmente sorpresi: 20 km/l la sua percorrenza media cittadina, 27,4 sul percorso extraurbano, e 21 km/l come consumo medio del test: con il pieno di 13,5 litri, il Metropolis dovrebbe dunque percorrere mediamente almeno 200 km, esclusa riserva (4 litri). Un'ottima resa chilometrica, dunque, grazie a un motore che in condizioni normali evidentemente lavora a dovere faticando poco per muovere il mezzo. Tuttavia, pur facendo meglio degli altri due, anche il Peugeot in autostrada paga peggio, con risultati da maximoto di cilindrata più che doppia: a 130 orari effettivi (circa 150 indicati) percorre infatti 15,5 km/l, che scendono a 14,3 viaggiando al massimo.

Comportamento in città

MP3 😊😊😊😊😊

Scorrazzare in mezzo al traffico con l'MP3 300 è davvero divertente. Il suo motore è dolce, ma ha uno spunto tutto sommato brillante, in rapporto

al peso (perlomeno con in sella il solo pilota, e di taglia normale), ed è piacevolmente silenzioso. E lo scooter è pure agile e molto rapido, sia nello scendere in piega che nei cambiamenti di inclinazione, tanto da richiedere inizialmente un minimo di confidenza, perché sulle prime sembra quasi di cadere: complici, senz'altro anche i Michelin City Grip, dal profilo notoriamente svelto. Dei tre protagonisti del nostro confronto, dunque, l'MP3 è certamente quello dinamicamente più vicino a un normale scooter a due ruote (basse) di pari cilindrata. Frenare col pedale non è ergonomicamente comodo né molto "comunicativo" dal punto di vista della sensibilità, tuttavia la frenata integrale sul bagnato, magari in caso di "panic stop" nel traffico intenso, è senz'altro consigliabile per tenere il mezzo ben equilibrato. Usando classicamente le leve al manubrio, invece, la coppia di dischi anteriori regala decelerazioni senz'altro soddisfacenti; l'azione del posteriore invece è spugnosa e poco sensibile, e pecca in progressività, bloccando con fin troppa facilità: la classica frenatona in emergenza, specialmente in discesa, può quindi far intravedere facilmente il mezzo, a maggior ragione sul bagnato. Col passeggero a bordo, tuttavia, la situazione si equilibra parecchio. La città, più che mai, è anche il luogo dove è più frequente imbattersi in fondi stradali spesso parecchio messi male: rispetto ad uno scooter tradizionale, l'MP3 è nettamente vincente, anche sul pavé dissestato, dove chiaramente è consigliabile andar piano, ma dove il Piaggio consente di viaggiare con molta più tranquillità.

Quadro 😊😊😊😊

Del nostro terzetto di tripod, il Quadro 350S è costituzionalmente il più largo anteriormente, e, per via del suo sistema oleopneumatico HTS, risulta il meno rapido nelle sue reazioni. Il che, chiaramente, costringe ad un periodo di affiatamento più lungo rispetto agli altri due, in particolare per muoversi nel traffico con un minimo. Fatta la mano, e assimilati i tempi di reazione del

veicolo, non ci si fa più caso e ci si muove anche abbastanza agevolmente (ricordiamo che questo è il più leggero dei tre), soprattutto con la netta sensazione, percepita in particolare da chi magari conosce già i "3 ruote" di Piaggio, di poter contare su un avantreno ancor più rassicurante, senz'altro grazie anche alle ruote più alte. Ad aiutare nelle manovre e nella fase di affiatamento ci pensa appunto il manubrio, volutamente più largo rispetto ai concorrenti proprio per offrire un maggior braccio di leva e ridurre quel piccolo sforzo che in effetti, dopo un'oretta di conoscenza, sembra svanire nel nulla. La frenata a pedale del Quadro, anche qui combinata, è piuttosto potente, mentre la leva che comanda i dischi anteriori ottiene solo rallentamenti poco incisivi: per quanto ci riguarda, dunque, molto meglio usare la leva sinistra, che comanda tutti e tre i dischi ritardando però leggermente (e volutamente) l'azione dell'anteriore a favore del posteriore. In ogni caso, bisogna sempre premere forte, tenendo conto del fatto che pedale e leve usano gli stessi circuiti idraulici: frenando con entrambi, dunque, solitamente il primo minimizza sensibilmente l'azione delle seconde, e viceversa. Quanto a buche, pavé e asfalto "post invernale", quindi disastrosi, anche il Quadro se la cava decisamente bene, in particolare davanti: l'HTS, più del sistema di Piaggio, ha un assorbimento piacevolmente "gommoso" delle asperità, mentre dietro si sente la necessità di un paio di ammortizzatori meglio calibrati nella prima fase di assorbimento.

