

sportrad
MIB
TEST



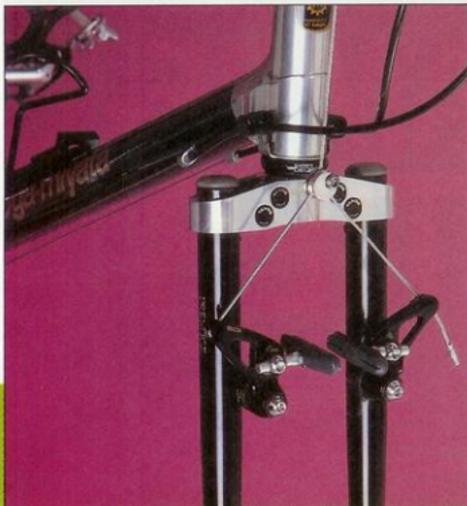
foto: Phlego

KAMPF-STIER

Test Koga Miyata SkyRunner CBL

Nur ein aufgeblasener Kraftprotz? Oder signalisieren das stämmige Outfit und die zum Angriff gesenkten Hörner Kraft und Aggressivität? Die sportrad-Tester versuchten sich als Toreros und nahmen den Koga Miyata-Stier bei den Hörnern ▶





Welche Maßnahmen erforderlich sind, um Rahmen aus leichten Werkstoffen mit größerer Elastizität – wie Aluminium oder Kohlefaser – zu guter Steifigkeit zu verhelfen, hat sich mittlerweile herumgesprochen. Man hebt den Durchmesser der Rahmenrohre bei gleicher oder sogar etwas verringerter Wandstärke an, schon hat man den theoretischen Nachteil der „weicheren“ Materialien wieder ausgeglichen.

Nur folgerichtig ist daher der aktuelle Trend zu wuchtig

Poliertes Aluminium, glatte Kohlefaserrohre, sorgfältige Verarbeitung: Das Outfit des Koga Miyata SkyRunner läßt die Zugehörigkeit zur Oberschicht erkennen

wirkenden Mountain Bikes, zumal im Offroad-Bereich ein steifer Rahmen wegen der hohen Beanspruchung besonders wichtig ist. Klassisch dimensionierte Rahmen sind zumindest in der MTB-Oberklasse aus der Mode gekommen, statt dessen beherrschen kräftige „Oversized“-Rahmen die Szene. Als vorläufiger Höhepunkt dieser Entwicklung ist das Koga Miyata SkyRunner anzusehen.

Dabei sind es weniger die reichlich dimensionierten Kohlefaserrohre des Rahmen-Vorderbaus, die mit ihren ungewöhnlichen Durchmessern die Blicke auf sich ziehen, als vielmehr die massigen Aluminiummuffen und der ungewöhnlich kräftige Aluminiumhinterbau. Ob Ausfallenden, Sitz- bezie-

hungsweise Kettenstreben oder Bremswiderlager, jedes Detail läßt die beabsichtigte Zielrichtung erkennen.

Aluminium – allerdings unsichtbar – verstärkt auch die Kohlefaserhauptrohre, das Fasermaterial ist um einen dünnwandigen Metallkern gewickelt. Die Rohre sind nach Koga-Hausrezeptur mit den Muffen verklebt, während am Hinterbau verschiedene Fügeverfahren zu finden sind: Schweißen, Kleben und Schrauben, beziehungsweise eine Kombination der beiden letzten. Saubere Verklebungen, gleichmäßige Schweißnähte – die Verbindungen sind akkurat und optisch ansprechend ausgeführt. Abschließend ist der komplette Rahmen inklusive Dekorsatz mit einer Klarlackschicht versiegelt.

Bei allen Vorteilen, die das „Aufblasen“ bezweckt, darf man selbstverständlich gerade beim vergleichsweise antriebschwachen Fortbewegungsmittel Fahrrad das Gewicht nicht aus dem Auge verlieren. Fast 14 Kilogramm zeigt die unbestechliche Skala unserer Waage an, hier machen sich die Materialanhäufungen an den Verbindungen bemerkbar. Für viel Geld eine Menge Gewicht, aber eigentlich wünscht sich der Käufer in beiden Punkten eher das Gegenteil.

