
Motorrad der Woche: Harley-Davidson Fat Bob 114 – nichts für Silver-Ager?

Von Jens Riedel, cen

Die Modellbezeichnung klingt wenig schmeichelhaft – oder man nimmt es eher martialisch. Keine Frage, die Fat Bob blickt ein wenig böser drein als ihre anderen Geschwister aus der Softail-Baureihe. Der für Harley-Davidson eher untypische Rechteckscheinwerfer steht der Maschine erstaunlich gut. Ohnehin macht sie in der neuen Farbkombination Rot-Schwarz mit nur einseitigem Tank-Schriftzug eine besonders gute Figur. Die ansprechende Lackierung hebt sich deutlich von den Vorjahresmodellen in Weiß oder Braun metallic ab. Es ist immer wieder erstaunlich, welche Wirkung Farben haben können.

Der Modellname passt jedenfalls. Statt schlank wie ein klassischer Chopper zeigt die Fat Bob eher etwas „Bauch“. Neben dem bullig wirkenden Scheinwerfer sorgt dafür vor allem der relativ mächtige Vorderreifen. Den Eindruck verstärken auch der Verzicht auf Chrom an den Endschalldämpfern und der Getriebegehäuseabdeckung. Hier wird auf Schwarz gesetzt. Trotzdem wiegt das Schwergewicht mit 306 Kilogramm etwas weniger als beispielsweise die optisch leichter wirkenden Baureihen-Geschwister Low Rider S oder Sport Glide. Zum Gesamtcharakter passt auch die (von vielen Motorradfahrern grundsätzlich nicht wohlgeheißene) separate Kennzeichenhalterung an der Schwinge.

Die Sitzposition ist für eine Harley-Davidson recht fahraktiv ausgelegt. Und das ist auch gut so. Die Dunlop bereifte Fat Bob lenkt zwar bereitwillig ein, angesichts der Dimension 150/80 hält der vordere Reifen im 16-Zoll-Format aber nicht viel von Schräglagen. Die wollen mit etwas Nachdruck eingefordert werden. Da bedarf es klarer Ansagen. Mit der Leichtigkeit einer Street Bob oder Sport Glide darf hier nicht gerechnet werden. Auch die Beibehaltung des eingeschlagenen Radiusses beim Herausbeschleunigen aus Kurven verlangt wegen des spürbaren Aufstellmoments manchmal einen leichten korrigierenden Lenkimpuls. Das ist keine Kritik, sondern macht einen Teil des Reizes der Fat Bob und des besonderen Fahrvergnügens aus: Diese Maschine will etwas mehr dirigiert werden als andere. Manchmal kommt sich der Fahrer hinter dem vergleichsweise hohen Lenker ein wenig so vor als ob er einen Stier bei den Hörnern packt. Beim Wenden legt die Fat Bob hingegen eine überraschende Leichtigkeit hin, die man ihr gar nicht zugetraut hätte.

Über den mächtigen – nach seinem Volumen in Kubikinch benannten – 114er-Motor mag man kaum noch ein Wort verlieren. Der sattsam bekannte Antrieb lässt mit seinen 1,87 Litern Hubraum und 160 Newtonmetern Drehmoment so gut wie nichts zu wünschen übrig. Die 94 PS (69 kW) sind heutzutage kein Pfund, mit dem man wuchern kann – erst recht angesichts von über 300 Kilogramm Gewicht. Doch für ausreichend raschen Vortrieb reicht natürlich auch das und ändert nichts an der Faszination des mächtigen V2 mit viel Dampf aus dem Drehzahlkeller und dem bassigen Brummen. Zudem unterboten wir den Normverbrauch streckenweise deutlich. Die Ganganzeige hätte sich Harley-Davidson angesichts des souveränen Triebwerks allerdings ebenso schenken können wie den großen runden Drehzahlmesser. Hier wünschten wir uns einen klassischen Tacho, zumal die Drehzahl eh noch einmal exakter im kleinen digitalen Display des integrierten Bordcomputers abgerufen werden kann.

Die Mitnahme eines Beifahrers schließt sich bei der Fat Bob nahezu von selbst aus. Das Sozius-Brötchen ist für die meisten Menschen schlicht zu klein und zu schmal. Immerhin kann die Halteschleufe beim Schieben im Stand als Griff dienen, denn am Rahmen selbst

findet die rechte Hand nirgendwo Halt. Wirklich einfacher wird das Rangieren dadurch aber nicht. Einfacher ist da schon die Einstellung der Hinterradfederung durch das leicht zu erreichende Rändelrad. Die Vordergabel ist nicht einstellbar. Verbesserungswürdig sind hingegen die kleinen und zu kurz ausgelegten Rückspiegel sowie der etwas zu steil stehende Seitenständer.

Mit der Fat Bob versucht Harley-Davidson, ein etwas jüngeres Publikum anzulocken, dem Chopper mittlerweile möglicherweise zu sehr mit Silver-Agern verbunden sind. Ob das gelingt? Schließlich wollen auch für diese Harley erst einmal knapp 20.000 Euro auf den Tisch gelegt werden. Für den Verfasser dieser Zeilen – ein Silver-Ager – ist klar, wenn Softail, dann diese! Und wer noch etwas sparen möchte, der kann zum etwas kleineren 107er-Motor greifen. Der ist mehr als 2000 Euro billiger. (ampnet/jri)

Daten Harley-Davidson Fat Bob 114

Motor: 45-Grad-V2, 1868 ccm, luft-/flüssigkeitsgekühlt
Leistung: 69 kW / 94 PS bei 5020 U/min
Max. Drehmoment: 155 Nm bei 3000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: k.A.
Getriebe: sechs Gänge
Antrieb: Zahnriemen
Tankinhalt: 13,2 Liter
Sitzhöhe: 710 mm
Gewicht: 306 kg (fahrbereit)
Zuladung: 220 kg
Normverbrauch: 5,4 l/100 km
CO₂-Emissionen: 126 g/km
Testverbrauch: 4,4–5,1 Liter
Bereifung: 150/80 B 16 (v.), 180/70 B 17 (h.)
Preis: 19.841 Euro
Testmaschine: 20.191 Euro

Bilder zum Artikel



Harley-Davidson Fat Bob 114.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Fat Bob 114.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Fat Bob 114.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Fat Bob 114.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Fat Bob 114.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Fat Bob 114.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Fat Bob 114.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Fat Bob 114.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Fat Bob 114.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Fat Bob 114.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Fat Bob 114.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Fat Bob 114.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Fat Bob 114.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Fat Bob 114.

Foto: Auto-Medienportal.Net