

Ein Hauch Formel 1 in Sufferloh

Bergrenn-Star Georg Plasa baut nahe Warngau einen High-Tech-Boliden

In der Scheune am Mühlweg in Sufferloh vermuten ahnungslose Passanten alles, nur keine Formel 1-reife Hightech für die Bergrenn-EM 2011. Aber Georg Plasa war immer schon für Überraschungen gut. Bereits sechs Mal hängt der sympathische Oberbayer Europas Bergelite ab und wurde FIA-Hillclimb-Champion. 2011 will er auch die schier unschlagbaren Formel-Renner am Berg hinter sich lassen – mit einem in Sufferloh selbstgebauten, 570 PS starken Boliden auf Basis des BMW 135i, vollgepackt mit Rennsporttechnik, wie man sie sonst aus der Formel 1 kennt.

Plasas Wunderwaffe für die nächste Saison ist ein Tourenrennwagen. Aber was für einer: Auf Basis eines BMW 135i hat das Geschoss sagenhafte 570 V8-PS, wiegt fahrfertig nur 748 kg und rast in 3,1 Sekunden von null auf hundert. Formel 1-taugliche Technik, wohin das Auge blickt: Transaxle-Getriebe mit Magnesium-Gehäuse, geschlossener Unterboden mit Heckdiffusor, Slick-Reifen, abnehmbares Multifunktionslenkrad, unzählige Fahrzeugteile aus ultraleichtem und sehr teurem Titan oder Carbon. Plasa ist stolz: „Nur mit Hilfe renommierter Partner und engagierter Mitarbeiter wurde unser Judd-BMW Wirklichkeit.“ Dazu



Kommando-Zentrale auf engstem Raum: Georg Plasa mit dem Renn-Lenkrad

gehören die Briten vom Rennreifenspezialisten Avon oder Fausto Lettieri vom Auspufflieferanten Tubistyle aus Maranello ebenso wie junge Mechaniker, CAD-Konstrukteure oder Karosseriebauer aus Plasas sechsköpfigem Kernteam.

Von Bayern in die Rennsportwelt hinaus, so lautet die Marschrichtung fürs ambi-

onierte Motorsport-Projekt des 50-jährigen Plasa. Das spiegelt die Gästeliste wieder, als der Judd-BMW Mitte November im Fünfsternen-Hotel Egerner Höfe am Tegernsee feierlich enthüllt wird: Gastgeber Klaus Oechner Graf von Moltke ist Motorsport-Enthusiast und unterstützt das Projekt ebenso wie Zulieferer und Partner aus Prien, Bad Wiessee, Taufkir-

chen oder Ottobrunn. Sie alle machen den Über-Rennwagen für die Berg-EM 2011 erst möglich. Das Projekt „134Judd“ (abgeleitet vom 3,4-Liter-V8 unter der Carbon-Haube des 1er BMW) ist nicht zuletzt ein finanzielles Wagnis. Georg Plasa verrät: „Rund eine halbe Million Euro und mehrere Zehntausend Arbeitsstunden stecken in diesem Rennwagen.“

Warum soviel Geld und Herzblut für die im Motorsport weniger populäre Zeitenjagd am Berg? Plasa schätzt das praktisch offene Reglement der FIA-Europameisterschaft: Mindestgewicht 780 kg, das Plasa wesentlich leichterem Judd-BMW erst dank geschickt platziertem Ballast erreicht. Sonst haben die Konstrukteure praktisch freie Hand. „Da gibt es keine Grauzonen“, betont Plasa im Hinblick auf Tricks, mit denen sonstige Tourenwagen-Reglements oft ausgehebelt werden. Außerdem schätzt der Oberbayer seit jeher an Bergrennen, dass hier wie beim Qualifying der Formel 1 auf den Punkt genau alles passen muss. Umso besser, das der Judd-BMW selbst an einem Berg mit achtprozentiger Steigung in rund fünf Sekunden von 100 auf 200 beschleunigen wird – dem gigantischen Leistungsgewicht von nur 1,37 kg/PS sei dank. Zum Vergleich: Ein 1001 PS starker Bugatti Veyron schleppt 1,9 Kilo pro PS mit sich herum. Plasa freut sich auf den heißen Ritt auf dieser Kanonenkugel: „Im Vergleich dazu sind DTM-Rennwagen mit 1000 kg und 500 PS eine bessere Gehhilfe.“ Gute Voraussetzungen, um von Sufferloh aus die Rennsportwelt zu erobern.

RALF SCHÜTZE