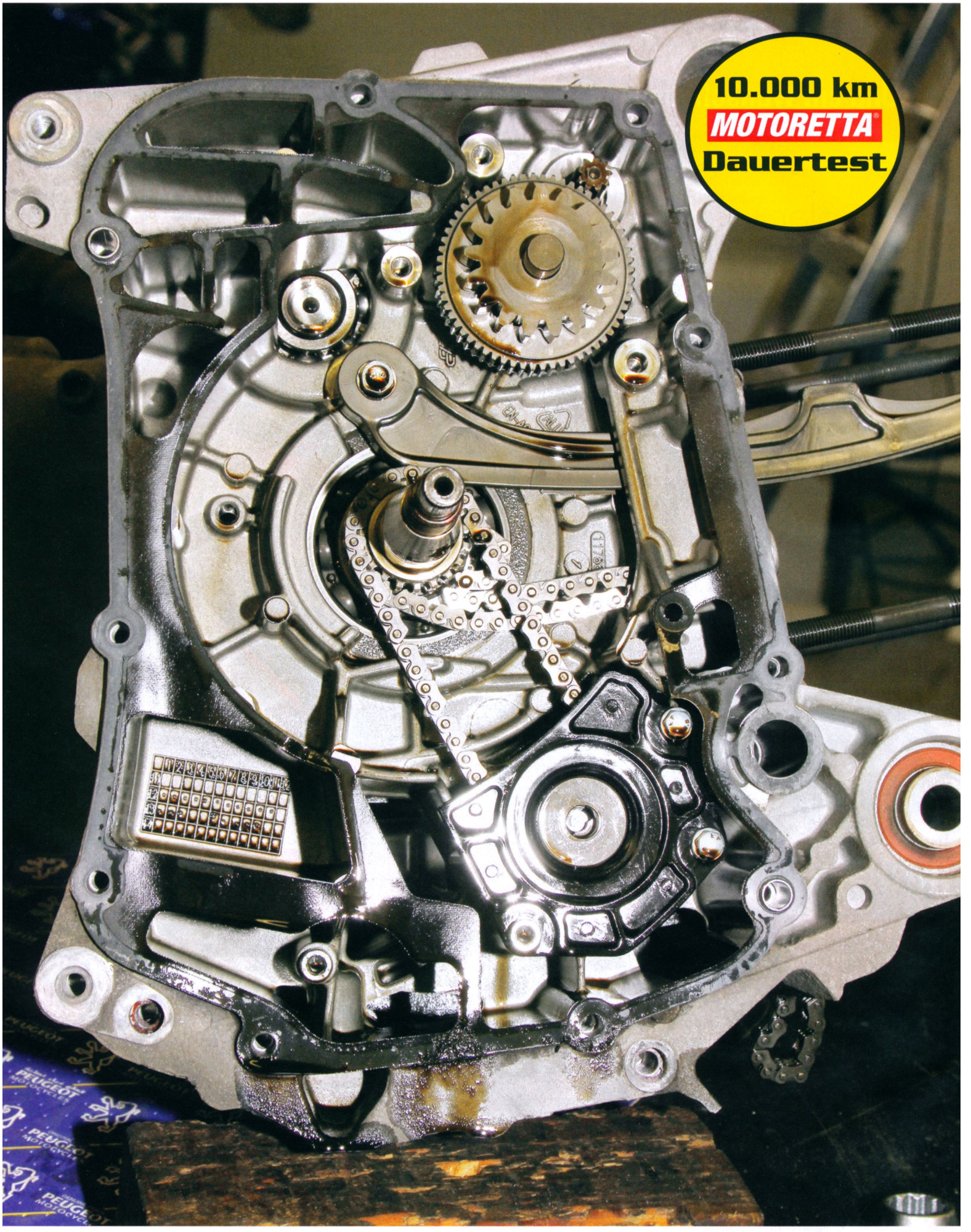
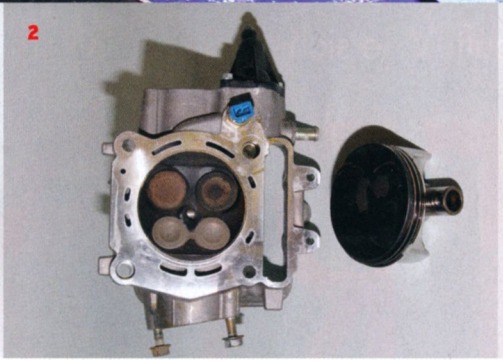
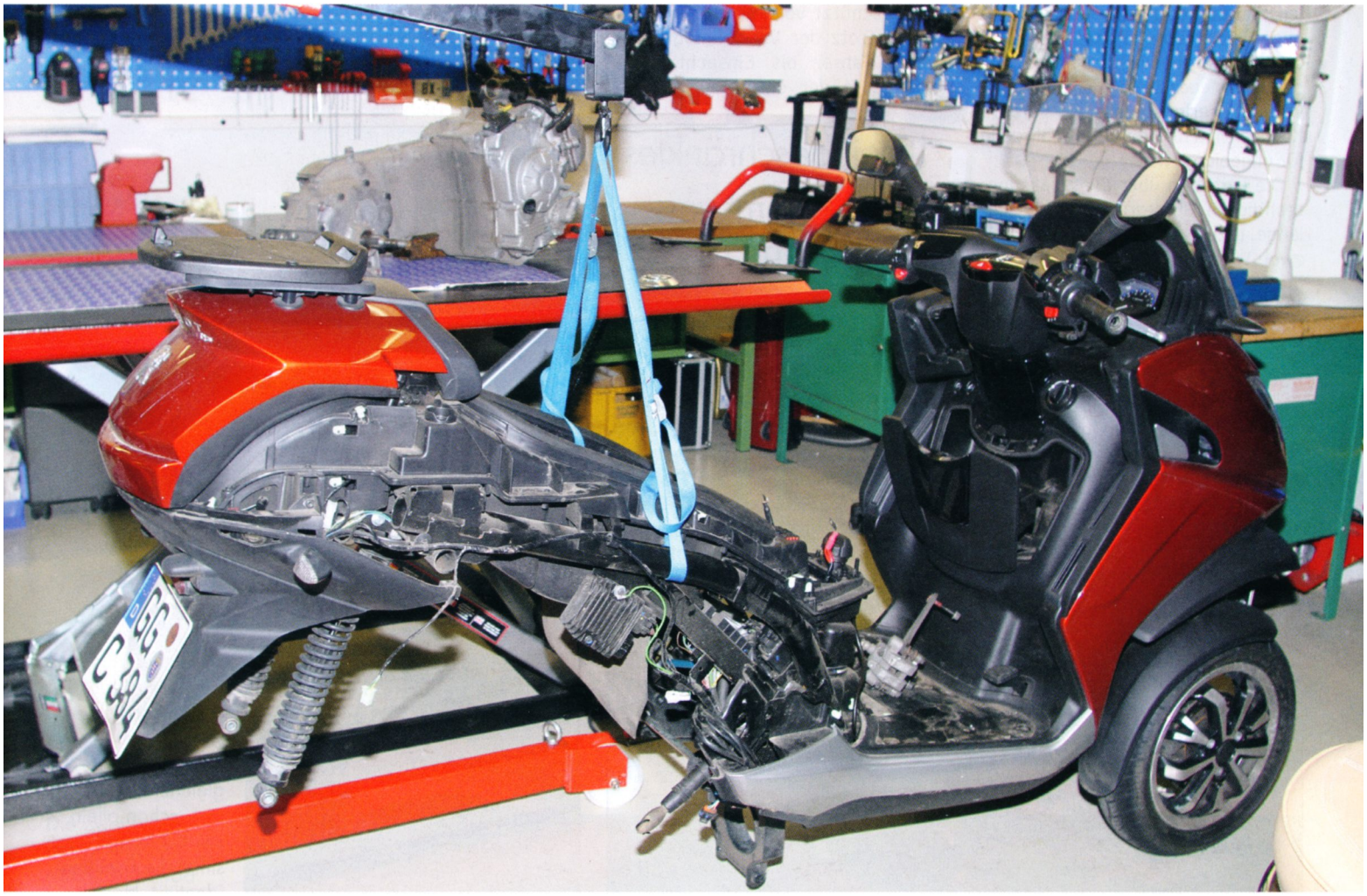

