

InBici

Rivista per ciclisti, InBici Magazine, Passione sui Pedali

SHIMANO EP8, UN NUOVO MOTORE, PIÙ POTENTE MA PIÙ LEGGERO (VIDEO)

Maurizio Rocchi · Wednesday, September 2nd, 2020

Il catalogo del marchio giapponese si arricchisce di un nuovo motore, più potente con i suoi 85 Nm di coppia ma più leggero e compatto, meno rumoroso e, per finire, più parco nei consumi in modalità ECO.

EP8 di Shimano ha ben poco in comune con l'E8000, lo si riscontra fin dalle primissime pedalate, e non solo per l'aumento della coppia massima che passa da 70 a 85 Nm: il fattore Q si riduce a 177 mm e il volume complessivo diminuisce del 10% aumentando la luce da terra, sono inoltre disponibili pedivelle più corte (160 mm), il motore è più silenzioso di 2 db e, in modalità OFF e/o sopra i 25 km/h, la pedalata è più efficiente. Inoltre, i carter in magnesio hanno determinato una riduzione del peso di ben 300 g, l'EP8 pesa, infatti, solo 2,6 kg.

VIDEO TEST

Sul display sono disponibili 2 Profili: il Profilo 1 e il Profilo 2. Il setting di assistenza di default prevede per il 1° un'impostazione più versatile mentre il 2° assicura alte performance sui terreni più tecnici senza sacrificare il controllo. All'occorrenza è immediato il passaggio da un profilo all'altro senza bisogno di interrompere la pedalata.

Inoltre, attraverso l'app E-TUBE PROJECT è possibile personalizzare le caratteristiche dell'assistenza su 10 livelli, regolare il livello massimo di coppia da 20 a 85 Nm e l'assistenza nelle ripartenze su 5 livelli.



In modalità ECO, in assetto di default, l'autonomia è del 20% superiore a quella riscontrabile sul E8000 grazie alla riduzione della coppia massima a 30 Nm.

La modalità TRAIL, pur disponendo di una coppia superiore, assicura lo stesso range di distanza riscontrabile sul E8000.

TRAIL mode, con il setting di default del Profilo 1, può contare su una aumento graduale della coppia che arriva a 85 Nm a partire da un input muscolare pari a 60 Nm.



Sempre con il setting di default del Profilo 1, ma in modalità BOOST, basta una pressione sui pedali di soli 20 Nm per usufruire della coppia massima che si mantiene costantemente sugli 85 Nm.

Il nostro breve test della durata di due giorni, realizzato in sella ad una Husqvarna Mountain Cross 2021 ci ha fornito risposte molto positive.

VIDEO TEST

Nell'utilizzo pratico si riscontrano differenze sostanziali in tutte le modalità, ECO non spinge più come sul E8000 migliorando l'autonomia; la modalità TRAIL è perfetta in salite di qualsiasi tipo, la si lascia inserita variando solo i rapporti del cambio e l'input muscolare in funzione della pendenza per superare qualsiasi tipo di ostacolo, riducendo l'utilizzo della modalità BOOST a situazioni particolarmente severe.

L'erogazione dell'assistenza non è mai brutale e favorisce il controllo anche nelle situazioni più esasperate permettendo di superare ostacoli apparentemente improponibili con una facilità disarmante.





Per quanto concerne l'autonomia, i tecnici giapponesi hanno realizzato dei test, il più interessante dei quali si è svolto su un circuito di 3.400 m con 150 m di dislivello con pendenza media del 8.1% e massima del 16,7% con un biker del peso di 80 kg che ha pedalato a 60 RPM su una e-mtb dotata di ruote da 27,5×2,6", che ha dato i seguenti riscontri:

	504 Wh	630 Wh
ECO	70 km	83 km
TRAIL	37 km	44 km
BOOST	26 km	30 km

Su percorso pianeggiante con e-bike stradale le percorrenze sono state le seguenti:

	504 Wh	630 Wh
ECO	191 km	233 km
TRAIL	114 km	136 km
BOOST	86 km	102 km

a cura di Roberto Diani – Copyright © INBICI MAGAZINE

This entry was posted on Wednesday, September 2nd, 2020 at 8:34 am and is filed under [E-BIKE, News, Top News](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.

