

DAS STARKE V AUS BAYERN



Kein Schaukeln und kein Wippen: Das „Brenta“ ist wohl der steifste Tiefeinsteiger, der je im RADtouren-Keller stand. Applaus!

Tiefeinsteiger sind praktisch. Aber für flottes Fahren, erst Recht mit Gepäck, gelten sie als eher ungeeignet. Trenoli will mit dem **E-BIKE BRENTA** mit diesem Vorurteil aufräumen

Tiefeinsteiger sind perfekt geeignet für Radfahrer mit weniger Beweglichkeit beim Auf- und Absteigen und für etwas ängstlichere Piloten. Man muss sein Bein nicht über den Sattel oder gar über Berge von Gepäck schwingen. Außerdem braucht man keine Angst zu haben, im Notfall nicht schnell genug absteigen zu können. Im Gegenzug muss man dafür durch die fehlende Strebe im Rahmendreieck eine Schwächung der Rahmengeometrie in Kauf nehmen.

Mit dem Rahmen des „Brenta“ ist es dem bayerischen Hersteller Trenoli gelungen, diese Schere deutlich zu verkleinern. Die hydrogeformten Rahmenrohre in einem recht kleinen V-Winkel wirken nicht nur massiv, sie halten auch das, was die Optik verspricht. Egal, ob wir null, fünf, fünfzehn oder fünfundzwanzig Kilo Gepäck aufluden: Das Brenta blieb berechenbar und steif wie ein mittelklassiger Diamantrahmen, selbst bei richtigem Zug auf der Kette. Das ist für diese Geometrie fast unglaublich. Auch bergab mit viel Speed: kein Flattern am Steuerlager und keine Unsicherheit am Lenker. Stark!

TEXT & FOTOS: TIMO DILLENBERGER



Das Steuerrohr ist nicht übermäßig lang, dafür massiv und unten breiter – das gibt viel Verwindungssteifigkeit und Sicherheit

Der steile Winkel des Unterrohrs wird hierzu genauso beitragen wie die durchweg ovalen Rohrquerschnitte und die brutalen Schweißnähte. Trotzdem wirkt das Rad gerade im knalligen Rot nicht wuchtig, sondern solide und fast sportlich. Das Steuerrohr ist modern mit unten breiterem Steuerlager ausgestattet. Das bringt zusätzlich Steifigkeit ins System. Zu Gunsten derer verzichtete man wohl auch darauf, den Akku im Rahmen zu verstecken. Optisch störte er uns am Sattelrohr nicht, und mit dem Motor zwischen den Pedalen ist der Q-Faktor* eh so groß, dass man kaum mal mit der Wade ans Gehäuse kommt. Der Antrieb selbst ist halbtintegriert, die Formanschlüsse sind schön gemacht.

Pragmatismus für Stop and Go

Das Rad ist, was Sitzposition und Ausstattung angeht, ziemlich klar als Verkehrsmittel und für entspannte Ründchen ausgelegt. Schön zu sehen, dass auch mal der kleine Antrieb aus dem Hause Bosch Verwendung findet. Dessen unauffälliges, leises und kalkulierbares Ansprechverhalten passt super zum Rad und die Reichweite ist höher als mit der etwas drehmomentstärkeren „Performance“-Version. Die Motorleistung reicht nicht für den beeindruckenden Gewaltstart an der Ampel, unterstützt aber selbst in Steilstücken so stark, dass die eingeschränkte Bandbreite an Übersetzungen der Achtgangnabe kaum jemandem negativ auffallen sollte. Eher die Sprünge von Gang zu Gang mögen manch verwöhntem Radler unangenehm auffallen.

Dafür: Rücktritt! Die dritte Bremse neben den soliden Scheiben ist technisch zwar nicht zeitgemäß und was Bremsleistung und Reaktionszeit angeht im Vergleich ein Witz, aber viele sind sie eben gewohnt und schwören drauf – da sollte man nicht gegenanreden.