10.000 km
MOTORETTA
Dauertest

Alles neu beim 2013 eingeführten Peugeot Metropolis 400: Motor und Dreirad-Fahrwerk wurden von den Franzosen in Eigenregie erdacht und produziert, nicht mehr bei Zulieferern eingekauft. Wie sich diese Technik im harten Alltagsbetrieb bei Wind und Wetter schlug, zeigt ein tiefer Blick ins Innere bis ins letzte Detail.

METRO STATION



1 Keine Auffälligkeiten finden sich an Fliehkraftkupplung und Belägen, auch der Riemen sieht noch ganz gut aus - dieser wird jedoch im Rahmen der 10.000er-Inspektion turnusmäßig ersetzt. 2 Brennräume und Kanäle zeigen keinerlei Ablagerungen; nur die Sitze der beiden Einlassventile haben sich deutlich verbreitert. 3 Die Riemenscheibe trägt tiefe Riefen am äußeren Rand, das ist ein klares Indiz für die...

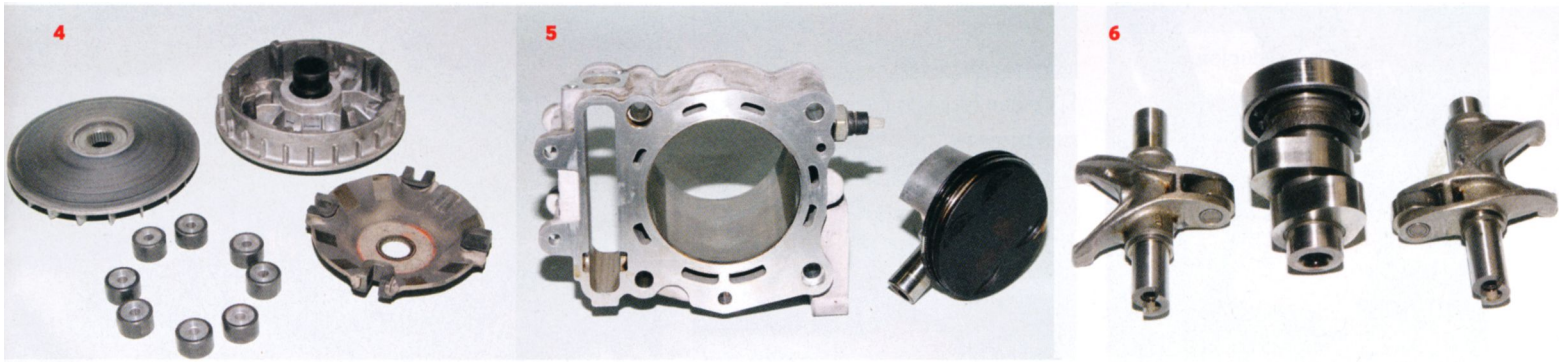


Scheidung: Bei der Zerlegung wird das im Peugeot-Stammwerk in Mandeure verheiratete Metropolis-Ehepaar aus Motor und Fahrwerk wieder getrennt.