Ist an der Fettleibigkeit wirklich nur der Rahmen schuld? Schauen wir einmal hinter die Kulissen: Die HiteRite-Feder kann man sich sparen –90 Gramm, die Hörnchen lassen wir zunächst einmal außen vor –300 Gramm, auch die zwei Flaschenhalter ziehen wir gnädigerweise noch ab –160 Gramm. Das ergibt netto immer noch 13,4 Kilogramm, und das bei einer ansonsten recht leichten Ausstattung: Reifen, Vorderbau, Lenker, Sattel, Felgen, nirgendwo ist ein Schwergewicht zu erkennen. Bleibt also nur der Rahmen als Übeltäter.

Aber das solide wirkende Rückgrat des SkyRunner hat

auch seine starken Seiten: Der Versuch, dem Koga-Stier auf der sportrad-Folterbank den Todesstoß zu versetzen, ließ diesen nicht einmal ins Wanken geraten. Ob wir die Hebel am Tretlager oder am Lenkkopf ansetzten, das SkyRunner zeigte sich von allen Prozeduren nahezu unbeeindruckt. Bei enormer Torsionssteifigkeit glänzt es mit außerordentlich hoher Seitensteifigkeit. Ähnliches gilt auch für die vertikale Elastizität, das Tretlager senkt sich bei Belastung nur unwesentlich ab.

Besonders stämmig ist der Hinterbau geraten: Massive, gegossene Aluminiummuffen, verbunden durch kräftige Rohre, drücken auf das Gewicht, erhöhen aber die Steifigkeit

Was bedeutet das für den Fahrbetrieb? Torsionssteif heißt, daß das Rad im Wiegertritt einwandfrei die Spur hält und auch bei kräftigem, unterstützendem Zug am Hornlenker nicht aus der vorgesehenen Bahn gerät, eine angenehme und vertrauensbildende Eigenschaft.

Spurtreu wirkt das Koga auch im Gelände beim Überfahren von Bodenwellen oder Unebenheiten. Zum oft zitierten und gefürchteten Lenkerflattern neigt es selbst bei hohen Geschwindigkeiten in keiner Weise.

Nicht zuletzt wirkt ein nachgiebiger Rahmen auch für die Moral recht beruhigend, hat man doch das Gefühl, von der kostbaren und knappen Energie werde weniger in nutzlose

Verformungsarbeit verschleudert.

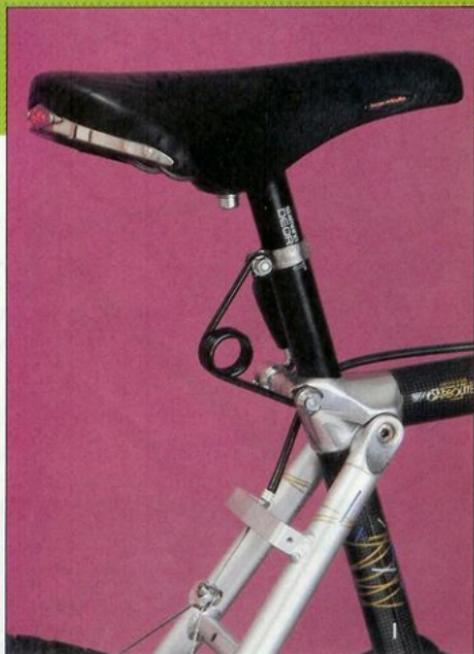
Die Kehrseite dieser Konstellation ist in der Regel ein störrisches Federungsverhalten. Das Koga informiert den Fahrer jederzeit beständig über das momentane Geländeprofil, aber immer beherrschbar und nicht ganz so arg, wie die niedrigen Meßwerte der vertikalen Nachgiebigkeit vermuten lassen. Vergleichbar steife Stahlrahmen wirken in dieser Beziehung buckiger.

