



« Die je zwei liegenden Dämpfer für die Vorder- und Hinterräder sind schön konstruiert. Das sagt jeder, der mechanikaffin ist. Ein kleines Formel-Auto hat beispielsweise nur je einen Dämpfer. »

« Für mich ist dieser Doppeldiffusor das faszinierendste Teil am Auto. Es produziert in etwa so viel Abtrieb wie ein Formel-1-Rennwagen um die Jahrtausendwende. »

« Der Heckflügel ist im Vergleich zum Vorjahr näher am Auto dran, heisst, er liegt tiefer und er ist näher am Cockpit platziert. Er hat neu auch grössere Endplatten. »

LIGIER JS53 EVO 2

Baujahr	2015
Karosserie	Sportprototyp
LxBxH	mm 4620 x 1800 x 1100
Radstand	mm 2650
Gewicht	kg 550
Motor	Honda K20A, Reihen-4-Zylinder, 2000 cm ³
Leistung	PS 250+
0-100 km/h	s k.A.
Höchstgeschwindigkeit	km/h 280 (je nach Übersetzung)
Fahrwerk	Koni Push Rod, je zwei liegende Dämpfer vorne und hinten

Fotos: Lukas Eugster



Das Arbeitsgerät von Lukas Eugster: Hinten am Sportprototypen staunt man über den gewaltigen Doppeldiffusor, vorne über die Mechanik der zwei liegenden Dämpfer.

Von Ehrfurcht und Liebe

RENNWAGEN-PORTRÄT Es sei Liebe auf den ersten Blick gewesen, sagt Lukas Eugster. Der Ligier JS53 schenkte dem Ostschweizer noch mehr solche unvergesslichen Momente.

Werner J. Haller

Schon der erste öffentliche Auftritt von Lukas Eugster im Ligier-Sportprototypen imponierte der hochdekorierten Konkurrenz. «Den muss man sich merken», sagte der heute siebenfache Schweizer Slalom-Meister Martin Bürki Ende März 2019 beim Vorsaisonstart in Ambri TI. Eine Woche später, beim Saisonauftakt in Interlaken BE, bestätigte Eugster die Vorschusslorbeeren. Im ersten Lauf war der Ostschweizer hinter Philip Egli, der bis zum Jahresende sieben von acht Slaloms gewinnen sollte, der einzige Pilot mit einer Zeit unter 1:31 Minuten.

An einen derart beeindruckenden Einstand hatte Lukas Eugster überhaupt nicht gedacht, denn nach der Saison 2018 hatte der gelernte Mechaniker seine Rennfahrerkarriere fast schon abgehakt. Trotz Vizetitel in der nationalen Junioren-Bergmeisterschaft 2017 (mit einem Toyota GT86) und Achtungserfolgen im Jahr darauf in der Slalom-Meisterschaft (Formel Renault 2.0) waren die Optionen für eine Karrierefortsetzung überschaubar. «Die Autos der Formel 3 oder Formel Master waren schlicht in die Jahre gekommen.» Eugsters Rennfahrerkollege Hanspeter Bischofberger sah aber einen Ausweg und ging auf Christoph Schumacher zu, dessen Unternehmen, die Caron Fahrzeugtechnik AG, auf das 25-Jahr-Jubiläum zusteuerte. Mit dem richtigen Sponsor im Gepäck ging es zur Horag Hotz Racing AG. «Im Rheintal kennt eben jeder jeden», sagt Eugster lachend.

Was für eine Geschichte

Die Sprache verschlagen hat ihm hingegen, was er in der Rennwagenschmiede vorfand: «Ich habe mich sofort in diesen Sportprototypen Ligier JS53 verliebt. Man muss sich nur allein diese liegenden Dämpfer der Vorder- und Hinterräder ansehen.

Das ist einfach schön konstruiert. Das sagt jeder, der mechnikaffin ist.» Und dann dieser Name: «Klar kenne ich den Rennwagenkonstrukteur Guy Ligier! Aber ich habe noch etwas mehr in seiner ruhmreichen Geschichte gestöbert.» Erste aufsehenerregende Autos des 2015 verstorbenen Franzosen waren der Sportwagen JS2, der 1975 bei den 24 Stunden von Le Mans sensationell den zweiten Platz holte, und im Jahr darauf der JS5, der erste Formel-1-Bolide der Equipe Ligier. Das Rennwagen-Kürzel JS ist ein Tribut an den 1968 verstorbenen, französischen Rennfahrer und Ligier-Kumpel Jo Schlesser. «Als ich beim ersten Privattest in Anneau du Rhin erstmals ins Cockpit meines Ligier steigen sollte, bin ich vor Ehrfurcht fast erstarrt», erinnert sich Lukas Eugster. Runden später sei die Zurückhaltung aber der zügellosen Freude gewichen: «Was für ein Rennwagen, schoss es mir durch den Kopf. Auf der schnellen Geraden habe ich begeistert in meinen Helm geschrien.»

