

Come guidare una mtb elettrica: salita, discesa e consigli per l'uso e per l'acquisto

La bici a pedalata assistita è il fenomeno ciclistico del momento.

Ovunque si vedono sempre più persone in città in sella a una ebike e anche in montagna o nei boschi, con e-mtb front o full.

Sono arrivate forcelle, trasmissioni, freni specifici e persino zaini con porta-batteria interni dedicati al mondo della pedalata assistita.

Tuttavia, una buona fetta di biker è scettica, considera il motore elettrico un imbroglio, una cosa "da vecchi" o per persone sovrappeso e non allenate, spesso giudicando senza avere mai seriamente provato una ebike.

Dall'altro lato, chi l'ha acquistata a volte non riesce a sfruttare al massimo il suo potenziale.

Ecco quindi una guida sui punti principali da tenere in considerazione per divertirsi su una e-mtb e imparare a guidare divertendosi e in sicurezza.

Nota: Le indicazioni contenute in questo tutorial valgono per le mountain bike elettriche moderne con motore centrale, con ruote da 27,5" normali, plus, 26" fat o 29", tralasciando tutti gli altri tipi di ebike e bici elettriche come ad esempio la TerzaRossa che è dotata di acceleratore.

Definizione di e-mtb

Una e-mtb a norma di legge è una mountain bike con motore elettrico la cui potenza massima è di 250 Watt. Il motore si deve attivare solo durante la pedalata e si deve spegnere automaticamente al superamento dei 25 km/h.

La batteria può essere integrata nel tubo obliquo o fissata sopra o sotto di esso ed avere una capacità che può variare indicativamente dai 300 ai 500 Wh.

Un sensore di pedalata è necessario per attivare e disattivare il motore e sulle mtb elettriche avanzate troviamo anche un sensore di sforzo che calcola la nostra spinta sui pedali e fornisce l'assistenza in base allo sforzo.

Un display (presente sul 90% delle e-mtb) fornisce i dati sulle modalità di assistenza, il consumo della batteria, i chilometri percorsi, la velocità e altro ancora.

Ricordiamo che le biciclette a pedalata assistita sono classificate come velocipedi e sono regolamentate dall'articolo 50 del Codice della Strada e dal 2009 dalla normativa europea EN15194, in cui vengono denominate E.P.A.C, Electrically Power Assisted Cycle.

Tutti gli interventi che modifichino il funzionamento di un EPAC sono perseguibili e sanzionabili a norma di legge.

Le e-mtb front o full moderne sono mezzi il cui peso va dai 19 ai 23 kg circa.

Il prezzo può variare dai 3000 ai 7000 euro e oltre.

I componenti in comune tra mtb ed ebike

Innanzitutto, anche se sembra banale, per guidare una ebike bisogna sapere andare in bicicletta e conoscere gli elementi fondamentali della mountain bike moderna: il cambio, i freni a disco, le sospensioni, l'uso e lo scopo di un reggisella telescopico.

- Il cambio: per prima cosa dobbiamo tenere presente che, come nella mtb normale, il rapporto in cui pedaliamo è fondamentale: sulla ebike assume un'importanza ancora più importante per il corretto funzionamento del motore. Ad esempio il propulsore Bosch per e-mtb è progettato per lavorare al meglio a una cadenza di 70/80 pedalate al minuto, e anche gli altri marchi lavorano su parametri simili.

- I freni a disco idraulici: vanno azionati con un dito solo, l'indice, e posizionati sul manubrio in maniera corretta, inclinati seguendo la linea delle braccia quando siamo in posizione di frenata (corpo basso=leve abbastanza alte). Le leve vanno inoltre posizionate rispetto alle manopole in modo che, frenando, l'indice si chiuda quasi completamente, per esercitare più forza e stressare meno i tendini.

- Le sospensioni: anche se molti biker non saprebbero dire quale sia lo schema di sospensione della propria mtb, l'importante è conoscere la differenza tra ammortizzatore posteriore e forcella, tra sospensione a molla e sospensione ad aria e come utilizzare la regolazione più importante di tutte: il ritorno (rebound), cioè la velocità di ri-estensione della sospensione dopo un urto. Ci torneremo tra qualche paragrafo.

- Il reggisella telescopico: elemento che ha seriamente rivoluzionato la mtb negli ultimi anni, non può mancare su una e-mtb moderna, che sia front o biammortizzata.

