SIMPLY THE B

'66ER CAMARO SS 350

BEST

Wohlbehütet und von einer Plane geschützt, steht in einer Münchener Garage ein 27 Jahre alter Schatz und hält dort seinen „Dornröschenschlaf". Für einen Fototermin „wachgeküßt", entpuppt sich das von der Plane verdeckte Fahrzeug aber dann schnell als eine echte Sensation, denn was da nach und nach zum Vorschein kommt ist ein '66er Camaro SS im Originalzustand, mit nur 450 „echten" Meilen Laufleistung! Damit aber nicht genug, denn der Wagen ist ein ehemaliges Wettbewerbsfahrzeug, das von '67 bis '69 den nationalen US-Rekord in der Klasse A/MP (modified production) hielt und dazu mit einem 427 cui starken Motor versehen wurde, der normalerweise nur in einer Corvette zu finden ist.

Die Geschichte des Wagens beginnt, wie so viele, auf der anderen Seite des großen Teichs im Jahre 1966: Gordon Wilson, ein Chevrolet Händler aus Murray in Utah, orderte für den Renneinsatz einen der brandneuen Camaros, die gerade erst der Öffentlichkeit vorgestellt worden waren. Chevrolet sah sich aber jedoch nicht in der Lage, einen der, für diesen Zweck heißgemachten, „Plan Jane" Camaros an Wilson zu liefern, da die Nachfrage nach dem Mustang-Gegenstück alle Erwartungen übertraf und die Kapazitäten dafür bei weitem nicht ausreichten. So lieferte Chevrolet nach Rücksprache mit Wilson statt dessen einen Serien-Camaro aus der Versuchsabteilung nach Utah. Der Wagen, der dann in einem versiegelten Container in Murray eintraf, entpuppte sich schließlich als ein SS-350 mit Vierganggetriebe, der umgehend Monty Bullock, seines Zeichens Service Manager bei Wilson, übergeben wurde.

Bullock, dem die Umrüstung für den Renneinsatz übertragen worden war, machte sich sogleich ans Werk, um einen neuen 427er Corvette Treibsatz (Codename: „Panther") in den Camaro zu implantieren. Diese Maschine, eigentlich in '66er-'Vetten zu finden, wurde für den Renneinsatz sorgfältig präpariert und zur Zwangsbeatmung mit einem Aluminiumeinlaßkrümmer und einem 950 cfm Holley-Vergaser bestückt. Als angemessene Ergänzung erhielt der SS eine Schafer 4.000 Lb. HD-Kupplung sowie ein stark modifiziertes Muncie M 22-Viergangetriebe mit Hurst-Shifter, das bezeichnenderweise den Spitznamen „rock crusher" trägt!

Die Kräfte aus dieser Kombination brutaler Gewalten werden mittels einer speziell angefertigten und gewuchteten Kardanwelle von Hafner Inc. aus Salt Lake City an eine Vista Cruiser-Hinterachse weitergeleitet, die man zuvor für den besonderen Verwendungszweck zurechtgekürzt und mit einer 4,88:1 Übersetzung versehen hatte.

Der 427er Motor erhielt neben dem gewaltigen Holley noch einige weitere spezielle Goodies, wie eine Transistorzündanlage (ebenfalls ursprünglich Corvette), rollengelagerte Kipphebelwelle von Harlend Sharp und maßgefertigte Headers von Doug Thorley. Die Betonung liegt hier auf „maßgefertigt", da zuvor noch kein Camaro mit einer 427er Corvette-Maschine bestückt worden war und es somit keine Teile aus dem Zubehör gab, auf die Monty Bullock hier zurückgreifen konnte. So verlud man den „SS-Bausatz" kurzerhand auf einen Trailer und schaffte ihn zu Thorley Headers nach Los Angeles. Dort erhielt der F-Body dann seine Headers sozusagen „auf den Leib geschneidert" – wie gesagt, die ersten für einen 427er in einem Camaro überhaupt.

