

MOTOCICLISMO

FUORI

STRADA

ED
OTTOBRE 2020
ANNO 15
€ 3,90
in Italia - mensile

TEST & PROVE

CROSS

» KTM 125 SX
36 CV di pura potenza

MAXI

» Yamaha Ténéré 700
Versione Rally Edition

E-BIKE

» Brinke X5R+ Race
Perché estremizzare?

LA MIGLIORE PER "GIRARE"? 4 ACTION CAM ALLA PROVA STRUMENTALE



COMPARATIVA ENDURO 300 2T

BETA - HUSQVARNA - KTM - RIEJU - SHERCO - TM

ISSN 1722-3083
p.1.00/0020XX
9 771722 308002
0.00 1.0

» IMPERDIBILI

Tecnica Moto e bici elettriche propulsori a confronto

Elezioni FMI Le idee di Copioli

Epoca Montesa Enduro 250

» SPORT

MXGP Herlings fuori, Cairoli in testa
Ma Gajser non è ancora battuto

Thomas Oldrati "Vi spiego il perché sono diventato così forte; e punto al Mondiale"

» TURISMO

Hat 1.400 km in 58 ore
su Caballero e Himalayan

Nord Ovest Quattro regioni e tante V-Strom 1050

A tutta BIRRA

Geometria non troppo estrema, buona cura costruttiva e componentistica di qualità per questa e-bike made in Italy, che coniuga la facilità di guida con una buona efficacia anche sui percorsi più insidiosi

AZIENDA GREEN
BRINKE È IL
MARCHIO
DI E-BIKE DI
VALSABBINA
COMMODITIES
SPA, CREATO NEL
2012 DA ANDREA
AUF DEM BRINKE,
IMPREDITORE
CON AMPIO KNOW-
HOW NEL CAMPO
DELL'ENERGIA
FOTOVOLTAICA.
PER INFO:
BRINKEBIKE.COM



P

romuovere il vero piacere di pedalare. Questa è la mission della Brinke: un obiettivo ambizioso, che vogliamo verificare con il nostro test. La giovane azienda bresciana si è affacciata al brulicante mondo delle e-bike da alcuni anni, ma in breve tempo ha saputo affermarsi e non passare inosservata, grazie a prodotti di grande qualità, come la protagonista del nostro test, la X5R+ Race, top di gamma nel listino Brinke votata alle gare di e-enduro. Ad un primo approccio si nota subito una gradevole qualità costruttiva: saldature ben eseguite, passaggi dei cavi raccolti, verniciatura ben eseguita e presenza di particolari che denotano attenzio-

ne per il dettaglio: non mancano le viti per il portaborraccia, la presa per la ricarica è alloggiata nel piantone verticale e protetta da ben due cappucci in gomma, il sensore del kontakm è in posizione protetta e il magnete è fissato sulla ghiera del disco posteriore. Il telaio è idroformato in lega di alluminio 6061 e integra la batteria nel tubo obliquo, disegnando una linea filante e ben proporzionata. Il carro posteriore ha una geometria racing (misura 440 mm) che predilige la manovrabilità. Svelto anche l'avantreno, con un'inclinazione del canotto di 23°. Nel complesso, questa e-bike ha quote compatte, agili, mentre in sella si ritrova una posizione ben centrata e mai sacrificata. Le sospensioni della americana Rock Shox offrono buona escursione (160 mm su entrambi gli assi) e molteplici possibilità di regola-

zione. La forcella è ottimamente scorrevole e restituisce un ottimo feeling con l'anteriore (anche se sull'esemplare in prova ha manifestato un problema di serraggio al canotto). L'ammortizzatore, dal canto suo, ha una buona sensibilità di funzionamento, assorbe egregiamente i fondi scassati e fornisce buon grip in pedalata; per dargli la lode vorremmo solo un po' più di sostegno a fondo corsa nei salti e di fronte agli ostacoli più pronunciati. La trasmissione è supportata dal quasi top di gamma Shimano XT, efficiente e preciso: la cassetta posteriore a 12 rapporti offre una rapportatura ampia e adatta a sfruttare al meglio l'assistenza elettrica. Curiosa però la scelta di utilizzare un trigger shifter (comando del cambio) di fascia media SLX. Potenti e molto ben modulabili i freni, sempre XT, con pinze a quattro

pistoncini e dischi da 203 mm su entrambe le ruote.