Apropos Tritt: Nicht gefallen haben uns die Kunststoffpedale. Die sind nach einer erwarteten Lebensdauer von drei, vier Jahren aber leicht zu tauschen. Oder direkt!

Eher für viele Jahre und Kilometer gut ist die Rad-Reifen-Kombi. Die Schwalbe-Pneus sind dank großem Durchmesser und straßentauglichem Profil im gesamten „zivilisierten“ Wegenetz eine Bank. Die Hohlkammerfelgen mit je 36 Speichen und verstärkten Ösen vertragen sicher auch das ein oder andere Schlagloch. Die Federgabel ist eine Art On-top-Komfort, denn durch die aufrechte Haltung und den Komfort der Reifen hätte man sie nicht unbedingt gebraucht. Sie funktioniert aber gut und stört nicht. Durch das etwas po-lastige Sitzen ist da die Federstütze schon wichtiger – kein Marken-teil, aber mit dem mittelbreiten und -weichen Sattel ein Spitzenteam.

Wohin damit?

Der aufrechte Sitz, die Ausstattung mit anständigem Licht, stabilem Ständer, funktionalem Träger und Details wie dem Rahmenschloss sprechen sehr für einen City-Hopper. Auch die Nexus-Nabe ist kein Indiz für besonderes Tourentalent. Aber: Die Tatsache, dass man diesem Tiefeinsteiger Gepäck für eine Woche aufladen kann, bequem aufsteigen kann und beim Fahren Komfort und sicheres Fahrgefühl eines guten Tourenbikes spürt, ließ uns an dieser strengen Kategorisierung zweifeln. Das Brenta sollte auch auf längeren Touren brav seine Dienste verrichten – vielleicht nicht turboschnell, vielleicht nicht im Gebirge, vielleicht nicht mit doppeltem Kinderanhänger, sonst aber mit großer Sicherheit.

Radreise	●●●●○	Fahrleistung	●●●●○
Tour/Alltag	●●●●●	Komfort	●●●●○
Sport	●●●●○	Ausstattung	●●●●○
Gelände	●●●●○	Verarbeitung	●●●●●
		Preis/Leistung	●●●●●



Der „Kleine“ von Bosch passt charakterlich super zum Rad



TECHNISCHE DATEN

Trenoli Brenta Classico Active Plus; 2749 Euro; Rahmen: Aluminium Wave-Rahmen, 6061er hydroformed; Gabel: Suntour NEX E25, 63 mm Federweg; Rahmenhöhen: 45, 50, 55 cm; Radstand: 1141 mm; Gewicht: 27,3 kg, zul. Gesamtgewicht 140 kg; Schaltung: Shimano Nexus 8-Gang-Getriebe mit Rücktritt; Motor/Akku/Display: Bosch Active Line Plus (3. Gen.)/Bosch PowerPack mit 500 Wh/Intuvia; Bremsen: hydraulische Shimano Scheibenbremse (180/160 mm); Kurbel: FSA Alu, 170 mm, Reifen: Schwalbe Energizer in 622 x 50

Fazit: Hier haben sich die Rahmenbauer richtig Gedanken gemacht! Neben der sinnvoll gewählten Ausstattung ist der Rahmen einfach das Herzstück: eine qualitative Meisterleistung, die die Vorzüge eines Wave-Rahmens und die eines Tourenbikes mit Oberrohr nicht vereint, aber sehr nahe zueinander bringt!

* seitlicher Abstand der Pedale quer zur Fahrtrichtung

Fahrverhalten	träge	○○○○●○○○○	wendig
Sitzposition	komfortabel	○○●○○○○○○○	sportlich

THULE

➤ Für Fahrradtouren und Alltag

Thule Shield Pannier
Mit Thule Shield Pannier Packtaschen bleibt auf kurzen Fahrradtouren und längeren Touren stets alles trocken und aufgeräumt.

Bring your life
thule.com