



REGOLAMENTO ECO BIKE 2018

Art. 1	Alla gara possono partecipare tutti i tesserati con tessera agonistica e non cicloturistica, riconosciuti dal CONI e cioè FCI UISP e ACSI o di altri Enti purchè in possesso della Bike Card rilasciata dal proprio Ente. Tutti i tesserato dovranno comunque essere in regola con il tesseramento dell'anno in corso.
Art. 2	Alla gara possono partecipare tutti tesserati in possesso di una bicicletta con motore elettrico con pedalata assistita e potenza massima 250W
Art. 3	La distanza ufficiale della gara è quella riportata sulla scheda tecnica inserita nel portale Uisp pagina 10 Comuni MTB XC e riportata all'articolo 6
Art. 4	Il dislivello ufficiale della gara è quello riportato sulla scheda tecnica inserita nel portale Uisp pagina 10 Comuni MTB XC e riportata all'articolo 6
Art. 5	Essendo questa una categoria che riguarda le biciclette elettriche il Trofeo 10 Comuni MTB XC recepisce quanto approvato dalla Comunità Europea in fatto di ologazione delle speed-ebikes del 10 Gennaio 2017. Pertanto sono accettate solo ebikes omologate con motore 250W e velocità massima con pedalata assistita pari e non superiore ai 25 k/h

2017: nuove regole per l'omologazione delle speed-ebikes

10 gennaio 2017 • Approfondimenti tecnici

Con il 1 gennaio 2017 sono entrate in vigore nuove regole per l'omologazione delle "speed-ebikes", veicoli con velocità assistita superiore ai 25 km/h e/o potenza del motore maggiore di 250W. Per le normali bici a pedalata assistita presenti sul mercato non cambia nulla.

Cominciamo mettendo subito in chiaro una cosa: **per le normali bici elettriche a pedalata assistita** che tutti conosciamo, con velocità massima assistita di 25 km/h, potenza nominale continua massima del motore di 250W, motore che si attiva solo se i pedali girano... **non cambia nulla**. Dal punto di vista legale sono sempre state in tutto e per tutto assimilabili alle biciclette senza motore, e continua ad essere così. **Al pari delle biciclette normali senza motore, non hanno bisogno di targa, assicurazione, casco o altro.**

Le novità riguardano invece quei veicoli che rientrano nella categoria L1e. Sono veicoli che a un occhio poco esperto possono sembrare delle normali bici elettriche a pedalata assistita, come ad esempio questo:



La differenza è che questi mezzi **NON** soddisfano quei requisiti di cui abbiamo parlato prima, e ciò in due modi:

pur avendo una velocità massima assistita di 25 km/h, hanno un motore con una potenza maggiore di 250W e minore o uguale a 1000W: questa è la sottocategoria L1e-A, una novità oppure hanno una velocità massima assistita di 45 km/h, con una potenza che può arrivare anche a 4000W: questa è la sottocategoria L1e-B (in pratica la "vecchia" L1e semplice).

Per questi mezzi è entrato in vigore dal 1 gennaio 2017 il [regolamento europeo 168/2013](#), che indica i requisiti necessari per l'obbligatoria omologazione di questi mezzi. In pratica, come succede per automobili e motociclette, i produttori di speed-ebikes devono dimostrare che i loro mezzi soddisfano una lunga serie di requisiti, soprattutto per quanto riguarda la sicurezza dei mezzi. Il nuovo regolamento aggiorna e precisa i requisiti basati sulla direttiva europea 2002/24.

I lettori con una infarinatura di diritto europeo sapranno che i regolamenti europei sono direttamente applicabili in tutto il territorio dell'Unione, quindi queste norme sono già valide e applicabili anche da noi.

Le norme riguardano in pratica i produttori e i venditori di questi veicoli, che devono dimostrare di soddisfare i requisiti dell'omologazione. Questo regolamento è un passo

avanti nel fare chiarezza a livello europeo sulla questione delle bici con motore elettrico più potenti di quelle normali che conosciamo bene. Ora è ancora più chiaro che se acquistate un mezzo che NON rispetta anche solo uno di questi tre requisiti...

- motore che si attiva solamente se i pedali girano
- velocità massima assistita di 25 km/h
- potenza massima nominale continua del motore di 250W

...allora dovete esigere dal venditore la certificazione dell'omologazione. Per questi veicoli è prevista anche una targa. Acquistare una "bici elettrica" di tipo L1e-a o L1e-b senza la certificazione dell'omologazione è come acquistare una motocicletta non omologata, e pone in grossi guai legali in caso di controllo o peggio di incidente che coinvolga terze persone.

Non è raro leggere sui giornali di sequestri di mezzi che non soddisfano gli ormai famosi tre requisiti. Gli acquirenti, alcuni magari anche in buona fede, si vedono sequestrare il mezzo e comminare una multa.

Altrettanto illegali sono quindi quelle modifiche che permettono di sbloccare il limite a 25 km/h dei motori. Sono in vendita online dei kit di facile installazione con i quali i principali motori centrali sul mercato possono essere facilmente modificati aumentando la velocità assistita massima. Chiaramente in questo caso il mezzo rientra nella categoria L1e-B e va omologato.

Alcune considerazioni

Interessante l'introduzione della categoria L1e-A. Ricordiamo: sono veicoli che hanno sempre il limite a 25 km/h, ma una potenza massima che può arrivare anche a 1000W. Potranno essere particolarmente utili per chi usa bici elettriche cargo, o per chi vive in zone con salite molto ripide dove i motori da 250W fanno fatica.