Für das Spitzenmodell der MTB-Palette wählten die verantwortlichen Konstrukteure eine zeitgemäße Geometrie mit bewährten Abmessungen. Der steile Lenkkopf sorgt für ein spontanes Lenkverhalten, ohne daß das SkyRunner auf schnellen Abfahrten zu nervös wirkt. Problematischer ist aber das Handling auf technisch schwierigen, langsamen Passagen.

Der lange Vorbau – zusammen mit der sehr schmalen, ungebogenen Lenkstange – fördert nicht gerade die Lenkpräzision. Das ist ein für Rennbikes mit gebeugter Sitzposition und hoher Belastung der Vorderpartie typisches Verhalten – ungewohnt für den Unerfahrenen, für den Experten aber nichts Neues. Das SkyRunner wirkt wie geschaffen für zügiges Fahren mit hohen Geschwindigkeiten.

Wie der Name schon andeutet, ist die bevorzugte Bewegungsrichtung des SkyRunnerer himmelwärts. Zwar behindert das hohe Startgewicht, an steilen Steigungen nimmt man um so dankbarer die hilfreiche Griffalternative der „Steerhorns“ an. Da der Lenker auf nur noch 50 Zentimeter gekappt wurde, ist der Abstand der beiden Hornenden kaum größer als die Schulterbreite.

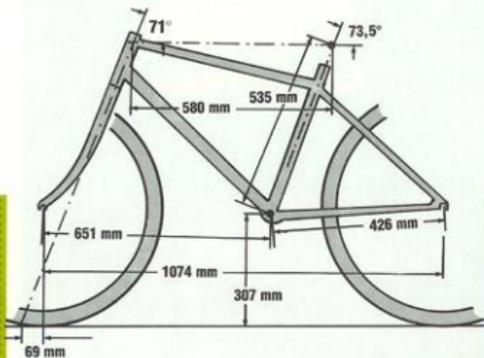
Unser Testrad war mit 28/38/48 Zähnen vorn und dem 12 bis 28er Hyperglide-Kranz hinten bestückt, keine ausgesprochene Kraxel-Abstufung. Die Serie wird vorn 26/36/46 erhalten – auch das ist noch



TECHNISCHE DATEN

Modell	Koga Miyata SkyRunner CBL
Preis	3998 Mark
Händlername	Villiger & Söhne, 7895 Klettgau

RAHMEN	
Material	Hauptrohre Kohlefaser mit Aluminiumkern, Hinterbau Aluminium
Ausstattung	Tange Prestige Switchblade-Gabel, Befestigung für zwei Flaschenhalter, Gewindeaugen für Gepäckträger hinten



Größen	43,5/48,5/53,5/58,5 (Mitte - Mitte), getestet: 53,5 cm
--------	---

ANTRIEBSGRUPPE	
Tretlagergarnitur	Shimano Deore XT Superglide, 26/36/46 Zähne rund, Kurbellänge 170 mm
Pedale	Shimano Deore XT mit Haken und Riemen
Schaltwerk	Shimano Deore XT
Umwerfer	Shimano Deore XT
Zahnkranz	Shimano Hyperglide, 12/14/16/18/21/24/28 Zähne
Kette	Shimano HG 90

RÄDER	
Naben	Shimano Deore XT
Felgen	Araya RM 17, 32 Loch
Speichen	Edelstahl, 2 mm
Reifen	vorn Panaracer Timbuk II, hinten Panaracer Khartoum, 26 x 2,00

AUSSTATTUNG	
Bremsen	Shimano Deore XT Cantilever vorn und hinten
Lenkropfhalter	unten Shimano Deore XT, oben Tange Roller, gedichtet
Lenker	Synros 510 mm mit angeschraubten Hornenden
Lenkervorbau	Odyssey Pro Steer, 150 mm
Sattelstütze	Shimano Deore XT, 300 mm
Sattel	San Marco Rolls, Leder

MESSWERTE	
Tretlagerauslenkung	0,6 mm
Torsionssteifigkeit Lenkropf	189,6 Nm/Grad
Tretlagerabsenkung	0,7 mm
Gabelvorschub	2,5 mm
Gewicht	13,9 kg

PLUS/MINUS	
+ verwindungssteifer Rahmen + gutes Finish + gute Ausstattung - relativ hohes Gewicht	

keine Hillclimbing-Übersetzung – jedoch dürfte Schieben damit seltener auf dem Programm stehen.

