

H-D WESTPOINT AUGSBURG

Als es um die Teilnahme zum Battle of the Kings ging, kam für das Augsburger Team von Westpoint nur ein Modell als Basis in Frage, die neue Softail Fat Bob: Der Grund: „Sie ist modern und einfach keine Standard-Harley, wie man es gewohnt ist. Hier bieten sich Möglichkeiten, mal etwas ganz Neues, Extravagantes zu gestalten“





Mit viel schwarzer Farbe und
einem 200er-Heckpneu haben
die Augsburger die ohnehin
schon rotzige Fat Bob noch
„böser“ gemacht

Auf diesem Fahrbild ist die neue Fat Bob bereits mit dem 130er bereift. Der ist, wie wir meinen, immer noch fett genug, was die Optik angeht, er fährt sich aber deutlich handlicher als die OEM-Bereifung



NEUE FAT BOB

noch geiler!

Es ist gute Tradition, dass wir die Motorräder, die wir eine ganze Saison lang im Dauertest bewegen, Stück für Stück verbessern oder verschönern. In diesem Jahr haben wir die neue Softail Fat Bob in der Mache. Ein Lagebericht ...

►TEXT: Heinrich Christmann ►FOTOS: Tobias Kircher

Allzu viel zu meckern gibt es an der neuen Fat Bob ja nicht. Ja gut, der „Bügel des Grauens“, dieses elendige Konstrukt, dieser gestalterische Wahnsinn, an dem serienmäßig das Kennzeichen angebracht ist, muss unbedingt weg. Und das eckige Riesenloch, das zwischen dem Heckfender und dem Hinterrad gähnt, muss auch irgendwie verblendet werden. Andere Menschen haben das genauso gesehen und für Abhilfe gesorgt. Wir haben uns, nachdem wir Beispieldbilder gesehen haben, recht schnell für

die Lösung von HeinzBikes erwärmt und diese dann schließlich auch angebaut.

Der Kennzeichenhalter von HeinzBikes ist per CNC aus vollem Aluminium gefräst. In dem Gehäuse sind rechts und links oben zwei Fahr- und Bremslichter und unmittelbar darunter die Blinker integriert. Mittels eines originalen Harley-Kennzeichenträgers aus Kunststoff kann die Kennzeichenhalterplatte von HeinzBikes schön sauber, mittig und stabil an den Heckfender der Fat Bob angeschraubt werden, der Heckfender bleibt dabei komplett unbeschadet. Güns-

tig ist, gewisse Schrauberfähigkeiten zu besitzen, denn die originale Elektrik der Harley (CAN-Bus) muss zerschnippelt werden, um die mit offenen Litzen gelieferte Verkabelung des Kennzeichenträgers von HeinzBikes funktionstüchtig verdrahten zu können. Wenn dann aber alles sitzt, sieht das total klasse aus, so hat die Fat Bob einen richtig geilen Arsch.

COOLE FRONT DURCH FLACHE BLINKER

Die originalen vorderen Blinker vom Typ Nachttischlampe haben wir auch gleich eliminiert. Die jetzt montierten dünnen Balken-LEDs von HeinzBikes (gibt es so oder so ähnlich auch von etlichen anderen Anbietern) sind fast unsichtbar, sodass die ungeheuer markant gestylte Front der Fat Bob endlich optimal zur Geltung kommt.

Mit Ausnahme der Penzl-Töpfe ist die Fat Bob auf diesem Bild völlig serienmäßig. Gruselig: der Kennzeichenträger, die klobigen Serienblinker und der riesige Schacht unterm Heckfender



Et voilà: So kann das auch aussehen. Kennzeichenträger von HeinzBikes mit integrierten Leuchten (349,- Euro). Die vorderen LED-Blinker kosten als Pärchen 159,- Euro

Wichtig für den Sound war der Anbau einer Zubehöranlage mit elektronischer Regelung. Wir haben uns für die Töpfe von Penzl entschieden, weil diese Jungs verstanden haben, dass die Töpfe an diesem Motorrad unbedingt – wie in der Serie – „upsweep“, sprich, schräg nach oben gerichtet sein müssen. Zudem erfreuen die Anlagen aus Straubing traditionell mit einem herrlich bassigen Sound, bei einer V2-Maschine mit serienmäßig fast 1900 Kubikzentimeter Hubraum genau das, was man hören möchte. Auch gut: Bei der „V2 Speed“ genannten Anlage bleiben die serienmäßigen

Krümmer erhalten, so können auch die serienmäßigen, in Mattbronze lackierten Hitze- schutzbretter am Fahrzeug verbleiben. Die Penzl-Anlage erfüllt die Euro-4-Richtlinien, das auspuffeigene Steuergerät ist ständig am Regeln, laute Exzesse per Knopfdruck sind nicht mehr möglich ... moderne Zeiten.

Eine wesentliche technische Veränderung stellt die Umstellung des Vorderradreifens auf den alten, von der Dyna Fat Bob bekannten Dunlop D427 F in der Reifenbreite 130/90-16 dar. Der in der neuen Fat Bob serienmäßig verbaute 150/80-16 erwies sich im Fahrbetrieb als störrisch, dieser

Reifen will ständig in die Kurven gebeten werden und versucht dann auch stets, unnötig weite Radien zu fahren. Mit dem bewährten 130er sieht das ganz anders aus. Plötzlich ist das Fahrzeug handlich, überaus kurvenwillig, es bedarf keiner Kraft mehr, um in Kurven einzulenken. Kollege Kratschmar von der Redaktion ROADSTER gefällt das nicht so gut, er meinte nach seiner ersten längeren Ausfahrt, der 130er wäre ihm ZU handlich, fast schon überhandlich. So verschieden sind die Geschmäcker.

Als nächste Maßnahmen werden wir der Fat Bob ein neues Farbkleid verpassen, allerdings werden wir sie nicht umlackieren, sondern folieren lassen. Und was das Mono- federbein im Heck angeht, sind wir mit Öhlins im Gespräch, die gerade feste am Entwickeln sind. Fortsetzung folgt! ↪

Ein absolutes Muss: Die Töpfe müssen schräg nach oben zeigen!