Vor fast genau zwei Jahren, am 31. März 2013, ging der Peugeot Metropolis erstmals online. Damit betraten die Franzosen gleich doppeltes Neuland: Erstmals kamen sie mit einer Fahrwerkskonstruktion mit drei Rädern, und erstmals setzten sie den neuen Motor LFE 400i, den bis dato größten Motor aus der französischen Entwicklungsabteilung ein - produziert wird das Dreirad im Stammwerk in Mandeure in der Franche-Comté. Drumherum strickten die Gallier eine äußerst moderne Hülle mit LED-Leisten und LED-Tagfahrlicht sowie einem markanten Kühlergrill, der die Nähe zur Automobil-Abteilung optisch dokumentiert. Wie ein moderner PKW strotzt auch der Peugeot-Scooter nur so vor innovativen Ausstattungsdetails, die vom schlüssellosen Smart Key über eine elektrisch betätigte Feststellbremse bis zum kompletten Cockpit mit Reifendruckkontrollsystem reichen.

Dieses Gefährt fand im Heimatland zunächst so reißenden Absatz, dass die ersten Modelle erst im Herbst 2013 zu uns kamen. Auch wir von der motoretta waren extrem gespannt auf den Neuling, den wir als einzigen ernst zu nehmenden Konkurrenten des Piaggio mp3 gleich zum Dauertest in die Redaktion bitten wollten. Natürlich mit einem dritten Novum: Der Peugeot sollte der erste motoretta-Dauertest mit einer standesgemäßen Zerlegung nach Absolvieren der Testdistanz sein.

Unser Testexemplar trudelte dann am 14. April 2014 in den Redaktionsräumen ein, begleitet von einem heftigen Stirnrunzeln: Das Dreirad trug auch vorne ein Kennzeichen! Ein Anruf beim Industrieverband Motorrad klärte uns auf: In Hessen, wo der Metro zugelassen wurde, werden für Dreiräder grundsätzlich Kennzeichen vorn und hinten verlangt, in Nordrhein-Westfa-



...Tempobolzerei auf langen Verbindungsetappen. 4 Auch bei den Vario-Rollen sieht man deutliche Spuren - während vier noch exakt rund sind, weisen die anderen vier teilweise breite Kanten auf. 5 Der Zylinder zeigt kaum Laufspuren und befindet sich fast noch in der Einbautoleranz; auch Kolben und Kolbenbolzen sind bestens in Schuss. 6 Nockenwelle und Kipphebel sind ohne Verschleiß fast wie neu.

len, Sitz der motoretta-Redaktion, dagegen nicht. Diese Posse föderalistischer Eigenarten hat sich mittlerweile durch ein neues EU-Typgenehmigungsverfahren erledigt, das ein vorderes Kennzeichen für dreirädrige Fahrzeuge für ungeeignet hält.

Die Irritation über die zulassungsrechtlichen Hintergründe währte nicht lange, und so ging der Peugeot knapp zwei Wochen später auf die erste große Tour in sein Heimatland. Über Schnellstraßen und Autobahnen führte der Weg in die kurvige Auvergne, das sagenumwobene Vulkangebiet in Zentralfrankreich. Dass dies keine reine Genussfahrt werden würde, war von vornherein klar - Mitte April kehrt der Winter recht gerne feucht-fröhlich ins Zentralmassiv zurück.

Doch hinter dem weit nach hinten gezogenen Vorbau und der manuell im Stand bis zu 130 Millimeter höhenverstellbaren Frontscheibe hat der Fahrtwind keine Chance, der Pilot sieht sich gut geschützt vor den Unbilden der Natur. Trotz der Verstellmöglichkeit ließen Fahrer bis Einsachtzig die Scheibe in der untersten Stellung, denn mit jedem Zentimeter Höhe stieg der Zug und damit auch der Regenbefall im Nacken. Später montierte seitliche Windabweiser eliminierten darüber hinaus noch den Rest unangenehmen Zugs an den Beinen.

Uneingeschränktes Lob kommt vom hinteren Plätzchen

Insgesamt meisterte der Franzose den ersten Trip über rund 2400 Kilometer trotz widriger Wetterbedingungen souverän. Wozu die gute Unterbringung der Besatzung sicherlich ihren Teil beitrug: Relaxt, aber nicht entkoppelt sitzt der Fahrer mit aufrechtem Oberkörper in erreichbaren 780 Millimeter Höhe und genießt das breite Polster ebenso wie die kleine Lendenunterstützung. Die Knie könnten noch etwas entspannter sein, dafür lassen sich die Füße auf dem flachen Trittbrett nach Belieben abstellen. Uneingeschränktes Lob kommt vom hinteren Plätzchen: Auf den großflächigen ausklappbaren Trittbrettern parken die Stiefel perfekt, stabile Haltegriffe samt Lendenunterstützung sorgen für ein sehr sicheres Gefühl.

Ärgerlich nur, dass das elektrisch verschließbare Handschuhfach bei Sturzbachregen vollläuft - die dort untergebrachten Papiere mussten abends an der Heizung getrocknet werden. Im Nachhinein konnte auch die Mitnahmekapazität nicht ganz zufriedenstellen, trotz des doppelten Stauraums unter der Sitzbank und hinter der Heckklappe, beides sehr praktisch von zwei Knöpfen im Bug freigegeben:

Moderne Zeiten: Dem Metropolis sieht man die Verwandtschaft zu den Automobilen aus gleichem Hause an - schon allein der Kühlergrill stiftet die Familienidentität. Hochmodern auch das Infozentrum mit Restreichweite und Reifendruckanzeige. In das auf Knopfdruck geöffnete Heckabteil passt der Fahrerhelm genau.