Metropolis 😊😊😊😊½

Nonostante il suo notevole peso - e contrariamente alle prime impressioni del nostro primo test dello scorso anno - il nuovo Peugeot risulta abbastanza intuitivo al primo approccio, anche nel muoversi nel traffico intenso. In sella del resto ci si sta molto bene, la postura è naturale, e lo scooter appare anche fin troppo agile. Ma se è vero che ci si muove subito con buona disinvoltura, è meglio non esagerare nelle manovre molto

strette, e in particolare nella classica inversione ad U effettuata in fretta e furia: complice anche l'elevato angolo di sterzata, infatti, la massa anteriore notevole può facilmente costringere a puntare il piede a terra. Cosa che si è puntualmente verificata durante le nostre prove di slalom tra i birilli. Chiaramente anche qui è questione di abitudine, e una volta presa la giusta confidenza col mezzo tutto viene decisamente più facile. L'impianto frenante è potente, specialmente col pedale, ed effettivamente è molto difficile arrivare a bloccare le ruote. Ovviamente anche con la leva di sinistra, seppur con un certo sforzo, si decelera poderosamente, mentre con la destra, che lavora solo davanti, anche qui la decelerazione è si rivela poco incisiva. Ma ecco che entra in gioco il tallone d'Achille del Metropolis, il cui telaio sullo sconnesso si sobbarca le maggiori asperità che il quadrilatero anteriore fatica ad assorbire, scaricandole sul telaio stesso e sulle braccia del pilota, che dunque avrà il suo bel da fare per tenerlo a bada in attesa che il fondo torni liscio. Sul pavé, insomma, col Metropolis è meglio andar più piano.

Comportamento in autostrada

MP3 😊😊 ½

In autostrada, come già detto, con l'MP3 300 si va tranquilli e di conserva, ben protetti dall'aria, senza alcuna vibrazione, e con una buona stabilità, perlomeno in assenza di vento e di mezzi pesanti e relativi vortici noiosi. A 120 orari, insomma, è decisamente meglio starsene buoni buoni sulla destra e scordarsi la fretta ed i sorpassi.

Quadro 😊😊😊 ½

Il 350S a tutto gas è molto stabile, e soffre meno il vento rispetto al Piaggio. Come già detto, il parabrezza protegge abbastanza bene un pilota di altezza media; il passeggero, seduto ben più in alto, si troverà invece certamente più esposto. Ma anche in questo caso, come sul Piaggio, se proprio ci si vuol muovere in autostrada è meglio prendersela calma, anche perché la benzina

costa e, oltretutto, a tutta birra qualche vibrazione sulla pedana si fa sentire.

Metropolis 😊😊😊 ½

Anche il Peugeot è praticamente "asettico" a livello di vibrazioni, e accoglie i suoi ospiti come un tappeto volante. La protezione dall'aria è notevole davanti e buona anche dietro, e tenendosi sui 120 effettivi si riesce anche a non consumare come su una moto di cilindrata più che doppia. Viaggiando al massimo, però, l'influenza del vento un pochino si avverte, e sui curvoni l'avantreno oscilla ritmicamente, sebbene senza eccedere: il che però potrebbe anche dipendere dalle Michelin "invernali" (quindi col battistrada più scolpito) del mezzo che ci è stato consegnato.

Comportamento nel misto

MP3 😊😊😊

Scorrendo allegramente su strade tortuose, magari in collina o sul lungolago, l'MP3 si conferma ulteriormente come il più facile, agile e maneggevole del gruppetto. Si guida veramente rilassati, col piccolo mono che spinge a sufficienza per muoversi più che dignitosamente, tutto sommato anche in salita. E se venisse voglia di strafare - chiaramente dopo averne ben identificato i limiti, - ci si può anche lasciar prendere la mano mettendo il malcapitato sotto pressione. Se si è soli in sella e scatta l'invisibile molla, ci si trova presto con i piedi poggiati all'indietro, a far gli spiritosi in discesa con la ruota posteriore a filo d'asfalto, strizzando per benino i freni anteriori nel puntare i tornanti e magari col retrotreno che scodinzola allegramente: sempre che dietro non abbiate un passeggero (preferibilmente molto accondiscendente), la cui presenza tenga la ruota motrice posteriore ben piantato a terra. Ma questi, chiaramente, son più che altro discorsi da vecchi smanettoni in fase di astinenza...

