

Peugeot Metropolis Sport

**PREGI** ● Stabilità e regolabilità sospensioni

**DIFETTI** ● Avantreno frenando in curva

**Prezzo** 10.990 €



PROVA SCOOTER

# PEUGEOT METROPOLIS SPORT

Il tre ruote Peugeot nella sua declinazione più sportiva. Tanto gusto nella guida unito ad altrettanta praticità. Costa 10.990 euro, tutto incluso  
**di Marco Delmastro**



tricioli a motore, spinti da un'ondata di interesse collettivo. Sono mezzi capaci di soddisfare contemporaneamente gran parte delle differenti esigenze che un utilizzatore può avere, dimostrando una grande versatilità che avvicina questi particolari maxi-scooter alle autovetture senza però rinunciare al divertimento tipico delle due ruote. La Casa del leone è già presente nel mondo dei tre ruote a motore con i modelli Metropolis, Metropolis RS e Metropolis GT Connect, creato cercando il maggiore confort e la migliore dotazione rispetto al modello base. Metropolis Sport è l'estremizzazione sportiva della gamma. La già ricca dotazione del modello RS, da cui lo Sport deriva direttamente, è stata esasperata arricchendo il pepato scooterone di accessori racing tutti made in Italy. Le principali caratteristiche percepibili sono legate alla sicurezza, al comfort ma anche all'aspetto estetico del mezzo: sullo Sport, che punta in alto senza mezzi termini, si notano infatti dotazioni tecnologiche e dinamiche

derivate direttamente dal settore automobilistico. E' facile cogliere il riferimento alla tecnologia DLR - daytime running lamp - mutuata direttamente dal mondo auto, utile per garantire maggiore efficacia e visibilità, a vantaggio della sicurezza del guidatore. Altra caratteristica di spicco è la pedana piatta: il Metropolis è l'unico all'interno della categoria a vantarne la presenza; migliora notevolmente il carico di piccoli bagagli ed aumenta la facilità di salita e di discesa dal mezzo. Anche il comando del freno a pedale posizionato sulla destra della pedana ha chiaro stampo automobilistico, associato ad un impianto integrale denominato SPC, forte di doppio disco da 200 mm anteriore e di un singolo disco da 240 al posteriore. Il carico bagagli è assolutamente all'altezza della situazione, con 2 vani comunicanti capaci di accogliere 1 casco integrale nel bauletto integrato ed 1 casco jet nel sottosella. L'avantreno, progettato interamente da Peugeot secondo uno schema a parallelogramma

**P**eugeot Scooter ha una storia lunghissima. La Casa del leone nasce infatti nel 1810, ma bisogna aspettare fino al 1902 per poter assistere alla presentazione della prima moto. Ma nasce già matura: è un mezzo moderno che dopo soli due anni si aggiudica il record del mondo di velocità fissato a 123,25 Km/h. Solamente due anni dopo viene presentato il primo motore interamente progettato in casa Peugeot, ma solo 12 mesi più tardi - nel 1905 - il marchio francese vanta un gamma di mono e bicilindrici con cilindrata fino a 1000cc. La storia di Peugeot Scooter vanta innumerevoli date degne di nota; basti citare il 1913, data di presentazione della prima moto da Gran Premio: la 500 M1, o il 1931, data

in cui proprio durante una presentazione Peugeot viene coniato il termine Cyclomoteur. Il primo scooter lanciato da Peugeot vede la sua presentazione nel 1953, con l'S55: da quel momento si parlerà solamente più di record. E proprio questo il forte del marchio Peugeot, la profonda conoscenza del mercato internazionale, associata alla grandissima esperienza che solamente un'azienda ultracentenaria può vantare.

### Project Metropolis

Veniamo ad oggi. Analizzando alcuni dati si nota infatti una evoluzione frenetica che sta investendo il mercato italiano, dettata dal momento economico e dalla continua trasformazione delle mode che la nostra nazione sta vivendo. Nella fattispecie si nota una forte crescita dei cosiddetti





deformabile (DTW) con ruote interconnesse e mass damper, prevede un unico ammortizzatore trasversale che annulla lo stress generato nella parte centrale del telaio. Le forze generate vengono infatti scaricate totalmente sui componenti che interagiscono con lo sterzo, permettendo una riduzione strutturale del carico sul telaio senza incorrere in problemi torsionali tipici del settore. Il motore è un monocilindrico da 399cc, quattro valvole monoalbero a camme in testa capace di erogare una coppia di 38,1 Nm a 5500 giri ed una potenza di 37,2 cv (27,4kw) a 7250 giri. Il reparto sospensioni è affidato ad un impianto Ohlins realizzato appositamente da Andreani Group composto da tre unità regolabili in compressione ed idraulica – due posteriori e una anteriore, con quest'ultima in posizione orizzontale con stampo di chiara derivazione dalle vetture

