



Die Power-Bremse im Doppelpack: bigb's innenbelüftete Bremsscheiben

# Großer bigb Bremsentest

**M**anche merken es spät, manche oft gar nicht mehr: Bremsen gehören zum vielleicht entscheidenden Bauteil an einem Fahrzeug – und ganz besonders an einem Motorrad, was oft genug die Differenz zu den noch fehlenden Zentimetern ausmachen kann. Wer sich in Sachen Bremsen auf dem Harley-Zubehörmarkt umschaute, findet eine verwirrende Typenvielfalt und so mancher Customizer fragt sich: Kann da eigentlich noch etwas neues kommen? Die Antwort ist ja – und es kommt aus Deutschland. Schon Harley-Davidson's Serienbikes sind nicht gerade Leichtgewichte unter den Motorrädern. Ein Umstand, den sie mit den Cruisern anderer Hersteller gemein haben. 300 kg und mehr sind da keine Seltenheit. Grund genug, sich einmal darüber Gedanken zu machen, ob die Bremskraft des eigenen Bikes ausreichend ist, die Maschine bei hoher Beanspruchung auch zum stehen zu bringen. Auf der Custom PERFORMANCE in Bad Salzuflen stellten Ralph Gemeinder und Sibylle Sauer ihre Lösung der Bremsenfrage vor – und diese Lösung ist auch für andere Schwergewichte oder hart beanspruchte Motorräder eine echte Alternative: Innenbelüftete Bremsscheiben von bigb. Aus dem Autorennsport stammt das Prinzip der gegossenen Doppelscheibe, bei der zusätzliche Kühlluft durch die im Gussverfahren eingegossenen Rippen zwischen den beiden Bremsscheiben-Flächen strömt und die Wärme wesentlich besser ableitet, als bei einer konven-

tionellen Scheibe. Zudem nimmt die größere Masse der Scheibe auch mehr Wärme auf, was sie langsamer warm werden lässt. Auch bei

Hinterradbremse in Aktion



Lastwagen und Flugzeug-Bremsanlagen. Hier sind innenbelüftete Bremsscheiben keine Seltenheit. Es ist bigb zu verdanken, dass diese Technologie nun auch dem Motorradfahrer zur Verfügung steht. Die Gußscheiben sind 24 mm breit und haben einen Durchmesser von 313 mm. Neben dem konventionellen rundem Design gibt es auch eine Version mit eingefrästen Rädern, bezeichnet als „Wave“. Die an der Testmaschine montierten „Wave“-Scheiben kommen

besonders dem Wunsch des Harley-Riders nach Hi-Tech Look entgegen, im Fahrbetrieb gibt es keine Unterschiede. Beide Versionen sind gelocht und mit Stahl-Schiebestücken aus dem Rennsport schwimmend gelagert. Die Scheiben sind durch eine chromierte Oberfläche gegen Korrosion geschützt, die aber im Bereich der Bremsfläche natürlich von den Belägen abgefahren wird. Die Adapter-Sterne, welche die Monsterscheibe mit dem Dad verbinden, sind aus 7075-T6 Aluminium gefräst und tragen das Ihre zur Performance-Optik bei. Filigran geschnitten, bieten sie das Optimum zwischen Custom-Look und zuverlässiger Übertragung der Bremsleistung. Natürlich gibt es für 24 mm breite Bremsscheiben auf dem Motorradsektor keine Zangen – weshalb man diese bei bigb gleich mitentwickelt hat. Auch die Bremszangen stammen aus dem Rennsport und Sportautobereich (wo sie u. a. auch bei Hochsicherheitsfahrzeugen für Politiker und Geschäftsvorstände verbaut werden), sind aber für die Verwendung am Motorrad natürlich technisch und optisch angepasst: Bei den Autos verschwinden die Bremszangen hinter den Felgen, sind also quasi in Hässlichkeit und Größe „unlimited“. Beim Motorrad – und gerade bei den Cruisern – sieht das natürlich anders aus. „Wir haben das Gehäuse wesentlich verkleinert und genau auf die Bedürfnisse von Harley-Davidson- und Custombike-Fahrern abgestimmt“, erklärt Ralph Gemeinder bei unserem Besuch in Achern. Alle CNC-Frästeile werden in der Werkhalle auf einem umfangreichen Maschinenpark bearbeitet und vor Ort auch



Gabelbrückenversteifung



Horst Rösler

montiert und getestet. Die Sattelhälften der Vierkolbenzangen sind gleich achtfach verschraubt, was neben höchster Stabilität auch noch für eine coole Optik sorgt: Für Streetfighter und Dragstyle Bikes ist das bigb System sicher erste Wahl.

