

Während vier Jahrzehnten baute Louis Christen äusserst erfolgreich Rennfahrzeuge.

# Louis Christen

«Wenn du von Anfang an nur Probleme siehst, erreichst du Nichts!»

Dieses Zitat ist das Motto eines Mannes, der den Traum vom Rennfahrer und Konstrukteur zielstrebig umsetzte. Als Rennfahrer fuhr er in ganz Europa mit seinem selbst konstruierten und gebauten Wagen erfolgreich Rennen. Anschliessend konzentrierte er sich auf den Bau von Chassis für Rennwagen und Motorräder. Vierzig Jahre später haben die Piloten seiner Fahrwerke rund 40 Weltmeistertitel eingefahren! Der Name des Motorsport-Enthusiasten: Louis Christen.



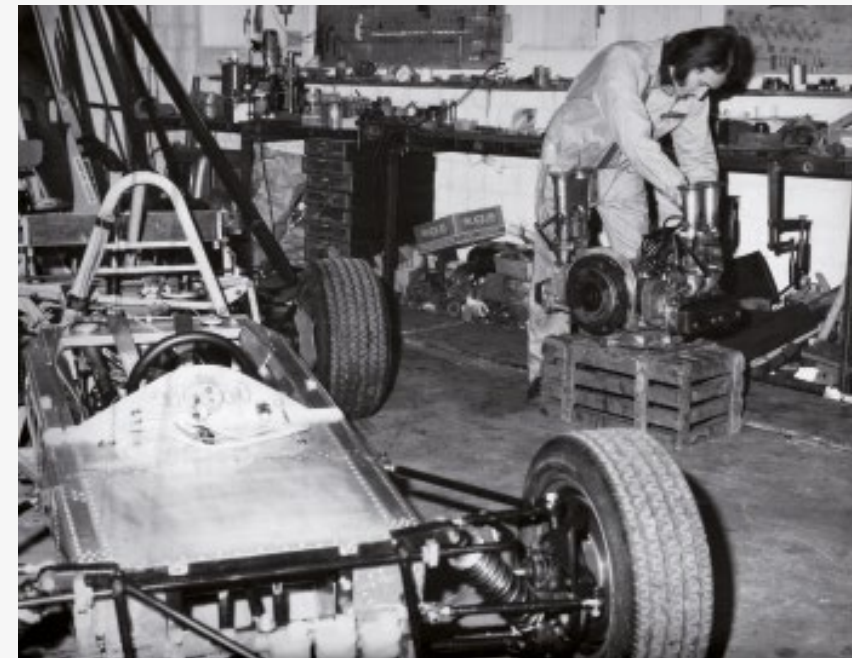
Der erste Formel V (P1) noch mit Rohrchassis, Louis Christen mit Mechaniker Willi Flaig, Monza 1972.

Text: Stephan Traber, Bilder: Traber, Archiv: LCR, Holzer

Louis Christen träumte von Rennen im eigenen Fahrzeug und setzte diesen Traum zielstrebig und mit System um. Mit einfachsten Werkzeugen bestehend aus einem Schraubstock, ein paar gebrauchten Feilen, einer Metallsäge, einer Handbohrmaschine und einer geliehenen Autogen-Schweissanlage startete er seine Konstrukteur-Karriere in der elterlichen Garage. Als Erstes wurde ein 1:1-Prototyp mit einem ausgedienten Käfermotor und einem selbstkonstruierten Rohrrahmen gebaut. Louis sammelte so erste Erfahrungen im Autogenschweissen.

## Einstieg bei den Formel V

Das Resultat überzeugte den jungen Mann. Es konnte losgehen mit der Konstruktion und dem Bau seines ersten richtigen Rennwagens – dem P1. Seit Mitte der 60er Jahren bildete im deutschsprachigen Raum die Formel V die Einstiegsklasse für Monoposto Renner. Bekannte Renngrossen wie Niki Lauda, Helmut Marko oder Keke Rosberg starten ihre Karriere in dieser Klasse. Als Basis für die Formel V diente der VW Käfer, von welchem wesentliche Bestandteile wie Motor, Getriebe und Radaufhängungen stammen mussten. Beim Chassis hatten die Konstrukteure weitgehend freie Hand.



Konstruiert und gebaut wurde in einer kleinen Werkstatt. Im Vordergrund P2 der erste LCR Wagen mit einem Monocoque Chassis, 1973.

