

Raport z jazdy

Peugeot Metropolis 400i



PRĘDKOŚĆ
MAKSYMALNA

160 km/h



ZUŻYCIE
PALIWA/100 KM

5,1



POJEMNOŚĆ
ZBIORNIKA

13,5 l

Za Peugeotem Satelisem 400 na ulicy mało kto się obejrzy. Francuzi znaleźli na to sposób: dodali jedno koło. Dzięki niemu za Metropolisem 400 obejrzą się prawie wszyscy. +10 do lansu, ale czy oprócz tego ma jakieś zalety?

Tekst Jarosław Modrzejewski, zdjęcia Jacek Ociepko



FRANCJA ELEGANCJA

Pod względem wyglądu Francuzi odwalili kawał roboty, nawet jeśli Metropolis do złudzenia przypomina Piaggio MP3. Na francuskim trójkołowcu na bank nawiążeś nowe znajomości. Ciekawostka: 90% nowo poznanych zadało mi pytanie: ale po co trzy koła w skuterze? Politycy na zachód od Odry uznali, że trzy punkty podparcia zapewniają na tyle dużą stabilność,

+ zalety

- porządne wykonanie
- niezły komfort podczas jazdy
- mocny silnik
- czytelne zegary

- wady

- gumowate, trudno dozowne hamulce
- taka sobie poręczność
- nieprzemysłany system blokowania pochylenia przednich kół

że można nim jeździć na samochodowe prawo jazdy. U nas to nie działa.

Jeśli dopiero zaczynasz przygodę z jednoślādami, dzięki trzem kołom poczujesz się pewniej. Umiarkowana szerokość 775 mm (jest węższy niż nasz długodystansowy Kymco Xciting 400 - 820 mm) ułatwi ci życie w miejskiej dżungli. Do tego regulowana szyba oraz dość rozbudowane owiewki, które skutecznie chronią. To i wygodna kanapa zapewnią niezły komfort. Wysocy będą narzekać na zbyt mało miejsca na nogi. Nic w tym dziwnego, bo w przekroku umieszczono pedał hamulca (uruchamia wszystkie trzy tarcze). Musisz go mocno depnąć.

Zintegrowany system hamulcowy nie jest najlepszy: awaryjne hamowanie zaczynasz od wciśnięcia klamki przedniego hebla, potem tył i na koniec pedał. Zarówno skuteczność, jak i dozowność oraz wycucie punktu zadziałania mogłyby być lepsze. Zwłaszcza że brak ABS-u.

Nie będziesz narzekał na silnik. Singiel o pojemności 399 cm³ przekazuje na tylne koło moc 37 KM, co w zupeł-

ności wystarcza. Licznikowe 160 km/h? Nie ma problemu. Przy tym Metropolis dość oszczędnie obchodzi się z paliwem - w cyklu mieszanym spalił nieco ponad 5 l/100 km. Łagodniejsze obchodzenie się z manetką pozwoli zejść poniżej 5. Fajnym bajerem jest system keyless - wystarczy, że kluczyk masz w kieszeni.

Natomiast schowek nie spodoba ci się, mimo że ma aż 65 l pojemności. Dostaniesz się do niego na dwa sposoby: klasycznie, tzn. podnosząc kanapę, lub otwierając tylną klapę (trochę jak w aucie). Zapomnij o zmieszczeniu dwóch kasków integralnych. Nie do końca przemyślano też system blokowania przodu: żeby na światłach nie podpierać się nogą, prawym kciukiem włączasz blokadę. To działa tylko gdy na zegarze masz mniej niż 5 km/h, co wymaga refleksu i chwili przyzwyczajenia.

Metropolis ma zupełnie inne przednie zawieszenie niż MP3. To nie był dobry pomysł, bo francuski trójkołowiec jest zdecydowanie mniej poręczny. Złożenie go w zakręt wymaga siły, a wycucie przodu jest co najwyżej takie sobie. Do tego

Kokpit wygląda jak żywcem wyjęty z samochodu. I czytelność, i stylistyka są OK.



Znakomity patent: przycisk z lwem służy do obsługi hamulca postojowego.



Za wyhamowanie odpowiada jednotłoczkowy zacisk i tarcza o średnicy 200 mm. To razy dwa.



jeśli jedno z kół wpadnie w dziurę, potrafi mocno szarpnąć kierownicą i poszerzyć zakręt. Wtedy bez korekty ani rusz. Na szczęście na Peugeocie trudniej zaliczyć głebę - jeśli przesadzisz w zakręcie, jedyne, co ci grozi, to uślizg tylnego koła.

Elegancja + ekstrawagancja (a tak jest w Metropolisie 400) = duża kasa: francuski trójkołowiec kosztuje aż 38 990 zł. ■



Peugeot Metropolis 400i

SILNIK

Budowa: chłodzony cieczą, 1-cylindrowy, 4-suwowy, rozrząd SOHC, 4 zawory na cylinder, zasilany wtryskiem, smarowanie z mokrą miską olejową.

Elektryka akumulator 12 V

Przeniesienie napędu: sprzęgło automatyczne, odśrodkowe, przekładnia CVT.

Pojemność skokowa 399 cm³

Moc maksymalna 37,2 KM (27,4 kW) przy 7250 obr/min

Maks. moment obrotowy 38,1 Nm przy 5500 obr/min

PODWOZIE

Rama z rur stalowych

Zawieszenia: przód - wahaczowe, z jednym amortyzatorem, regulacja napięcie wstępne sprężyny, tył - dwa amortyzatory, reg. napięcie wstępne sprężyny.

Hamulce: przód - dwie tarcze, śr. 200 mm, zaciski jednotłoczkowe, tył - jedna tarcza, śr. 240 mm, jednotłoczkowy zacisk.

Rozmiary opon p/t 2 x 120/70-12 / 140/70-14

WYMIARY I MASY

Długość 2152 mm

Szerokość 775 mm

Wysokość 1450 mm

Rozstaw osi 1500 mm

Wysokość kanapy 780 mm

Masa własna 256 kg

CENA

38 990 zł

WYPOSAŻENIE

Schowek na kask

Schowek na drobiazgi

Bagażnik

Topcase

Szyba

Blokada kierownicy

Zegarek

Licznik przebiegu dziennego

Podstawka centr./boczna

○ - brak; ● - jest

REKLAMA