



Den Höhepunkt seiner Karriere erlebte Georg Plasa dann aber am Steuer seiner von ihm bis zur Perfektion entwickelten BMW-Tourenwagen bei Bergrennen in ganz Europa. Hier gelang es ihm zur Begeisterung seiner zahlreichen Fans, auch höherklassig eingestufte Konkurrenten zu schlagen. Doch auch abseits der Strecke wurde Plasa durch seine offene und sympathische Art in der gesamten Szene geschätzt. © Privat



o



Aktualisiert: 09.07.2021 - 17:01

BERGRENNAHRER GEORG PLASA VOR ZEHN JAHREN VERUNGLÜCKT – KULTSTATUS BIS HEUTE

Zum zehnten Todestag von Georg Plasa: Der unvergessene Perfektionist



Von Sebastian Grauvogl 

Als Tüftler und Rennfahrer war Georg Plasa stets auf der Suche nach Perfektion. Jetzt jährt sich der Tag des tödlichen Unfalls des Warngauers zum zehnten Mal.

Warngau – Haut es den Flitzer aus der Kurve, war man einfach zu schnell dran: Eine Erfahrung, die noch jeder Bub beim Spielen auf der Carrerabahn gemacht hat. Auch dem achtjährigen Georg Plasa ging es so. Doch er reagierte anders als die meisten seiner Altersgenossen. Statt den Finger vom Gas zu nehmen, griff er zu Schere und Pappe. Er bastelte Front- und Heckflügel für sein Auto, um dessen Anpressdruck zu verbessern. Und schon rauschte dieses etwas schneller über die Schienen – ohne ins Schleudern zu geraten.

Schon in der Kindheit des Warngauer Rennfahrers Georg Plasa zeichnete sich ab, was später sein Leben im und für den Motorsport bestimmen sollte. Der unstillbare Drang, alles aus sich und der Technik herauszuholen. Die Leistung zu maximieren und gleichzeitig das Risiko zu minimieren. Und so diejenigen zu besiegen, die mit vermeintlich überlegenen Autos angetreten waren. Diese Kombination ließ den gelernten Kfz-Mechaniker zu einem der erfolgreichsten und beliebtesten Bergrennfahrer seiner Zeit werden. Doch sein Perfektionismus ist es auch, der [seinen Unfalltod an diesem Samstag vor zehn Jahren](#) für viele seiner Weggefährten nach wie vor vor viele Rätsel stellt.

Am 10. Juli 2011 kam Plasa im Alter von 51 Jahren mit seinem neu aufgebauten BMW 134 Judd beim achten Lauf der europäischen Bergmeisterschaft im mittelitalienischen Rieti mit rund 200 Stundenkilometern von der Strecke ab und krachte in einen Felsen. [Die Ermittlungen der italienischen Staatsanwaltschaft warfen mehr Fragen auf, als sie beantworteten](#). So konnten die Behörden keinen technischen Defekt am Fahrzeug finden, gingen also von einem Fahrfehler aus. Das wiederum schlossen Plasas Freunde und Konkurrenten aus. Es hätte nicht zu seiner begnadeten und dennoch besonnenen Herangehensweise gepasst.

Georg Plasa hatte bei Fans Kultstatus

Das Talent des motorisierten Gipfelstürmers zeigte schon, als dieser noch nicht mal eine Fahrerlaubnis hatte. Im Alter von nur 16 Jahren baute er mit Unterstützung von MBB-Ingenieur Hermann Mylius einen Monoposto auf, den „Plasa Nr. 1“, den er auf dem Firmenparkplatz testete. Zur Führerscheinprüfung brachte er dann sein eigenes Rallye-Auto mit, um danach gleich damit anzutreten. Plasas Freund Erich Öppinger sponserte ihm 1983 das Startgeld für sein erstes Bergrennen in Bad Hindelang – wohl eher, um die Klasse aufzufüllen. Doch der schnelle Bayer machte bald auf sich aufmerksam und holte seine ersten Siege, so 1990 den Alpen-Donau-Cup sowie die Österreichische und Bayerische Bergmeisterschaft. Gleichzeitig begann Plasa, sich immer tiefer in die Konstruktion und Verbesserung seiner Boliden einzuarbeiten. Sein BMW 320i E21, mit dem er 1996 und 1997 Gesamtsieger im Gruppe-H-Berg-Cup wurde, wies schon

einiges an Renntechnologie „made by Plasa“ auf.

