



Základ Brinca R tvoří hliníkový rám s kyvnou vidlicí, odpruženou centrálním tlumičem se zdvihem 217mm. Přední kolo je vedeno USD vidlicí se zdvihem 180mm. Podvozek je plně stavitelný a v základu si poradí s jezdcem do hmotnosti 100kg. Brinco R umí letět sakra rychle, z toho důvodu na kolech nalezneme brzdy s kotouči o průměru 203mm, do kterých se zakusují čtyřpístkové třmeny. Obutí tvoří drapáky s rozměrem 24x3". Jako pohonná jednotka slouží 2kW střídavý elektromotor, uložený v náboji zadního kola a napájený Li-Ion článkem s kapacitou 1,3kWh. Dále jsou k dispozici standardní pedály v kombinaci s devítistupňovou přehazovačkou na zadním kole a planetovou převodovkou, uloženou ve středu rámu, která nahrazuje přesmykač a „dvoutáč“, známý s klasického kola.

Asi si říkáte, že se jedná o klasický elektrokolo, tak co to sakra dělá v časopise o motorkách? Rozdílné poznáte při pohledu na řídítka. Jako první vás zarazí palubní deska, která zobrazuje stav nabití akumulátoru, zvolený jízdní režim, počet ujetých kilometrů a rychlost. Palubní deska slouží také k aktivaci vozidla pomocí pásky s čipem, který si před jízdou musíte navléct na ruku. Další věcí, která překvapí, je plynová rukojeť. Přesně tak. Elektromotor u Brinca neslouží jako „pomocný přišlapávač“, intenzita jeho výkonu lze dávkovat stejně, jako u normální motorky otáčením pravé rukojeti. Díky tomu tak můžete pouze šlapat, nebo si motor dávkovat jako pomocníka, anebo můžete jet čistě na motor bez použití pedálů. A to je klíčová vlastnost, která Brinco odlišuje od běžných elektrokol a přibližuje jej více do sektoru terénních motocyklů.

Petr Král, který se o Bultaco na českém trhu stará, má bohaté zkušenosti ze závodů v enduru. Se slovy, že rád „chcěje proti větru“ mě pozval na testování po trasách, kde normálně prohání svoji motorku v rámci přípravy na domácí mistrák. Po krátké instrukci se soukám do cyklo oblečení, beru si krosovou helmu a vyrážím do deště směr novým zážitkům. Jako první dávám režim Eco, který je vhodný při přejezdech a šetří baterii. Pomocí levé rukojeti přehazuji na těžší převod a plynem si lehce dopomáhám ke šlapání. Už po chvíli musím uznat, že rozhodně nevnímám, že mám pod sebou stroj vážící 39 kilo. Přijíždíme k parku, kde na nás čeká klikatá pěšina mezi stromy. Dávám režim Tour, přidávám plyn a opírám se do šlapetek. Brinco se slušně rozletí a já si musím na mokrejch kořenech dávat bacha, abych z motorky nevyplachtil. Přeci jen, díky motoru je váha soustředěná trochu vzadu, takže hlavně v zatáčkách je potřeba si hlídat umístění těla. Blíží se výjezd, takže pomocí paty a zatlačení čepu ve středu kola „řadím“ lehčí převod, dávám plněj a přišlapuju do kopce. Nahoře jsem ani neví jak a začínám na rtech cítit lehký úsměv. Tahle věc mě začíná bavit. Přijíždíme na lesní cestu, Petr mě zastavuje a říká: „ted

si tam dej režim sport a konečně se svezem“, načež, pacholek, zmizí někde za houštím. Dávám na jeho slova, řadím převod zase zpátky, přehazovačku dávám na nejtěžší převod a pouštím se za ním. V tuhle chvíli už to letí jako prase a já si říkám, že na bahně, v lese a bez chráničů to začíná být trochu o hubu. Díky své hmotnosti je ale Brinco hodně stabilní a i v tomhle marastu se dá po lese letět téměř 50 km/hod. U hradu Rábi vyjíždíme příkrý výjezd, na kterém by se hodila spíš trialová motorka. Dávame krátkou pauzu s tím, že zkusíme vyjet kamenný schody, po kterých jsme předtím sjížděli. Zkrátka, jak se do toho člověk dostává, začíná si užívat. Po dvou hodinách ježdění máme zhruba třetinu baterky, ale fyzické síly již docházejí. Najíždíme na asfaltku, dáváme tempomat, který se aktivuje tlačítkem u levé rukojeti, a mizíme domů.

Tak jak to teda je? Je to motorka nebo kolo? Z mého pohledu se jedná o zcela novou kategorii, která má o dost blíž k motorkám, než ke kolům. Po dvou hodinách jízdy cítím tu správnou únavu, jako při trénování na enduru a ne, že by mě bolely jenom nohy, jako při jízdě na kole. A v tomhle, myslím, je potenciál tohoto stroje. Můžete blbnout v lese, v parku, na šotolinových cestách, a pokud někoho nenahodíte bahnem, nebude si vás nikdo všimnout, protože pro své okolí budete cyklistou a ne endurákem, který honí formu na Erzberg Rodeo.



