

EMTB

USATE



MTBT

DOMANDE

- **Chiedete la storia del Motore** se è stato sostituito o riparato in passato, e se è ancora coperto da garanzia. Questo potrebbe fornire una certa tranquillità in caso di problemi futuri.
- **Chiedete se la eMTB ha il motore sbloccando** Togliere il limitatore di velocità DI 25km/h è possibile ma è illegale e annulla tutte le garanzie del produttore. Inoltre, sollecita eccessivamente la batteria e il motore, che si deteriorano più rapidamente rispetto all'uso normale. Le eMTB elaborate sono da escludere
- **Batteria** Chiedete quanti cicli di ricarica ha effettuato la batteria. Le batterie al litio possono generalmente sopportare un numero di cicli di ricarica che varia da 300 a oltre 1000 cicli, a seconda della qualità della batteria e di come viene gestita è possibile aspettarsi che una batteria per eMTB raggiunga almeno 500 cicli di ricarica prima di vedere una diminuzione significativa della capacità. Tuttavia, potrebbe durare molto di più se rispettati alcuni accorgimenti, per esempio se si scarica completamente e regolarmente la batteria, questo può ridurre il numero di cicli di ricarica. Pertanto, se possibile è importante cercare di non scaricare completamente la batteria. Una batteria Bosch dopo 500 ricariche, ha solo il 60-70% della sua capacità originale come dichiarato dal produttore. Il numero di cicli di carica di una batteria può essere determinato da un rivenditore qualificato.
- **Dove ha conservato la batteria la bicicletta in generale in inverno.** Le temperature fredde causano un invecchiamento precoce, quindi lo scenario ideale è un luogo moderatamente caldo con circa l'80% di vita residua della batteria e mai scarica
- Chiede la **documentazione** relativa all'acquisto originale, la garanzia residua (se applicabile) e qualsiasi altra informazione rilevante.

DOMANDE

- **Chiedete Quanti anni ha la eMTB** Chiaramente più è recente, meglio è. Le E-MTB sono soggette a rapidi progressi tecnologici, quindi le biciclette più giovani tendono ad avere una geometria leggermente migliore, componenti migliori e anche un motore migliore. Questo ci porta a suggerirvi di stare alla larga da tutto ciò che ha già più di cinque o sei anni.
- **Chiedete Quanti chilometri ha percorso la bicicletta** Più la bici è stata usata, più è probabile che si sia usurata. Vale anche la pena di scoprire che tipo di terreno è stato percorso. Molte salite e discese di montagna avranno avuto ripercussioni su cambio, freni e pneumatici. Chiedete quando è stata effettuata l'ultima manutenzione. Qualsiasi eMTB dovrebbe essere revisionata almeno una volta all'anno. Questo vale anche per le sospensioni, per le quali va cambiato il liquido, e per i freni con liquido DOT. Inoltre, è probabile che siano stati resi disponibili aggiornamenti del software del Motore, che dovrebbero essere stati eseguiti da rivenditori qualificati.
- **Chiedete quali sostituzioni o cambiamenti ha subito la emtb** Se per esempio si è dovuta cambiare la trasmissione e com'è la condizione del sistema frenante. Come consumatore finale, è importante che alla bicicletta non siano stati aggiunti componenti inadeguati che potrebbero avere un impatto sulla sicurezza. Per esempio una bici progettata per montare una forcella a 120mm di escursione non può montare una forcella con 150mm di escursione.
- **Chiedete perché la eMTB viene venduta** Seguite il vostro istinto. Il venditore vuole sbarazzarsi della eMTB perché ha un difetto o c'è un motivo plausibile?

ISPEZIONE IN LOCO

La prima impressione è importante: se la eMTB è ancora sporca, è probabile che il proprietario sia stato piuttosto negligente anche nella manutenzione, ed è anche più difficile individuarne i difetti.

- **Motore** Esaminate che il Motore non presenti danni visibili, come ammaccature, graffi o segni di usura eccessiva. Assicuratevi che il Motore sia ben fissato al telaio e che non ci siano viti mancanti o allentate. Controllate il funzionamento, accendete la eMTB e assicuratevi che il Motore si avvii senza problemi. Controllate eventuali errori o messaggi: Alcuni Motore elettrici hanno display o app per il monitoraggio delle prestazioni. Controllate se ci sono errori o messaggi diagnostici che possono indicare problemi.
- Il **telaio** è ciò su cui la E-MTB vive e prospera, quindi fate attenzione a individuare eventuali danni alla verniciatura o alle saldature. Non si può mai essere sicuri al 100% con i telai in carbonio, ma l'assenza di danni visibili è sicuramente un buon segno. La batteria e il coperchio del Motore devono essere saldamente posizionati nel telaio, senza alcuno scuotimento. Visivamente, non dovrebbero esserci segni di usura. I graffi minori sul coperchio possono essere trascurati, ma eventuali parti deformate o crepe nella parte esterna del motore o nell'alloggiamento della batteria dovrebbero far suonare un campanello d'allarme.
- **Numero di telaio:** verificate che sia leggibile e corrisponda a quanto dichiarato dal venditore. Questo può aiutarvi a confermare l'identità e la storia della bicicletta.
- **Nodo sella** in alcune bici è un punto critico e potrebbe nascondere delle crepe superficiali. Analizzatelo con cura. Se trovate crepe mandate a monte l'affare
- **Tubo sterzo:** Anche in questo caso assicuratevi che non ci siano crepe.
- **Movimento centrale:** Afferrate una pedivella e provate a tirarla verso di voi cercando di vedere se ci sono giochi o sentite rumori strani