Von wegen zu schwer und zu breit

Der Dämpfer kam am Tag danach. «Mein Hals schmerzte, ich konnte ihn kaum bewegen», erinnert sich Eugster. Die G-Kräfte hatten ihm zugezsetzt. «Ich hatte eine solche Belastung nicht erwartet, zumal es sich beim JS53 um ein Einsteigerauto von Ligier handelt.» Mit dem Sportprototypen kam der heute 30-jährige Fitnessfan aber bald zu recht. «Der Ligier ist viel agiler als ein Formel Renault, wie ich ihn zuvor gefahren bin. Diese Sportwagen haben derart grosse Unterböden, dass sie schon bei langsamen Tempi enorm viel Abtrieb erzeugen. Je schneller man fährt, desto ruhiger liegt der Wagen.» Allein der Doppeldiffusor ist eine Wucht – mit einem solchen an seinem Brawn-GP-Boliden dominierte Jenson Button 2009 die Formel 1 und wurde Weltmeister. Eugster ist begeistert: «Der sieht brutal aus, wenn man hinten die Abdeckung wegnimmt! Mir hat man gesagt, dass er in etwa gleich viel Abtrieb generiert wie ein Formel-1-Rennwagen um die Jahrtausendwende.»

Die skeptischen Sprüche von Freunden hatte Eugster bald in der Wind geschlagen: «Mit dem Auto wirst du bei Slaloms kaum an der Spitze mithalten. Zu schwer und zu breit sei der Ligier, tönnte es oft.» Zum Saisonende hatte das Duo Eugster-Ligier bei Slaloms fünf zweite Plätze in Tages-

klassen geholt! OK, zu Beginn hatten Eugster und sein Team Bedenken: «Wir fragten uns, ob wir dieses Auto je richtig einstellen können.» Diese Zweifel sind ebenso verfliegen. Der Heckflügel ist jedenfalls nicht mehr derselbe wie 2019: «Er ist näher am Auto dran, heisst, er liegt tiefer und er ist näher am Cockpit platziert. Er hat neu auch grössere Endplatten.» Auch die Rad-/Reifenkombination sei breiter geworden. «Wir haben einiges am Auto verändert – nicht alles sieht man.» So wie den Motor: «Es ist auch weiterhin ein Honda-Triebwerk», versichert Eugster schmunzelnd.

Nicht nur er ist gespannt auf den verbesserten Ligier JS53. Mitte Oktober kommt es zum ersten Stelldichein mit der Konkurrenz – wieder bei den Testtagen in Ambri. ●

Impressum

Herausgeberin
Automobil Revue AG
Thunstrasse 20, 3005 Bern

Delegierter des Verwaltungsrates
Roy Schläfli

«Automobil Revue» –
«Revue Automobile»
Freiburgstrasse 566
3172 Niederwangen
Tel. 031 330 14 00
info@automobilrevue.ch

Erscheint wöchentlich
am Donnerstag

Geschäftsführer Theo Uhler

Chefredaktion Lorenzo
Quolantoni (LQ), Co-Chefredaktor,
Verantwortlicher RA; Ramon
Egger (RE), Co-Chefredaktor,
Blattmacher

Redaktion Olivier Derard (OD);
Werner J. Haller (WHJ); Cédric
Heer (CHE); Michael Schenk (MS);
Martin Wyler (WY), Ombudsmann;
Joshua Schenk, Praktikant

Produktion und Gestaltung
Martin Bazzell, Leitung; Sandra
Kleisa, Layout; Aline Schläfli,
Layout; Daniel Kistler, Lektorat
AR; Papa Noumou Ndiaye,
Korrektor RA

Freie Mitarbeiter Dieter
Ammann, Stephan Hauri, Heinz
Heim, Jean-Marc Kohler, Mario

Luini, Sabine Pirolet, Fanny Roulet,
Peter Ruch, Martin Schatzmann,
Hans-Peter Steiner, Raoul Studer,
Françoise Tschanz, Anja Tschopp,
Gérard Vallat, Bruno von Rotz
(zwischen.com, Verantwortlicher
Classics)

Anzeigenleiterin
Tamara Primerano

Inserate-Disposition
Tel. 078 857 77 07
anzeigen@automobilrevue.ch

Abonnemente
Tel. 031 740 97 50 (AR)
Tel. 031 740 97 51 (RA)
abo@automobilrevue.ch

Copyright für alle Beiträge bei
«Automobil Revue» – «Revue
Automobile». Nachdruck nur mit
Genehmigung und Quellenangabe.

Druck Merkur Zeitungsdruck AG
4900 Langenthal

Gedruckt
in der Schweiz

115. Jahrgang ISSN 0005-1314
www.automobilrevue.ch

Leserbriefe/Agenda
«Automobil Revue», Leserbriefe/
Agenda, Freiburgstrasse 566
3172 Niederwangen
redaktion@automobilrevue.ch