

TEST E-BIKE

FLYER

UPROC6

TESTO GUIDO LEGGIADRO FOTO CICLOCLIK

TEST EFFETTUATO DA

RIVISTA 365 MOUNTAINBIKE

L'AZIENDA SVIZZERA, LA PRIMA MOLTI ANNI OR SONO A CREDERE ED INVESTIRE NEL MONDO DELLA MTB A PEDALATA ASSISTITA, PROPONE QUESTA GRINTOSISSIMA ENDURO CHE SI CARATTERIZZA PER LA GEOMETRIA MOLTO AGGRESSIVA, CON ANGOLO STERZO A 66° E CARRO COMPATTISSIMO, GRAZIE ALLA RUOTA DA 26" SUL POSTERIORE. ALL'ANTERIORE, INVECE, È UTILIZZATO UNO STANDARD DA 27,5" ABBINATO ALLA ROCK SHOX PIKE CON 160 MM DI ESCURSIONE

Noleggiami!

ENJOYVALLEBREMBANA

WWW.ENJOYVALLEBREMBANA.IT - INFO@ENJOYVALLEBREMBANA.IT

TEL. 3271774469

eBike ITALIA



Il marchio Flyer nasce nel 1995 e da allora non ha mai smesso

di investire nella bici elettrica e nelle "nuove tecnologie". Tanto che oggi, **a distanza di vent'anni, è la prima al mondo specializzata esclusivamente nella produzione di biciclette a pedalata assistita.** Con più di 50mila e-bike prodotte all'anno e con una gamma composta da ben dieci modelli, Flyer si pone sul mercato come leader assoluto del settore ma, in tutta onestà, mai era stata così vicina ai sogni di noi bikers come con la nuova Uproc6.

Diciamolo subito: **si tratta di una vera bici da Enduro, con l'assetto, la geometria e i componenti più che adatti per questa specialità e in genere per un utilizzo gravoso su qualsiasi percorso off road.** Sappiamo benissimo che ancora molti di voi storcono il naso al solo pensare le e-bike. Pensiero più che legittimo, ma solo dopo che se ne prova realmente una. Perché ritrovarsi con una bici da Enduro che, come avviene con questa Flyer, richiedendoci la metà della fatica, s'inerpica come una leggiadra bici da Xc, è qualcosa che può tentare anche il più "ortodosso" dei bikers.

TELAIO E GEOMETRIA

La struttura portante della Uproc 6 è realizzata in lega alluminio con tubazioni idroformate. Il design, quindi, è piuttosto aggressivo, con una notevole compattezza verticale, ma non solo. **Caratteristica saliente di questo mezzo, infatti, è l'utilizzo di una ruota da 27,5" sull'anteriore e di una ruota da 26" sul posteriore,** che è stata prescelta proprio per consentire un carro estremamente compatto. Si pensi che la quota del carro posteriore è di soli 448mm a fronte di un interasse complessivo di 1.177 mm (taglia M). Già da questi elementi si può capire qualcosa dell'impostazione del mezzo, comunque piuttosto attuale. Per intenderci, l'estensione orizzontale è piuttosto pronunciata con 600 mm di lunghezza virtuale e un reach di 434 mm. Se poi si considera anche **l'angolo sterzo di ben 66° abbinato ad una forcella Rock Shox Pike da 160 mm,** allora è evidente che siamo nell'ambito dell'All mountain spinto

Segni particolari BOSCH PERFORMANCE CRUISE 36 V

Il cuore di questa Flyer è rappresentato dal motore da 250 W, che fornisce una spinta assistita, in base alla pedalata e alla modalità impostata fino a 25 km/h. La Batteria è 11.2 Ah / 400 Wh.

o dell' Enduro. Del resto, oltre alla forcella prescelta, anche la sospensione posteriore è perfettamente in linea con quella tipologia di mezzi. Si tratta di un quadrilatero articolato con giunto Horst servito dal RockShox Monarch Plus. **L'escursione alla ruota posteriore è di ben 160mm.**

COMPONENTISTICA E GAMMA

Flyer ha in gamma due modelli di mtb full suspended la Upro 3, con minore escursione e un'anima più trail/all Mountain e la Up Roc6. Per rimanere nell'ambito di quest'ultima, ci sono a catalogo due versioni che si

differenziano per alcuni componenti ma che, sostanzialmente, sono entrambi nell'ambito dell'alta gamma. Per intenderci, la 8.7 ha un prezzo di listino di 6.500 Euro, mentre la 8.9 della nostra prova costa 7.150 Euro. Il prezzo è decisamente alto, ma nel complesso, dalle sospensioni, alle ruote/gomme, dalla scelta dell'impianto frenante fino al reggisella telescopico Reverb Stealth, **tutto è pensato per un gravoso utilizzo off road ai massimi livelli.** L'unica differenza sostanziale, tra i due modelli, a nostro avviso, è rappresentato dalla trasmissione. La 8.7 ha le 10 velocità, il modello top ha l'Xtr a 11 velocità che grazie al rapporto più agile amplia il potenziale del mezzo in salita, già molto ampio, e favorisce le ripartenze da fermo.

