

CROSS

» Dischi freno Galfer 270/280

TRIAL

» GASGAS TXT 300 Racing

E-BIKE

» Brinke X6R Race



TEST 2 TEMPI

BETA RR 2023

PIÙ POTENZA PER LA 125, PIÙ COMFORT PER LA 300

» IMPERDIBILI

Novità 2023 Fantic e TM Racing**Prodotto** 10 mouse per non forare**Erzberg** La nostra avventura**Epoca** Honda XL600LM

» SPORT

Vintage World Cup A Maggiora arrivano tutti i Campioni di ieri**Mondiale Supercross** Dall'Australia l'alternativa al Campionato USA

» TURISMO

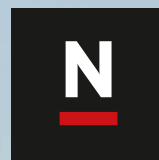
Addii Luca Nagini nel ricordo dell'amico Mario Ciaccia**Spagna** Alla scoperta dei deserti del nord est, partendo dal mare

di Nicolò Codognola



Ampi orizzonti

Con una ciclistica stabile e votata anche all'enduro, ma anche facile e mai estrema, questa e-mtb italiana è una frizzante e polivalente compagna di uscite. Se in discesa non delude, in salita si gode delle buone prestazioni del motore Shimano EP8. L'ergonomia è di pieno controllo, ma il comfort è minato da una sella troppo dura. Invitante - visto l'ottimo allestimento - il prezzo



on è un nome nuovo, Brinke: è già apparso sulle pagine di Motociclismo Fuoristrada sul fascicolo 10/2020,

quando provammo la X5R+ Race, trovandola facile ed efficace. Oggi siamo in sella alla sua evoluzione, che si presenta ancora più grintosa e divertente. Spendiamo prima due parole sull'azienda: il marchio Brinke - di proprietà di Valsabbina Commodities Spa - si è affermato già da una decina di anni ed è specializzato nella produzione di sole bici a pedalata assistita, con circa 300 punti vendita distribuiti in tutto il Paese: il catalogo comprende, oltre alle e-mtb full suspended e alle front, anche modelli da trekking, city e pieghevoli, tutti caratterizzati da buona cura costruttiva e prezzi mediamente accessibili. Persino quella che andiamo a pedalare, che è la top di gamma, dotata di un'ottima componentistica, è posta in vendita ad un prezzo concorrenziale rispetto a certe dirette concorrenti: 5.990 euro. E presenta soluzioni davvero interessanti.

Innanzitutto il telaio in alluminio, che ha subito alcuni aggiornamenti rispetto a quello della X5R+ Race testata un paio di anni fa. Le modifiche si concen-



trano soprattutto nella zona anteriore, con un top tube dal design più spigoloso e da un canotto di sterzo che integra completamente il passaggio dei cavi, per una maggiore pulizia delle linee e per avere meno intralci nella guida offroad, dove i cavi esposti si possono impigliare a rami o rocce. Curiosamente l'esemplare in prova presenta comunque due fori proprio nel canotto di sterzo – dove sul modello precedente confluivano i cavi di cam-

bio e freni – ma non dovremmo vederli sulle bici di serie. Cambia anche il tubo verticale, quello che ospita il reggisella, ora meno inclinato di 1 grado rispetto a prima. La modifica più evidente è però nella scelta delle ruote: se sulla X5R+ erano entrambe da 27,5", ora l'anteriore cresce di diametro fino a 29", come impone la moda del momento. Per il resto, il telaio in alluminio è ben verniciato e presenta soluzioni apprezzabili. Il tubo obliquo, ad esempio, è molto

“attillato” alla batteria in esso integrata, così da ridurre gli ingombri – anche visivi – mentre al posteriore il carro con snodo a quadrilatero è piacevolmente integrato nel design con la linea dei foderi alti che segue quella del top tube, quasi senza soluzione di continuità. A proposito di integrazione: apprezzabile anche il posizionamento della pinza freno posteriore, fissata nella parte interna e nascosta all'altezza dello snodo tra foderi alti e bassi del carro: certa-