Formula. Lo scarico completo in acciaio, alluminio anodizzato e carbonio con Db-Killer estraibile è stato progettato da Arrow espressamente per il motore Peugeot. È inoltre interessante notare come sul Metropolis Sport lo scarico venga installato sprovvisto di catalizzatore, forte della possibilità riservata solamente ai tricicli a motore di omologazione con normativa anti inquinamento Euro-2. Ciliegina sulla torta è l'aggressivissima colorazione, creata in collaborazione con Car Wrap Milano, che prevede una pellicolatura totale della carenatura anteriore e di quella posteriore, realizzate rispettivamente in orange ed in nero opaco.

### Controcorrente

Metropolis Sport vuole ribaltare i pregiudizi legati all'utilizzo dei tre ruote. La terza ruota a questo

punto non è più sinonimo di insicurezza ma di evoluzione, cercando di conciliare in uno scooter tutti i concetti di aggressività, di comodità e di tecnologia che un appassionato può cercare. La dotazione prevede infatti, oltre all'importante equipaggiamento tecnico appena descritto, diversi gadget tecnologici come la chiave elettronica che permette il riconoscimento entro i 2m di distanza (abilitando l'apertura dei vani o l'avviamento del veicolo) i sensori di pressione pneumatici, il computer di bordo che stima l'autonomia residua ed il consumo istantaneo, il cupolino ribassato ed oscurato ed i fari con tecnologia a LED. Anche l'abitabilità è di prim'ordine, la sella del guidatore è dotata di schienale regolabile, che consente di raggiungere il miglior confort possibile a prescindere dalla statura. I contenuti di Metropolis SPORT possono quindi puntare a

carpire l'interesse di un pubblico che solitamente va alla ricerca uno scooter tradizionale a due ruote di carattere sportivo. Gli scooter protagonisti del test sono stati inoltre dotati di variatore Polini, disponibile come accessorio sicuramente molto interessante ed utile per adattare il Metropolis Sport ad un utilizzo pistaiole. Il kit variatore Polini è inoltre utilizzabile su strada senza bisogno di omologazioni ausiliarie, permettendo di incrementare il piacere di guida anche sulle strade di tutti i giorni. Il prezzo definito è di 10.990 f.c. compreso di wrapping per le carene, tritico di ammortizzatori Ohlins, scarico completo e cupolino ribassato ed oscurato.

### Vediamo come va

Peugeot, ormai è chiaro, ha ambizione da vendere e la prova di Metropolis Sport non è stata



sicuramente che l'ultima occasione di conferma. Per l'occasione non è infatti bastato preparare un casco ed una giacca, questa volta sono divenuti necessari anche tuta di pelle, saponette, stivali e guanti, perché prima del test su strada il Metropolis è stato strapazzato per bene in pista! Un paio di rituali per infilarci dentro alla tuta ed ecco che i due Metropolis Sport messi a disposizione da Peugeot Italia compaiono all'ingresso pista, pronti per dare il meglio di se. Non appena saliti in sella la mente corre immediatamente alle due ruote anteriori, riempiendo la testa di interrogativi su "come sarà guidare tra i cordoli uno scooter con una ruota in più?" È solo questione di qualche giro e già tutto sembra più chiaro. Il Metropolis funziona, nel complesso va forte e riesce a stampare un bel sorriso dietro alla visiera del casco. Ma andiamo con ordine. Sicuramente il peso

di 256 kg non aiuta durante la guida estrema in pista, il feeling infatti inizia ad arrivare solamente dopo alcuni giri da percorrere con prudenza e rispetto, complice l'artificioso avantreno a due ruote. Il complesso però è buono e il potenziale dello Sport sa farsi apprezzare. Basta prenderci la mano. Motore e trasmissione sono ottimi, silenziosi ed efficaci. La spinta corposa e costante, senza esitazioni, permette al Metropolis di uscire dalle curve strette con rapidità, rispondendo sempre molto bene anche ai comandi del gas nei tratti più veloci. L'allungo è costante anche al fondo dei rettilinei, dove il lavoro di miglioramento apportato dal variatore Polini permette un regime di rotazione sempre regolare ed efficiente. Lo scarico completo in acciaio, con terminale in lega d'alluminio e fondello in carbonio stupisce in silenziosità se ascoltato durante la guida

