

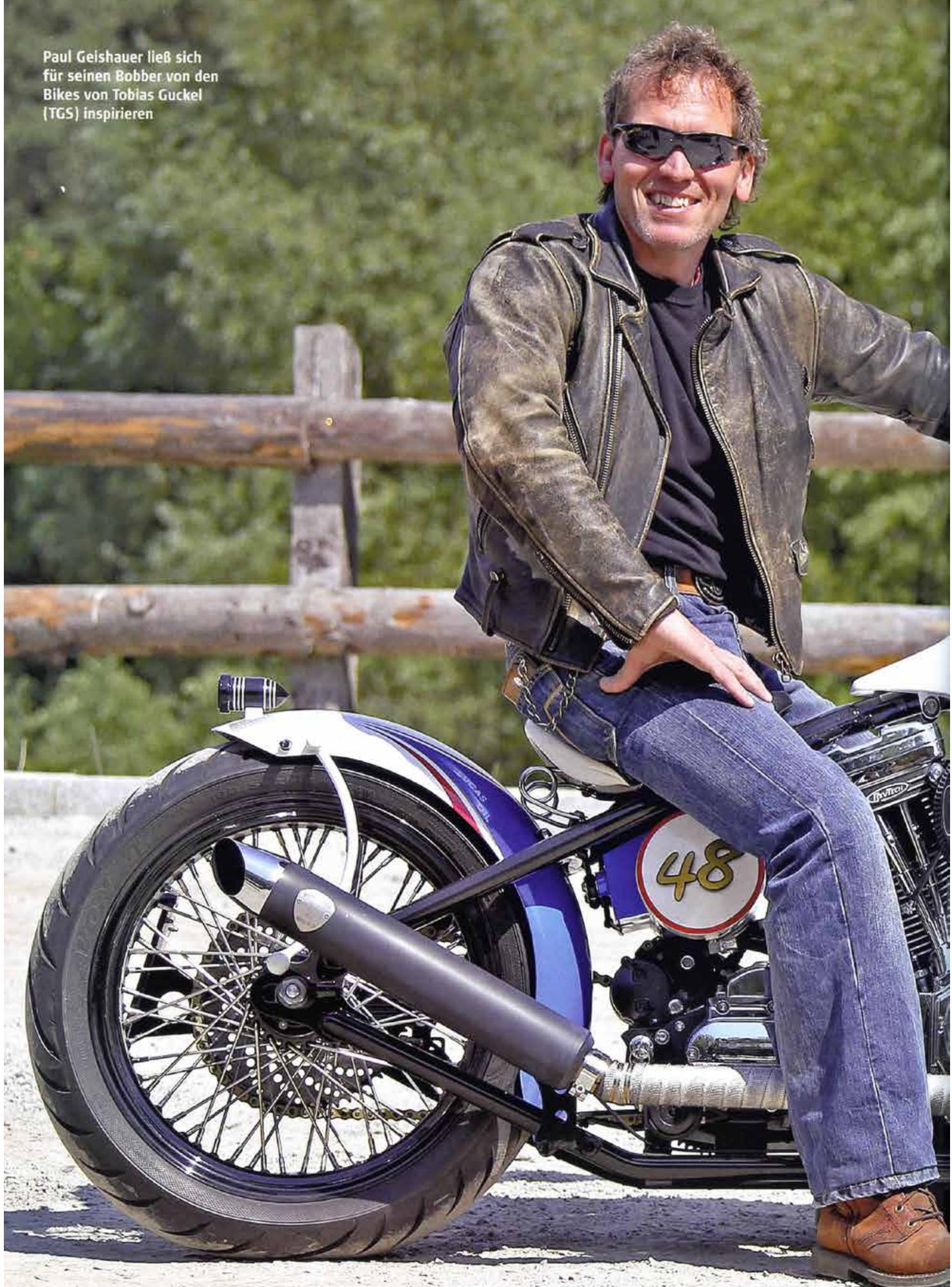
# REVTECH- BOBBER

Bobber sind nach wie vor im Trend. Doch beim Thema, wie denn nun ein Bobber genau auszusehen hat, scheiden sich die Geister: Oldschool-Bobber, Sportster-Bobber, Big-Twin-Bobber ... vieles ist möglich

> TEXT UND FOTOS: Studio 1 Gerd Scheidel



Paul Geishauer ließ sich für seinen Bobber von den Bikes von Tobias Guckel (TGS) inspirieren



