



Comunicato stampa

Vernier/Ostermundigen, 12 marzo 2025

Test del TCS dei monopattini elettrici economici: differenze significative in termini di qualità

Andiamo subito al punto: nessuno dei monopattini elettrici testati è stato convincente in tutti i criteri di valutazione. E c'è perfino un modello illegale di cui si sconsiglia l'acquisto. Il test dimostra inoltre che il mercato dei monopattini elettrici a basso costo comprende un gran numero di prodotti simili.

I monopattini elettrici, detti anche e-scooter, sono ormai da tempo parte integrante dei mezzi che circolano sulle nostre strade. Da alcuni anni le vendite si mantengono a livelli elevati e il numero di modelli economici venduti è in aumento. L'attuale test dei veicoli a basso costo evidenzia notevoli differenze in termini di qualità. Nel test del TCS sono stati messi a confronto dieci modelli molto venduti o interessanti nuovi modelli al di sotto dei 500 franchi. I criteri di base del comparativo sono la propulsione, dotazioni, utilizzo, comportamento su strada e sicurezza.

Le differenze maggiori riguardano la potenza di picco e la capacità della batteria, vale a dire l'autonomia, che nel test attuale si trova tra i 14 e i 40 chilometri. Se l'autonomia è inferiore ai 20 chilometri la domanda per quanto riguarda l'idoneità all'utilizzo nel quotidiano si pone. Bisogna considerare anche che con il passare del tempo la capacità della batteria diminuisce.

Il tema della sicurezza è controverso: molti e-scooter hanno ottimi fari con buona illuminazione della carreggiata al buio e alcuni sono addirittura dotati di indicatori di direzione sul manubrio. Per quanto riguarda i freni, che i modelli siano a trazione anteriore o posteriore, i sistemi di frenata sono spesso piuttosto scadenti, ma perlomeno su nessuno dei monopattini si corre il rischio di essere sbalzati oltre il manubrio in caso di frenata d'emergenza incontrollata. Considerando la debolezza dei sistemi di frenata, sono da apprezzare i veicoli, che grazie al recupero, limitano la velocità massima in discesa.

Anche i modelli migliori hanno dei difetti

Nell'attuale test solo due veicoli hanno ottenuto per poco la valutazione «molto consigliato». Il Segway Ninebot E2 Pro D convince per la potenza di picco, che con i suoi quasi 500 watt si colloca al secondo posto. Una tale potenza non solo garantisce un'ottima accelerazione, ma permette anche a una persona di 90 Kg di affrontare salite con una pendenza del 15%. Oltre ad avere un immobilizzatore impostabile nell'app, l'e-scooter offre anche la possibilità di collegarsi all'app «Dov'è» di Apple. Il manubrio ampio conferisce al monopattino elettrico un'elevata stabilità di guida e se si imposta bene il recupero si può guidare quasi senza dover premere il freno. Ma già dopo soli 100 chilometri circa il modello presentava già un po' di gioco nel cuscinetto della testa dello sterzo.

Il modello «E-Trottinett Street III» vanta l'autonomia maggiore con oltre 40 km e, con oltre 500 watt, anche la potenza di picco più alta. Il cruise control inseribile è davvero pratico per i viaggi più lunghi. Non avendo l'app, il veicolo non dispone dell'immobilizzatore.

Fascia intermedia con giudizio «consigliato»

Nella categoria intermedia hanno ottenuto il giudizio «consigliato» i modelli VMAX, Niu Kqi 2 Pro, BTWIN, Xiaomi, Soflow, Navee e Ocean Drive: si tratta di mezzi adatti all'uso quotidiano, che presentano però tutti delle pecche. Il VMAX VX5 ST ottiene i risultati migliori in questa fascia. Ha una buona accelerazione e si dimostra potente sui pendii. L'autonomia è un po' limitata, dato che non raggiunge nemmeno 20 chilometri. Lo svantaggio del Niu Kqi 2 Pro è il suo peso di 18,5 chilogrammi. Il BTWIN MD500 E è piuttosto basilico e non dispone di un'app. Lo Xiaomi 4 Lite, con una potenza di picco misurata inferiore a 250 watt, è il veicolo meno potente del test, mentre il Soflow ha l'autonomia più bassa con soli 14 chilometri. Il Navee V40 dispone di un'ottima potenza di picco di oltre 400 watt, ma il sistema di frenata non è altrettanto efficace. Con il peso di 12 Kg, l'Ocean Drive E9 10 è il monopattino elettrico più comodo da trasportare tra i modelli testati.