Überschaubar: Lenker-Bedienelemente.

Für einen Helm zu flach: Sitzbankfach.

Löwentaste: Für die Feststellbremse.

Die zwei Leben des Metropolis: Mit dem Dreirad kann man geruhsam durch die Gegend gondeln und den Ausblick genießen oder kräftig am Kabel ziehen und auf der kurvigen Hausstrecke auftrumpfen.

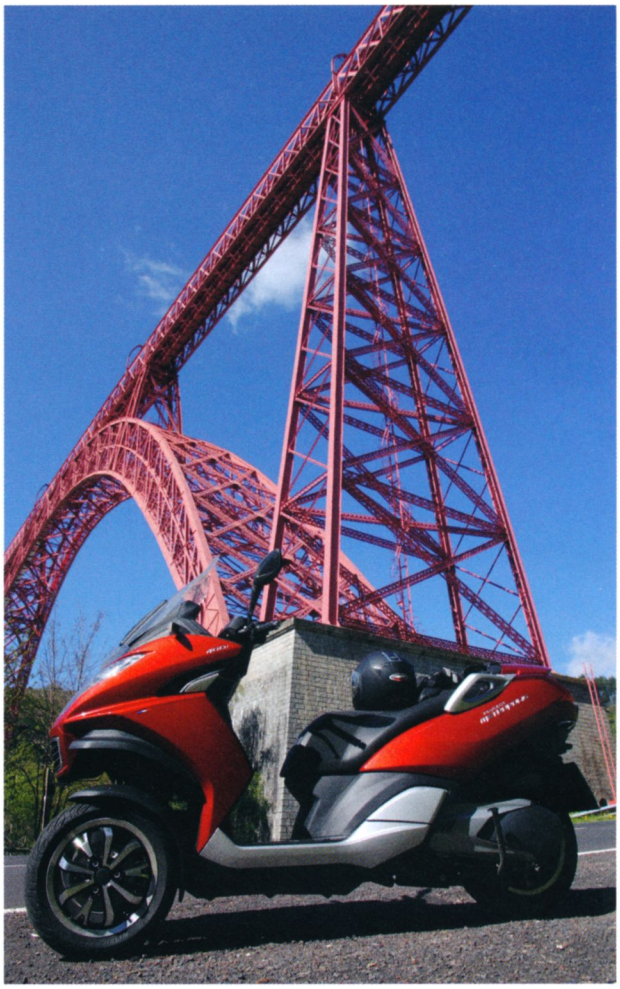
Drehknopf für Zündung und Schloss

Satte Stiefelauflage für Beifahrer.

Perfekt integriertes Fußbremspedal.

Schloss-, nicht Schlussreise: Entlang dem Nationalfluss zu Louis XV. & Co.

Immer wieder gerne genommen: Auf Reisen und im Zweipersonenbetrieb.



Französische Technik-Ikonen unter sich: Das von Gustave Eiffel erbaute Viaduc de Garabit (oben) in der Auvergne und der aus der Franche-Comté stammende Metropolis.

Das Sitzbankfach fällt sehr flach aus und das Heckabteil ist zur Unterbringung eines Helms ausgelegt. Also orderten wir flugs das Kit Duo color mit Topcase, Deckel in Fahrzeugfarbe, Gepäckträger und Rückenlehne für 403,27 Euro, womit alle Transportprobleme erledigt waren: Dank der einfachen Handhabung landete fortan sämtliches Gepäck im 47 Liter fassenden Inneren. Dieses blieb auch bei sintflutartigem Regen ein absoluter Trockenraum - im Gegensatz zum Sitzbankfach, in dem es zum Ende des Dauertests mehrfach "Wasser marsch" hieß.

Das optisch gut integrierte Topcase blieb übrigens stets angebaut, denn nachteilige Auswirkungen auf das Fahrverhalten waren nicht festzustellen. Überhaupt Fahren: Den eingefleischten Zweiradlern, die zum ersten Mal ein Dreirad unterm Hintern hatten, musste die DTW(Dual Tilting Wheels)-Konstruktion samt Wirkung jedes Mal ausführlich erklärt werden: Zwei Dreiecksguerlenker mit Schwingungsdämpfern sind zu einem beweglichen Parallelogramm verbunden. Um Fahrbahnstöße aufzufangen, agieren diese Dreieckslenker vertikal unabhängig voneinander und stützen sich über ein guer liegendes Federbein ab. Das entkoppelt die Lenkung von den Bewegungen der Radaufhängung, nur die Vorderräder bewegen sich auf und ab.

Nach etwas Eingewöhnung ließen es die Kollegen ordentlich krachen im Wissen um die Vorzüge der zweifachen Vorderradführung: Die doppelt so große Reifenaufstandsfläche überträgt mehr Brems- und Führungskräfte, und sollte einmal eines der Vorderräder wegrutschen, greift im Zweifelsfalle das zweite wieder. Fast kindliche Begeisterung entfachte das Roll-Lock-System, das die Vorderradführung per Lenkerschalter verriegelt, so dass der Fahrer die Füße auf dem Trittbrett belassen kann, ohne umzukippen. Das funktioniert im Stand und auch bei Schrittgeschwindigkeit, dreht der Motor aber über die Einkuppel-Drehzahl hinaus, entriegelt sich die Blockade automatisch.

