

Eind '92 was er één Koga Miyata full suspension RDG-S op de dealershows te bewonderen. Dit was echter een pré-produktiemodel en we moesten tot dit voorjaar wachten voordat er een produktiemodel beschikbaar was. Onderaan het begeleidende schrijven stond een p.s.: 'Veel succes en tem het beest!'. Nu zijn wij geen dompteurs, maar we hebben het toch geprobeerd...



FOTOGRAFIE BART BEWINS

Tem het beest!

RDG-S is de afkorting van RidgeRunner Suspension. De fiets heeft een frame dat speciaal ontworpen is voor de vering. De oversized hoofdbuizen zijn van Carbonlite, een eigen carbonfiber van Miyata. De buizen zijn verlijmd middels het A.P.A.-systeem. De zadellug, het bracket en het balhoofd zijn van aluminium. De voorvork is een Japanse Showa vork (o.a. leverancier van verende vorken aan Trek). Een combinatie van olie en lucht (2 tot 5 bar, standaard 3 bar) zorgt voor de demping en vering. Bovenop de vorkpoten is een knop met vier standen waarmee je de voorspanning kunt instellen. De achtervorken zijn van chromo en kennen drie scharnierpunten: één vlak achter het bracket, één vlak boven de verticale achterpatten en één onder de zadellug. De achterveer is hydraulisch gedempt (gas/olie) en heeft een stalen veer waarvan de voorspanning

geregeld kan worden. Door de veer met de bijgeleverde sleutels op spanning te zetten, spreekt de demper eerder of later aan. Tussen de bij Yamaha gebouwde demper en de achtervork is een aluminium driehoekconstructie (Triangle Link) geplaatst. De bevestigingsbouten zijn in Teflon glijlagers opgehangen. De demper is met een klem om de liggende buis bevestigd (gelijmd).

De achtervering werkt als volgt: als het achterwiel een obstakel raakt, springt het wiel omhoog (het wil als het ware over het obstakel heen), de staande achtervorken schieten naar voren, de driehoeken kantelen en de demper vangt de klap op. Dit houdt in dat niet het hoofdframe (= de rijder) de klap opvangt, maar de demper. De fiets is verder afgemonteerd met alleen maar hoogwaardige onderdelen: een XTR groep, Mavic keramische velgen, 32 dubbele butted spaken, Conti

Baja Super Cross vouwbanden, SPD M-737 pedalen en stuur, stuurpen, zadelpen en bar-ends van Syncros. Het zadel met titanium rails komt van Selle San Marco. De RDG-S is slechts in één maat (47 cm hart/hart zitbuis) en in één kleurstelling leverbaar. De fiets wordt compleet met twee bidonhouders, twee bidons en een Zéfal Mini double shot pomp afgeleverd.

H-Ball's nieuwe wapen. Tijdens de uitvoerige testritten kwam een aantal opvallende zaken naar voren. Het eerste is het gewicht van de fiets. 14,2 Kilo is veel voor een fiets die bedoeld is 'voor elk soort terrein' (volgens de brochure). Wat brengt nu gewicht in de schaal? Niet het hoofdframe of de onderdelen, maar vooral het achterframe en de constructie en ophanging van de vering. We hebben de achterdemper niet gewogen, maar deze zal niet licht zijn. De demper en de achtervork zijn opgehangen in M10 en M8 bouten en moeren; dezelfde maat waarmee je een bromfietsblok in een frame ophangt... Voordeel: het gaat nooit stuk en de achterzijde is torsiestijf.

De achterdemper heeft een veerweg van 4 cm en werkt zeer goed; hij slokt elke hobbel makkelijk op. De grip van het achterwiel op de grond is enorm, ook omdat je het wiel naar beneden trekt als je flink aanzet. Het rijgedrag is door de combinatie van de achtervering, de soepele Conti's en de voorvering zijdezacht en zeer comfortabel. De kabel van de XTR achterrem wordt mooi bovenlangs het draaipunt geleid, maar heeft nogal veel 'slack' doordat er een soort rembekrachtiger is gemonteerd - waar de buitenkabel weer niet mooi op aansluit - waardoor je heel hard en lang moet knijpen voordat er wat gebeurt.



Scharnierpunt vlak achter het alu bracket.

Profiel

Koga Miyata



Wat betreft de Showa voorvork: vering (4,5 cm veerweg) en demping - er is een duidelijk verschil tussen de vier standen - zijn oké, maar de vork is niet stijf genoeg. Als je je voorrem inknipt, zie je eerst de binnenpoten naar voren gaan voordat het voorwiel tot stilstand komt. De torsiestijfheid laat duidelijk te wensen over. Jammer, want bijvoorbeeld een RockShox Mag 21 is veel stijver en zou op een fiets met dit prijskaartje niet misstaan. Nu vergalt de voorvork veel van het rijplezier.