Se potessimo scrivere noi i regolamenti europei, forse la cosa migliore sarebbe semplificare un po' le norme e liberalizzare le potenze, mantenendo basse le velocità (il vero fattore di potenziale pericolo). Faremmo rientrare nella categoria delle bici senza alcun obbligo di legge tutti i veicoli a due ruote con motore che si attiva solamente durante la pedalata, velocità massima assistita pari a 30 km/h, e motore da meno di 1000W.

Questo perché alzare leggermente la velocità massima permetterebbe di aumentare la diffusione e l'utilità di questi mezzi anche su distanze medio-lunghe; mentre alzare la potenza massima permetterebbe di affrontare meglio le salite ripide. Per chi viaggia quasi sempre in pianura o in collina, i normali 250 Watt sono solitamente più che sufficienti, ma sarebbe giusto dare a chi abita in zone montagnose la possibilità di scegliere mezzi appena un po' più potenti (ricordando che stiamo sempre parlando di potenze veramente minime se confrontate con quelle di scooter e moto). È giusto invece mantenere una categoria a parte per i mezzi più potenti e soprattutto più veloci, che devono essere omologati per assicurarsi che siano sufficientemente sicuri.




Art. 6	In riferimento all'articolo 5 le gare del Trofeo 10 Comuni MTB CX si vedranno applicate un valore correttivo in relazione alla distanza e dislivello , così definito:
km	km 18 - 1,0 km 18,5 - 0,995 km 19 - 0,99 km 19,5 - 0,985 km 20 - 0,98 km 20,5 - 0,975 km 21 - 0,97 km 21,5 - 0,965 km 22 - 0,96 km 22,5 - 0,955 km 23 - 0,95 km 23,5 - 0,945 km 24 - 0,94 km 24,5 - 0,935 km 25 - 0,93 km 25,5 - 0,925 km 26 - 0,92 km 26,5 - 0,915 km 27 - 0,91 km 27,5 - 0,905 km 28 - 0,9 km 28,5 - 0,895 km 29 0,89 km 29,5 - 0,885 km 30 - 0,88
dislivello totale	mt 400 - 0,995 mt 450 - 0,99 mt 500 - 0,985 mt 550 - 0,98 mt 600 - 0,975 mt 650 - 0,97 mt 700 - 0,965 mt 750 - 0,96 mt 800 - 0,955 mt 850 - 0,95 mt 900 - 0,945 mt 950 - 0,94 mt 1000 - 0,935 mt 1050 - 0,93 mt 1100 - 0,925

Il fattore correttivo totale è derivato da valore correttivo dei km + il valore correttivo del dislivello diviso 2 - I valori ufficiali sono i seguenti. Non sono ammessi reclami per tali valori anche se accertati, pertanto sono uguali per tutti.

1 PROVA	2 PROVA	3 PROVA	4 PROVA	5 PROVA	6 PROVA	7 PROVA	8 PROVA	9 PROVA	10 PROVA	11 PROVA	12 PROVA												
24,5	0,93	28	0,9	23	0,95	21	0,97	24	0,94	30	0,88	30	0,88	26	0,92	24	0,94	27	0,91	28	0,9	25	0,93
750	0,93	1000	0,88	780	0,92	450	0,99	900	0,9	750	0,93	1050	0,87	600	0,95	900	0,9	660	0,95	1020	0,88	750	0,93
0,93	0,89	0,94	0,98	0,92	0,91	0,88	0,94	0,92	0,93	0,89	0,93												

Esempio: alla prima prova il valore correttivo sarà pari a 0,95 pertanto se la media del concorrente all'arrivo sarà pari a 27,6 k/h il medesimo si vedrà moltiplicato il valore per 0,95 portando la media definitiva a 26,22 k/h. Ma essendo le bici omologate per una pedalata assistita massima di 25 k/h sarà applicata una penalizzazione di 1 minuto per ogni 0,2 k/h di superamento di tale velocità. Per media uguale o inferiore a 25 k/h non sarà applicato nessun valore correttivo.

Art. 7	Il cronometraggio ufficiale per il calcolo della media oraria è quello del Trofeo 10 Comuni MTB XC. Non sono ammessi reclami.
--------	---

Art.	8	Partecipando con con biciletta elettrica a pedalata assistita la categoria unica va dai 18 anni ai 65 anni
Art.	9	La tassa gara è fissata ad € 15,00 (escluso eventuali abbonati) ed i partecipanti avranno diritto oltre al pacco gara anche a tutti gli altri servizi della manifestazione
Art.	10	La premiazione finale consisterà in: 1° Targa "Electric Man" + Kit  2° Targa "Electric Man" + Telaio alluminio  3° Targa "Electric Man" + Ruote alluminio  4° Targa "Electric Man" 5° Targa "Electric Man"
Art.	11	categoria Ebike dovranno completare il percorso completo e non quello ridotto.
Art.	12	La partenza della categoria Ebike avverrà per prima e almeno due minuti prima delle altre categorie come da regolamento 10 Comuni MTB XC
Art.	13	Per quanto non compreso vige il regolamento Uisp 2018 nazionale
Art.	14	norme del regolamento Ebike manifestando così di esserne a conoscenza.

Il Comitato Organizzatore