Il comando deve essere remoto al manubrio e posizionato preferibilmente a sinistra, per il semplice fatto che di fronte a una salita alziamo la sella e contemporaneamente scendiamo qualche marcia, quindi utilizziamo entrambi i pollici allo stesso tempo. Prima di una discesa il processo è identico ma inverso. Rimandiamo al nostro tutorial su "Come regolare una mtb" per tutte le altre informazioni.

Quali ruote su una mtb a pedalata assistita?

Tra i nuovi formati arrivati sul mercato si rischia di fare confusione, fat da 26", 27,5", 27,5" Plus, 29".

- ebike "fat" con ruote da 26", da 3,7" fino a 5": specifiche per l'uso su terreni cedevoli come sabbia o neve, massimo grip, poca scorrevolezza, pressioni da gestire costantemente tra salita e discesa.

- ebike 27,5", larghezza copertoni da 2,2" a 2,5": è il formato che ormai è diventato normale, un buon compromesso in qualsiasi situazione. Grip e scorrevolezza variano in base alle tassellature del copertone ma nella media sono buoni.

- ebike 27,5" Plus, larghezza copertoni da 2,6" a 3": la nuova generazione di e-mtb ha sposato in molti casi questo formato, per le sue doti di grande grip e assorbimento delle asperità, nonché una maggiore facilità di guida per i biker meno esperti. La scorrevolezza è leggermente inferiore alle normali 27,5" ma grazie al motore ciò non è un problema. Le aziende stanno aggiornando la produzione di copertoni plus con modelli leggeri ma robusti, essendo la facilità di bucare uno dei loro aspetti negativi, assieme alla gestione della pressione e l'effetto deriva in curva (a seconda della scolpitura del battistrada).

- ebike 29", larghezza copertoni da 2,2" a 2,5": il formato più grande dona scorrevolezza e superamento agevole degli ostacoli, con un ottimo mantenimento della velocità anche su fondi sconnessi. Le ruote da 29" però possono influenzare le dimensioni del carro, già di per sé abbastanza lungo sulla maggioranza delle e-mtb per via della presenza del motore, e accusare troppa flessione laterale in una guida spinta a causa del peso totale della bici elettrica.

illustrazione di un motore elettrico di una e-mtb

Il motore elettrico delle e-mtb è inserito in una culla formata dal telaio, in modo da essere anche protetto e ben saldo in ogni condizione di guida.

Motore, assistenze e batteria, come sfruttarli al meglio

Fatta la debita premessa sui componenti in comune tra mtb ed ebike e il loro uso, analizziamo ora il motore, le modalità di assistenza, il display/computer di bordo e la batteria: sono i componenti del sistema elettrico, funzionano tutti insieme e un corretto uso dell'uno influenza l'altro.

- Il motore: è il cuore della ebike, si attiva solo se pedaliamo e ci fornisce la spinta. Aggiunge una buona parte del peso alla bici (circa 3/4 kg).

- Le modalità di assistenza: sono "le marce" del motore e possono essere tre (Eco, Trail, Turbo come sui motori Brose di Rotwild, Fantic e Specialized), quattro (Eco, Tour, Sport, Turbo) sui motori Bosch o cinque come sul nuovo Yamaha PW-X (Eco+, Eco, Standard, High, Extra Power).

Attenzione: utilizzando sempre l'assistenza più potente vedrete calare drasticamente il livello della batteria. Il consumo può aumentare anche del 50 o 70% in confronto alla modalità di assistenza più bassa.

Su molte ebike troviamo anche la modalità "Walk" che permette, con la pressione di un tasto, di attivare il motore senza pedalare e raggiungere una velocità massima di 6 km/h. Questa funzione è utile nelle ripartenze in salita o quando si debba spingere la e-mtb su un tratto in salita esposto o troppo sconnesso.

Il display della nostra e-mtb è fondamentale per controllare il consumo della batteria. Nelle ebike sprovviste di schermo si trovano dei led o delle App per smartphone che controllano le funzioni della ebike.

- Il display: ne esistono di diversi tipi a seconda delle marche e alcune aziende come Bosch ne propongono anche tre tipologie utilizzabili sullo stesso sistema elettrico. Molti marchi ormai permettono inoltre una personalizzazione delle curve di erogazione delle modalità di assistenza attraverso pc, smartphone e tablet grazie alla tecnologia Bluetooth.

E ancora, in alcuni modelli troviamo anche la navigazione con GPS, il controllo delle luci e i dati di viaggio, fino alla gestione del cambio elettronico come per lo Shimano E8000 con cambio elettronico Di2.

