

LOUIS CHRISTEN - LCR

WELTMEISTER- MACHER



Es gibt bekannte Namen, die den Weg vom Rennfahrer zum Konstrukteur durchliefen, so etwa Jack Brabham, Enzo Ferrari oder Peter Sauber. Diese blieben aber alle bei vier Rädern. Der Schweizer Louis Christen (LCR) ist mit rund 40 WM-Titeln auf zwei und drei Rädern einer der erfolgreichsten Fahrwerks-Konstrukteure!

TEXT: STEPHAN TRABER BILDER: LCR, MSS-ARCHIV, TRABER

SCHON WÄHREND DER LEHRE als Maschinenzeichner war Louis Christen begeistert vom Automobilsport. Nicht nur die Rennen, sondern auch die Technik der Fahrzeuge interessierten ihn. Für Louis war klar: Ich will Rennen fahren. Aber nicht mit irgendeinem Wagen, sondern mit einem selbstgebauten Monoposto-Rennwagen. Gesagt, getan. 1972 bestritt

Christen seine erste Saison als Rennfahrer mit einem Formel V. Er absolvierte 13 Rennen, wovon er zwei gewann und sieben Podestplätze einfuhr. Für Christen war es ein logischer Schritt, sich bei der nächsten Konstruktion im Bau eines Monocoque zu versuchen. «Ich war wohl der erste in der Schweiz, der einen solchen Monocoque-Renner baute», erklärt er

stolz. Ein schwerer Unfall in Silverstone (GB) im September 75 beendete seine Rennfahrer-Ambitionen jedoch abrupt.

SPIONAGE IN DER TURNHALLE

1975 war das Team Holzer/Meierhans mit einem Eigenbau-Renngepann Schweizer Meister geworden. Die beiden Ostschweizer wollten in der Folge

in der WM antreten und suchten bei Christen Hilfe beim Bau eines neuen Gepans. Christen hatte zu diesem Zeitpunkt noch nie ein Motorradrennen besucht, die Motorradprüfung legte er erst 20 Jahre später ab. Im Herbst 1975 gab es in einer Turnhalle in Turbenthal ZH eine Ausstellung von Rennmotorrädern. Unter den Exponaten war auch das Seymaz-Gespann von Rolf Biland. So machten sich Bruno Holzer, Karl Meierhans und Louis Christen, bewaffnet mit Doppelmeter und Schreibblock, auf Erkundungstour. Noch bevor die Ausstellung am Mor-

gen öffnete, schlichen sich die drei in die Halle. «Wir haben am Gespann von Biland die Länge und Breite ausgemessen und versucht, einen Blick unter die Verschalung zu werfen. Auch die Reifendimensionen habe ich notiert. Mir war vom Autorensport her klar, dass die Reifen einen entscheidenden Einfluss haben.»

ERSTES RENNEN, ERSTER SIEG

In seiner kleinen Werkstätte begann Christen Ende 1975 mit dem Bau seines ersten Gespann-Chassis, erneut als Monocoque. Gegenüber dem Seymaz-Chassis von Biland fiel das erste LCR-Gespann 10 cm länger aus. «Länger ist immer gut», schmunzelt Christen.

1 - Louis Christen siegt mit seinem Super V in Hockenheim (1973).

2 - Nur Fliegen ist schöner: Team Holzer/Meierhans an der TT Isle of Man (1978).

3 - Holzer/Meierhans mit dem B2B-Dreirad unterwegs zum ersten LCR-WM-Titel (1979).

4 - In fast 40 Jahren entstanden mehr als 500 F1- und F2-Seitenwagen-Chassis.

Vor dem Start in die WM-Saison traten die Thurgauer Holzer und Meierhans mit ihrem neuen LCR-Gespann an einem Interrennen in Rouen (F) an. Sie gewannen sensationell beide Läufe und schrammten eine Woche später mit einem 4. Platz beim WM-Lauf in Le Mans (F) nur knapp am Podest vorbei. Damit bescherten sie der Neukonst-

