

Rolli mit 175 PS

Vor meinem Unfall war Motorradfahren ein Ausdruck meines Egos und nicht meines Gefühls. Heute ist es genau umgekehrt!

Raymond Lowis



Der 2. April 2000 veränderte das Leben von Raymond Lowis nachhaltig. Ein Auto nahm ihm die Vorfahrt, und er prallte mit seinem Solomotorrad voll in die Seite des Fahrzeuges. „Ich musste nun mit einer Querschnittslähmung leben. Nach

drei Monaten Reha-Klinik fing ich wieder mit der Arbeit an und versuchte erneut, meinen Platz in der Gesellschaft zu finden. Nach einem Jahr hatte ich mein Leben so gestaltet wie vor dem Unfall: Arbeit, Haus, Auto, alle materiellen Dinge waren wieder vorhanden. Aber meine alte Welt aus materiellen Sachen war nicht mehr die Welt, die ich wollte.

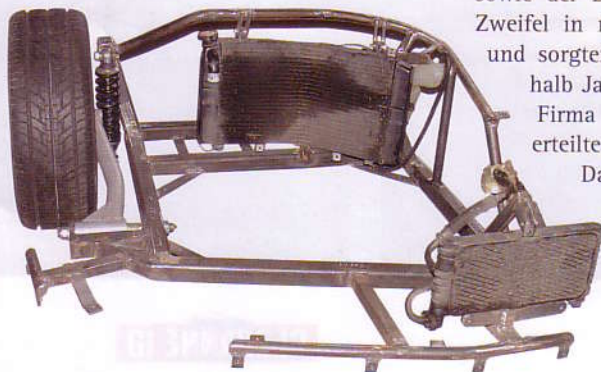
Im Beiwagen werden Wasser- und Ölkühler eingebaut.

Durch meinen Unfall bin ich selbst durch einen Lernprozess gegangen. Eines meiner wichtigen Themen war: Was kann ich fühlen? Alles sollte nicht nur ein Ausdruck meines Egos sein.“

Nachdenklich erzählt uns Raymond Lowis seine Geschichte und fordert uns damit zum Nachdenken auf.

„Vor zwei Jahren wurde die Idee konkret, wieder Motorrad zu fahren. Ich machte den Führerschein erneut. Aber der Kampf zwischen meinem Ego und meinem Gefühl sowie der Drang, kreativ zu sein, lösten Zweifel in mir über mein Vorhaben aus und sorgten dafür, dass ich erst eineinhalb Jahre später den Auftrag bei der Firma Stern für den Gespannaufbau erteilte.“

Das Gespann wurde genau nach den Vorstellungen von Raymond Lowis aufgebaut.





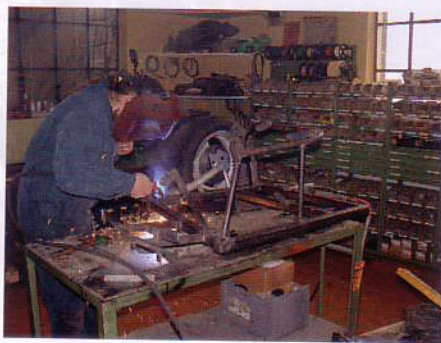
Beiwagen der Zusatztank mit 24 Litern und die Halterung für den Rollstuhl.

„Als ich es zum ersten Mal auf einem Foto sah, dachte ich, das ist eine Kreation aus der Hölle. Es sieht aus wie eine Bestie. Aber mir wurde klar, dass es eine Manifestation aller meiner Angst, meiner Selbstverneinung, auch meiner Kreativität und Kraft ist. Das alles zusammen macht die Schönheit des titangrauen Monsters aus.“

Die Farbe *titangrey* kennen wir von Ducati. Unter der Plastikschale des Gespanns verbergen jedoch die vier Zylinder der Suzuki Hayabusa. 175 PS katapultieren das Dreirad über die 200 km/h-Grenze. An Bord: Der Rollstuhl von Raymond Lewis.

Das ist das Schöne am Gespannbau: Der Individualität und technischen Machbarkeit sind keine Grenzen gesetzt. Davon profitieren auch Gespannfahrer, die mit einer Behinderung leben müssen. Der Umbau auf komplette Handbedienung stellt die Gespannbauer vor keine unlösbaren Aufgaben. Beispiele gab es in der Vergangenheit schon genug und wird es auch in Zukunft geben.

„Also, für mich steckt eine Geschichte in diesem Gespann, ein ganzer Teil meines Lebens. Ich will Gespannfahren fühlen. Dazu gehören die Zeiten, um schnell zu fahren, aber auch die Träume, um mit der Maschine mit weg in den Urlaub zu cruisen.“



Der Beiwagenrahmen auf dem Schweißtisch der Firma Stern.

TECHNIK

Abmessungen Gespann:

Radstand:	1545 mm
Spurbreite:	1275 mm
Vorlauf:	360 mm
Vorspur:	30 mm
Nachlauf VR:	30 mm
Bereifung vorn:	165/45 x 15
Bereifung hinten:	205/45 x 15
Leergewicht:	410 kg
Zul. Gesamtgewicht:	710 kg
Höchstgeschwindigkeit:	ausreichend

Das Beiwagenmodell SG Pro Racer wurde von der Firma Stern für Renngespanne der IGM entwickelt. Vermehrte Kundennachfragen führten zu der Entscheidung, das Boot auch straßenzulassungsfähig für Gespanne aller Art anzubieten. Die Lewis-Hayabusa ist das erste Serienexemplar, das mit diesem Beiwagen ausgestattet ist. Die komplette Kühlung des Motors wandert in den Beiwagen. Ein Zusatztank senkt den Schwerpunkt. Die Schaltung wurde auf einen Schaltmagnet von Roland Herbig umgebaut. Die Betätigung erfolgt über zwei Schalter am Lenker. Die Rückenlehne wurde den Erfordernissen von Raymond Lewis angepasst. Die Halterung für den Rollstuhl im Boot wurde nach Skizzen angefertigt. Eine handbetätigte Integralbremse sowie ein zweiter Bremskreis, der mit dem serienmäßigen Handhebel angesteuert wird, verzögern das Gespann.

Die Schaltung erfolgt über einen Doppelhubmagneten. Die Betätigung erfolgt über zwei Druckschalter am Lenker.