Alcune ebike invece non presentano il computer di bordo: la quantità di carica si evidenzia con dei led sulla batteria, così come la scelta delle modalità che avviene attraverso dei pulsanti sul telaio. Sono disponibili delle App scaricabili su smartphone per controllare il motore e i livelli di assistenza a seconda del giro che si effettua.

- La batteria: il peso è di circa 2,5 kg per la 500 Wh. Si ricarica in 3-5 ore. Con una carica si possono percorrere dai 40 ai 150 km e oltre, con una spesa stimata in 5-10 centesimi di euro.

Il consumo della batteria dipende, oltre che dal livello di assistenza del motore utilizzato, anche dall'altimetria del percorso, il peso del biker, la temperatura esterna, il tipo di percorsi, il numero delle soste e ripartenze (che, come per le auto, stressano il motore).

Ricordiamoci che la batteria è delicata, va trattata con cura, tolta dalla ebike durante il lavaggio (lo stesso vale per il display). Similmente a tutti i dispositivi dotati di batteria (uno su tutti lo smartphone), quando la

temperatura scende, il rendimento delle celle agli ioni di Litio diminuisce a causa dell'aumento della resistenza elettrica. È normale che l'autonomia si riduca in inverno. Tenetene conto.

Esistono già in commercio delle protezioni in neoprene con cui coprire il pacco batteria, attenzione però alle pozzanghere, perché il neoprene potrebbe trasformarsi in un arma a doppio taglio, trattenendo l'acqua e aumentando la dispersione di calore.

Le batterie si danneggiano anche se vengono scaricate completamente e lasciate per lungo tempo senza energia: al loro interno, la sofisticata elettronica di controllo chiamata BMS (battery management system) consuma sempre una piccola quantità di carica. Se il BMS non ha più energia, non si può ricaricare la batteria e questa diventa inutilizzabile.

Visto che il costo di un pacco batteria è di circa 600/800 euro, abbiate la massima cura: no agli urti quando è staccata dal telaio della bici e in caso di inutilizzo prolungato è sempre meglio lasciare il pacco batteria con un 50% di carica al suo interno, in un luogo asciutto e a temperature comprese tra 0 e 20 °C.

- Il carica batteria: ne esistono ormai di diversi tipi e anche "da viaggio", quindi più leggeri (si va dagli 800 grammi dello standard ai 500 grammi di quelli da viaggio) e meno ingombranti. Se siete soliti fare lunghi giri con pausa pranzo annessa, l'ideale è portare con sé il carica batteria per poter ripristinare l'autonomia del pacco batterie. In un'ora, a seconda dei modelli, si può ricaricare anche del 40%.

illustrazione di alcuni tipi di batterie delle ebike.

La batteria di una e-mtb può essere esterna o integrata nel telaio come nell'illustrazione a sinistra.

Come guidare una mtb a pedalata assistita

Rispetto a una bici tradizionale, l'e-mtb richiede un po' più di esperienza e conoscenza del mezzo per riuscire a essere utilizzata al meglio.

Facciamo subito una precisazione: la posizione di guida in salita e discesa resta uguale tra mtb ed ebike. Le tecniche sono le medesime: assorbire gli ostacoli, affrontare salite, curve, discese ecc.

Per questo tutorial ci concentreremo in particolare su come affrontare le salite: con la giusta tecnica, in sella a un'ebike moderna si riusciranno a superare passaggi e pendenze che per una mtb normale risulterebbero impossibili.

La sella in salita: leggermente più bassa della normale posizione

Il motivo è per avere il baricentro più basso e quindi più stabilità, e anche per avere un po' più di spazio quando si effettuano i fuorisella momentanei nelle tecniche sotto elencate. Quanto? Indicativamente dai 3 agli 8 cm a seconda delle preferenze e dalla pendenza affrontata.

Reggisella telescopico obbligatorio, poter abbassare la sella con un pulsante al manubrio è fondamentale per divertirsi su qualsiasi bici in fuoristrada.

Se ancora non lo avete, acquistatelo, saranno i soldi meglio spesi della vostra vita di biker. Valutate in base alle misure del telaio e della vostra altezza, tenendo conto che un modello con escursione da 150 mm è tra i più usati e versatili. Comando remoto e cavo interno, altri due "must".