La giapponese Shimano fornisce anche la drive unit, l'ormai straconosciuta Steps E-8000. In grado di erogare 70 Nm di coppia massima. Tre le mappe disponibili: Eco, Trail e Boost. Tramite apposita App si possono gestire, scegliendo per ciascuna tre diversi livelli di output, in modo da "cucire su misura" del rider l'erogazione del motore. L'energia è fornita da una batteria da 500 Wh che, stando al dichiarato della Casa, può spingere la Brinke fino a 150 km in modalità Eco. Nel corso del nostro test abbiamo eseguito un paio di ricariche (tempo totale, da batteria quasi totalmente a terra: quasi 5 ore) e sfruttato la X5R+ su percorsi variegati e con discreti dislivelli, utilizzando prevalentemente le mappe Eco e Trail. Ebbene: il tra-





**MANEGGEVOLE
E PRECISA
SI AFFIDA A GOMME
DI AMPIA SEZIONE
PER AVERE GRIP
E STABILITÀ**



1 2
3 4



BUONA AUTONOMIA
SUL DISPLAY A COLORI [1] SONO VISUALIZZATE LE INFORMAZIONI RELATIVE ALLA CARICA DELLA BATTERIA, ALLA MAPPA SELEZIONATA, ALL'OUTPUT OLTRE CHE A VELOCITÀ Istantanea, CONTACTM E OROLOGIO. LA DRIVE UNIT [2] È L'ORMAI NOTA SHIMANO STEPS E-8000 CAPACE DI EROGARE 70 NM DI COPPIA MASSIMA. I RIDING MODE SI CAMBIANO ATTRAVERSO IL COMANDO A PALETTE ACCANTO ALLA MANOPOLA SINISTRA [3], VICINO ALLO SBLOCCO DEL REGGISSELLA TELESCOPICO. IL TUBO OBLIQUO OSPITA LA BATTERIA DI 500 WH: NON MOLTI, MA SUFFICIENTI PER LUNGHE ESCURSIONI. SUL LATO SINISTRO SI TROVANO ANCHE IL PULSANTE DI ACCENSIONE E LA SERRATURA PER RIMUOVERE LA BATTERIA [4]. LA COLLEZIONE BRINKE 2021 PREVEDE L'INTRODUZIONE DELLE NUOVE TOP DI GAMMA X6R (CON RUOTE DA 29" E BATTERIA DA 630 WH) E X5R (CERCHI DA 27,5" E 500 WH), SIA IN VERSIONE BASE, SIA RACE. PER ENTRAMBE: MEDESIMO LAYOUT CON BATTERIA INTEGRATA DEL MODELLO IN PROVA, MA CON L'INEDITO MOTORE SHIMANO EP8.



COME VA

» NICOLÒ CODOGNOLA



Enduro vero

Facile e immediata, ma anche molto efficace: la top di gamma Brinke è votata all'enduro più impegnativo e lo manifesta con una solidità esemplare e una buona maneggevolezza. Le ruote da 27,5" con gomme di ampia sezione tolgono un po' di agilità nei single track più stretti, ma ripagano con tanto appoggio e sicurezza. Si tratta di una bici fatta per andare veloci e le sospensioni rispondono nel migliore dei modi, restituendo – oltre ad un'ottima escursione – buona sensibilità nelle regolazioni e grande capacità di copiare il terreno. Guidabilità e controllo sono ai massimi livelli, con manubrio ampio e quote non troppo estreme: ne risulta una dinamica neutra che non affatica nemmeno nelle discese tecniche. Il cambio è perfetto, rapido e preciso; i rapporti sono ben spaziati, con un generoso pignone da 51 denti al posteriore che consente di affrontare i tratti più ripidi senza per