ISPEZIONE IN LOCO

- **Controllo dello sterzo:** cuscinetti superiori ed inferiori sono le parti critiche perché intaccati da sudore e fango. Ruotate il manubrio con la ruota anteriore alzata. Se la rotazione è fluida tutto ok, altrimenti mettete in preventivo dopo l'acquisto di sostituire i cuscinetti. Mettete la bici per terra sterzate la ruota e muovete la bici avanti e indietro per vedere se c'è del gioco. Se ci fosse potrebbe indicare ancora una volta una usura dei cuscinetti.
- **Il forcellino posteriore.** Come sempre siate sicuri che non ci siano crepe. Se dovesse mancare la vernice è un segnale che la bici è stata usata molto.
- In caso di bicicletta FULL controllate l'**Ammortizzatore posteriore** Controllate che le varie regolazioni presenti funzionino. Se presenta un controllo remoto accertatevi che funzioni.
- **Forcella:** Controllate che non ci siano rumori strani e giochi durante la compressione e la forcella sia fluidità. Assicuratevi che il click del registro del rebound sia avvertibile. Controllate che lo stelo non sia sporco d'olio e che non presenti graffi o ammaccature. Se così fosse, siate pronti a spendere soldi per la sostituzione della forcella.
- **Trasmissione.** Sappiate che quando le Corone e la catena sono nuove, il profilo dei denti è perfettamente tondeggianti. Man mano che l'usura aumenta, la forma dei denti cambia fra un dente e l'altro, è per questo motivo che la catena deve essere lubrificata spesso, in modo da far durare più a lungo la trasmissione.
- **Usura catena:** il metodo migliore è utilizzare lo strumento apposito che vi dà un'indicazione visiva dell'usura.
- **Freni.** Controllate che sui duchi non ci siano dei solchi o graffi sulla pista frenante, che è la parte dove le pastiglie fanno attrito. In questo caso il disco va sostituito. Accertatevi che il disco sia dritto alzando la bici, facendo girare lentamente la ruota, e verificando dopo quanti giri la ruota si ferma. Se si ferma dopo meno di due giri, il disco potrebbe essere storto o le pinze sono da centrare

ISPEZIONE IN LOCO

- **Pastiglie** sotto ai 2 mm va sostituita. Assicuratevi che non ci siano perdite dai freni, che si azionino bene e i pistoni ritornino normalmente in sede: se non lo fanno allora la manutenzione è stata pessima.
- **Centrata della ruota**: alzate la bici e fate girare la ruota, tenete lo sguardo fisso sul cerchio. Posizionate il dito vicino al cerchio ma senza toccarlo fate girare la ruota e nel caso il cerchio dovesse toccare il dito significa che il cerchio è storto
- **Cerchi** vanno ispezionati con cura. Verificate se ci sono ammaccature importanti che potrebbero compromettere l'integrità della ruota. Se i cerchi sono in carbonio e trovate crepe questi vanno sostituiti. Controllate anche che i raggi siano rigidi e non deformi
- **Gomme** Verificare che il battistrada e i fianchi non abbiano tagli vistosi e che i tasselli siano ancora in buono stato.
- **Manubrio**. Controllate l'ossidazione delle viti che chiudono il frontalino dell'attacco manubrio. Se in carbonio meglio sostituirlo perché non si può sapere quali sollecitazioni abbia ricevuto.

PROVA E COME SIGILLARE L'ACCORDO

- Chiedete al venditore se è possibile fare un breve test di guida per valutare il comportamento della bici.
- Prestate attenzione a eventuali rumori sospetti, vibrazioni o problemi nella guida.
- Verificate se vi sentite a vostro agio sulla sella e se la bici risponde alle vostre esigenze e alle vostre aspettative. Questo vi aiuterà a valutare se la bici è adatta al vostro stile di guida.

Se anche la prova è stata convincente

- **Sigillare l'accordo:** Non sottovalutate l'importanza di firmare un contratto che deve contenere:
 - Data del giorno,
 - Nome del modello
 - Nome del venditore
 - Il vostro nome
 - Il numero del telaio