L'illegale

A causa dei freni scadenti, l'Hezzo HS-04 PRO non solo è poco sicuro, ma addirittura illegale. Il monopattino può essere ordinato senza problemi ma non riporta l'indicazione del venditore (Aliexpress) che in Svizzera il veicolo non può essere guidato in modo legale sulle strade pubbliche poiché la velocità massima è di 25 km/h. E per di più il prezzo di vendita è soggetto ai dazi doganali per l'IVA.

Problemi di riparazione

Diversamente dalle biciclette, i monopattini elettrici non possono essere riparati presso negozi centrali. In caso di acquisto online, il veicolo deve essere inviato al produttore, ammesso che esista un centro di riparazione, e a tal fine è necessario conservare l'imballaggio originale. Se si considerano i costi di spedizione, anche la riparazione più semplice può costare ben oltre i 100 franchi. Bisogna valutare se in questa fascia di prezzo valga la pena far riparare il mezzo dopo un certo periodo di tempo. Per i monopattini elettrici acquistati in un negozio le possibilità di poterli riparare è maggiore.

Norme stradali

- Come le e-bike, anche i monopattini elettrici in generale vanno utilizzati sulla strada e, ove presenti, sulle ciclabili. Non è consentito guidarli sul marciapiede.
- Con una velocità di 20 km/h, di base i monopattini elettrici sono veicoli molto lenti e possono rappresentare un ostacolo per le auto e il traffico pesante sulla strada, mentre sulle piste ciclabili vengono percepiti come un ostacolo persino dalle bici e dalle e-bike che raggiungono i 25 km/h.
- I motori degli e-scooter attualmente devono essere limitati a 20 km/h: con una tolleranza del 10% la velocità massima che possono raggiungere con il supporto del motore è quindi di 22 km/h. In discesa, diversi veicoli raggiungono velocità più elevate anche senza supporto del motore.
- Anche se non è obbligatorio portare il casco, il TCS consiglia di metterlo e di indossare anche eventuali dispositivi di protezione.
- Anche la visibilità aumenta la sicurezza. Il TCS consiglia di indossare capi o elementi riflettenti. I prodotti [MADE VISIBLE® by TCS](#) dimostrano che l'alta visibilità può essere anche trendy.

Contatto

Laurent Pignot, portavoce del TCS
Tel. 058 827 27 16 | 076 553 82 39 | laurent.pignot@tcs.ch
www.presetcs.ch | www.flickr.com

Touring Club Svizzero – sempre al mio fianco.

Dalla sua fondazione a Ginevra nel 1896, il Touring Club Svizzero è al servizio della popolazione svizzera. È sinonimo di sicurezza, sostenibilità e libera scelta nella mobilità personale, e si impegna a livello politico e sociale. Con i suoi oltre 2000 collaboratori e le sue 23 sezioni regionali, il più grande club della mobilità in Svizzera offre a oltre 1,6 milioni di soci un'ampia gamma di prestazioni e servizi dedicati alla mobilità, all'assistenza, alla salute e al tempo libero. Una prestazione di assistenza viene fornita ogni 70 secondi. 200 pattugliatori compiono all'incirca 359'000 interventi di soccorso stradale in tutta la Svizzera ogni anno, permettendo così di ripartire immediatamente in oltre l'80% dei casi. La centrale di assistenza ETI effettua mediamente ogni anno 57'000 interventi, incluse circa 3200 perizie mediche e ben 1200 operazioni di rimpatrio. TCS Ambulance è il più grande operatore privato nel settore dei soccorsi d'emergenza e del trasporto sanitario in Svizzera con 50 veicoli, 17 basi logistiche e oltre 35'000 interventi ogni anno. Negli uffici della protezione giuridica vengono trattate 42'000 pratiche e si offrono quasi 10'000 consulenze legali. Fin dal 1908 il TCS si impegna a favore della sicurezza stradale in Svizzera, mettendo a punto strumenti pedagogici, campagne di sensibilizzazione e prevenzione nonché testando l'infrastruttura per la mobilità e consigliando le autorità. Ogni anno, il TCS distribuisce quasi 110'000 pettorine e 90'000 gilet alle bambine e ai bambini, affinché la mobilità delle nuove generazioni sia all'insegna della sicurezza. I centri di guida formano 42'000 partecipanti all'anno in tutte le categorie di veicoli. Con 33 campeggi e circa 950'000 pernottamenti turistici, il TCS è il leader dei campeggi in Svizzera. L'Accademia della mobilità del TCS studia e progetta le trasformazioni nel settore dei trasporti, come la mobilità verticale con i droni o la mobilità condivisa, ad esempio con il progetto "carvelo" che conta 400 bici cargo elettriche e 40'000 utenti. Il TCS è cofirmatario del programma per la mobilità elettrica 2025.