

Peugeot Metropolis 400



Kurvenfahrten mit dem Metropolis machen richtig Spaß. Die Modifikationen am Fahrwerk zeigen Wirkung.

Lange hat's gedauert, bis die Franzosen dem allein regierenden Piaggio-Konzern die Stirn geboten haben. Doch bei dem Anfang 2013 vorgestellten Metropolis haben die Entwickler die Kritik am mp3 dankbar aufgenommen und in vielerlei Hinsicht zu Herzen genommen. Das beginnt zuvorderst mit der deutlich moderneren Formensprache, der man den automobilen Einfluss nicht zuletzt am dominanten Kühlergrill in der Front ansieht. Die LED-Leisten über den beiden Halogenscheinwerfern geben den passenden Tech-Touch.

Der positive Eindruck setzt sich beim Aufsitzen fort. Durch den flachen Durchstieg und eine Sitzhöhe von 780 Millimetern gelangt beim Metropolis-Fahrer nahezu jede Statur bequem auf die Kommandozentrale. Der Lenker liegt gut in den Händen, der Kniewinkel passt, die Füße ruhen auf einem flachen und ausreichend dimensionierten Trittbrett - der Peugeot integriert seinen Fahrer bestens. Hochmodern gestaltet sich die Startprozedur: Dem Franzosen genügt ein Transponder in der maximal 1,50 Meter



Schlüsselloses Starten und Abschließen per SmartKey über den zentralen Drehschalter.



Doppelter Zugang ins Steufach über das Öffnen der Sitzbank oder wie beim Pkw übers Heck.

entfernten Jackentasche, dann kann über einen Drehknopf das Lenkschloss gelöst, die Zündung aktiviert und der Motor per Startknopf angelassen werden. Sogleich springt das Herzstück des Metropolis spontan an. Der wassergekühlte Einzylinder-Viertaktmotor mit 399 cm³ Hubraum bringt knapp 36 PS auf die Straße. Die französische Eigenkonstruktion ist kaum zu hören, vibriert nur leicht und beschleunigt den 265 Kilogramm schweren Metropolis mit einem kurzen Dreh am Gasgriff energisch voran. Gleichmäßig entwickelt der Viertakter seine Kraft, bevor er es ab zirka 120 km/h auf dem Tacho ruhiger angehen lässt.

Fahrwerkseitig geht der Peugeot einen eigenen Weg mit zwei Dreiecksquerlenkern und Schwingungsdämpfern, die zu einem beweglichen Parallelogramm verbunden sind und sich über ein vertikal montiertes Federbein abstützen. Seit dem Jahrgang 2017 rollt der Metro auf 13-Zoll-Rädern vorne und einem 14-Zöller hinten. Gegenüber dem Vorgänger lässt sich der Franzose deutlich leichter bewegen und erfordert weniger Kraftaufwand vom Fahrer. Zur Ausstattung gehören neben dem SmartKey ein etwas flaches Staufach mit Heckklappe, eine abschließbare Ablage in der Front, USB-Anschluss und ein großzügiges, gut ablesbares Cockpit. Auch bei den Bremsen kann der Metropolis gut mithalten: Wie der mp3 besitzt der 400er ein gut ansprechendes ABS sowie die zweistufige, abschaltbare Traktionskontrolle TCS. *N.M.*

PLUS

- ordentliche Agilität
- prima Wetterschutz
- flaches Trittbrett
- sehr gute Ausstattung

MINUS

- flaches Staufach unter dem Sitz

TECHNISCHE DATEN

Motor: Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertakt, vier Ventile, ohc, Einspritzung, Hubraum 399 cm³
Leistung: 35,6 PS (26,2 kW) bei 7250/min
Drehmoment: 38 Nm bei 5500/min
Fahrwerk: Zwei Dreieckslenker mit horizontalem Federbein; Triebsatzschwinge mit zwei Federbeinen, 110/70-13, 140/70-14
Bremsen v/h: zwei/eine Scheibe, ABS und TCS
Abmessungen: Tankinhalt 13,0 l, Sitzhöhe 780 mm, Gewicht 265 kg, Zuladung 190 kg
Höchstgeschwindigkeit: 135 km/h
Listenpreis: 9.599 Euro