ARCTIC CAT ALTERRA 400 4x4

Pracovně-rekreační Arctic Cat Alterra je dosud nejkompaktnější kombinací dokonalého odpružení, špičkové ovladatelnosti, úžasného designu a promyšlené funkčnosti.

- Nosiče zavazadel SPEEDRACK® II
- Výkonný navigák 3000 lbs
- Tažné zařízení



www.ac-usa.cz

ASP Group HLEDÁME NOVÉ PRODEJCE

Oficiální dovozce ARCTIC CAT do ČR a SR:
ASP Group s.r.o., Náměstí 13, 267 53 Žebrák
Tel.: +420311577222 E-mail: info@aspgroup.cz
Web: www.aspgroup.cz E-shop: www.aspshop.cz

Dovozce si vyhrazuje právo na změnu cen a specifikací.
Aktuální informace najdete na oficiálních stránkách www.ac-usa.cz

TESTY

Mávnat do budoucnosti BULTACO BRINCO R

V „MOTORBAJKU“ SE DEFINITIVNĚ ZBLÁZNILI. VEDLE MOTOREK ZAČALI TESTOVAT ELEKTROKOLA. ASI TAK BY MOHLY VYPADAT REAKCE ODBORNÍKŮ, KTEŘÍ SI DÁVAJÍ KAŽDODENNÍ DOSTAVENÍČKO NA DISKUZNÍCH FÓRECH SERVERŮ ZAMĚŘENÝCH NA JEDNOSTOPÁ VOZIDLA.

Text: Martin Macásek, foto: archiv redakce

Jasně, dlouhá a mrazivá zima mohla zanechat určité stopy na duševním zdraví naší redakce. Na druhou stranu, název našeho časopisu tvoří kombinace slov „motor“ a „bike“. A po několika hodinách strávených v terénu kolem Horažďovic si trůfám tvrdit, že motor Brinca má dostatečný potenciál a navíc je to „bike“ jako bejk.

Než vyrazíme na klikaté pěšiny a výjezdy kolem hradu Rábí, posuňme se trochu v čase. Je tomu více než stovacet let, kdy začaly první pokusy s vestavbou spalovacího motoru do rámu bicyklu. Vznikla tím nová kategorie dopravních prostředků, která dostala název motocykl, který v počátcích vývoje používal k pohonu kombinaci spalovacího motoru a klasického šlapání. Ani této kategorii vozidel se nevyhnula jedna z lidských vlastností – soutěživost. Od prvních závodů, zaměřených hlavně na spolehlivost strojů, přes rychlostní závody na prkenných oválech až po první terénní soutěže, uplynula dlouhá doba, nicméně, podstata motocyklu zůstává stále zachována

– dvě kola a motor. Jednou ze značek, která se výrazně zapsala do poválečné historie motocyklového sportu, byla značka Bultaco. Výrobní program tvořily motocykly pro motokros, enduro a trial. V počátcích značku se vztýčeným palcem nejvíce proslavil Sammy Miller, který ukončil nadvládu britských čtyřtáctých strojů a v roce 1965 zvítězil na „Skotské šestidenní“. Bultaco bylo úspěšné i v silničních závodech, v roce 1968 jel na Bultacu svůj první závod legendární Barry Sheene a tři tituly mistra světa ve třídě 50ccm získal Angel Nieto. Bohužel ekonomika firmy nebyla úspěšná a tak po několika stávkách došlo k ukončení výroby motocyklů a továrna v roce 1983 zanikla.

Logo Bultaca se v roce 1998 objevilo na strojích nově vznikající značky Sherco,

kteřá jej používala v názvu Bultaco-Sherco. Poté, co si motocykly Sherco vydobily samostatné postavení na trhu, slovo Bultaco z názvu zmizelo a vypadalo to, že značka navždy odejde z motocyklového světa. 17. května 2014, v den narozenin zakladatele firmy Bultaco, bylo ale oznámeno, že se značka vrací na trh a uvede nové modely. Kdo čekal, že se výroba bude ubírat směrem retro modelů, které budou odkazovat na bývalou slávu svých strojů, byl asi zklamán. Pod heslem „Rock Your Ride“ totiž byla na trh uvedena řada „motorových kol“ s názvem Brinco, která se sice vrací malinko k počátkům motocyklismu, protože stroje k pohonu používají šlapky, ale spalovací motor je nahrazen výkonným elektromotorem se třemi jízdními režimy. My jsme testu podrobili nejostřejší verzi z nabídky – model Brinco R, určený do ostrého terénu

“ BRINCO SE SLUŠNĚ ROZLETÍ A JÁ SI MUSÍM NA MOKREJCH KOŘENECH DÁVAT BACHA, ABYCH Z MOTORKY NEVYPLACHTIL ”