IL RESPONSO DEL TEST

Difficile trovare un difetto a questo mezzo. Se non fosse per il rumore del motore, minimo ma avvertibile

TUTTO A PORTATA DI POLLICE

Tutta la gestione del motore, compresa la scelta della modalità di supporto, e dell'innovativo computerino di bordo è gestibile attraverso il pollice senza mai dover staccare la mano dal manubrio.



SHIMANO SAINT

ottimi e potentissimi freni che ben si comportano anche con un mezzo pesante come questa Flyer.



rispetto ad una bici tradizionale, in salita si avrebbe la sensazione di essere il miglior Marco Aurelio Fontana di sempre. Con la differenza che in discesa, invece di una leggera hardatil "traballante", si può disporre di un'aggressiva Enduro.

Con questa bici ho girato in diversi contesti, anche, piuttosto impegnativi, e con rider piuttosto allenati e devo dire che raramente mi sono divertito così tanto...a staccare tutti gli altri, compreso il buon Finetto che certo piano non va.

In discesa, assetto e geometria premiano la maneggevolezza e la Flyer risulta un "giocattolino" piuttosto divertente e compatto, ma anche ben stabile visto il lungo interasse. Sullo sconnesso, le ottime sospensioni e il peso della bici donano una grande capacità di spianare qualsiasi ostacolo. Nei percorsi più tortuosi, ovviamente, si paga un po' il maggiore peso e nel complesso, nonostante l'ottima geometria, all'inizio risulta più difficile, rispetto ad un

Enduro tradizionale senza il peso di motore e batteria, destreggiarsi con leggiadria. Poi ci si fa l'abitudine e l'unica vera differenza la si nota quando le ruote sono in aria. **Soprattutto nei drop alti, la Flyer mostra un po' la tendenza a buttare giù il muso troppo in fretta.** Per il resto, anche grazie all'ottimo impianto frenante e alle gomme giuste per l'uso gravoso, le prestazioni sono ottime e del tutto paragonabili a quelle di un buon Enduro tradizionale. Anzi, col motore, nei salì e scendì e nei rilanci, si viaggia decisamente di più, anche perché si riesce a mantenere alta la velocità, non solo nelle discese ripide e continue, ma anche in quelle meno costanti dove è necessario esser molto allenati per rilanciare con brio. **In salita, ovviamente, non c'è storia. Anche in modalità Eco la Flyer, nonostante i 20 e passa Kg, s'inerpica alla grande.**

Il limite è dato solo dall'assetto, un po' alto sull'anteriore, che costringe ad una posizione raccolta e sbilanciata sul manubrio per tenere giù la ruota. Ma siamo ben oltre le pendenze ipotizzabili con una normale All mountain o Enduro spinta con la sola forza delle gambe. Proprio per questo assetto, però, **utilizzare tutta la potenza del motore (in modalità turbo), non sempre è facile e sulle salite più sconnesse e ripide all'inizio la bici tende proprio ad impennarsi** e capita anche di perdere il controllo. Comunque con l'esperienza e la tecnica giusta (un po' diversa rispetto a quella "tradizionale") i risultati sono notevoli. Se sulle salite lunghe il paragone non è proprio possibile, anche su quelle brevi

e molto ripide in genere è a favore di questa e-bike. Abbiamo provato in più tester e il responso è stato unanime. Anche la difficoltà di ripartire sui sentieri in salita particolarmente ripidi e sconnessi, è notevolmente

Verdetto EFFICACE

Come può non piacere un enduro con cui si sale meglio di una bici da cross country? Divertente, efficace, e molto facile da guidare, l'unico vero difetto che possiamo trovare a questa Flyer è il prezzo. L'E-bike, ovviamente, non piacerà a tutti quelli che amano pedalare solo con le proprie forze. Ma una volta provata, vi assicuriamo, è difficile tornare indietro e l'Uproc6 è sicuramente tra le più performanti e valide off road, idonee ad un uso realmente gravoso e orientato all'enduro, che si possa trovare sul mercato



BOSCH NYON

Il nuovo computer/display Nyon è piuttosto ingombrante sul manubrio, però è dotato di un grande e ben leggibile display a colori da 4,3" è multifunzionale e fornisce molti dati, su potenza, velocità, autonomia e tanto altro. Si può interfacciare con il cellulare per leggere i messaggi e funziona anche da navigatore Gps se si usano le relative applicazioni.

XC

MARATHON

TRAIL

ALL MOUNTAIN

ENDURO

DH

diminuita rispetto i motori Bosch che avevamo provato l'anno scorso. Certo è che **l'utilizzo delle 11 velocità e di un pignone del 42, invece del classico 36, rende la prestazioni in salita e la capacità di ripartire da fermo ancora più esaltanti.**



Rivenditore Autorizzato **FLYER**  per Bergamo e provincia:
Roberto Arizzi
TEL. 3355226284 roberto.arizzi@gmail.com