## Karrierestart mit einem Mini Cooper

Ende 1970 war es soweit, der Rennwagen war fertig und Louis Christen war bereit, in der kommenden Saison die ersten Rennen zu fahren. Aber Louis hatte die Rechnung ohne den damaligen Schweizer Automobilsportverband ACS gemacht. Der Verband schrieb vor, dass junge Rennfahrer zuerst 6 Rennen mit Tourenwagen absolvieren mussten, bevor sie die begehrte B-Lizenz erhielten und so zu den Monoposto wechseln durften. Wohl oder übel kaufte sich Christen einen Mini Cooper und fuhr in der Saison 1971 die geforderten Läufe.

So konnte er 1972 bei den Formelfahrzeugen antreten. Und er war schnell. Er bestritt in diesem Jahr 13 Rennen, wovon er zwei gewann und insgesamt sieben Podestplätze einfuhr. Nach dem letzten Saisonlauf konnte er seinen Wagen noch auf dem Rennplatz verkaufen.

## Einstieg in die Formel Super V

Ermutigt durch die guten Resultate plante Louis für die nächste Saison den Aufstieg in die Formel Super V. In dieser Klasse diente der 4-Zylinder-Boxer-Motor des VW 411/412 mit 1600 cm<sup>3</sup> als Antriebsquelle. Für Louis war es ein logischer Schritt, sich hier im Bau eines Monocoque zu versuchen, wie es in der Formel 1 schon seit Jahren Standard war. «Ich war wohl der Erste in der Schweiz, welcher einen solchen Monocoque Renner baute», erklärt er stolz. Auch bei den Super V waren die Renn-Klassierungen wieder erfolgversprechend. «Ich wollte nicht um jeden Preis schneller sein als alle andern, sondern mein Ziel war, als Konstrukteur Fuss zu fassen. Ich entwickelte sehr effektiv. Lieber drei Wochen länger studieren und konstruieren, dafür aber drei Wochen weniger in der Werkstätte stehen», erklärt er seine Philosophie. Im Herbst 72 hatte Louis Christen mit Franz Giger einen Teampartner gefunden. Giger kümmerte sich um das Motorentuning, während Christen die Chassis baute. Die zwei waren auf der Rennstrecke Konkurrenten und stachelten sich gegenseitig zu Höchstleistungen an. Aber auch Rückschläge blieben nicht aus, so hatte Christen bei einem Rennen auf der Nordschleife beim Schwedenkreuz einen heftigen Abflug in die Leitplanken. Er blieb aber praktisch unverletzt. Ein Jahr später verunfallte sein Partner Franz Giger an der fast gleichen Stelle und erlitt schwere Beinverletzungen, welche für diesen eine mehrmonatige Zwangspause bedeuteten.

## Selbständig als Rennfahrer und Konstrukteur

Ende 1973 gründete Christen die Firma LCR (Louis Christen Racing). Er fuhr Rennen und baute auch für Kunden Rennwagen. «Schon in meinem 21. Rennen fuhr ich am GP Deutschland auf dem Nürburgring im Vorprogramm der Formel 1!», erinnert er sich. In den Jahren 1974 und 1975 baute LCR insgesamt 5 Formel Super V 1600. «Ein solches Fahrzeug konnte man mit einem Materialwert von 10000 bis 15000 Franken realisieren. VW zahlte gutes Preisgeld. Wenn man sich in den ersten fünf bis zehn Rängen platzierte, hatte man zumindest die Reisespesen gedeckt». Christen fuhr pro Saison 20 bis 25 Super-V-Rennen. «Ich war nicht der Siegfahrer partout, aber wenn du alles richtig machst und viel trainierst, wirst du schnell», sagt er dazu. Höhepunkt der 74er Saison war der Sieg beim EM-Endlauf auf dem Norisring, wo er auch bekannte Namen wie Keke Rosberg hinter sich liess.



Der Rennwagen wurde zu Beginn auf einem offenen Anhänger transportiert, Zugfahrzeug war ein Opel Rekord, 1973.



Sieg am SM-Lauf in Hockenheim, 2. links Louis Christen, 1973.



Die zwei LCR-Formel Super V 1600 Wagen, von Louis Christen und Franz Giger, Zeltweg 1973.