Fast kindliche Begeisterung entfachte das Roll-Lock-System

Unisono notierten die Tester einen höheren Körpereinsatz zum Einlenken und Halten der Linie in Schräglage, vor allem auf unebenem Untergrund. Unangenehm sind Bodenwellen in Schräglage, beispielsweise auf Autobahnauffahrten, wo LKWs den Asphalt zu Wellen aufgeschoben haben: Hier beginnen die Vorderräder unabhängig voneinander zu schlagen, was zum Spurhalten vollen Einsatz verlangt. Ganz klar, hinsichtlich der Agilität erreicht der 400er nicht das Niveau von Einspurfahrzeugen.

Einmal am Kritisieren, bekommt auch die SBC-Kombibremse ihr Fett weg. Über den linken Bremshebel wird die Bremskraft auf alle drei Scheiben gleichmäßig verteilt, der rechte Hebel bedient nur die beiden Einkolben-Schwimmsättel vorn. In beiden Fällen wird nach sehr hoher Handkraft verlangt, was die Dosierbarkeit minimiert. Immerhin geht kombiniert die Effektivität in Ordnung; wird nur vorn gestoppt, bleibt die Bremsleistung mau. Alternativ kann das SBC mit dem kaum störenden Fußpedal im rechten Vorbau betätigt werden, gefühlvoller bremst es sich dadurch nicht.

Auf der Habenseite notierte das Testtagebuch dafür eine hohe Fahrstabilität, gepaart mit sicherem Fahrverhalten. Unbeeindruckt von Querwind, Fugen oder Beladung zieht das Dreirad stabil seine Bahn. Dazu kann auch der Fahrkomfort gefallen: Die Vorderradführung reagiert recht sensibel auf Un-

Alle Wetter: Ob Schnee, Regen oder Sonnenschein, unser französisches Dreirad - und seine Besatzung - musste bei jeder Witterung ran: im verschneiten französischen Jura (oben links), im Bergischen Land (oben) oder in Luxemburg (links). Nur die Anlieferung (ganz links) erfolgte wettersicher auf einem Spezialgestell im Transporter.

ebenheiten und die Federbeine filtern Asphaltpustel bis zum mittleren Härtegrad wirkungsvoll heraus. Darüber nehmen sie des Fahrers Rückgrat mit in die Pflicht.

Während der gesamten Testdauer ließ uns der Franzose nur ein einziges Mal im Stich. Ursache war eine durchgebrannte Sicherung der korrodierten Handschuhfach-Verriegelung, die zum Totalausfall mit Überstunden in der Technikabteilung von Peugeot führte. Dort wurde der Schalter entfernt, die Sicherung ersetzt und schon lief - fast - alles wieder wie am Schnürchen. Leider hatte ein Spediteur den Smart Key bereits eingesteckt, der das schlüssellose Anlassen erlaubt. Doch für solche Fälle oder leere Transponderbatterien hat Peugeot mitgedacht: Über eine Tastenkombination der Knöpfe für Sitzbank und Heckklappe lässt sich die Zündung aktivieren und der Peugeot wieder starten.

Von da an lief der Franzose störungsfrei bis ans Ende des Dauertests, unterbrochen nur vom Reifenwechsel auf Metzeler Feelfree Wintec. Nach der positiv unauffälligen Michelin Citygrip-Paarung machten die Elefantenfüße den Franzosen agiler, ohne an der allseits gelobten Stabilität zu rütteln.

Zum freudvollen Verlauf des Dauertests trug der wassergekühlte Einzylinder-Viertaktmotor eine Menge bei. Aus 399 cm^3 Hubraum erlöst der Vierventiler stolze 37 PS und 38 Newtonmeter Drehmoment, die den mit 265 Kilogramm alles andere als leichtgewichtigen Metropolis nachdrücklich in Bewegung versetzen. Knackige Ampelsprints sind ebenso wie zügige Durchzugsmanöver jederzeit drin, gleichmäßig und harmonisch drückt

Der Franzose ließ uns nur ein einziges Mal im Stich

der Antrieb bis etwa Tacho 110 nach vorn. Bis zum Spitzentempo von 136 km/h - Tachoanzeige: knapp 160 - braucht er dann ein wenig Anlauf. Durchschnittlich verfeuerte der Einspritzen 4,6 l auf hundert Kilometer, dabei deklarierte die Anzeige im Cockpit stets einen geringeren Konsum. Dafür war auf die Restreichweitenangabe Verlass, die manchen Tester zum Auskosten der tatsächlichen Reichweite animierte: Nach 315 Kilometern blieb der Peugeot trocken stehen und fuhr damit weiter als in der Theorie. Grund ist der konische Einfüllstutzen, den die werkseitige Tankinhaltsangabe nicht berücksichtigt, die Tester aber immer wieder gerne mit gefüllt hatten - einer schaffte sogar 14,5 Liter!

Wegen der modernen Motorenkonstruktion, übrigens identisch im Satelis 400 verbaut, sieht Peugeot unter normalen Bedingungen Inspektionen nur alle 10000 Kilometer vor, für uns der ideale Zeitpunkt für ein Ende des Dauertests. Bei ausschließlichem Stadtverkehr und besonders staubigen Bedingungen verkürzt sich das Intervall um die Hälfte. Da die Ventilbetätigung erstmals über Kipphebel mit Einstell-Shims erfolgt, braucht das Ventilspiel nur alle 20000 Kilometer gecheckt werden.