Erstmals auf die Spitze trieb der Tüftler den 3er BMW dann, in dem er einen Judd V8-Saugmotor mit 10 200 Umdrehungen pro Minute und 550 PS in seine Tourenwagen-Karosserie transplantierte und so die turbo- und kompressorbefeuerten Konkurrenz nicht nur akustisch beeindruckte. Nicht nur wegen der Crash-Sicherheit war Plasa ein Verfechter der seriennahen Chassis-Bauweise. Auch die „technische Reinheit“ begeisterte ihn. Dass er es als „Underdog“ (zumindest auf dem Papier) trotzdem regelmäßig mit den Fahrzeugen der höheren Klassen aufnehmen konnte, reizte den Warngauer deutlich mehr als seine Seriensiege im Tourenwagen-Segment und brachte ihm – zusammen mit seiner herzlichen und offenen Art – bei den Fans einen regelrechten Kultstatus ein.



Die Ideallinie fest im Blick: Georg Plasa aus Warngau ließ schon bei der Rallye Labertal 1985 seine Fahrkünste aufblitzen. © Privat

Jörg Weidinger führt Georg Plasas Vermächtnis fort

Nach seinen Erfolgen bei der FIA Hill Climb Challenge 2003 und 2004 sowie beim FIA Hill Climb Cup (2006 bis 2009) wollte es Plasa noch mal wissen. [Mit einem jungen Team schuf den aus seiner Sicht ultimativen Bergrennwagen](#). Kern bildete weiter das Judd-V8-Triebwerk, dem Plasa 570 PS entlockte. Dank seines geringen Gewichts von nur 780 Kilogramm beschleunigte der Wagen im Kleid eines BMW 135i selbst bei achtprozentiger Steigung in nur fünf Sekunden von Null auf Hundert. Schon im Erprobungsjahr 2011 sammelte Plasa mit seiner Konstruktion erste Erfolge. Bis der Unfall in Rieti mit einem Schlag alle Träume zerstörte und das Leben des so beliebten Warngauers tragisch beendete.

Sein Vermächtnis jedoch lebt weiter. Nicht nur in zahlreichen Youtube-Videos von seinen noch heute begeistert gefeierten Fahrten, sondern auch

ganz in echt auf der Strecke. Plasas langjähriger Freund, [Jörg Weidinger aus Schaftlach](#), baute zusammen mit dem KW-Team das [Vorgängerfahrzeug BMW 320i Judd V8 wieder auf und tritt mit diesem bei ausgewählten Veranstaltungen an](#). So unter anderem beim Goodwood Festival of Speed, wo Weidinger den berühmten Hügel in nur 46,43 Sekunden hinaufjagte. Zwei Dinge meidet Weidinger aber ganz bewusst: Showauftritte und Strecken, auf denen Plasa selbst schon unterwegs war. Beides würde dem Perfektionisten an Schraubenschlüssel und Lenkrad nicht gerecht.

Rekorde

Bis heute hält Georg Plasa diverse Streckenrekorde. Mit dem BMW E82 beim Trierer Bergrennen und der Ecce Homo, einem Bergrennen in Tschechien. Mit dem BMW E36 bei den Bergrennen Mickhausen, Verzegnis, St. Agatha, Ústecká und beim Reschbergrennen.

Dieser Text ist auf Basis eines Artikels des Valleyer Motorsport-Autors Peter Schroeder entstanden, der am 13. August im [Fachmagazin CURBS](#) erscheint.

Auch interessant

Mehr zum Thema

Warngau

Kommentare



Kommentar verfassen

[Zur Startseite](#)

Unsere Services für Sie im Überblick

Service

[Wetter](#)

[Verkehr](#)

Anzeigen

[Übersicht](#)

[Anzeige aufgeben](#)

Abo

[Übersicht](#)

[Aboservice](#)

Über uns

[MerkurBlog](#)

[Projekt KLASSE](#)

[Lokalnachrichten](#)

[Mediadaten](#)

[Probeabo](#)

[Kontakt](#)

[Merkur Weinshop](#)

[ePaper](#)

[Impressum](#)

[Newsletter](#)

[Preise](#)

[Datenschutz](#)

[Webpush](#)

[FAQ](#)

[AGB](#)