Quadro 😊😊😊😊

Chiario che fuori città il Quadro si trovi più a suo agio, lasciandosi condurre con armonica

dolcezza e un motore logicamente più tonico rispetto al Piaggio. E anche nel momento in cui scatti il cosiddetto "fun factor", il pupillo di Marabese fa valere le sue doti di controllo e stabilità nettamente superiori rispetto agli altri due mezzi provati, sfoggiando una guida che definirei quasi "motociclistica", ergo davvero divertente. Lo svizzero frena bene anche quando ci si dà dentro, sia in piano che in discesa è difficile sentirlo scomporsi e, una volta entrati in sintonia con esso, si mostra solido e preciso tra le curve, lungo le rotonde e nelle pieghe a fondo corsa, dove lo si pianta alla massima inclinazione senza alcuna remora. Tant'è che sullo stretto si spera sempre di incontrare qualche "avversario" da andare a tampinare... Come i ragazzini, insomma...



Metropolis

Dei tre attori della nostra prova, il Peugeot è certamente il più prestazionale, ma anche il più tranquillo, il più pacioso, il più comodo, quindi quello più adatto a anche a lunghe gite. Un lussuoso GT, nel suo genere, che sul misto si comporta bene anche ad andature tutt'altro che lente. La sua massa, però, non aiuta molto la

precisione di guida a veicolo molto inclinato: tipo nelle classiche rotonde, dove magari si piega un po', tanto per divertirsi, e bisogna correggere costantemente il sottosterzo; e sconsiglia andature troppo disinvolute su percorsi pieni di curve in rapida successione, dove i frequenti cambiamenti di inclinazione, abbinati ad una guida brillante, possono arrivare a scomporne l'assetto. Il che sarebbe anche veniale finché il fondo stradale è perfetto: ma non appena si piomba sullo sconnesso, ecco che l'avantreno torna a saltellare sensibilmente. Sia comunque chiaro che davanti ci sono sempre due ruote a dar man forte, e la differenza a favore, rispetto ad uno scooter normale, rimane comunque significativa ed impagabile. Il Peugeot, insomma, va guidato con ferma dolcezza godendosi il suo gradevolissimo motore, dolce ma tonico fin da subito con un'ottima progressione e allunga altrettanto bene. Come già detto, i freni del Metropolis sono i più efficaci in termini di potenza decelerante e modulabilità, sia usando il pedale che le leve al manubrio; tenendo però conto, qui ancor più che sul Quadro, del già citato effetto compensazione tra le due modalità: quindi, o pedale, o leve, con netta preferenza per quella sinistra.



Lo slalom tra i birilli

Per confrontare tecnicamente le doti di maneggevolezza dei nostri tre scooter, ne abbiamo rilevato i tempi di percorrenza attorno ai birilli in tre situazioni differenti, ricavandone poi la media individuale. Ecco i risultati:



MP3



QUADRO



METROPOLIS

PROVA 1 5 BIRILLI DISPOSTI A 10 METRI L'UNO DALL'ALTRO, IN UN SOLO SENSO

	🕒	🕒	🕒
Tanca	6"34	5"89	6"53
Paolillo	6"23	5"78	6"11
Riva	6"46	6"11	6"23

PROVA 2 10 BIRILLI DISPOSTI A 5 METRI L'UNO DALL'ALTRO, IN UN SOLO SENSO

	🕒	🕒	🕒
Tanca	10"22	11"23	10"45
Paolillo	9"48	11"16	10"24
Riva	9"56	11"12	11"03

PROVA 3 10 BIRILLI DISPOSTI A 5 METRI, NEI DUE SENSI CON INVERSIONE AD U

	🕒	🕒	🕒
Tanca	25"78	27"12	26"94
Paolillo	25"35	26"12	28"03
Riva	26"18	25"78	28"14

MEDIA INDIVIDUALE 13"95 14"60 14"73

Prestazioni rilevate
Piaggio MP3 300 LT

Velocità massima: 121 km/h
Consumo al massimo: 18 km/l
Consumo medio città: 21,8 km/l
Consumo medio extraurbano: 26,5 km/l
Consumo medio autostrada: 18 km/l
Consumo medio durante il test: 22 km/l
Peso: 227 kg con serbatoio vuoto - 236 kg con il pieno

