



Rennstahl 931 Pinion Fat	
Hersteller/Vertrieb	Rennstahl Bikes, Tel. 089/8890 3651, www.rennstahl-bikes.de
Preis/Gewicht <sup>1</sup>	7200 Euro/18,20 kg
zul. Ges.gewicht <sup>2</sup>	198 kg
Rahmenmaterial	Reynolds 931 Edelstahl, geschw.
Rahmengrößen	M/39,3 cm, L/44,5 cm, XL/48,3 cm
Gabel	Titan, tapered, Krone geschmiedet, Holme konifiziert; Disc, Lowr.
Kurbel/Übers.	Pinion/28 Zähne
Antrieb	Pinion 1.18, Drehgriff; Ritzel Pinion 26 Z.; Kette Shimano Narrow
Bremsen/s	Shimano XT Disc, 203/180 mm
Naben/Felgen/Reifen	SON 28 15 150, Tune Fat Kong/ Kuroshiro enso 685, Carbon/ Schwalbe Jumbo Jim 120-559
Sattel/-stütze	Brooks Cambium C17/Rennstahl, Ti
Ausstattung	Rohre ovalisiert; Ausfaller an Langloch; Steckachsen 15 mm/v, 12 mm/h; Tubus Fat, 30 kg, Tubus Duo, 15 kg; Hebie HB-Ständer; Edelux 2, SON-Rücklicht; Plug; Ergon GP3
Preis/Leistung	■■■■■
Ausstattung	■■■■■
Fahrverhalten	träge ————— nervös
<b>SUPER</b>	

<sup>1</sup> ohne Pedale, <sup>2</sup> max. zulässiges Gesamtgewicht (Rad, Fahrer, Gepäck)

## Meister der Extreme

Schnee, Sand, Kies, wegloses Gelände: Unfahrbar gibt's nicht mehr. Das Edelstahl-Fatbike von Rennstahl erschließt widerspenstiges Geläuf mit extremer Fahrradtechnik.



Gabel Titan, Rahmen Edelstahl: Die Materialien sind optisch kaum zu unterscheiden. Beider Verarbeitung ist perfekt.



Selbst 3-Zoll-Reifen, 76 mm breit, wirken im Fatbike schmal. Doch sie machen den Brummer universeller nutzbar.

Wunderwelt der Technik! Kaum ein anderes Rad wartet mit derartig vielen Besonderheiten, konstruktiven Kniffs und spezifischer Materialanwendung auf wie das Rennstahl. Der Rahmen besteht aus Edelstahl vom Typ Reynolds 931, die Wandstärken gehen auf 0,4 Millimeter runter, geschweißt wird unter Argonspülung, um Sauerstoffeinschlüsse zu vermeiden. Für die Gabel verwendet Rennstahl Titan, ihr Kopf ist geschmiedet (wie auch die Pinion-Brücke), die Holme innen und außen konifiziert, um Stabilität und Flexibilität gezielt zu beeinflussen. Aber erst die Laufräder: Fette 11 Zentimeter (4,8 Zoll) breit sind die Reifen, 8,4 Zentimeter die Spezialfelgen; sie bestehen aus Carbon. Das Vorderadler wiegt dennoch nur etwas über drei Kilo und fühlt sich beim Antritt etwas zäher als gewohnt, aber vergleichsweise spritzig an. Die Fett-Reifen produzieren große Aufstandsflächen (Druck: ca. 0,7 Bar) – das ergibt Grip ohne Ende, egal wo. Wird's weich, schlüpfrig oder glatt, wühlt sich das Rennstahl ganz locker durch. Klar, das kostet Kraft, auf den Isar-Kiesbänken kam ich schnell ins Schwitzen. Doch erstaunlich schnell stellt sich die Physis auf die erforderlichen Impulskräfte ein und man beginnt, dieses Kiesgruben-Feeling zu mögen. Wurzeln, Steinbrocken,

kleine Tiere (Scherz!) schlucken die Monsterreifen einfach weg. Büßen muss man auf Asphalt: Hier rollen die Fat-Reifen so kraftraubend und rubbelig, dass es keine Freude macht. Technisch sind Fatbikes Herausforderung pur: Die Gabel ist 150, der Hinterbau gar 193 Millimeter breit; vorn sorgt eine Steckachse von 15 (dafür baut SON gar einen Nabendynamo!), hinten eine von 12 Millimetern mit Feingewinde für Stabilität. Die Getriebe-Brücke musste verbreitert werden, um die weit ausgestellten Kettenstreben anzuschließen. Zähmen lässt sich das Rennstahl mittels zweitem Laufradsatz mit 3-Zoll-Reifen (die gleichen wie am Idworx). Sie geben, außer im Extremen, nur wenig Geländegängigkeit auf, doch damit kann man das Rad auch auf Asphaltstraßen anständig bewegen. Für Wintertourer oder Expeditionsbiker gibt es kein besseres Rad!

**Fazit:** Mit immensem technischem Aufwand erschafft Rennstahl ein reisetaugliches SUV-Fahrrad für bisher unfahrbares Terrain. Alle Komponenten sind zuverlässig und langlebig ausgewählt, Mängel gibt es keine. Klug gewählte Titan-Teile machen das Fatbike komfortabel. Ein zweiter Laufradsatz erschließt auch gewöhnlichere Untergründe. Alltags Einsatz ist hier definitiv ausgeschlossen, es ruft das ganz große Abenteuer.