Salita tecnica in e-mtb: la scelta della modalità di assistenza

Le modalità di assistenza vanno utilizzate con molta attenzione, sono l'ambito più importante di una e-mtb, sia per limitare il consumo della batteria e prolungare la durata del nostro giro sia per avere sempre la potenza adatta al tipo di terreno/ostacolo/salita che stiamo affrontando.

Un tratto tecnico con fondo smosso affrontato in modalità High o Turbo può far slittare la ruota posteriore e farci perdere aderenza, mentre una assistenza meno potente (Standard o Tour) solitamente ci garantisce più grip e meno strappi.

È chiaro che ciò dipenda molto anche dal peso del biker: a parità di ebike, un rider più pesante avrà bisogno di più spinta del motore e quindi più consumo della batteria: una buona motivazione per perdere qualche chilo, anche se ho un'ebike ;-)

Fate le vostre prove su una sezione di trail che conoscete, impostando le diverse assistenze e stabilite quali siano quella adatte da utilizzare sui punti tecnici. Se il grip è discreto, anche i livelli di assistenza più potenti sono utilizzabili, ma per breve tempo e solo dove necessario, specialmente se il giro supera le due ore o include molto dislivello.

Giocate al risparmio, meglio tornare a casa con una tacca di batteria piuttosto che dover pedalare 20 kg di bici senza assistenza elettrica (situazione comunque fattibile ma che è meglio evitare).

Utilizza un'alta frequenza di pedalata

La frequenza di pedalata è la seconda cosa più importante, e su una ebike conta più della potenza muscolare del biker. Le case consigliano dai 60 agli 80 Rpm (Round per minute), pedalate al minuto.

Quindi, prima della salita converrà impostare un rapporto leggero, come se dovessimo affrontare il passaggio tecnico con una bici normale. Non serve alzarsi sui pedali e tentare con la forza, sarà più conveniente pedalare "rotondi", con una frequenza alta che permetta di sfruttare al massimo il motore.

La tecnica della "pedalata consapevole" e della "seduta leggera"

La tecnica della pedalata consapevole su una mtb a pedalata assistita consiste nell'affrontare un passaggio tecnico (con gradoni alti o radici sporgenti in sequenza) mantenendo la pedalata agile ma valutando dove i pedali potrebbero urtare sugli ostacoli a terra e agendo di conseguenza, effettuando delle mezze pedalate per superare gli ostacoli stessi. Allenatevi a far diventare fluida questa azione, è fondamentale.

La "seduta leggera" consiste in questo: quando la bici ha superato l'ostacolo con la ruota anteriore, dopo aver agito con una trazione delle braccia e un avvicinamento del busto al manubrio, la ruota posteriore impatta l'ostacolo. Qui bisogna stare in sella "leggeri", pronti ad alzarsi sui pedali per far salire la bici sotto di noi; se rimaniamo seduti rischiamo di ricevere un contraccolpo che può fare sbandare e cadere o costringere al piede a terra.

A seconda dell'altezza degli ostacoli, prima di affrontarli sarà utile agire con le braccia tirando il manubrio verso di sé per alleggerire la ruota anteriore o eseguire una piccola impennata o un manual (tecnica dell'impennata senza pedalare) per farla salire sull'ostacolo.

Consiglio di provare prima a salire su un muretto alto circa come uno/due gradini, in un ambiente tranquillo come un parcheggio vuoto per esercitarsi e far diventare naturale un gesto fondamentale della guida in mtb.

Il motore

Durante i passaggi tecnici a bassa velocità va tenuto presente che il motore si attiva dopo un breve scarto dal primo impulso sul pedale, che va da pochi centimetri fino a un quarto di pedalata circa a seconda delle marche e tipologie di sistema elettrico. Questa latenza è presente anche nel processo inverso, cioè quando fermiamo i pedali.

Ciò è da tenere presente in tutti gli ambiti di salita e superamento ostacoli in successione in modo "trialistico". Quella mezza pedalata può fare la differenza tra fermarsi e magari urtare il motore su una roccia oppure scavalcare l'ostacolo in leggerezza grazie a una guida attiva (pedalata consapevole+seduta leggera) unita alla spinta del sistema elettrico.

Inoltre, è da sottolineare che la cambiata dei rapporti non va effettuata mai sotto sforzo e va fatta ricordandosi di questa latenza. Con un po' di esperienza diventa tutto naturale, è un nuovo modo di guidare e ci sono alcuni aspetti poco conosciuti da gestire, ma il bello sta proprio in questo.