dello scooter. A bordo pista si viene invece investiti da un suono cupo e pieno veramente piacevole. Peccato non aver avuto l'occasione di estrarre il Db Killer in modo da poter apprezzare le doti canore del silenziatore "libero". L'impianto frenante è complesso, improntato maggiormente a favore della sicurezza ed alla comodità di utilizzo su strada, dove effettivamente riesce a dimostrare il meglio di se, piuttosto che all'efficacia estrema richiesta tra i cordoli. Il sistema prevede tre punti di azionamento: la leva destra e quella sinistra permettono di agire rispettivamente sulle sole ruote anteriori (leva destra) o su tutte e tre le ruote contemporaneamente con un sistema integrale (leva sinistra). Altra modalità di azionamento è il pedale presente dal lato destro della pedana centrale. L'azionamento del comando a piede, esattamente come per la leva sinistra, innescava una frenata integrale che prevede l'azione su tutte e tre le ruote simultaneamente. Il test in pista, condotto tra le curve strette del Circuito Internazionale di Aprilia, ha permesso di interpretare al meglio la bontà del sistema frenante e della sua logica di funzionamento, pratica ed

intuitiva, dimostrando però in alcuni contesti di particolare stress una risposta legnosa dei comandi a manubrio. Sensazione completamente differente per quando riguarda la guida su strada, dove l'impianto frenante ha sempre dimostrato una grande semplicità di utilizzo ed un'efficacia costante. Ma arriviamo ora al punto focale della prova, alla domanda che sorge spontanea: come si comportano le tre ruote in pista? Come scritto prima, il feeling di guida non è immediato. Percorrendo il rettilineo e scaldando le gomme le sensazioni trasmesse sono comunque di agilità e di prontezza nella risposta ai comandi, il ritmo è però ancora molto blando e la posizione in sella composta. È forzando il passo che si scoprono però le carte del Metropolis Sport, esaltando gli aspetti che la guida su tre ruote può offrire. Partiamo dalla nota dolente: la frenata e l'ingresso in curva, che possono essere definiti come la parte meno incisiva del complesso. Sia chiaro, stiamo parlando sempre di guida su pista, situazione solitamente non "normale" per quando riguarda l'utilizzo di tutti i giorni. Nella seconda parte di frenata, quella a scooter piegato, le due ruote







anteriori causano un sensibile raddrizzamento che rende difficile l'ingresso in curva, tendendo ad allargare la traiettoria ed obbligando il pilota ad amplificare vistosamente le manovre di inserimento in curva e di movimenti in sella. Discorso totalmente differente se parliamo di uscita di curva. Qui il Metropolis Sport tira fuori gli artigli, e si vede. È il piatto forte di questo tre ruote: anche forzando molto il ritmo in pista infatti il Metropolis rimane sempre molto preciso e facile, permettendo ampi movimenti di polso anche in uscita da curve strette e su asfalto umido (quando abbiamo provato il tre ruote aveva appena finito di piovere). Prova in circuito finita. Via la tuta, tutti su strada. È proprio ora che si possono tirare veramente le somme, uscendo da un circuito e guardandosi attorno, alla guida di un tre ruote capace di donare sicurezza durante l'utilizzo di tutti i giorni grazie al doppio appoggio anteriore, di far divertire su qualche bella strada di montagna e di far salire l'adrenalina in pista con il ginocchio a terra. E non solo, perché alla fine della prova anche il cavalletto e le carene sotto pedana erano belle segnate dall'asfalto, esattamente come le saponette. Guidarlo su strada fa apprezzare la comodità, perché le dimensioni permettono anche ad un utilizzatore mediamente alto (chi scrive è 1,87m) di sedere comodo in sella senza, fa apprezzare la completezza della strumentazione e l'efficacia del cupolino ribassato ma regolabile manualmente, senza l'utilizzo di attrezzi. Il forte di Metropolis Sport è saper offrire tutto questo; la prova in pista ne ha indubbiamente esaltato le capacità perché non è da tutti i giorni trovare un pilota in pista che sotto alla tuta è vestito con camicia e cravatta e che nel sottosella ha la spesa (ormai completamente shakerata) da portare alla moglie che... lo aspettava a casa per cena un paio di ore prima! **M**


**ABBIGLIAMENTO**
**Casco** LS2  
**Tuta** Dainese  
**Stivali** TCX  
**Guanti** Alpinestars

**SCHEDA TECNICA**
**Peugeot Metropolis Sport 10.990 euro**  
**Cilindrata** 399 cc  
**Tempi** 4  
**Cilindri** 1  
**Raffreddamento** a liquido  
**Avviamento** elettrico  
**Alimentazione** iniezione  
**Frizione** automatica  
**Potenza** 37 cv - 27 kw - 7.250 rpm  
**Coppia** 4 kgm - 38 nm - 5.250 rpm  
**Emissioni** Euro 3  
**Capacità serbatoio carburante** 13,5 lt  
**ABS** No  
**Pneumatico anteriore** 2x 120/70-12"  
**Pneumatico posteriore** 14 pollici  
**Peso a secco** 256 Kg