



BMW 320 JUDD V8

DIE LEGENDE(N) DES BERGES

Wer das hier in den Hallen von KW abgelichtete Auto jemals in voller Fahrt auf einer Bergrennstrecke erleben durfte weiß sofort, warum wir an Legende ein (n) angefügt haben. Weil nicht nur der BMW eine ist, sondern auch sein leider viel zu früh aus unserer Mitte gerissener Konstrukteur, Erbauer und Pilot Georg Plasa. Dem es auch zu verdanken ist, dass der „Berg-Cup Gruppe H“ zum „KW Berg-Cup“ wurde. Wie das zustande kam? Darüber und über die Hauptdrahtzieher dabei wollen wir hier erzählen. Und klar, den 320 Judd V8 binden wir mit ein!

BMW 320 JUDD V8



Selbst zum Teil entblättert ist der legendäre BMW 320 Judd V8 eine Augenweide. Georg hat beim Aufbau nichts dem Zufall überlassen



Das Cockpit präsentiert sich auf das Wesentliche reduziert. Funktionell, aufgeräumt und übersichtlich



gehen würde. „Aber damit“, erklärt Klaus, „lag ich voll daneben, denn ihm ging es ausschließlich um den Berg-Cup“. Der nach dem Teilrückzug seines bisherigen Hauptförderers Kübler als 10 Jahre junge Rennserie ohne Titelsponsor dastand. Diese Situation gefiel Berg-Cup Sportleiter Georg Plasa überhaupt nicht, sie bereitete ihm Sorgen um die weitere Zukunft der aufstrebenden Meisterschaft und bewegte ihn dazu, eigene Interessen selbstlos völlig hinten zu stellen.

Dieses von absoluter Charakterstärke zeugende Verhalten fiel beim passionierten Rennsportler Klaus Wohlfarth auf fruchtbaren Boden. Denn der Berg-Cup bot ein Betäti-

gungsfeld für die Gattung von Fahrzeugen, mit denen er selbst Ende der 80er Jahre zusammen mit Bruder Jürgen erste Slaloms und ab Anfang der 90er Jahre Rundstreckenrennen bestritten hatte. Hierzu wurden unterschiedliche Gruppe H C-Kadett aufgebaut und durchaus auch erfolgreich eingesetzt. Damals betrieb Klaus noch einen kleinen Laden für Autoteile und sportliches Zubehör mit der Ambition, fahrbare Untersätze nicht nur zu verschönern, sondern auch technisch und vor allem funktionell zu verbessern.

Aber in den beiden letztgenannten Übungen stoßen die jetzt vermehrt Rundstrecke fahrenden Wohlfarth-Brüder im Fahrwerksbereich an Grenzen und sind unzufrieden mit dem, was der Markt so bietet. Also legen sie selbst Hand an, krepeln die Ärmel hoch und „basteln“ – Aussage von Klaus – die ersten Fahrwerke in der Garage, in der sonst die Opel Kadett aufgebaut und gewartet wurden. Das bringt eine völlig neue Lösung an Fahrwerken hervor, die von Erfolg begleitet wird. Klaus gewinnt den Divinol-Cup, das Jahr seines Sieges weiß er nicht mehr genau. Die geschäftlichen Daten dagegen schon. Nach Gründung des Einzelhandels

BBS

Technik aus dem Motorsport

100% Performance

WER AUF QUALITÄT SETZT, BRAUCHT DEN RICHTIGEN STANDORT. SEIT 1970 SCHLÄGT DAS HERZ VON BBS IM BADISCHEN SCHILTACH. VON HIER AUS HABEN WIR IN DEN VERGANGENEN VIER JAHRZEHNEN MIT UNSEREN PRODUKTEN WELTWEIT MASSSTÄBE GESETZT. QUALITÄT, LEIDENSCHAFT UND KOMPETENZ ZEICHNEN UNSER UNTERNEHMEN AUS. DAMIT DAS SO BLEIBT, SETZEN WIR AUCH IN ZUKUNFT VOLL UND GANZ AUF DEUTSCHLAND ALS PRODUKTIONSSTANDORT.