MODALITÀ PROGRAMMABILI

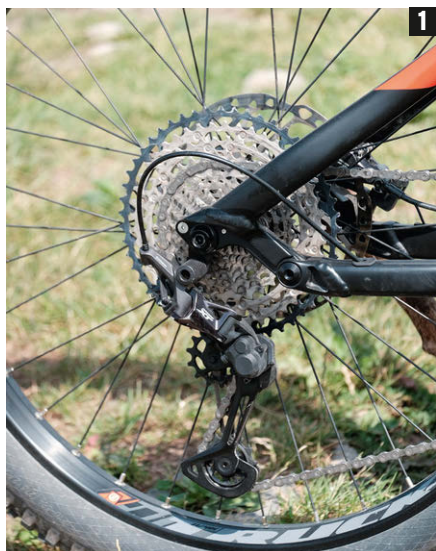
SUL LATO SINISTRO, APPENA DIETRO IL CANNOTTO DI STERZO, SI TROVANO IL PULSANTE DI ACCENSIONE [1] E LA SERRATURA PER ESTRARRE LA BATTERIA DAL TUBO OBLIQUO. IL MOTORE [2] BEN ALLOGGIATO NEL TELAIO È LO SHIMANO STEPS EP8 DA 85 NM DI COPPIA. ACCANTO ALLA MANOPOLA SINISTRA SI TROVA IL COMANDO REMOTO CON DISPLAY INTEGRATO [3] PER SELEZIONARE I LIVELLI DI INTERVENTO. CIASCUN RIDING MODE È PERSONALIZZABILE TRAMITE APP DEDICATA. SI NOTI ANCHE LA LEVA CHE COMANDA IL REGGISELLA TELESCOPICO.



DOPPIA PROTEZIONE

I DISCHI FRENO SONO DA 203 MM SU ENTRAMBE LE RUOTE [4], CON PINZA A 4 PISTONCINI DAVANTI E 2 PISTONCINI DIETRO. LE LEVE [5] AD ATTACCO ASSIALE SONO REGOLABILI NELLA DISTANZA DALLA MANOPOLA. INTERESSANTE IL DETTAGLIO DELLA PRESA PER LA RICARICA [6] POSTA ALLA BASE DEL TUBO VERTICALE DEL TELAIIO: PRESENTA UNA DOPPIA COPERTURA IN GOMMA, MACCHINOSA (SPECIE LA PIÙ PICCOLA) DA RICHIUDERE, MA GARANZIA DI PERFETTA IMPERMEABILITÀ E RESISTENZA ALLA POLVERE. LA SELLA [7] BEN SAGOMATA E RIFINITA, È PERÒ MOLTO DURA.





CAMBIO AL TOP

IL CAMBIO È A 12 RAPPORTI, CON DERAGLIATORE SHIMANO DEORE XT **[1]**, PRECISO E ROBUSTO. I COMANDI A MANUBRIO **[2]** SONO SHIMANO SLX CON LA LEVA DELLA SCALATA CHE FUNZIONA IN ENTRAMBI I SENSI: È AZIONABILE SIA CON IL POLLICE, SIA CON L'INDICE. LE SOSPENSIONI SONO ROCK SHOX, CON FORCELLA REGOLABILE NELL'IDRAULICA IN ESTENSIONE **[3]** E COSÌ PURE IL MONOAMMORTIZZATORE **[4]** DI TIPO TRUNNION E CON LEVETTA PER LO BLOCCAGGIO RAPIDO.

mente ben protetta in caso di caduta, contribuisce a mantenere elegante e “pulito” il retrotreno, ma il rovescio della medaglia è una manutenzione resa difficoltosa dalla posizione angusta di questo elemento.

Ma sono dettagli che nulla tolgono – anzi esaltano – la grande cura costruttiva di questa e-bike.

A livello ciclistico, abbiamo anticipato che la Brinke adotta una soluzione mullet (ovvero con ruote di diametro differenziato) abbinata a sospensioni di buona, ma non esagerata escursione: 160 mm davanti e 150 mm dietro. Una soluzione a metà strada tra l'All Mountain e l'Enduro. Le unità ammortizzanti sono firmate Rock Shox, re-

golabili nell'idraulica in estensione. La trasmissione è Shimano, con l'ottimo cambio Deore XT a 12 rapporti (ma il comando a manubrio è SLX). Sempre del produttore giapponese i freni, con dischi da 203 mm di diametro su entrambe le ruote, ma pinza a 4 pistoncini davanti e 2 dietro, adeguatamente potenti e meravigliosamente modulabili.

