



# Un patinete eléctrico estable que se disfruta



Por Luis Marchal

*El patinete eléctrico Elektra, de ZeeClo, no defrauda en su promesa de confort en marcha, incluso para los usuarios más novatos e inexpertos. Es un dispositivo potente que destaca por su autonomía y estabilidad.*



No recordaba la última vez que me subí a un patinete de los de toda la vida. Nunca antes había montado en uno eléctrico. Sí que hice una vez, hace varios años, una ruta por Madrid con un Segway, pero asistido con un monitor. Por eso, cuando nos propusieron desde Zeeelo probar un patinete eléctrico Elektra, de la serie U, concretamente el modelo U230, durante dos semanas avisé de que el artículo sería desde la perspectiva de un novato, *de un niño con zapatos nuevos*, de describir sobre todo sensaciones.

Cuando llegó a casa, lo primero que me llamó la atención es el peso, 20 kilos que le otorgan una gran estabilidad. En la caja viene indicado que tiene una potencia de 350W, que alcanza una velocidad de hasta 30 kilómetros por hora y que sus ruedas son de diez pulgadas. Rápidamente, la abrí. El patinete venía plegado y con el manillar desmontado para ocupar menos espacio. Sus medidas plegado son 117x47,2x53,4 cm. Sin plegar, son 117x47,2x120,3 cm. Es de aleación de aluminio.

Ajusté el manillar en poco tiempo, que va fijado con seis tornillos de llave Allen, que también se suministra con el equipo. Sin leer instrucciones (soy de ese sector mayoritario que no suele leer los manuales de instrucciones), lo puse a cargar (igual que si fuera un móvil o un ordenador), aunque supuse que la batería de litio, de 15 Ah con una autonomía de hasta 45 kilómetros, vendría llena.

Como accesorios, recibí una bolsa frontal rígida de Zeeelo para el patinete, para llevar de forma protegida, en caso de caída (algo que afortunadamente no pasó durante esta prueba de producto), el móvil, las llaves, la cartera y las gafas de sol, entre otras cosas. También un chaleco con luces intermitentes para indicar hacia qué lado vas a girar. No me pudieron facilitar un casco, porque estaba agotado, pero es recomendable utilizar uno.

He de reconocer que el tráfico de Madrid me da respeto como para hacer largos recorridos en patinete eléctrico entre los coches. Por eso, decidí probarlo, junto con mi pareja, en un parque de al lado de casa, en Madrid capital. Lo activé presionando al botón del manillar. Se encendió la pantalla que informa de la velocidad. Jugué con poner y quitar la luz frontal. Tiene una luz de freno trasera.

### Muy intuitivo

Con precaución, le di al acelerador (de tipo gatillo), pero no se puso en marcha. Enseguida entendí que había que darle un pequeño impulso para que lo hiciera. Es así. Me pareció suave y estable. Todo muy intuitivo, muy fácil y muy cómodo. Me sorprendió. Me gustó más de lo que pensaba. Además, tiene una medida que sirve para una persona tanto bajita como alta (no se regula en altura) lo maneje sin problemas. Incluye un timbre, localizado junto al freno, en el lado izquierdo del manillar, que de vez en cuando hay que usar, ya que el motor no hace nada de ruido. El acelerador se encuentra en el lado derecho, al lado del enganche para el plegado del patinete.

Su plegado es muy fácil, se retira el pestillo de seguridad, se lanza hacia adelante una pestaña y el vástago cae poco a poco. Se engancha al manillar y así se puede coger mejor para cargarlo a pulso.

Llegó el turno de mi novia. Le debió de gustar, porque no lo soltaba. Comprobamos que, al usar este dispositivo, se disfruta.