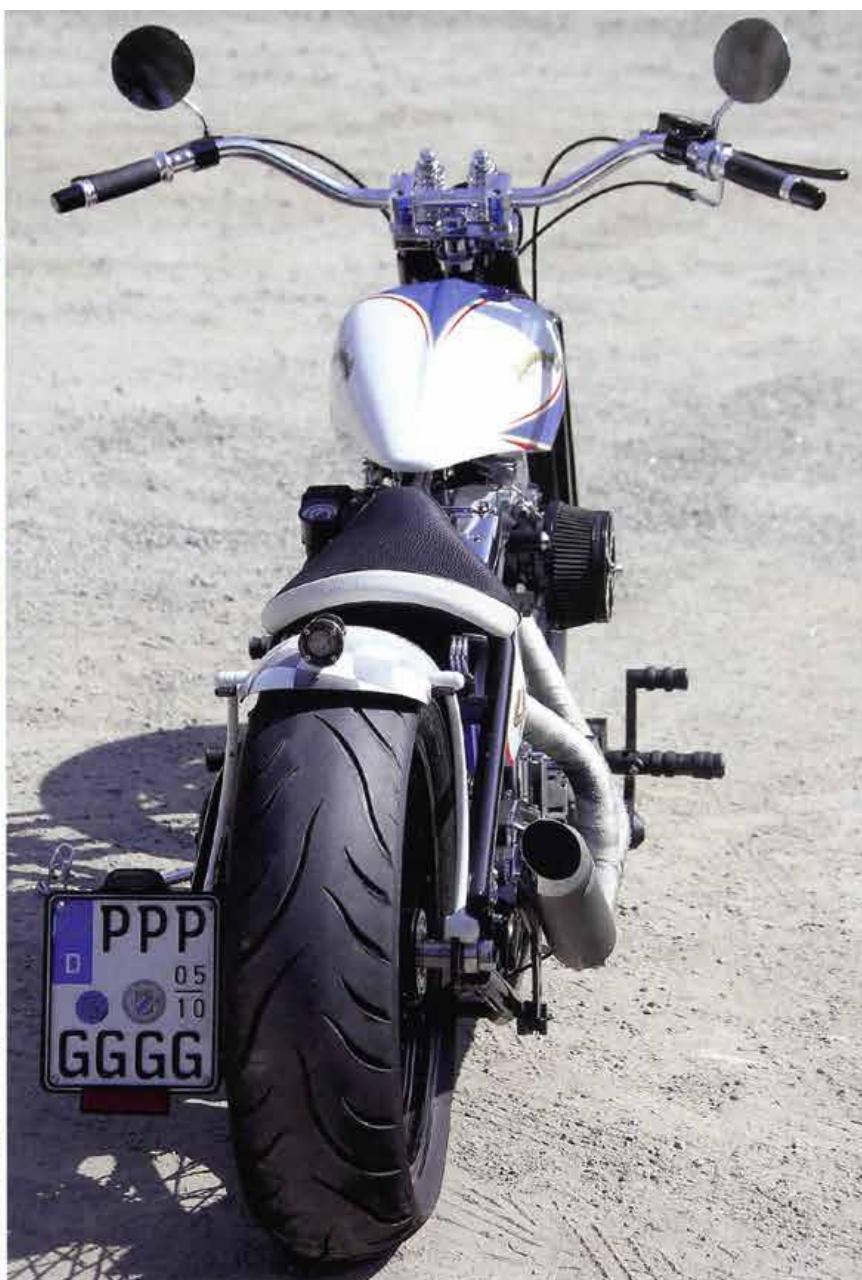


Erkennungsmerkmal Nummer eins sind eigentlich dicke, ballonförmige Räder vorn und hinten. Man kann aber auch seinen ganz individuellen Bobber bauen, quasi für den Besitzer maßgeschneidert, so wie dieses Bike von Paul aus Bayern. Die Idee dazu reifte in Pauls Kopf sehr lange. Inspiriert von den Bikes auf den Shows am Faaker See, wollte Paul

aber nicht den typischen Bobber-Stil haben. Klar war, es sollte in jedem Fall ein Bike mit Starrrahmen werden. Ein Stil, der ihm wahnsinnig gut gefiel, war der von TGS aus Niederbayern. Genau diese Linie wollte er haben. Also stattete er Tobias einen Besuch auf dem Rappenhof ab und holte sich ein paar wichtige Informationen über RevTech-Motoren, Starrrahmen und Getriebe. Da

**Oben:** Das für einen Bobber ungewöhnlich bunte Lackschema fand Erbauer Paul nach langer Suche auf einer C7-Corvette, die als Pace-Car auf der Rennstrecke in Indianapolis Dienst tut





Tobias schon unzählige solcher Bikes auf die Straße gebracht hatte, beriet er Paul sehr gut und am Ende wurden dann schon die Chassis-Teile wie Rahmen, Motor, Getriebe, Räder und Springergabel bestellt. Beim zweiten Schritt zu diesem Projekt durchforsteten die beiden dann den Katalog von Custom Chrome ein weiteres Mal, um noch mehr Teile zu bestellen.