Am Muttertag des Jahres '67 war es dann soweit und der Wagen konnte auf dem Bonneville Raceway Park erstmals getestet werden. Bereits beim ersten Probelauf segnete der Tacho das Zeitliche (die Beschleunigung war wohl zuviel für ihn...), so daß er bis heute bei drei gefahrenen Meilen steht. Wie

sich jedoch zeigte, steckte der Wagen aber noch voller Kinderkrankheiten, die es auszumerzen galt. Also zurück nach Murray, um seine Hausaufgaben zu machen. Dort angekommen nahm man sich nochmals der Vergaserbestückung und der Einlaßkrümmer an und hätte dabei am liebsten einfach ein großes Loch in die Haube geschnitten, um den Ansaugtrichtern des Hoeley-Vergasers den nötigen Platz zu machen. Haken bei der Sache war jedoch das eng gefaßte Reglement, das solch drastische Einschnitte verbot. So kam Monty Bullock auf die Idee, einfach eine Haube mit Scoop selbst zu fertigen und über die Serien-Haube zu stülpen. Zu diesem Zweck rekrutierte man bei einer Wochenendschicht eine L-88 Corvette aus Wilsons Verkaufsausstellung, machte einen Abguß der Haube und zog hieraus schließlich das Positiv, aus dem letzlich die neue Camaro-Haube werden sollte.

In der Folgezeit wurde der Wagen bei verschiedenen Rennen eingesetzt, unter anderem auf dem L. A. County Raceway und dem Bandimere Speedway in Denver/Colorado etc.. Im August 1967 kehrte der SS aus Wilsons Stall zum Bonneville Raceway Park zurück, jetzt jedoch völlig ausgereift und mit mehr Biß denn je. Monty Bullock und seine Crew hatten sich ins Zeug gelegt und der Erfolg ließ so nicht lange auf sich warten: 132,24 mph in den mitteleren Zehnern waren ein neuer nationaler Rekord in der Klasse A/MP für modifizierte production cars!

Der neue Markstein, den der SS – mit Monty Bullock selbst am Steuer – setzte, sollte ganze zwei Jahre bestehen bleiben und der Konkurrenz klarmachen, wieviel Potential in den Camaros steckte, wenn man sich dazu der richtigen Mittel bediente!

In der Folgezeit wurde der Wagen noch einige Male gefahren, bis er im Showroom von Gordon Wilson landete. Im Jahre '69 wurde der SS schließlich verkauft und blieb

bis 1983 in der Obhut seines ersten privaten Besitzers. Dann bekam ein weiterer Privatier den SS in die Hand, der den Wagen etwa 150 Meilen fuhr, bis sich laut und vernehmlich ein Motorschaden ankündigte. In diesem Zustand geriet der Wagen in die Hände des dritten Eigentümers, der die Maschine dann einer gründlichen Generalüberholung unterzog und etwas für den Straßenbetrieb zähmte.

So sammelte der Wagen dann auf einigen Shows Pokale als „Garagenwunder".

Der Wagen ist dann letztlich im fernen München gelandet, wo wir ihn dann durch einen Insidertip aufstöberten. Bis auf die revidierte Maschine und eine neue Frontstoßstange ist der Wagen noch immer in dem gleichen Zustand, in dem er 1967 seinen US-Rekord aufstellte. Die originale Stoßstange wurde nämlich ein Opfer reiner Torheit, als ein Unbekannter glaubte, den Camaro daran auf einen Hänger ziehen zu können...

J.S.

TECHNISCHE DATEN

FAHRZEUG	Chevrolet Camaro SS-350
BAUJAHR	1966
MOTOR	Chevy 427 cui V8 (aus '66er Corvette) Codename „Panther", mit rollengelagerter Kipphebelwelle, 950 cfm Holley-Vergaser u. Alu-Einlaßkrümmer, Headers und Transistorzündung
GETRIEBE	Modifiziertes Muncie M-22 „rock crusher"
ACHSEN	vorne Std., hinten gekürzte Vista Cruiser-Achse mit 4,88:1 Übersetzung
BREMSEN	Trommeln mit Sintermetallbelägen (Corvette)
WEITERE BESONDERHEITEN	Selbstgefertigte GFK-Haube mit L-88 Scoop, Teppichsatz aus Gewichtsgründen entfernt, Zusatzinstrumente für die Überwachung der Motorfunktionen, Drehzahlmesser bis 10.000 U/min.
BESITZER	Peter Kahl/München