CH-R NÜRBURGRING EDITION
SCHWARZ MATT 18"×20"



WWW.BBS.COM

im Jahr 1992 entstanden 1995 die ersten KW Tuning Gewindefahrwerke und 1998 wurde mit dem Umzug des Betriebes in die kleine Gemeinde Fichtenberg im Nordosten Baden-Württembergs die KW automotive GmbH gegründet. „Begonnen haben wir ohne einen blassen Schimmer davon zu haben, was auf uns zukommen würde an Herausforderungen aller Art“ erzählt uns Klaus Wohlfarth. Wie wir heute wissen, wurden und werden diese souverän gemeistert. KW entwickelt sich rasant zur Weltmarke, sichert sich durch Innovation und Qualität die Pole Position im Sektor Hochleistungsfahrwerke dauerhaft. Beständigkeit zeichnet auch das Engagement von KW im Berg-Cup aus. Das durch Georg Plasas großartigen Einsatz, mit dem er bei Klaus Wohlfarth offene Türen einrannte, natürlich rasch zustande kam.



Um den 3,4-Liter Judd V8 zu finden muss man sehr tief ins Innere des Motorraums eintauchen

Daraus erwuchs zwischen Georg, Klaus und dem Haus KW eine Beziehung, die weit mehr war als ein Geschäftskontakt. Da Georg nicht nur sehr gut argumentieren und verhandeln konnte, sondern obendrein über eine fast visionäre Weitsicht sowie jede Menge solide technische Kompetenz verfügte, tauschte man sich auf vielen Gebieten freundschaftlich aus. Was auch Georgs BMW 320 Judd V8 einschloss, einen der faszinierendsten Rennsportwagen, die jemals auf Bergpisten bewegt wurden. Zum Zeitpunkt der Implantation des englischen Motors in ein weiß-blaues E36-Chassis zu Beginn der 2000er Jahre blickte Georg bereits auf viele Erfolge zurück. Bei Rallyes und am Berg. Anfangs geholt auf 02er BMWs, danach mit verschiedenen 3er Typen.



Die Heckansicht zeigt: Es wurden alle Register gezogen um die breiten Schlapfen auf den Asphalt zu pressen

Beginnend mit einem E21, der mit dem rund 300 PS starken 2-Liter 16V-Motor aus dem 2002 lief. Dies reichte zum Gewinn der Bergtrophäe, gab ihm den Vorschub zu zwei Berg-Cup Gesamtsiegen. 1999 holte er sich auf einem E36, in dem ein M3 S14 2,5-Liter Herzschlag, den Titel des Deutschen Bergmeisters. Das machte Lust auf mehr, internationale Auftritte inklusive. Dazu wünschte sich Georg mehr Power. Die aber – der häufigen Revisionen seiner bisherigen Treibsätze überdrüssig – in einem standfesten Motor mit großen Wartungsintervallen. Wunschkandidat war der Werks-V8 aus dem M3 GTR. Den allerdings rückte BMW für ein Bergauto nicht

Das Georg mit der ihm eigenen Akribie perfekt schuf. Teils im heimischen Wangau, in der eigenen Renntechnik-Firma, teils mit der Hilfe von Partnern wie zum Beispiel KW oder Floßmann, um nur zwei davon zu nennen. Jede einzelne Fahrzeugkomponente durchlief eine kritische Prüfung. Wurde danach entweder dem neuen Performance-Level angepasst oder gegen Besseres getauscht. Dazu hielt neue Hightech Einzug, besonders im Bereich Datenspeicherung und Steuerelektronik. Die schon vorbereitet war für den erst etwas später vorgenommenen Umbau auf Lenkrad-Wippenschaltung. Was nur ein Schritt im Zuge einer stetigen Weiterentwick-

EINE RÜCKKEHR DES LEGENDÄREN BMW 320 JUDD V8 IST NICHT AUSGESCHLOSSEN

heraus. Also entschied sich Georg für das LMP 2 Triebwerk von John Judd. Einen 3,4-Liter Langstrecken-V8 mit 420 Newtonmetern und 530 Standard-PS bei 9.600 Touren. Aus denen, wenn bis 10.200 gedreht, auch 560 gemacht werden konnten. Einfach gestaltete sich der Einbau des Kraftpaketes nicht, er bedingte ein komplett neues Fahrzeuglayout.

lung war. Die nicht nur Wettbewerbsautos permanent durchlaufen, sondern auch Meisterschaften und Rennserien.