Nach interessanten und abwechselungsreichen 10000 Kilometern ging es dem Metropolis am 19. März ans Eingemachte, sprich: Unser Dauertester musste in der Werkstatt der deutschen Peugeot-Niederlassung in Mörfelden sämtliche Hüllen fallen lassen. Und um es vorweg zu nehmen: Der tiefe Blick in die Eingeweide offenbarte keine schwerwiegenden Mängel. Im Inneren des LFE 400i-Motors war nirgendwo übermäßiger Verschleiß festzustellen; Kolben, Kolbenringe, Zylinder und

...weiterlesen auf Seite 28

ANGEBAUT & AUSPROBIERT

PEUGEOT WINDABWEISER Für vergleichsweise schmale 52,46 Euro gibt's im Original-Zubehörprogramm ein Paar effektive seitliche Windabweiser. Nach dem Herausknipsen der Lüftungsgitter werden die flügelartigen Abweiser mit drei Schrauben fixiert, die Gitter dort eingeklipst, das ist es schon. Die Wirkung ist erstaunlich: Zog es vor der Montage noch deutlich an den Hosenbeinen, flattert die Jeans danach kaum mehr im Wind und selbst kühlere Temperaturen lassen sich lässiger ertragen.

PEUGEOT TOPCASE Vor dem Anbringen eines Topcase muss der Gepäckträger montiert werden. Dazu werden vier Löcher in die Heckklappe gebohrt, durch die das Gestänge eingeführt und fixiert wird. Nach dem Anbau des Gepäckträgers wird die Topcase-Grundplatte darauf festgeschraubt. Der handwerkliche Aufwand dafür hält sich im Rahmen und sollte von jedem einigermaßen begabten Schrauber zu bewerkstelligen sein.
Auf die Grundplatte lässt sich der Koffer schieben und automatisch fixieren. Je eine Drucktaste löst die Befestigung an der Grundplatte und öffnet den Topcasedeckel, beide werden von ein und demselben Schloss verriegelt. Kleiner Wermutstropfen: Nach Anbau des Topcase lässt sich die hintere Klappe des Sitzbankfachs nur noch öffnen, wenn man die Entriegelung im Bug drückt und gleichzeitig das Topcase anhebt. Das ist jedoch zu vernachlässigen, da die meisten Utensilien ohnehin im riesigen, einfach beladbaren Schlund des selbst bei sintflutartigem Regen wasserdichten Cases landen. Den Gepäckträger gibt's einzeln für 103,74 Euro, wir haben gleich den Kit Duo Color geordert, der für 403,27 Euro den Gepäckträger, das 47-l-Topcase mit Deckel in Fahrzeugfarbe und die Rückenstütze am Topcase beinhaltet.

PEUGEOT HANDSCHUTZER Bei Kälte sind die molligen Lenkerstulpen für 45,95 Euro eine echte Empfehlung. Sie werden einfach über die Lenkerenden gestülpt und besitzen im Inneren einen Kunststoffring, der mit einem Kabelbinder zwischen Lenkerendgewichten und Griffen festgezurrt wird. Flexible Gummibänder verbinden die Stulpen dazu mit dem Spiegelausleger, was einen Extra-Halt beschert. Die unförmigen Schützer beeinträchtigen zwangsläufig die Bedienung von Bremshebeln, Blinkern und Roll-Lock-Taste, doch das nimmt man bei Minustemperaturen zugunsten warmer Hände gerne in Kauf. Außerdem bewährt sich in diesem Falle die Fuß-Kombibremse zum ersten Mal, die eine feinfühlige Bedienung der Handbremshebel überflüssig macht.

METZELER FEELFREE WINTEC Zum Winter hin wurde bei unserem Dreirad ein Reifenwechsel fällig - nach 7000 Kilometern. Der Michelin Citygrip-Hinterreifen wäre schon 500 km eher fällig gewesen, aber da war der Metro auf Tour. Angesichts zu erwartender niedriger Temperaturen und viel Nässe haben wir uns für den Metzeler Feelfree Wintec entschieden, seit 2011 in herkömmlicher Bauweise zugelassen bis 150 km/h, nachdem er 2007 als Radialreifen für Maxi-Scooter aufgelegt wurde. Die Montage haben wir bei einem spezialisierten Reifenhändler - Pneuhage Reifendienste Brühl, ehemals Schüller - vornehmen lassen, um in puncto Reifendruckkontrollsystem auf Nummer Sicher zu gehen. Während die beiden Vorderreifen im Handumdrehen gewechselt waren, muss für den Hinterradausbau der Schalldämpfer - abgekühlt, versteht sich -, das rechte Federbein und der Versteifungsarm der Schwinge samt diverser Distanzscheiben entfernt werden.

PEUGEOT METROPOLIS

TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Bauart: Einzylinder, Viertakt, eine Ausgleichswelle
Gassteuerung: vier Ventile, ohc
Gemischaufbereitung: Einspritzung, ø 38 mm
Hubraum: 399 cm³
Bohrung x Hub: 84,0 x 72,0 mm
Verdichtung: 11,8:1
Kühlung: Flüssigkeit
Leistung: 37,2 PS (27,4 kW) bei 7250/min
Max. Drehmoment: 38,1 Nm bei 5500/min
Abgasreinigung: G-Kat (Euro 3)
Batterie: 12 V / 12 Ah, wartungsfrei
Lichtmaschine: 450 W
Kraftübertragung: stufenlos variable CVT-Automatik, Fliehkraftkupplung, Riemen-Sekundärantrieb

FAHRWERK

Rahmenbauart: Stahlrohrrahmen
Federung vorn: zwei Dreieckslenker, ein horizontales Federbein (DTW Concept)
Federung hinten: Triebsatzschwinge mit zwei Federbeinen, Vorspannung vierfach einstellbar
Federweg vorn/hinten: 120 mm / 91 mm
Bremse vorn: zwei Scheiben, ø 200 mm, Einkolben-Schwimmsattel, CBS
Bremse hinten: eine Scheibe, ø 240 mm, Einkolben-Schwimmsattel, CBS
Bereifung vorn: 2 x 120/70-12
Bereifung hinten: 140/70-14
Felgen vorn/hinten: 2 x 3.00x12 / 4.50x14
Räder: Neunspeichen-Leichtmetallguss

