



Halbnaben-Duplexbremsen

von Crazy Horse Moto, Australia für unsere Chiefs

Erfahrungsbericht von Jens Resch

Es ist schon etwas länger her, als ich wegen etwas zu flotter Fahrweise und weit unterdurchschnittlicher Bremsleistung samt Chief in einer Waldböschung einschlug.

Lenkkopfachse und Sturzbügel krumm, Front-Fender mit einer dicken Beule, aber bei mir glücklicherweise alle Knochen noch ganz. Nach diesem unschönen Erlebnis suchte ich nach Alternativen zur schrecklichen Vorderradbremse. Ihr kennt das, manch einer kann ja seine Indian bei voll gezogenem Bremshebel munter durch die Gegend schieben...

Die ersten Gedanken gingen in die Richtung einer Duplex-Vollnabenbremse, wie gut die sein können weiß ich von meiner Royal Enfield Bullet, aber die sahen mir zu modern aus. Ich finde, die passen, nicht so recht zu unseren Indians. Eine Scheibenbremse habe ich gar nicht erst in Erwägung gezogen.

Bei meiner Suche im Netz stieß ich auf die recht original aussehende Halbnaben-Duplexbremse von Crazy Horse Moto, Australia. Die gibt es für Blattfeder- und für Girder-Chiefs.



Australische Indianfahrer äußerten sich auf Internetseiten begeistert über die Bremsleistung.

Hm, das wäre doch was...

Mal schnell im Währungsrechner checken, was 2.500 Aussiedollars wirklich sind. Rund 1500 Euro, auweia, sehr heftig! Plus Zoll, plus Transport... , noch heftiger!

In Waldböschungen einzuschlagen ist aber auch sehr teuer, das könnte eine gute Bremse zukünftig dann verhindern und ich würde das Geld somit wieder reinholen.

„Mens math“ sagen die Engländer wohl zu solchen Rechnungen... Nach nettem E-Mail-Kontakt zu Mark Barthelmie von Crazy Horse Moto habe ich die Bremse bestellt. Paket angekommen, ausgepackt, wow, sieht die Trommel klasse aus!



Zuerst mal die für den Einbau notwendige Kotflügelaussparung für den zweiten Bremshebel in den Kotflügel gefeilt.

Dann stellte sich mal wieder heraus,



daß es bei unseren alten Karren doch leider kein plug-and-play gibt.

Die Bremse kratzte fürchterlich beim Drehen des Rades, ein paralleles Ausrichten des Bremsdeckels hat leider keine Abhilfe geschaffen. Außerdem lag die Trommel nicht am Bund der Radnabe auf, sondern stützte sich auf den Biegungen der Speichenkröpfungen ab. Das muss allerdings nicht unbedingt an Mark Barthelmie liegen, das Problem kann durchaus auch von meiner Repro-Radnabe herrühren.

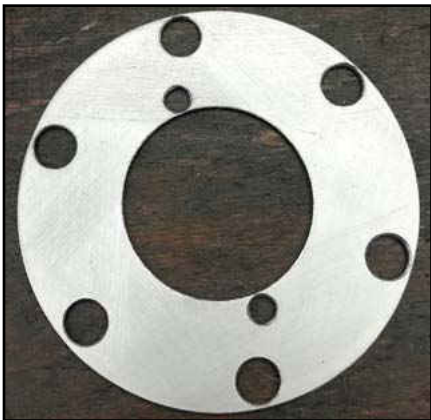
Erst mein Indian Schraubervirtuose Heinz Ringhausen konnte dann die Probleme mit der Bremse beheben. Zuerst bekam die Trommel kleine „Grübchen“ wo sich die Speichenkröpfungen befinden.



Außerdem fertige er noch zwei unterschiedliche Distanzscheiben.



Einmal zwischen Bremstrommel und Radnabe und zweitens

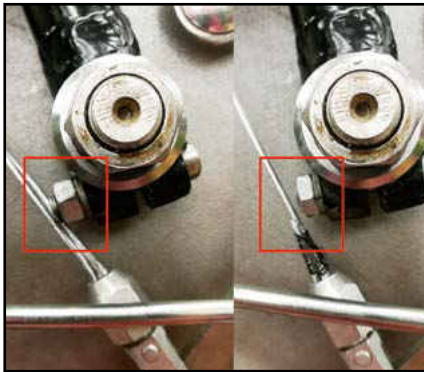


zwischen Bremsankerplatte und der Hohlachse.



Eine Schraube im Inneren der Bremse musste gekürzt werden.

Die Klemmschraube unten an der Gabel mußte auch gekürzt werden, damit der Bremsenbowdenzug gut mit Abstand dran vorbei ging. Ganz schöner Aufwand!



... und wie bremsst sie nun?

Hervorragend, beim kräftigen Bremsen rutscht man sogar nach vorne vom Sattel. Das Fazit fällt etwas durchwachsen aus, weil preislich von vorneherein sehr teuer. Dazu noch die jeweils nötigen Anpassungsarbeiten... Immerhin funktioniert sie richtig gut und sieht an der Chief auch sehr stimmig aus.

Für Indianer die gerne kräftig am Gaszug ziehen und mehr Sicherheit wollen, oder ein Boot dranhängen haben, also trotzdem eine Empfehlung!

Wer sich an der Optik einer Vollnabenbremse nicht stört, mit einer Drehbank umgehen kann und auf der Veterama was passendes findet, könnte allerdings die gleiche Bremsleistung für sehr viel weniger Geld bekommen.

viele Umbaugrüße

Jens Resch