Höhepunkt in der Fahrerkarriere war der Sieg im EM Lauf auf dem Norisring 1974. Links: Kennerth Persson (S), Mitte: Louis Christen (CH), Rechts: Peter Scharmann (A).

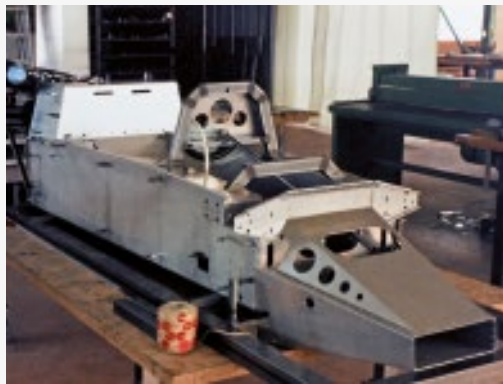




Schwerer Unfall in Silverstone 1975. Danach beendete Louis Christen seine Fahrerkarriere.



Bruno Eichmann in einem Formel Ford 1600ccm und LCR-Chassis, Zeltweg 1976.



In der neu errichteten Werkstatt in Rheineck entsteht der SWICA Formel 3 Prototyp, 1985.



In Magny Cours wurden umfangreiche Testfahrten absolviert.



Bruno Eichmann (LCR) im Kampf mit dem späteren Ständerat und FDP Parteipräsident (#16) Philipp Müller, 1979.

### Schwerer Unfall in Silverstone

Beim Super-V-Europameisterschaftslauf 1975 in Silverstone erlitt Christen einen schweren Unfall. Er lag an aussichtsreicher zweiter Stelle, als sich das vor ihm liegende Fahrzeug drehte. Christen konnte nicht ausweichen, überschlug sich mehrmals und brach sich dabei einen Arm. Der Wagen war Totalschaden und die Saison gelaufen. Für Louis war es auch das Ende seiner Rennfahrerlaufbahn: «Im Nachhinein war das wohl ein entscheidender Punkt in meiner Karriere. Zeitlich und finanziell hatte ich nicht die Mittel, sofort ein neues Fahrzeug aufzubauen. Zudem war mir bewusst, dass meine Zukunft wohl eher am Zeichenbrett und in der Werkstatt als hinter dem Lenkrad lag».

### Spionage in der Turnhalle

1975 war das Team Bruno Holzer / Charly Meierhans mit einem Eigenbau-Renngepann Schweizermeister geworden. Nun wollten sie in der WM antreten. Sie suchten Hilfe beim Bau eines neuen Gespanns und wandten sich an Christen. Im Herbst 1975 war in einer Turnhalle in Turbenthal eine Ausstellung von Motorrad-Rennfahrzeugen. Darunter auch das Seymaz-Gespann von Rolf Biland. So machten sich Holzer, Meierhans und Christen bewaffnet mit einem Doppelmeter und Schreibblock auf Erkundungstour. Noch bevor die Ausstellung am Morgen öffnete, schlichen sie in die Halle. «Wir haben beim Seymaz-Gespann von Biland Länge und Breite ausgemessen und die Reifendimension notiert. Mir war vom Autorennensport her bewusst, dass die Reifen einen entscheidenden Einfluss haben», erinnert sich Christen.



Zwischen 1979 und 1984 importierte Louis Christen die englischen ARGO Formel 3 Wagen.

### Der erste LCR Seitenwagen wird konstruiert

«Bevor ich mit dem Bau des Monocoque begann, habe ich wohl 200–300 Stunden konstruiert. Die Basis muss stimmen, sonst macht alles keinen Sinn. Besser etwas zu stark als zu schwach dimensionieren. So bleiben dir viele Probleme erspart und du kannst schon zu Beginn 80-90 % des Potentials erreichen». Gegenüber dem Seymaz-Chassis machte er den ersten LCR 10 cm länger. «Länger ist immer gut», schmunzelt Christen.

Vor Beginn der WM Saison starteten die Thurgauer mit ihrem neuen Gespann an einem Interrennen in Rouen (F). Die beiden gewannen sensationell beide Läufe und eine Woche später schrammten sie mit einem 4. Platz beim WM Auftakt in Le Mans nur knapp am Podest vorbei. Sie sorgten so für einen Auftakt nach Mass für die Neukonstruktion. In ihrer ersten WM-Saison schlugen sich Holzer/Meierhans sehr beachtlich und beendeten die Saison auf dem 11. Schlussrang.