Guidare una e-mtb in discesa, settaggio e posizione

Innanzitutto attenzione alla pressione delle gomme: a seconda della loro carcassa saranno da tenere più gonfie che su una mtb normale, dato il peso maggiore della ebike rispetto a una mtb muscolare.

In generale, per un buon setting della mtb e della ebike si parte sempre dalla pressione degli pneumatici e poi si procede con le sospensioni, questo per evitare, su queste ultime, sensazioni falsate da un copertone troppo gonfio o troppo morbido.

Una corretta regolazione delle sospensioni che tenga conto del motore e della batteria è fondamentale, così come quello degli appoggi (sella, leve, comandi e manubrio).

Non dimentichiamo i pedali: flat o spd sulla ebike? Ultimamente sto usando entrambi nelle uscite con e-mtb, preferendo i flat per i sentieri con salite più tecniche grazie alla libertà di movimento che danno: a volte poter muovere il piede sul pedale è sufficiente per ottenere quel pizzico di bilanciamento in più.

Gli spd (o i pedali clipless), di contro, nelle staccate e nello sconnesso garantiscono maggiore feeling con il mezzo. A voi la scelta.

Il Sag sulla ebike

Partiamo sempre da una misurazione corretta del Sag (affondamento statico della sospensione, con il biker in sella, fermo e senza input provenienti dal terreno), utilizzando una pompa per le sospensioni. Generalmente su bici biammortizzate all-mountain/enduro è indicato mantenere un Sag tra il 25% e il 35%.

Anche qui suggeriamo, se non lo avete già fatto sulla vostra mtb muscolare, di sperimentare diverse impostazioni con una ebike sia in salita che in discesa, sempre tenendo d'occhio il lavoro dell'O-ring(elastico in gomma attorno allo stelo) di forcella e ammortizzatore: se questo va sempre a fine corsa sarà il caso di gonfiare di più la sospensione, viceversa se si sposta di poco proveremo a sgonfiarla.

Tutto ciò per le sospensioni ad aria, presenti su 99% delle ebike moderne. Nel caso di sospensione a molla il discorso è più complesso perché andrà sostituita la molla con un'altra di durezza diversa.

Per concludere, le sospensioni devono dialogare tra loro, quindi dovranno avere regolazioni simili di Sag e settaggi di compressione e ritorno. Il ritorno (o rebound) è la regolazione che solitamente tengo più aperta e veloce, per avere l'ebike reattiva e rapida nella risposta.

Discesa: posizione in sella a una e-mtb

In tutti gli ambiti "gravity", dal single track alla pista da downhill, dai sentieri naturali a quelli costruiti, valgono come già detto le regole del guidare la mtb in discesa.

Abbassate la sella e aprite la regolazione della compressione su forcella e ammortizzatore (se in precedenza avevate bloccato le sospensioni per la salita).

Tenete presente che se guiderete al 70-80% delle vostre capacità avrete sempre un buon margine per rimediare agli errori.

Ecco una buona posizione in discesa, sulle ebike e su qualsiasi mtb:

"sguardo avanti" dai 5 ai 10 metri, gomiti larghi, gambe leggermente flesse pronte a lavorare, caviglie rilassate, corpo centrale. Peso 90% sui piedi.

Preso delle mani sul manubrio leggera ma presente (quindi non stretta) e indici sempre sulle leve dei freni. Spalle rilassate. Core attivo (i muscoli stabilizzatori che compongono la parte centrale del corpo, tra cui addominali, obliqui, lombari, glutei).

Su una e-mtb, a causa del peso, avremo più inerzia per quanto riguarda frenate, cambi di direzione e salti ma anche più stabilità sullo sconnesso, grip in curva e in staccata. Sarà tutto un po' più "fisico", ma generalmente ci si abitua dopo due/tre uscite.

Quale modalità di assistenza per i rilanci?

Entriamo in un ambito delicato perché tutto dipende dalla velocità a cui procediamo e dal tipo di trail affrontato (se conosciuto/sconosciuto, ricco di saliscendi, solo discesa, ecc.).

Ricordiamoci che sulle mtb a pedalata assistita il motore si disattiva a 25 km/h e sul ripido questa velocità si raggiunge in pochi metri.

In discesa personalmente evito le assistenze più potenti perché potrebbero essere troppo brusche quando la velocità scende e il motore si riattiva, ma le variabili in gioco sono molte, specie se il trail presenta "strappi" ripidi in salita alternati a discese tecniche.

