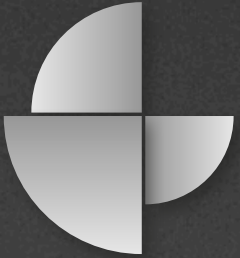


# 3 ROUES, PEUGEOT Y VENT





*Vu le succès du Piaggio Mp3 depuis maintenant quelques années et surtout la « brèche » juridique qu'il permet (conduite un scooter de plus de 125cc avec le permis B), on se demandait quand d'autres grands constructeurs allaient enfin emboîter le pas au numéro 1 européen et oser à leur tour l'aventure du 3 roues. Cela avance. Après le nouveau Quadro 3D 350 dont nous vous parlerons prochainement, c'est Peugeot qui s'y colle avec son projet Metropolis. Le Lion ressort ses griffes !*





Le train avant du Metropolis et ses deux roues de 12" équipées chacune d'un disque Ø200mm avec étriers flottants.



Double optique entre lesquels prend place le radiateur du refroidissement moteur et une calandre qui n'est pas s'en rappeler celle des automobiles de la marque.



Le train avant aluminium TTW Peugeot.

## METROPOLIS PROJECT

Pour certains d'entre vous (rassurez-vous j'en fais partie aussi), le Métropolis c'est avant tout une discothèque très branchée près d'Orly. Pour Peugeot, ce nom évoque surtout son origine grecque : mère et ville (polis), désignant, dit le Lion : « une très grande ville, lieu d'impulsion, d'innovation et d'influence dont les infrastructures facilitent les échanges et contribuent à son rayonnement... ». Métropolis Project, c'est le nom du scooter 3 roues imaginé par Peugeot Scooters mais aussi Peugeot Automobiles. Tout le savoir-faire de la marque résumé dans ce projet.

## ON EN SALIVE D'AVANCE

Esthétiquement, le Métropolis Project est déjà une réussite, parfait

tement proportionné et équilibré, ce futur 3 roues se veut à la fois dynamique, moderne, fonctionnel et confortable. Sans oublier d'être maniable et performant, naturellement. Selon le constructeur français : « Le train avant, baptisé Twin Tilting Wheels (TTW) est composé d'un parallélogramme déformable à double triangulation dont l'architecture permet d'abaisser son centre de gravité et de mieux centrer les masses. Associé à 2 batteurs dynamiques et une suspension mono-amortisseur hydraulique, ce train avant dispose de roues indépendantes et inclinables qu'il est possible de bloquer électriquement à basse vitesse. La conception des éléments de suspension en aluminium injecté sous pression offre également un double avantage : un supplément de rigidité d'une part et une

réduction des masses non suspendues allégeant la direction et facilitant la prise en main ». Pas de doute, entre son look et sa technologie, le Metropolis possède de sérieux arguments de séduction. De quoi craquer dès sa sortie...

## DES ARGUMENTS DE SÉCURITÉ

En plus de son fameux concept 3 roues très sécurisant en conduite (attention à l'arrêt, on peut tomber comme avec un deux roues), le Metropolis avance de nombreux autres arguments liés à sa fonctionnalité et la sécurité. A commencer par le système de freinage, équipé de trois disques (2x200mm devant plus un 240mm à l'arrière) ; freins avant et arrière que vous pouvez commander de façon séparé ou de façon « inté-

gral » via le levier gauche (qui actionne donc simultanément les trois étriers). Des rétroviseurs à large champs de vision et un éclairage double optique doté d'ampoules halogènes 2x55w contribuent aussi à la sécurité du pilote. Les feux arrière à leds permettront d'être mieux vu par l'automobiliste qui vous suit. Comme sur le Piaggio Mp3, le Peugeot disposera d'un frein de parking (très pratique) qui devrait se situer au centre du guidon et activable d'un doigt (là, c'est mieux que le Mp3). Au dessus de ce guidon, le conducteur aura tout loisir de s'éterniser sur le tableau de bord archi complet mais à la déco un peu cheap style 309 GT Tuning. Bon, ce n'est que mon humble avis, mais perso, je préfère nettement le panel du Satellis, toujours chez Peugeot (voir page 12).