Ein Jahr später gewannen Holzer/Meierhans den völlig verregneten WM-Lauf in Spa-Francorchamps und somit die erste Trophäe für LCR. Mit dem dritten WM Endrang hatten die Thurgauer zu den Top Teams aufgeschlossen.

### Zwei Gespannklassen 1979

Einigen Rennfahrern waren die modernen, mit Achsschenkeln gelenkten Dreiräder viel zu weit weg von den seit vielen Jahren fahrwerkstechnisch fast unveränderten Gespannen. Der Streit endete damit, dass die FIM zwei getrennte Seitenwagenweltmeisterschaften ausschrieb: B2A für konventionelle Gespanne mit einer Vorderradgabel und B2B Fahrzeuge mit Achsschenkellenkung. In dieser Klasse war zusätzlich der Antrieb von zwei Rädern erlaubt und der Fahrer durfte sitzen. Ende Saison hatte Holzer/Meierhans die Nase bei den modernen Gespannen vorne. Der erste WM Titel für LCR war Wirklichkeit! Biland/Waltisperge mussten sich mit dem Titel bei den konventionellen Seitenwagen begnügen.

### Formel Ford und Import von ARGO Rennwagen

Nachdem VW sein Engagement in der Formel V beendete, entstand ein Vakuum, welches bald von Ford ausgefüllt wurde. Zuerst baute Christen für die Saison 75/76 eine kleine Serie von Formel Ford Fahrzeugen, welche sehr erfolgreich in der österreichischen Meisterschaft eingesetzt wurden. Diese Wagen waren reglementsbedingt mit einem Rohrrahmen und mit Cortina-Motoren ausgerüstet. Parallel importierte er 1978 bis 1984 acht ARGO-Formel-3-Rennwagen. Diese Fahrzeuge wurden vom bekannten Schweizer Konstrukteur Jo Marquart, welcher einst bei McLaren arbeitete, in England gebaut. Ab 1979 baute Christen rund ein Dutzend Formel-Ford-Chassis für die Schweizer Meisterschaft. Mit diesen Wagen wurden zwei Meistertitel errungen.

### Ausstieg aus dem Rennwagenbau

Mittlerweile beschäftigte Christen vier Vollzeitangestellte. «Es war eine wilde Zeit, wir bauten pro Jahr ca. sechs Rennwagen, mehrere Gespanne, dann kam noch die Krauser-Domani-Geschichte dazu. Zusätzlich startete ich mit dem Bau des SWICA, einem Formel 3 Wagen», blickt Christen zurück. Partner war



Zusammen mit dem Sauber Team wurden im Frühling 1976 Testfahrten in Dijon absolviert. Von links: Louis Christen, Bruno Holzer, Herbert (Stumpen) Müller und Charly Meierhans.



Eines der ersten LCR-Seitenwagenchassis. Der 4-Zylinder-Reihenmotor stammte von Yamaha, 1977.

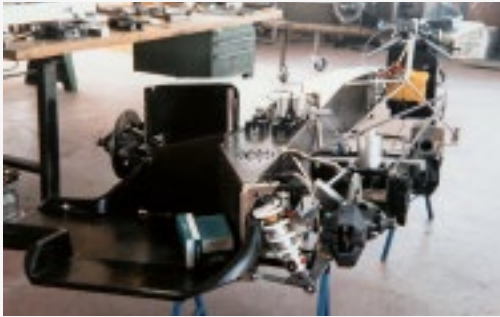


Im Jahre 1979 holten die Thurgauer Bruno Holzer und Charly Meierhans den ersten WM Titel für ein LCR Gespann.





Bereits 1982 wurde das erste LCR-Seitenwagen-Chassis nach Australien exportiert.



Ein 84er Gespann, das Monocoque besteht aus Flugzeugaluminium, die Vorderradaufhängung aus einem Chrom Molybdän Gestänge und die Wanne für den Beifahrer wurde aus einer Kevlar/Kohlenfaser Verbindung gefertigt.



Das Weltmeistergespann von Webster/Woodhead mit Suzuki Motor, 2004.



Im Jahre 1995 baute Christen mit Partnern aus der Elektro-Solar Industrie die Elektromobile Stromboli I/II. «Wir waren 20 Jahre zu früh».