Il consiglio è sempre guardare avanti e valutare il sentiero in anticipo: dopo un certo numero di uscite diventerà naturale stabilire se cambiare marcia sia sufficiente per superare una piccola salita oppure serva un cambio di assistenza.

Consiglio di effettuare delle uscite-prova in cui "giocare" con rapporti e assistenze fino a capire le soluzioni migliori, anche per verificare se tutti i comandi al manubrio siano in posizione comoda e facilmente raggiungibile.

A livello di "cockpit", cioè il manubrio, a mio avviso il sistema più ergonomico finora sulle mtb a pedalata assistita appartiene al motore Shimano E8000 con il manettino sinistro sotto alla manopola.

Questo è dedicato alle tre assistenze del motore ed è identico a quello del cambio, quindi “già conosciuto” e azionabile con la mano chiusa sulla manopola.

Ricordate, a volte basta uno sguardo di troppo al display per finire fuoristrada, quindi no alle distrazioni, imparate a “sentire” il motore dando spesso dei colpi di pedale in avanti.

Manutenzione della ebike

Essendo un mezzo meccanico oltre che elettrico, l'e-mtb necessita di una normale manutenzione come il serraggio viti, pulizia e lubrificazione e controllo delle parti in movimento (quindi anche pedivelle, ruote, raggi, pulegge cambio ecc.) e controlli periodici alle sospensioni.

Un occhio di riguardo per pastiglie dei freni e copertoni, con il peso maggiore possono essere soggetti a usura precoce, così come la trasmissione.

Oltre alle regole sul lavaggio, le parti elettriche ed elettroniche solitamente non sono soggette a manutenzione se non un filo di grasso per elettrodi sui poli del connettore della batteria.

Informandosi presso i propri negozianti o siti delle aziende si possono trovare aggiornamenti software periodici, come nel caso di Bosch, che consiglia una visita in un centro autorizzato per un controllo degli aggiornamenti ogni sei mesi circa.

Generalmente qualsiasi altra parte, batteria, computer o motore, se mal funzionante e in garanzia, viene sostituita.

Le poche volte in cui una ebike non ha funzionato sono state:

- disallineamento del magnete sulla ruota posteriore e quindi errata/mancata lettura della velocità da parte del sensore posto sul fodero basso del carro, risolto in un attimo con un ri-allineamento manuale.
- Falsi contatti tra computer e sede dello stesso, risolti con una veloce asciugatura/pulizia dei contatti.
- Motore spento: può far sorridere, ma in tutte le ebike in cui il computer è dotato di auto spegnimento è una cosa frequente. Controllate che il display sia acceso prima di ripartire dopo una sosta prolungata sui sentieri.

Conclusioni

A seconda delle tipologie di mtb a pedalata assistita ci potremo trovare più o meno a nostro agio in salita e in discesa: il consiglio qui è di provare diversi modelli prima di pensare a un acquisto.

Il posizionamento della batteria sul telaio ad esempio (come sulla Cannondale Moterra) può influenzare molto la maneggevolezza del mezzo.

Tornando alle gomme plus, le coperture a sezione maggiorata sono sempre più presenti sui modelli di ebike 2017, perché garantiscono maggiore grip e aderenza e una guida più “morbida” sullo sconnesso.

Attenzione, come già accennato, che le gomme siano di buona qualità e con una carcassa robusta (ne stanno nascendo anche di specifiche per mtb elettriche), altrimenti rischiereste di doverle tenere troppo gonfie per non bucare, perdendo i vantaggi elencati.

Infine, una considerazione per tutti gli amanti dell'allenamento: se seguite ebike.bicilive.it ormai saprete che il "mito" che con una e-mtb non si faccia fatica in salita è sfatato. Affrontando salite ripide basta usare la modalità Eco e per raggiungere in fretta alte pulsazioni e fiato corto.

In discesa, se la guidiamo come una muscolare, la e-mtb risulterà molto allenante, tra cambi di direzione, salti e rilanci non sempre "assistiti" se siamo sopra ai 25 chilometri orari. Addirittura anche dei bunny hop (sì, con un'ebike è possibile effettuare un salto staccando le ruote da terra usando il nostro corpo e la tecnica giusta, proprio come su una mtb normale).

Dopo qualche giorno in sella a una ebike, una volta tornati sulla vostra "muscolare" vi sembrerà di essere molto più prestanti e guiderete con un nuovo entusiasmo, volando sugli ostacoli e ringraziando la e-mtb anche per questo "allenamento riflesso". Provare per credere.