Temperaturgrenzen. Dennoch läßt einen die Leistung der bigb Bremsanlage nicht kalt: Die Scheiben verzögern beim Griff in (oder Tritt auf) die Bremse vehement und deutlich. Die Zunahme an Verzögerung gegenüber dem Seriensystem ist deutlich zu spüren, auch wenn der wahre Vorteil der bigb-Bremsen, die bessere

muss. Beim Hinterrad ist der Fall ähnlich gelagert, was wohl auch am montierten 250er Avon Reifen liegt: Der überträgt die Bremskräfte natürlich massiv auf die Straße. Mit einem Serien-Gummi bringt man das Heck bei diesen Bremsleistungen mit Sicherheit auch zum Radieren – was bei erfahrenen Motorradfahrern kein Problem darstellt. Kontrolliert wird eine Notbremsung immer mit dem Vorderrad – und das lässt sich mit der bigb-Zange selbst mit den Serienbremszylindern hervorragend in Zaum halten.

Fazit unseres Testritts: bigb hält, was der Hersteller verspricht. Mehr noch – mit den hier gezeigten Bremsleitungen bieten sich geradezu phantastisch anmutende Möglichkeiten, die Bremsleistungen von Formel-3 Rennwagen – von deren Technologie diese Bremsanlage letztlich direkt abgeleitet ist – auf High Performance Harley's zu übertragen. Und wir reden hier von Viel- und Schnellfahrern, die ihre Bikes richtig hart rannehmen. Auch im Rennsport-Einsatz. Ganz zu schweigen von den Einsatzmöglichkeiten bei echten Schwergewichten wie Gespannen, Trikes, Quads, „Heavy Weight“-Custombikes mit ausgezintten Rahmen und Fendern, oder den, von Haus aus schon nahe an die Tonne reichenden V-8 Monstern von Boss Hoss. Die Anwendungsfelder sind vielfältig – und vielleicht werden wir diese Bremsanlagen gar nicht so häufig an Custombikes zu sehen bekommen – die werden schließlich so häufig und schnell dann doch nicht gefahren, wie es diese Bremsanlage verdient. Doppelt gebremst hält eben besser...

## Power-Bremse aus Achern: Ralph Gemeinder stellt vor

*On the Road mit bigb „Wave“:*

Für die Demonstration der Bremskraft hat man bei bigb genau das richtige Bike parat: Eine Harley-Davidson Softail, ausgestattet mit dem kompletten bigb Programm vorne und hinten, montiert auf breiten CWS Rädern, dazu der Gabelstabilisator aus dem Hause bigb, mit dem die beiden Gabeltauchrohre zusätzlich zu den Gabelbrücken verklemmt werden und dem Fahrwerk mehr Steifigkeit verleihen. Und damit man beim Bremsen auch stilecht Anlauf nehmen kann, wurde der Treibsatz auf der anderen Seite des Rheins überarbeitet: Bei Günther Sohn. Die passende Teststrecke beginnt gleich hinter dem Ortsschild von Achern: der Schwarzwald. Kilometerlange Kurvenstrecken, bergan und bergab, in welchen man die Bremsleistungen der bigb Anlage ausgiebig ausfahren kann. Achern liegt südlich von Baden-Baden – da ist es nicht weit zur Schwarzwald-Hochstraße und ihren Nebenstrecken, die nicht ganz so vom Verkehr bedrängt sind. Nach einem kurzen Einfahren von Ralph Gemeinder, der die ersten Serienscheiben der „Wave“-Serie gerade erst montiert hat, geht es ab in Richtung Berge. Mitte November liegt schon der erste Schneeflaum auf den Gipfeln – nicht unbedingt die Zeit in der man ausgedehnte Motorrad-Testfahrten unternehmen will. Und im Normalbetrieb bleiben bei diesen Umgebungstemperaturen auch herkömmliche Scheiben innerhalb ihrer



Text und Fotos: Horst Rösler

und ausdauerndere Verzögerung im Hochleistungsbetrieb – bei so einer kurzen Testfahrt natürlich nicht ausgeschöpft werden kann. Bei den getrennten Testbremsungen von Vorder- und Hinterrad erstaunt vor allem die Dosierbarkeit, mit der die Bremsanlage ihre Kraft abgibt. Es ist selbst bei hartem Bremsen kaum möglich, das Vorderrad zu überbremsen – ein wichtiger Faktor, wenn man bei einer Notbremsung einmal voll in die Eisen langen

INFO:

Performance Parts  
bigb  
(Ralph Gemeinder & Sibylle Sauer)  
Rennwiese 4  
77855 Achern/Baden  
Tel. ++49-(0)78 41-66 86 35  
Fax ++49-(0)78 41-66 86 36  
eMail info@the-bigb.com  
www.the-bigb.com