Pregi: Qualità generale | Versatilità
 Maneggevolezza | Consumi | Capacità di carico
Difetti: Ergonomia pilota migliorabile
 Freno posteriore troppo esuberante

Prestazioni rilevate
Quadro 350S

Velocità massima: 126,5 km/h
Consumo al massimo: 14 km/l
Consumo medio città: 18 km/l
Consumo medio extraurbano: 23,7 km/l
Consumo medio autostrada: 14 km/l
Consumo medio durante il test: 18,6 km/l
Peso: 219,5 kg con serbatoio vuoto - 229 kg con il pieno

Pregi: Abitabilità | Frenata | Guida sul veloce
 Capacità di carico
Difetti: Vibrazioni pedana al massimo
 Ammortizzatori rigidi | Assenza indicatore di consumo e interruttore on-off motore
 Prezzo poco competitivo

Prestazioni rilevate
Peugeot Metropolis 400 RS

Velocità massima: 139 km/h
Consumo al massimo: 14,3 km/l
Consumo medio città: 20 km/l
Consumo medio extraurbano: 27,4 km/l
Consumo medio autostrada: 15,5 km/l
Consumo medio durante il test: 21 km/l
Peso: 263,5 kg con serbatoio vuoto - 274 kg con il pieno

Pregi: QERgonomia e protezione | Frenata
 Qualità/prezzo | Comfort sul liscio | Consumi
 Capacità di carico
Difetti: Sospensioni anteriori sullo sconnesso | Peso penalizzante nelle manovre molto strette

SCHEDA TECNICA
Piaggio MP3 300 LT € 6.645

Tempi: 4
Cilindri: 1
Cilindrata: 278 cc
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 22,5 cv (16,5 kW) / 7500 giri
Coppia: 23,2 Nm / 6500 giri
Marce: AV
Freni: DD-D
Misure freni: 240-240 mm
Misure cerchi (ant./post.): 12" / 14"
Normativa antinquinamento: Euro 2
Peso: 206 kg
Lunghezza: 2160 mm
Larghezza: 760 mm
Altezza sella: 780 mm
Capacità serbatoio: 12 l
Segmento: Scooter Ruote alte

SCHEDA TECNICA
Quadro 350S € 7.190

Tempi: 4
Cilindri: 1
Cilindrata: 346 cc
Disposizione cilindri: Orizzontale
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 27 cv (19,8 kW) / 7000 giri
Coppia: 28,8 Nm / 5550 giri
Marce: AV
Freni: DD-D
Misure freni: 240-256 mm
Misure cerchi (ant./post.): 14" / 15"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 200 kg
Lunghezza: 2270 mm
Larghezza: 800 mm
Altezza sella: 780 mm
Capacità serbatoio: 13 l
Segmento: Scooter Ruote alte

SCHEDA TECNICA
Peugeot Metropolis 400 € 8.050

Tempi: 4
Cilindri: 1
Cilindrata: 399 cc
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 37,2 cv (27,4 kW) / 7250 giri
Coppia: 3,9 kgm (38,1 Nm) / 5250 giri
Marce: AV
Freni: DD-D
Misure freni: 200-240 mm
Misure cerchi (ant./post.): 12" / 14"
Normativa antinquinamento: Euro 2
Peso: 256 kg
Lunghezza: 2152 mm
Larghezza: 775 mm
Altezza sella: 775 mm
Capacità serbatoio: 13,5 l
Segmento: Scooter Ruote alte


ABBIGLIAMENTO

Caschi: Caberg Duke Hivizion - Premier
 JT4 Allroad - Schuberth C3
Giacche: Alpinestars - Rev'it! Legacy - Spidi
Guanti: Alpinestars - Rev'it! - Spidi
Pantaloni tecnici: Spidi
Scarpe: TCX