Die Schaltung unseres Testrades arbeitete am Anfang so, wie man es von der neuen Deore XT gewohnt ist: hinten sehr weit und exakt, vorn schwergängiger und unpräziser. Doch während des ersten Ausflugs trat ein, was der Himmel hätte verhüten mögen: Der Umwerfer-Schalthebel quitierte den Dienst, tief in seinem Inneren hatten sich einige Schrauben gelöst.

Gelungene Mischung: Die gezielte Auslegung der Rahmengenometrie macht das SkyRunner zu einem Sportgerät für fortgeschrittene Offroad-Fans

Um den Defekt aufzuspüren, mußten wir wohl oder übel die Abdeckkappe abnehmen. Zum Vorschein kam ein bunt durcheinandergewürfeltes Sammelsurium von winzigen Federchen, Klinken und sonstigen nicht näher identifizierbaren Bauteilen, deren planlose Anordnung spätestens jetzt erkennen ließ, daß hier etwas nicht stimmte.

Nachdem sich die komplette Testabteilung in der Intensivstation unserer Werkstatt mit chirurgischen Werkzeugen eine halbe Stunde um den Patienten bemüht hatte, gelang es wider Erwarten tatsächlich, den Totgeglaubten ins Leben zurückzurufen – mittlerweile erfreut er sich wieder bester Gesundheit. Für den weniger versierten Bastler ist der STI-

Hebel im Falle eines Defekts praktisch nicht reparabel.

Daß die Ausstattung des SkyRunner wohl überlegt zusammengestellt wurde, wird schon an der Reifenwahl deutlich. Statt einer unformen Reifenbestückung besitzt das Koga hinten den Panaracer Khartoum, vorn den Timbuk II. Eine sehr geschickte Wahl, wie auf schmierigen Steilpassagen zu erkennen war. Auch auf härterem Untergrund ist dieser Zusammenstellung sehr gute Führung zu attestieren.

Neu ist auch die schmale und leichte Version der Araya RM-Felgenreihe, die RM 17. Diese gilt allgemein als steif, auf den ersten Testkilometern beim Koga war aber mehrfaches Nachspannen der Speichen nötig. In Kombination mit den grauen Shimano-Belägen, – sie gehören eigentlich zur U-Brake – stellt sich eine enorme Bremswirkung ein, am Vorderrad noch verstärkt durch die Odyssey-, „Vapor“-Umlenkrolle mit integrierter variabler Übersetzung.

Trotz bester Wirkung lassen sich aber beide Bremsen gut dosieren, so daß gezieltes Abbremsen oder kontrolliertes Driften auch auf glatter Unterlage kein Problem darstellen. Unreiferlicher war da schon eher die Tendenz zu fürchterlichen Quietschgeräuschen. Die üblichen, schwarzen Shimano-beläge verhalten sich unproblematischer.

Welche Zielgruppe spricht das SkyRunner an? Zunächst einmal werden sich Ästheten am Finish des Boliden erfreuen können, sofern sie sich nicht an der weniger schlanken Taille stören. Auf jeden Fall setzt die gesamte Auslegung sportlichen Ehrgeiz voraus, ein Fun-Bike kann und will das Koga nicht sein.

Koga Miyata hat seine Räder schon immer mit einem Image-Zuschlag versehen, in Anbetracht der gebotenen Ausstattung geht der Preis von vier Tausendern aber in Ordnung. *Gert Thöle*