ABMESSUNGEN

Länge/Höhe/Breite: 2152/1450/775 mm
Radstand: 1500 mm
Sitzhöhe: 780 mm
Tankinhalt: 13,5 l
Leergewicht/Zuladung: 265 kg / 190 kg
Farben: Weiß, Schwarz, Titan, Rot

AUSSTATTUNG

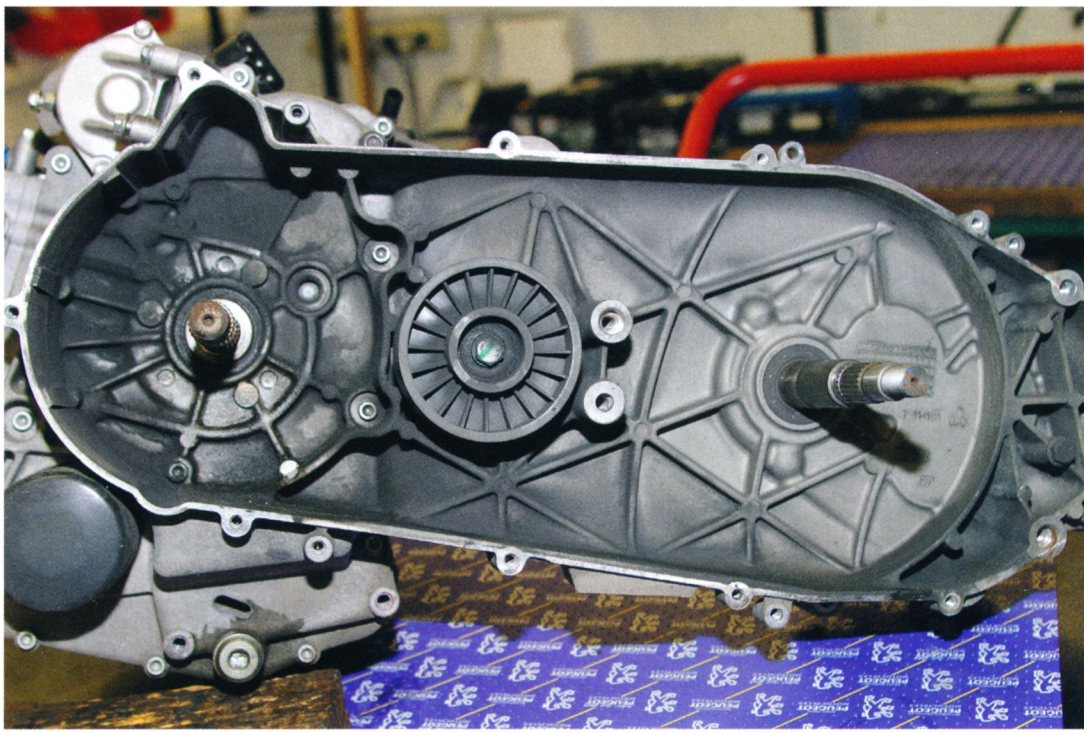
Seitenständer, Hauptständer, LED-Rück- und Bremslichter, abschließbares Frontfach, Warnblinkanlage, 12-V-Bordsteckdose, ausklappbare Soziusrasten, Kombi-Fußbremse, elektrische Feststellbremse, Roll-Lock-Vorderradarretierung, Smart Key, Reifendruckkontrolle, werkzeugfrei verstellbares Windschild, über Heckklappe und Sitzbank beladbares Staufach

MESSWERTE

Höchstgeschwindigkeit: 136 km/h
Verbrauch: 4,6 l/100 km
Theoretische Reichweite: 293 km
Tatsächliche Reichweite: 315 km

LISTENPREIS

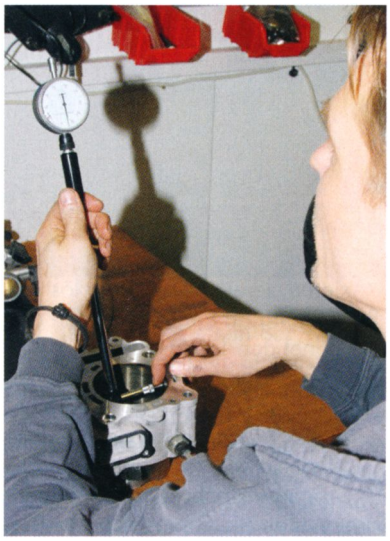
ab 8749 Euro inklusive NK



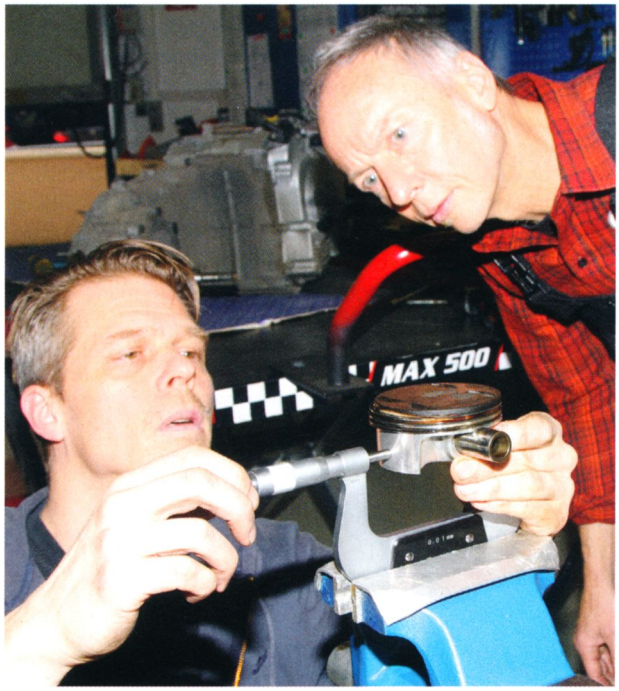
Laufbahn waren absolut maßhaltig, Pleuel, Kolbenbolzen und Zylinderkopf in gutem bis sehr gutem Zustand. Nur die breiten Sitze der Einlassventile gaben Rätsel auf.