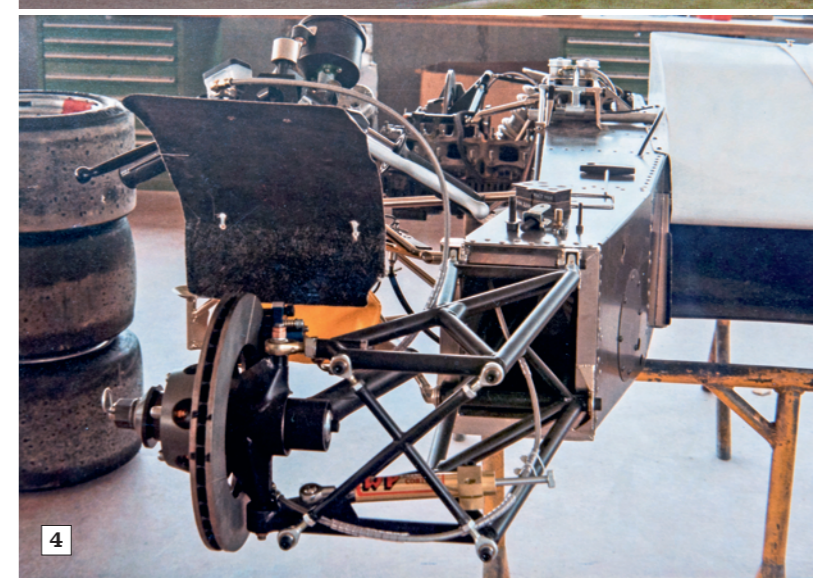


TOURIST TROPHY: TRIUMPH UND KRITIK

Der Seitenwagen-Weltmeister von 2001, Klaus Klaffenböck, erhielt 2004 von den TT-Organisatoren ein lukratives Startangebot. Klaffi fehlte damals noch ein TT-Sieg in seinem Palmarès, also sagte er zu. Mit einem F2-Gespann von Dave Molyneux schaffte er den Erfolg aber nicht. So klopfte Klaffi 2005 bei Christen an. Der erzählt: «Ich habe 400 Stunden konstruiert und gezeichnet und hunderte von Detailplänen ausgearbeitet.» Denn die LCR-Gespanne besaßen ein Alu-Monocoque-Chassis, F2-Dreiräder müssen gemäss Reglement aus Stahl-Kastenprofilen aufgebaut werden. Dazu besitzen TT-F2 eine Schwinggabel, schmalere Reifen und sind 60 cm kürzer.

2006 ging Klaffenböck mit dem LCR F2 an den TT-Start. Christen erzählt: «Wir mussten das Schmiersystem wegen der langen Vollgasstrecken überarbeiten genauso wie die Aerodynamik. Die Entwicklungsarbeit schlug sich rasch in schnelle Rundenzeiten nieder. Bereits nach den ersten Trainings tauchten die ersten Kaufinteressenten auf.»

Aber erst 2008 holten Nick Crowe/Mark Cox den ersten LCR-TT-Sieg. Seither haben LCR-Gespanne mehr als ein Dutzend TT-Siege eingefahren. Auch Klaffenböck krönte 2010 seine Karriere mit einem Sieg. Trotz der Erfolge steht Christen der TT kritisch gegenüber: «Ich habe an der TT in wenigen Jahren mehr Freunde verloren als in allen GP-Rennen zusammen.»



ruktion einen Auftakt nach Mass. Auch in ihrer ersten WM-Saison schlugen sich Holzer / Meierhans beachtlich und beendeten die Saison 1976 auf dem elften WM-Schlussrang. Für die Saison 1977 konstruierte Christen ein Gespann mit gelenktem Seitenwagenrad. «Ich war nicht der erste mit dieser Idee, aber bei mir hat sie funktioniert», erklärt Christen. Ein Jahr später gewannen Holzer / Meierhans den völlig verregneten WM-Lauf in Spa-Francorchamps (B) und holte somit die erste Sieger-Trophäe für LCR. Mit dem dritten WM-Schlussrang hatten die Thurgauer zu den Top-Teams aufgeschlossen.