COME VA

Facile ed efficace, non solo per gli esperti

Manubrio ampio (780 mm) e posizione centrale accolgono il rider con un'ergonomia di pieno controllo. La sensazione appena si affondano le prime pedalate è ottima. Solo a fine giornata ci renderemo conto di quanto la sella sia dura e, in definitiva, scomoda. Un appunto che avevamo mosso anche al termine del test della antenata X5R+ Race: possibile che non si sia trovata un'alternativa? Ma non soffermiamoci sulle piccolezze, perché su tutti gli altri fronti la X6R Race è fonte di grandi plausi. A partire dalla scelta del motore, che apprezziamo per grinta e silenziosità. Sensibile nel determinare l'erogazione della potenza, ha il plus di poter essere personalizzato grazie alla app E-Tube Project, che consente di modificare la risposta nelle varie

modalità di intervento (Eco, Trail e Boost) così da potersi “cucire su misura” anche questo componente e – perché no? – risparmiarne anche sull'assorbimento di Wh della batteria. Con una buona dose di potenza che assiste la pedalata, non riscontriamo nessuna difficoltà in salita: bisogna solo avere un po' di accortezza nello scegliere il riding mode, perché sui tratti più ripidi e tecnici, con ripartenze repentine, non è difficile impennare, tendenza forse amplificata dalla presenza della ruota anteriore da 29”, che porta ad “alzare” il muso della bici. Non immaginatevi una chopper, per carità: anzi, lo sterzo è piuttosto chiuso, e questo serve ad esaltare la maneggevolezza. Ma la propensione rimane. Di contro – è d'è un bene – il superamento degli ostacoli è una bazzecola,

» TEST - BRINKE X6R RACE «



Ritroviamo Shimano anche nella parte elettronica, con la grintosa drive unit EP8 da 85 Nm di coppia, alimentata da una batteria da 630 Wh e governata da comandi a manubrio ergonomici, con funzioni razionalmente visualizzate su un display laterale che integra i pulsanti di controllo.

In conclusione: ciclistica sana e montaggio di buona gamma fanno della Brinke X5R Race un'eccellente scelta per chi desidera una guida grintosa ed efficace senza dover spendere un patrimonio. **F**

DATI DICHIARATI

MOTORE	Shimano Steps EP8, 85 Nm, 250 W nominali.
BATTERIA	Integrata agli ioni di litio, 630 Wh.
TELAIO	In alluminio; inclinazione canotto di 24°.
SOSPENSIONI	Ant. forcella Rock Shox Lyrik Select RC29", escursione ruota 160 mm; post. ammortizzatore Rock Shox Super delux Select+, escursione ruota 150 mm.
CAMBIO	Shimano Deore XT a 12 rapporti (10-51), guarnitura Shimano con corona da 36 denti.
FRENI	Shimano Deore XT, pinze a 4 (ant.) e 2 (post.) pistoncini, dischi da 203 mm.
RUOTE	Cerchi Mach1 Trucky e mozzi Shimano Deore XT, pneumatici Schwalbe Magic Mary 29"x2,6" ant. e Hans Dampf 27,5"x2,8" post.
PESO	(rilevato) 25,5 kg
PREZZO	5.990 euro

» NICOLÒ CODOGNOLA



con quella ruotona lì davanti. E dico ruotona perché non solo è grande di diametro, ma calza pure una gomma di ben 2,6". Mentre la posteriore è addirittura da 2,8". Insomma: di grip ne abbiamo in abbondanza e la tenuta in frenata è ottima: le coperture Schwalbe sono tra le mie preferite per quanto riguarda questi aspetti. Si sacrifica però in parte l'agilità: nel misto stretto e nei passaggi più tecnici va guidata un po' di braccia. Anche il peso, di poco superiore ai 25 kg, si fa sentire in questi frangenti, senza tuttavia risultare stancante. La sensazione di sicurezza è elevata in ogni frangente e l'equilibrio non viene mai a mancare. In discesa come in salita è una vera schiacciasassi. Tutto bene dunque? Sì, a patto di regolare correttamente le sospensioni, in modo da farle

lavorare in tutta la loro estensione e così da apprezzare il buon lavoro del link posteriore nel tenere attaccata al terreno la ruota posteriore su sassi, radici e salti. Certo, è un discorso applicabile a qualunque biammortizzata, ma un sag troppo sostenuto (come quello con cui ci è stata consegnata l'esemplare, e che poi abbiamo corretto) rischia di far svanire in buona parte efficacia e divertimento. Nel complesso, questa Brinke resta una bici molto facile e accomodante. La parola "Race" nel nome del modello sottolinea la possibilità, per gli esperti, di divertirsi senza rinunce. Ma la X6R non è di quelle e-mtb che danno il meglio di sé solo se sfruttate a fondo o lanciate a tutta birra e questo la rende ideale anche per i neofiti.