De zitpositie is op zijn zachtst gezegd eigenaardig. Het frame heeft een sterk aflopende bovenbuis en een lang balhoofd. De stuurpen steekt dan ook bijna niet uit de balhoofdbuis en wie echt diep wil gaan zitten moet een naar beneden aflopende stuurpen - net als op een racefiets - monteren. De zadelpen heeft een lengte van 33 cm en dat moet ook wel, aangezien er maar één framemaat leverbaar is en in principe iedereen op de fiets moet kunnen zitten.

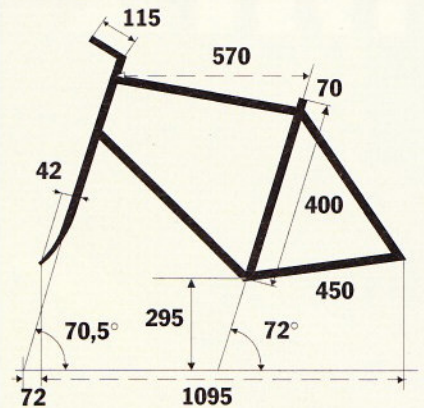
De RDG-S is ook 'lang': een wielbasis van bijna een meter en tien centimeter en een 45 centimeter lange achtervork. De fiets rijdt dan ook rechtdóór. Op papier is een 2,5 cm langere achtervork niet zo spectaculair, maar tijdens het rijden merk je het wel degelijk. Het lijkt of je de achterkant echt mee moet trekken. Vooral bij snel bochtenwerk is de RDG-S in het nadeel ten opzichte van korter gebouwde ATB's. Tel je de wat luie geometrie daar bij op, dan heb je een bijna perfecte 'diesel' voor lange afstanden. Ook bij de downhill gooit de Koga hoge ogen. Doordat je vrij rechtop zit - o.a. door het hoge balhoofd - zal je niet zo snel

voorover duiken. De langere wielbasis en het hoge gewicht zorgen voor een zeer stabiele fiets. En hier slaat de kop 'H-Ball's' juist op: Greg Herbold (H-Ball), de mediagenieke fabrieksrijder van o.a. Miyata, zal dit jaar proberen zijn wereldtitel Downhill van '90 proberen te prolongeren op de RDG-S. Vorig jaar reed hij al op een compleet geveerde fiets. Bij deze pure downhill fiets was het achterveer-element op dezelfde plaats geplaatst, maar was het driehoekje afwezig waardoor de achtervork direct met de veer verbonden was. Vóór was een RockShox te vinden. De standaard RDG-S zal uiteraard wel 'iets' aangepast worden.

Conclusie. De RDG-S kost f 7.995,-/148.500 BEF. Het spreekt voor zich dat de fiets slechts voor enkelen is weggelegd, ook al omdat Koga er een beperkt aantal op de markt heeft gebracht. Het concept van de fiets is prima in orde: goed werkende achtervering en een perfect afgewerkte fiets met de beste onderdelen. Alleen weegt de fiets anno 1993 teveel om hem tot een allround ATB te bestempelen en is de 'vraagprijs' veel te hoog waardoor de fiets het nooit verder zal brengen dan een collectors item. En dat is jammer, want de fiets verdient zeker een groot publiek. Om een lichtere en minder dure volgeveerde ATB te krijgen kun je het volgende doen: vervang de achtervorken door aluminium vorken, monteer een stijve en lichte verende voorvork, ruil de ophangbouten in voor bijvoorbeeld titanium bouten en kies als groep een New Deore LX. En dan heb je een betaalbare droomfiets...

Menno Grootjans

SPECIFICATIES



Frame en vork

Carbolite hoofdbuizen, oversized. Cromo achtervorken, aluminium lugs, aluminium Pressurized Adhesive bonding, verticale achterpatten, Showa hydraulisch gedempte voorvork, achtervering met gas/olie demping en spiraalveer, alle kabels bovenlangs, geleiders gepopnageld en gelijkmd. Nokken voor twee bidonhouders.

Afmontage

Shimano XTR groep, 12/32 cassette, 175 mm cranks, SPD M737 pedalen, Mavic PSP 231 Ceramic velgen 23 mm, 32 dubbele butted spaken, Conti Baja 26 X 1.9 vouwbanden, Selle San Marco zadel, Syncros stuur, stuurpen, zadelpen en bar-ends. Twee bidonhouders, bidons, Zéfal pomp.

Maten en gewicht

47 cm/14,2 kilo

Prijzen en garantie

f 7.995,-/148.500 BEF/10 jaar garantie.

Importeur

Koga Miyata, 05130-30111 (Ned.), (B)02-7599113 (België).



Miyata's Multilink met demper. De veer zet je op spanning. Borging door een alu schroefring.

ata RDG-S