ZWEI GESPANNKLASSEN

Für die Saison 1979 schrieb die FIM zwei getrennte Weltmeisterschaften aus: Die Klasse B2A für konventionelle Gespanne mit einer Vorderradgabel und B2B für Fahrzeuge mit Achsschenkellenkung. Um seine Sponsoren zu befriedigen, bestritt Weltmeister Biland beide Klassen. Ende Saison hatte aber Holzer / Meierhans bei den modernen Gespannen die Nase vorn. Der erste WM-Titel für LCR wurde Wirklichkeit! Rolf Biland und Kurt Waltisberg mussten sich mit dem Titel bei den konventionellen Seitenwagen begnügen. Doch beide WM-Titel gingen in die Schweiz. Mit den Erfolgen von Holzer und Biland wurden auch andere Seitenwagenpiloten auf den Schweizer Konstrukteur aufmerksam. In den Folgejahren gingen die WM-Titel mit wenigen Ausnahmen an LCR-Crews. Rolf Biland hätte sicher einige Titel mehr geholt, wenn er weniger experimentierfreudig gewesen wäre. Dies bestätigte der siebenfache Weltmeister 2015 rückblickend in einem TV-Interview: «Vier bis fünf WM-Titel habe ich wohl verloren, weil ich etwas



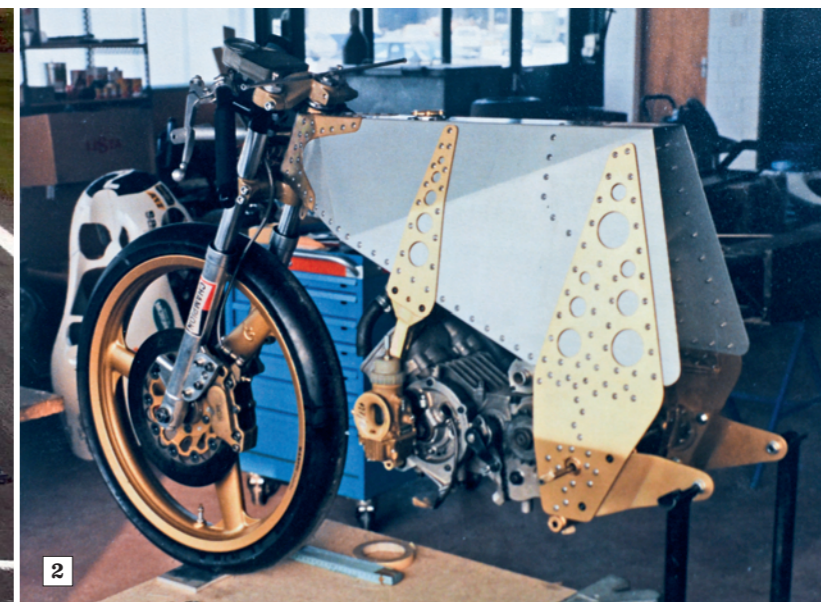
**LCR-PALMARÈS
SEIT 40 JAHREN FAST KONKURRENZLOS**

Neben den Erfolgen auf 2 und 4 Rädern feierte Louis Christen (LCR) in der Seitenwagen-WM 36 WM Titel – ein sensationeller Erfolg!

1979 (B2B)	Holzer / Meierhans (CH)	LCR-Yamaha
1981	Biland / Waltisberg (CH)	LCR-Yamaha
1983	Biland / Waltisberg (CH)	LCR-Yamaha
1984	Streuer / Schnieders (NL)	LCR-Yamaha
1985	Streuer / Schnieders (NL)	LCR-Yamaha
1986	Streuer / Schnieders (NL)	LCR-Yamaha
1987	Webster / Hewitt (GB)	LCR-Yamaha
1988	Webster / Hewitt (GB)	LCR-Krauser
1989	Webster / Hewitt (GB)	LCR-Krauser
1990	Michel / Birchall (F/GB)	LCR-Krauser
1991	Webster / Simmons (GB)	LCR-Krauser
1992	Biland / Waltisberg (CH)	LCR-Krauser
1993	Biland / Waltisberg (CH)	LCR-Krauser
1994	Biland / Waltisberg (CH)	LCR-ADM
1997	Webster / James (GB)	LCR-ADM
1998	Webster / James (GB)	LCR-ADM / Honda
1999	Webster / James (GB)	LCR-Suzuki
2000	Webster / Woodhead (GB)	LCR-Suzuki
2001	Klaffenböck / Parzer (A)	LCR-Suzuki
2003	Webster / Woodhead (GB)	LCR-Suzuki
2004	Webster / Woodhead (GB)	LCR-Suzuki
2005	Reeves / Reeves (GB)	LCR-Suzuki
2006	Reeves / Reeves (GB)	LCR-Suzuki
2007	Reeves / Farrance (GB)	LCR-Suzuki
2008	Päivärinta / Karttiala (FIN)	LCR-Suzuki
2009	Birchall / Birchall (GB)	LCR-Suzuki
2010	Päivärinta / Hänni (FIN / CH)	LCR-Suzuki
2011	Päivärinta / Hänni (FIN / CH)	LCR-Suzuki
2012	Reeves / Hawes (GB)	LCR-Suzuki
2013	Päivärinta / Hänni (FIN / CH)	LCR-Suzuki
2014 (F1)	Reeves / Cluze (GB / F)	LCR-Kawasaki
2015 (F1)	Streuer / Koerts (NL)	LCR-Suzuki
2016 (F1)	Päivärinta / Kainulainen (FIN)	LCR-BMW
2016 (F2)	Birchall / Birchall (GB)	LCR-Honda
2017	Birchall / Birchall (GB)	LCR-Yamaha
2018	Birchall / Birchall (GB)	LCR-Yamaha