Irgendwann lagen dann ein paar Zentner Stahl- und Chromteile in Pauls Werkstatt, der Aufbau konnte beginnen. Natürlich gab es nicht alles im Katalog zu kaufen. Der gelernte Mechaniker fertigte einige Parts selbst an oder ließ nach seinen Zeichnungen die Dreh- und Frästeile von einem Kumpel anfertigen. Paul gab Tag und Nacht Vollgas beim Bau. Nach nur fünf Monaten war die Maschine fertig für ein Roll-out.

**Irgendwann lagen ein paar Zentner Stahl- und Chromteile in der Werkstatt**

Nun fehlte noch die Lackierung. Fest stand, dass es nicht auf Schwarz hinauslaufen würde. „Dess hat jeder scho“, stellte Paul richtigerweise fest. Viele Plattformen wurden im Netz erkundet und bezahlbare Lackdesigns ausgewählt. Plötzlich entdeckte er eine C7-Corvette, ein Indy Pace Car mit weißblauer Grafik und roter Linierung. Das war's! Dieses Design wurde am Bike umgesetzt. Somit stand auch schon der Name seines Bobbers fest: „Indianapolis“.

Da man für solch einen Indy-Hobel auch noch eine Startnummer braucht, wählte Paul die 48. Nein, das ist nicht sein Geburtsjahr, sondern seine ehemalige Startnummer aus seiner Zeit als Moto-Cross-Fahrer. Die Basis dazu lackierte der gelernte Mechaniker selbst. Das Lackdesign machte dann ein Airbrusher. Dann galt es, noch ein paar

#### TECHNISCHE DATEN

##### > MOTOR

Typ: ..... RevTech 88, 1450 ccm, Bj. 2015  
Vergaser: ..... Mikuni 42 mm  
Luftfilter: ..... Arlen Ness Big Sucker  
Zündung: ..... Motor Factory  
Auspuff: ..... Penzl 2-in-1, mit Klappe

##### > GETRIEBE

Typ: ..... RevTech Fünfgang  
Primär: ..... offen, 3" Belt von BDL  
Kupplung: ..... Trockenkupplung

##### > FAHRWERK

Rahmen: ..... Craft-Tech-Starrrahmen  
Gabel: ..... DNA Springer  
Räder: ..... DNA, vo. 3 x 21"; hi. 5.5 x 18"  
Bereifung: ..... vo. 120/70-21, hi. 180/55-18  
Bremsen: ..... vo. RST, hi. Ritzelbremsen

##### > ACCESSORIES

Tank: ..... Cole Foster  
Öltank: ..... Eigenbau  
Fender: ..... hi. Eigenbau  
Sitzbank: ..... Eigenbau  
Lenker/Riser: ..... LSL/ CCE  
Handgriffe: ..... Avon  
Fußrasten: ..... CCE  
Lampe/Rücklicht: ..... CCE/TGS, modifiziert  
Lack: ..... Reishauer/Realistic-Airbrush

##### > KONTAKT

geishauerpaul@gmx.de



**Bei der Reifenbreite blieb Paul auf dem Teppich, was seinem Bike eine wohltuende Handlichkeit beschert**

**Sieht megacool aus, ist technisch aber problematisch: Sogenannte „Ritzelbremse“, denn Bremsscheiben mögen kein Kettenfett (u. re.)**

Feinheiten wie zum Beispiel das Schaltgestänge zu individualisieren. Mitten in der Nacht kam ihm die Idee. Er suchte seinen Künscher-Nagel, den er nach einem Rennunfall nach einer Oberschenkelfraktur verpasst bekommen hatte. Nachdem er den Marknagel gefunden hatte, war er natürlich hellwach. Sofort wurde gemessen, gekürzt und Gewinde geschritten und siehe da, das Teil passte perfekt. Innerhalb nur weniger Wochen waren die Abschlussarbeiten be-

endet und das Motorrad konnte zugelassen werden. On the road fällt das Bike natürlich auf, und als auf einem Parkplatz wieder einmal ein paar Interessierte das Motorrad begutachteten, war auch ein Chirurg unter ihnen, der dann lustigerweise das Schaltgestänge als sein tägliches Arbeitsutensil erkannte. „Wos ois gibt“, sagte er zu Paul, „dess bauj jedn Doag in aan Haxn eini.“ Na, Prost Mahlzeit, da wünscht man doch gleich noch eine unfallfreie Fahrt. ♤