Pierre Rechsteiner, ein ETH Ingenieur mit guten Kontakten in die Auto-Rennszene. «Wir hatten in Magny Cours (F) den ganzen Sommer über eine Box gemietet. Ich fuhr oft morgens um 4 Uhr in Rheineck ab, war mittags in Magny Cours, analysierte die Testfahrten und fuhr abends zurück, um am nächsten Morgen wieder in der Werkstatt zu stehen. Irgendwann musste ich mir selber eingestehen, dass man nicht alles gleichzeitig mit der nötigen Professionalität machen kann. So stieg ich 1985 aus dem Automobilbau aus. Das ist mir nicht leicht gefallen! Mir waren die Rennwagen immer sehr wichtig. Allerdings wollte ich mit LCR nicht ins Unendliche wachsen. Mein Ziel war es, selber zu konstruieren und in der Werkstatt zu stehen und nicht irgendwelchen Geldgebern nachzurennen».

### Konzentration auf Gespanne und Solorennmaschinen

Nach dem Ausstieg bei den Rennwagen konzentrierte sich LCR auf den Seitenwagenbau. Christen baute über 600 Renngespanne! Auch Solorennmaschinen mit 80 und 125 cm<sup>3</sup> wurden zum Thema. Im Jahre 1983 hatte Christen eine Anfrage von Zündapp erhalten, um Fahrwerke für die neu geschaffene 80 cm<sup>3</sup>-Soloklasse zu konstruieren. «Wenn ich eine Anfrage für etwas Neues erhielt, hat mich das immer interessiert. Wenn du von Anfang an nur Probleme siehst, erreichst du Nichts!» Zündapp bestellte vier Fahrwerke ohne Stossdämpfer und Gabel. Christen baute ein modernes Monocoque-Fahrwerk. Stefan Dörflinger gewann 1984 den ersten 80 cm<sup>3</sup>-Titel in der WM-Geschichte und konnte im folgenden Jahr den Titel verteidigen.

In dieser Zeit gingen in vielen GP-Rennen gleich in drei Klassen LCR-Fahrwerke an den Start. 1986 konnte Christen in Silverstone einen dreifachen Triumph feiern: 80 cm<sup>3</sup> Ian McConnachie / 125cm<sup>3</sup> August Auinger / Seitenwagen Streuer/Schnieders!

### Engagement ausserhalb des Motorsports

Auch ausserhalb des Motorsports war LCR aktiv. So entwarf Christen zum Beispiel ein Liegefahrrad mit Monocoque Rahmen. Eine junge Frau fuhr damit bis zum Nordkap. Auf der anderen Seite der PS-Skala steht der Bau eines 1000-PS-Dragesters mit dem BMW-F1-Motor von Nelson Piquet.

Mitte der Neunziger Jahre entwickelte Christen zusammen mit Partnern aus der Elektrobranche den Stromboli I/II, ein Elektromobil. «ABB hatte uns neu entwickelte Hochleistungsbatterien in Aussicht gestellt. Leider kamen diese aber nie zur Serienreife. Mit den bekannten Bleiakkus machte alles keinen Sinn. Im Nachhinein betrachtet waren wir wohl einfach 20 Jahre zu früh», bilanziert Christen.

### LCR Verkauf nach England

Bereits seit einigen Jahren beschäftigte sich Christen (Jg. 1947) mit der Nachfolgeregelung für LCR. Seine beiden Kinder zeigten kein Interesse, den Betrieb zu übernehmen, also suchte Louis eine andere Lösung. Im Jahre 2018 verkaufte Louis Christen seine Firma nach England. Mit Ben und Tom Birchall hat er zwei würdige Nachfolger gefunden. Schon vor einigen Jahren begannen die Brüder, neben ihrer Karriere als Rennfahrer, Teile für LCR-Seitenwagen zu produzieren und verbrachten auch sehr viel Zeit in der Werkstatt in Rheineck. «Ich konnte ihnen zeigen, was für Konstruktion und Bau von Gespannen wichtig ist. Und dass sie zudem noch schnell fahren können, haben sie mit den WM und TT Siegen bewiesen». Einer weiteren erfolgreichen Geschichte von LCR scheint nichts im Wege zu stehen.

Heute widmet sich Louis Christen in seiner verkleinerten Werkstätte der Restauration seiner ehemaligen Rennwagen und auch zwei Gespanne warten auf den Neuaufbau.