1



2



3



4

ausprobiert habe. So ging es manchmal auch zwei Schritte zurück.»

VON 3 ZU 2 RÄDERN

Mitte der 80er-Jahre stieg Christen bei den Solo-Rennmaschinen ein. 1983 wurde der Basler Stefan Dörflinger zum zweiten Mal Weltmeister in der 50er-«Schnaps-glasklasse», die dann aufgelöst und durch die 80er-Klasse ersetzt wurde. Christen erinnert sich: «Herbert Rittberger, der Motorentuner von Dörflinger, erzählte mir, dass sie für die neue 80er-Klasse dringend moderne Fahrwerke bräuchten». So konstruierte Christen ein fortschrittliches Monocoque-Fahrwerk mit einem beinahe liegenden zentralen Federbein und einer aufwendigen, stei-

1 – Frauenpower: Dieser LCR wurde von Maria Costello und Kirsty Hauxell in der britischen F2-Meisterschaft eingesetzt.

2 – Monocoque-Fahrwerk von Bruno Kneubühler. Das Heck wurde aus Kevlar / Kohlefaser hergestellt. Christen setzte als Erster diese heute etablierte Technik ein.

3 – Biland / Waltisberg vor Streuer / Schnieders (1984).

4 – Roger Welti (Mechaniker LCR), Louis Christen und Andy Laidlow (britischer Rennfahrer) diskutieren über ein LCR-F2-Gespann.

fen Dreiecks-Hinterradschwinge aus Chrommolybdän-Rohr. Dörflinger war mit dem neuen LCR-Fahrwerk sofort schnell. Bereits im dritten Rennen fuhr er bei den 80ern auf der LCR den ersten Sieg ein und kämpfte die ganze Saison in jedem Rennen vorn mit. Schliesslich gewann er 1984 den ersten 80-cm³-Titel in der WM-Geschichte. Im folgenden Jahr konnte Dörflinger den

Titelgewinn wiederholen. Auf Initiative von Bruno Kneubühler stieg LCR dann auch bei den 125ern ein. Und auch in dieser Klasse wurden mehrere WM-Lauf-siege auf LCR eingefahren.

LCR-VERKAUF NACH ENGLAND

Bereits seit einigen Jahren beschäftigte sich Christen (Jg. 1947) mit der Nachfolgeregelung für LCR. Mit den Engländern Ben und

Tom Birchall fand er zwei würdige Nachfolger. Schon vor einigen Jahren begannen die Brüder Teile für LCR-Seitenwagen herzustellen und verbrachten viel Zeit in der Werkstatt in Rheineck SG. «Ich konnte ihnen zeigen, was für Konstruktion und Bau von Gespannen wichtig ist. Und dass sie schnell fahren können, haben sie mit den WM- und TT-Siegen bewiesen.» Heute widmet sich Louis Christen, der auch diverse Strassengassen gebaut hat (Bericht in MSS 23-24/2020), in seiner verkleinerten Werkstatt der Restauration seiner ehemaligen Rennwagen. Hier warten auch die Gespanne von Biland (Bj. 1979) und Egbert Streuer (Bj. 1986) auf einen Neuaufbau. //