Después, fuimos a una calle detrás del edificio donde vivimos que es poco transitada. Ahí, me atreví a coger velocidad. Alcancé sin problemas los 25 kilómetros por hora. Las ruedas están preparadas para los baches. Estuvimos más de una hora *jugando* con el patinete eléctrico y el indicador de batería sólo bajó una de sus cinco rayas. La plataforma de madera de bambú sobre la que pones los pies es amplia y lleva una especie de lija para no resbalar. Esto es una propiedad muy visual y característica. Jamás se debe conducir el patinete con un solo pie sobre ella, ambos deben permanecer sobre la plataforma en todo momento. Lo llevamos ya a casa y lo dejamos en la terraza. Cabe perfectamente en el ascensor. Eso sí, me parece que subirlo a pulso por las escaleras (vivo en un tercero) para una persona como yo, de complejión normal, no es para hacerlo todos los días. Considero que este dispositivo es muy práctico para ir al trabajo, si no lo tienes muy lejos y puedes dejarlo guardado en algún sitio de la oficina. De esta manera, se puede practicar una movilidad eficiente y sostenible y no llegar sudado, como si lo hicieras con una bicicleta. Además, este modelo, que mantiene su ADN de ser de alta gama, tiene un coste accesible a prácticamente para cualquier usuario. En la página Web de Zeeclo se puede comprar por 579 euros.

Otro día, optamos por cargar el patinete en el maletero del coche, ya que plegado cabe sin problemas, e ir a un parque grande con vía para ciclistas de la zona de Montecarmelo. Allí, lo utilizamos más sobre hierba y arena. Volvió a llamarme la atención tanto la estabilidad como la seguridad. Tampoco hice *animaladas* por miedo a una caída y por no llevar casco. Si alguien se compra un patinete eléctrico, recomiendo adquirir con él el casco y conducirlo prudentemente. Es verdad que nunca he sido amante de la velocidad.

En el carril bici vi que llamaba la atención de los niños, que gritaban "*monopatín eléctrico*" para avisar de mi presencia. Adelanté a varias bicicletas y en un tramo en el que no había nadie y que era una recta mantuve el acelerador a tope. Comprobé que al superar los 25 kilómetros por hora el velocímetro se pone en rojo para avisarte de que vas por encima del límite permitido. Insisto en que

fue por un instante y que corrí un poco más de lo normal para probar la potencia del dispositivo, en una recta y sin gente a mi alrededor. Pasó el examen con nota.

A pesar de estar más de una hora con él, tampoco bajó la batería más de una raya. Vuelta para casa. Al subir la pronunciada cuesta del garaje sí que no pudo con mis 64 kilos (tiene una capacidad de carga de hasta 120 kilos) y me quedé en la mitad. Tuve que bajar y terminar de subirla caminando y rodando. Se maniobra con facilidad y confirmo el confort en marcha que promete el fabricante. Su tracción es trasera. Según la ficha técnica, las ruedas son de tipo sólida antipinchazo. Desde luego, no me quedé *tirado* en ningún momento. Sus frenos son de tambor en la rueda delantera y eléctrico en la trasera.

Justo antes de guardarlo para que se lo llevaran, me dio por ojear el manual de instrucciones porque vi que había varios modos de conducción apretando el botón de encendido dos veces. Yo lo usé en todo momento en S (modo Sport). Otras opciones son el modo Eco o el modo D, en función de la velocidad que se quiere coger. Este patinete tiene una aplicación con el que se puede conectar el Elektra al móvil y customizar ciertos parámetros, como la configuración del control de crucero o activar una clave de seguridad.

Algo que hice mal es que, por nuestra seguridad, antes de usar el patinete eléctrico, es preferible leer el manual detenidamente. Lo he empleado como un elemento de disfrute, pero el veredicto es que es una buena opción a tener en cuenta como un medio de transporte para desplazamientos cortos, siempre y cuando se puedan seguir ciertas medidas de seguridad. 🍷



### FICHA TÉCNICA

**Batería:** litio, 15Ah, 36V

**Autonomía:** 40 - 45 km

**Motor:** 500W (potencia máxima), motor Brushless y tracción trasera

**Velocidad:** 30 km/h

**Ruedas:** 10" pulgadas

**Frenos:** delantero tambor y trasero

**Peso:** 20 kg

**Medidas:** 117 x 47,2 x 53,4 cm (plegado);

117 x 47,2 x 120,3 cm (sin plegar)