Im KW Berg-Cup dokumentierte sich dies unter anderem durch die 2003 erfolgte Einführung der KW 8V-Trophy, die einem Brainstorming von Georg Plasa und Klaus Wohlfarth entsprang. Das Resultat ist eine

attraktive Sonderwertung für Teilnehmer, die auf Saugmotoren mit zwei Ventilen pro Zylinder setzen, deren Power über maximal fünf verwendbare, H-Kulissen geschaltete Vorwärtsgänge weitergegeben wird. Wer da mitmachen möchte, muss zudem auf alle elektronischen Fahrhelferchen verzichten. Diese Meisterschaft in der Meisterschaft ist ein zusätzliches Angebot, das schon viele wahrgenommen haben. Weil es bereits in der Berg-Cup Einstiegsphase gute Chancen auf Pokale und Preisgeld eröffnet, ohne in aufwendige 4-Ventil-Motoren oder sequentielle Getriebe investieren zu müssen. Ein gut präpariertes Slalomauto reicht aus, um von Anfang an am Berg mit Spaß zu Erfolgen zu fahren.

Spaß und Erfolg – das sind gute Stichwörter, mit denen wir wieder zum BMW 320 Judd V8 zurückkommen wollen. Denn in Fichtenberg arbeitet man daran, diesen wieder einsatzfertig zu machen. Der Motor wurde in England inspiziert und soweit nötig

revidiert. Nun muss er noch angeschlossen werden, auch in seinem Umfeld gilt es noch einiges zu erledigen. Wenn alles reibungslos funktioniert ist eine Rückkehr auf Bergstrecken nicht ausgeschlossen. „Aber nicht um Rennen zu gewinnen oder neue Bestmarken aufzustellen“, erklärt Besitzer Klaus Wohlfarth. „Sondern um den Fans im Rahmen von Demofahrten das legendäre Auto wieder zu zeigen, das noch heute Streckenrekorde hält und zum Vorbild und Auslöser für weitere Projekte dieser Art geworden ist.“

Das sind Worte, die wir gerne hören. Wir werden geduldig warten und dabei sein, wo und wann immer es soweit ist. Und wir sind uns sicher: Klaus Wohlfarth ist der Mann, der diesen Plan beständig vorantreiben und umsetzen wird. Genauso beharrlich wie er mit seinem Unternehmen KW den nun 30 Jahre werdenden Berg-Cup in mehr als der Hälfte dieser Zeitspanne hervorragend unterstützt hat. Danke dafür! **B-C**



Mit „Arrivederci“ verabschiedete sich die Legende in den Ruhestand. Kehrt aber nun vielleicht zurück



GEORG PLASA - DIE LEGENDE

Georg wurde am 09. April in München geboren, trat mit 13 in einem Motorsport Club bei, lernte Kfz.-Mechaniker. Seine Fahrerkarriere startete er im Rallyesport, war in diesem 7 Jahre aktiv. Wechselte dann an den Berg, setzte dort zuerst einen BMW 2002 ein, danach mehrere 320er Modelle. Darunter den legendären BMW 320 Judd V8 E36, den er selbst im eigenen Rennsport-Technik Betrieb im oberbayerischen Wangau aufgebaut hatte.

Seinen nationalen Erfolgen wie Deutsche Bergtrophäe und Meisterschaft gesellte er zwei Berg-Cup Gesamtsiege hinzu. Danach richtete er sein Rennprogramm verstärkt international aus, war mit dem 320 Judd V8 von 2003 bis 2009 eine feste Größe in FIA Hill Climb Challenge und Cup, beendete diese mehrfach als Sieger, avancierte zum Publikumsliebbling.

Georg liebte die Berge, die er auch mit dem Mountainbike „erfuhr“. War dazu ein Vollblut-Racer und -Techniker, der Rennsport lebte. Dem KW Berg-Cup gab er als langjähriges Vorstandsmitglied wertvollen Input, hob dessen Professionalität und Niveau auf ein neues Level.

Nach 2009 widmete sich Georg dem Aufbau eines BMW 134 Judd V8, in den all seine Erfahrungen einfließen. Anfangs 2011 konnte dieser erstmals eingesetzt werden. Am 10. Juli 2011 verunfallte er damit in Italien so schwer, dass er noch am selben Tag verstarb. Georg Plasa wurde 51 Jahre alt.