forza sfruttare il livello Boost di assistenza della drive unit. Con una corona anteriore da 34 denti (anziché 36) si potrebbe fare anche meglio, ma già così offre un buon compromesso. Come su altre e-bike con motore Shimano provate finora, ritroviamo un'erogazione generalmente fluida e naturale, almeno nelle mappe Eco e Trail. Nella più potente Boost invece l'attacco rimane un po' brusco. Lo si avverte soprattutto al termine di una discesa e successiva salita, quando si percepisce un leggero ritardo: capita di fare uno, due giri di pedale prima di ricevere – tutta d'un botto – l'assistenza richiesta. Il comando di switch delle mappe motore è del tipo a levetta, che rimangono un po' esposte: preferiamo quello a pulsanti, più intuitivi e raccolti, che Shimano offre come alternativa. Difetti? La sella: per quanto solida ed esteticamente appagante, è davvero scomoda e dura.



guardo dei 150 km non lo abbiamo raggiunto, tuttavia abbiamo sfiorato i 100 km con una sola ricarica, un dato di tutto rispetto. Piccola nota dolente: il peso (24,6 kg rilevati) non è tra i più bassi e, nei trail impegnativi dove è necessario spingere (anche se il motore offre la funzione Walk) o sollevare per brevi tratti la bici, si avverte e può stancare un po'. Insomma: qualità costruttiva, buona componentistica, facilità di guida e tanto divertimento sono argomenti più che validi per scegliere questa Brinke. Se aggiungiamo a tutto questo un prezzo super competitivo - 5.490 euro - la X5R+ Race è un'eccellente scelta sia per chi vuole approcciarsi al mondo dell'offroad elettrico, sia per chi invece già pedala e vuole una e-mtb per affrontare le prime gare di e-enduro. **F**

COMPONENTISTICA DI PREGIO

IL DERAGLIATORE POSTERIORE È SHIMANO XT [1] E SPOSTA LA CATENA SU 12 RAPPORTI. IL COMANDO A MANUBRIO È INVECE SLX [2] DI MEDIA GAMMA DEL PRODUTTORE GIAPPONESE. L'AZIONAMENTO È COMUNQUE BUONO E LA LEVA PER SCALARE (QUELLA SUPERIORE) FUNZIONA IN ENTRAMBE LE DIREZIONI, SIA PIGIANDO COL POLLICE, SIA FACENDOLA SCATTARE CON L'INDICE. L'AMMORTIZZATORE ROCK SHOX [3] CON SERBATOIO SEPARATO, È BEN TARATO E SENSIBILE ALLE REGOLAZIONI. SI NOTI, ALLA BASE DEL PIANTONE VERTICALE, IL CAPPUCCIO CHE COPRE LA PRESA DI RICARICA. ANCHE LA FORCELLA È ROCK SHOX [4] E GARANTISCE 160 MM DI ESCURSIONE ALLA RUOTA ANTERIORE, LA MEDESIMA DI QUELLA POSTERIORE.

DATI DICHIARATI

Motore	Shimano Steps E-8000, coppia 70 Nm, potenza max 250 W
Batteria	Integrata Shimano BT-E8035 agli ioni di litio, 500 Wh.
Sospensioni	Ant. forcella Rock Shox Lyrik Select RC con steli da 35 mm, regolabile, escursione ruota 160 mm; post. ammortizzatore Rock Shox Super DeLuxe regolabile, escursione ruota 160 mm.
Cambio	Shimano Deore XT a 12 rapporti (10-51 denti), guarnitura Shimano (corona 36 denti).
Freni	Shimano XT, pinze a 4 pistoncini, dischi ant. e post. 203 mm.
Ruote	Cerchi Trucky; pneumatici Schwalbe, ant. Magic Mary 27,5"x2,8", post. Hans Dampf 27,5x2,8".
Peso	(rilevato) 24,6 kg
Prezzo	5.490 euro