Zur Antriebsseite hin erwies sich der Kurbelwellensimmering als inkontinent, was zum Ölnebel im Inneren führte - ein Einzelfall laut Peugeot. Unabhängig davon waren die Fliehkraftkupplung, Beläge und Zahnriemen in guter Verfassung, gleichwohl wird letzterer bei der Inspektion ersetzt. Genau so wie die Variator-Rollen, von denen vier deutliche Verschleißspuren aufwiesen. Tiefe Riefen am äußeren Rand der Riemenscheibe - turnusmäßig zu ersetzen - sind eine Folge der zahlreichen Hochgeschwindigkeitsetappen, die wir unserem Metro zugemutet hatten. Das Getriebe selbst sah aus wie neu, die großzügig dimensionierten Zahnräder und Wellen dürften ewig halten.

Unterm Strich können wir dem Peugeot Metropolis also eine erfolgreiche Uraufführung attestieren. Erstaunlich dynamisch, dazu bequem, trotz aller Elektronik zuverlässig und vergleichsweise günstig - uns hat das Dreirad überzeugt. Mach's gut und au revoir, eher Metro! **Thilo Kozik**



Innenansichten der Metropolis-Antriebseinheit: Kolben, Kolbenbolzen und Zylinder sind nachgemessenermaßen maßhaltig und in sehr gutem Zustand. Einzig der Ölnebel auf der Antriebsseite am Simmerring der Kurbelwelle ist zu monieren.



- gute Fahrdynamik
- prima Wetterschutz
- flaches Trittbrett
- tolle Ausstattung

- hoher Kurvenaufwand
- flaches Staufach
- kraftaufwändige Bremse

AUFGEFALLEN & NACHGEFRAGT

Nur einmal musste der Metropolis während des Dauertests eine unplanmäßige Pause einlegen: An der Ampel ging plötzlich der Motor aus und ließ sich nicht mehr zum Leben erwecken. Ursache war die elektrische Verriegelung des Handschuhfachs, die durch Spritzwasser korrodiert war und deren Sicherung durchbrannte. Da die Verriegelung aber über den gleichen Schaltkreis und die Absicherung für das Zündschloss läuft, stört sie auch die übrige Elektronik und es kommt zum Ausfall des gesamten Systems. Nach Deaktivieren der elektrischen Handschuhfachverriegelung funktionierte der Metro einwandfrei - abgesehen von einer falsch herum eingelegten Batterie des Transponders. Doch das kann man dem Franzosen beim besten Willen nicht ankreiden...

Nach Ende des Dauertests wurde die LFE 400-Antriebseinheit des Metropolis in der Werkstatt der deutschen Peugeot-Niederlassung in Mörfelden zerlegt und die einzelnen Motorkomponenten vermessen und intensiv unter die Lupe genommen. Zu den dabei gewonnenen Erkenntnissen nimmt Roland Werner, Leiter Kundendienst und Ersatzteile bei Peugeot Motocycles Deutschland, Stellung.

Unfreiwilliger Stopp: Nach Elektrikausfall und falsch eingelegter Transponder-Batterie musste der Metropolis zur Untersuchung in die Niederlassung.

Undichtigkeit des Kurbelwellen-Simmerrings: Hier sind bei den übrigen Metropolis-Modellen keine Auffälligkeiten festzustellen, bei der Undichtigkeit des Dauertestfahrzeugs handelt es sich wohl um einen Einzelfall. Eine Überlegung ist, eventuell einen feineren Filter für die Belüftung des Antriebsgehäuses in Erwägung zu ziehen.

Ortstermin: In den Räumen der deutschen Niederlassung begutachten Peugeot Deutschland-Chef Volker Klein, Ronald Werner, Leiter Kundendienst & Ersatzteile, Andreas Uthoff (Technik) und der Autor die Einzelteile (v.l.).

Verschleiß an der Riemenscheibe/ Riefenbildung am äußeren Rand: Haben wir bei Langstreckenfahrzeugen beobachtet, die überwiegend im hohen Geschwindigkeitsbereich gefahren werden. Deshalb ist eine neue Riemenscheibe im 10.000er-Wartungskit enthalten.

Unterschiedliches Tragbild der Rollen: Es gibt, bedingt durch Ehrende' Rollen und ‚geführte' Rollen, unterschiedliche Belastungen, die sich an dem minimalen Verschleiß in Form einer 'Kante' bei den vier höher belasteten führenden' Rollen zeigen. Die Rollen werden auch bei der 10.000er-Inspektion getauscht.

Verbreiterte Ventilsitze: Zur Untersuchung der verbreiterten Ventilsitze der beiden Einlassventile haben wir die Teile zur Prüfung ans Mutterhaus weitergegeben. Der Sitz im Zylinderkopf selbst ist innerhalb der Toleranz, zu der Sitzverbreiterung am Ventil können wir momentan noch keine Aussage treffen. Das Ventil ist jedoch dicht und hat keinen Leistungsverlust zur Folge.