Vu d'arrière, c'est fluide et bien dessiné. D'une largeur (hors tout) de 745mm (contre 760 pour le Mp3), le Metropolis devrait bien s'intégrer à la circulation.

Le futur Metropolis 400i est annoncé pour un poids de 258 kg et une hauteur de selle de 780mm (253 kg et 785mm pour le Mp3 Piaggio).



Outre ces deux gros compteurs, le pilote aura à disposition sous les yeux (et les mains), l'ordinateur digital, la bulle réglable et le frein parking actionnable depuis le guidon.



Nouvelle motorisation Peugeot 400i.



Longueur hors tout du Peugeot : 2160mm, soit 2cm de moins que le Mp3. Avec toutefois un empattement plus long de 5mm par rapport au Piaggio.



Le Metropolis Project tenait naturellement la vedette sur le stand Peugeot lors du récent Salon de la moto et du scooter à Paris.

## FACILE A VIVRE

Normalement, comme le Mp3, le Metropolis s'annonce facile à vivre. Déjà 3 roues au lieu de 2, cela en rassure beaucoup, mais en plus le futur Peugeot annonce une hauteur de selle de 780mm. Cela rend accessible à la majorité d'entre vous et calé sur cette hauteur raisonnable, derrière un pare-brise réglable et sur une selle au dossier réglable ; le pilote ne devrait pas avoir trop à se plaindre. Lors de la conduite, au feu rouge par exemple, le système TTW (dé-

clenchable à très faible vitesse) permet d'auto-stabiliser l'engin à l'arrêt. Avec un peu d'expérience, ça vous évitera même de poser le pied au sol. Si c'est comme sur le Mp3, ce système se désengagera tout seul dès que vous ré-accélérez.

## NOUVEAU MOTEUR PEUGEOT

Pour ce futur produit, Peugeot tient à créer son propre moteur. Sur ses 400 ou 500 actuel, Peugeot utilise en fait des moteurs Piaggio. Mettre au point un moteur 400 prend du temps. Surtout quand la concu-

## MOTEUR

Type :	Monocylindre 4 temps
Cylindrée :	399 cc
Alésage x course :	84 x 72mm
Puissance :	maxi 25,6kW à 7000tr/mn
Couple maxi :	38 Nm à 5250 tr/mn
Distribution :	SOHC à 4 soupapes
Refroidissement :	Liquide
Alimentation :	Injection électronique
Embrayage :	Automatique centrifuge
Démarrage :	Electrique
Transmission :	Par courroie et double variateur
Norme de dépollution :	Euro 3/Euro 4

## PARTIE CYCLE

Châssis :	tube d'acier haute résistance
Suspension av. :	amortisseur hydraulique réglable en pré-charge et positionné horizontalement
Suspension ar. :	Double amortisseur hydraulique réglable
Frein av. :	disques (X2) Ø200 mm avec étriers flottants
Frein ar. :	Disque 240 mm
Pneus av. :	Tubeless (x2) 120/70-12"
Pneu ar. :	Tubeless 140/70-14"

## DIMENSIONS

Longueur hors-tout (mm)	2160
Largeur au guidon	745
Hauteur de selle (mm)	780
Empattement (mm)	1555
Poids à vide (kg)	258
Capacité du réservoir d'essence (L)	13

rence est déjà bien au point, il s'agit de ne pas se rater. C'est pour cela que Metropolis Project (déjà bien au point côté partie-cycle et équipement) ne sortira que vers la fin de l'année. C'est le temps nécessaire à Peugeot pour créer et mettre au point son nouveau moteur qui, par la suite, devrait équiper également d'autres modèles de la gamme, comme le Satellis par exemple. Ce moteur sera un 400cc à refroidissement liquide, développant 35cv, disposant d'un couple de 38 Nm et d'une alimentation par injec-

tion électronique. Peugeot espère beaucoup de cette motorisation qui devrait permettre au Metropolis de flirter avec les 150 km/h en vitesse de pointe (oui, sur les autoroutes allemandes seulement). Ce qui serait une belle performance compte tenu du poids habituel d'un scooter 3 roues. Question tarif, Peugeot devrait rester dans le raisonnable s'ils veulent concurrencer Piaggio et son célèbre Mp3.