



Penske Camaro Nr. 1

Eine Ikone des Automobilsports begann als Penske Werks-Rennwagen in den USA ihre Karriere, wurde nachher unter anderem von Dr. Helmut Marko und Franz Albert gefahren, landete dann in einer gräflichen Garage in Niederösterreich, wo sie schlussendlich von einem Amerikaner aufgestöbert wurde, um sie nach Amerika zurück zu bringen und dort zu restaurieren.

Text: Christian Sandler Photos: Sandler 8, Archiv Ryan 3, Kruschik 1, Technisches Museum Wien (Archiv Fenzlau) 1

Aber der Reihe nach Wir blicken zurück in das Jahr 1967, jenes Jahr, in dem eine zierliche Engländerin barfuß in Wien beim Eurovision Song-Contest die Welt in der Wiener Stadthalle mit ihrem Puppenlied verzauberte. Für die amerikanische Motorsportsaison 1967 arbeitete Roger Penske mit Chevrolet zusammen, um seinen neuen Camaro für die Trans Am-Serie, mit Starfahrer Mark Donohue am Steuer, einzusetzen. Ein spezieller Camaro mit der Bezeichnung Z/28 wurde für die Homologation der Tourenwagen entwickelt, insgesamt wurden 602 Exemplare dieses Renners gebaut. Alle mit dem erforderlichen 5-Liter-Motor, Codename DZ-302. Vince Piggins, bekannt als der Vater des Camaro, bestand darauf, dass die ersten 25 Z/28 vom Fließband extra an Rennfahrer und Rennteams verkauft wurden. Am 29. Dezember 1966, dem ersten Produktionstag, wurde der vierzehnte Z/28 für Roger Penske produziert. Dieses Auto mit der Chassisnummer 7N163378 war der erste von sechs Penske Camaros, die zwischen 1967 und 1969 von Penske eingesetzt wurden. Am 31. Dezember überstellte George Wintersteen, ein Freund Penskes, auf eigener Achse in einem heftigen Wintersturm, trotz ausgefallener Heizung die besagte Nr. 1 in Penskes Firmenzentrale nach Newtown Square/Pennsylvania.

Innerhalb eines Monats wurde der Camaro Z/28 dort in einen Rennwagen umgewandelt und trat in Daytona beim 300-Meilen-Trans Am-Rennen und den 24 Stunden von Daytona an, in der berühmten Sunoco-Lackierung blau/gelb. Der Camaro konnte aufgrund von Problemen mit der

Kraftstoffzufuhr keine der beiden Veranstaltungen beenden. Penskes Starfahrer Mark Donohue belegte beim nächsten Rennen in Sebring beim "400 Trans Am" einen 2. Platz und den 4. Platz in Green Valley bei einem 4-Stunden-Rennen. In Mid-Ohio wurde George Follmer Dritter, da Donohue in Le Mans bei den 24 Stunden antrat. Für das nächste Rennen im Bryar Motorsport Park lieferte Chevrolet an Penske leichtere Karosserieteile, die es Penske ermöglichten, das Gewicht des Autos legal zu reduzieren. Durch einen Unfall im Qualifying war daher kein Start im Rennen möglich. Beim nächsten Rennen in Marlboro gewann Mark Donohue mit seinem Partner Craig Fisher das 6-Stunden-Rennen überlegen. Dieser wichtige Sieg war der erste für einen Camaro, zugleich der erste für Chevrolet in der Trans Am-Serie und der erste von vielen für das "Penske Sunoco Team". Es folgte ein 8. Platz beim Continental Divide in Colorado. Nach dieser Veranstaltung wurde ein neuer und verbesserter Camaro (Penske Nr. 2) für Mark Donohue eingesetzt. Mit dem Chassis aus unserer Geschichte gab es in dieser Saison noch einen Ausfall durch Bob Johnson in Las Vegas und einen 4. Platz, mit Craig Fisher am Steuer, in Kent zu verzeichnen. Donohue belegte Rang drei in der Trans Am-Meisterschaft des Jahres 1967. Am Ende der Saison wurde der Wagen als Penske-Werkswagen ausgemustert, da für die Saison 1968 und 1969 schon wieder die nächste Ausbaustufe eingeplant war.

Nun fand der Renner den Weg nach Europa durch den Deutschen Peter Reinhardt, Mechaniker in Diensten Penskes in der Trans Am- und Can Am-Serie. Sunoco (Sun Oil Company International), der Hauptsponsor Penskes wollte in Europa Fuß fassen und so verkaufte man den Camaro an Reinhardt. Für Reinhardt eine spannende Sache, Penske übernahm die Frachtspe-



Erster Sieg beim "Marlboro Double 300" durch Donohue/Fisher in der Nähe von Washington D.C.

sen, das Auto wurde vom "Autohaus Rolf Götz" betreut und von Sunoco finanziell unterstützt. Einziger Haken, wenn Reinhardt von Penske gebraucht wurde, musste er natürlich in die USA zurück. Die Ergebnisse in Europa waren sensationell für das amerikanische Dickschiff. Er fuhr wie mit dem "heißen Messer durch die Butter" und gewann gleich die ersten fünf Rennen. Zandvoort, zweimal Hockenheim, Mainz-Finthen und Nürburgring. Beim Schauinsland Bergrennen kam er nicht ins Ziel, aber zwei Wochen später in Ulm-Laupheim stand Reinhardt erneut ganz oben am Treppchen.

Francis McNamara, ein ehemaliger GI, aus dem südbayrischen Lenggries schlug das nächste Kapitel in der Camaro Story auf. Der Erbauer der gleichnamigen und erfolgreichen Formel-V- und Formel-3-Rennwagen kaufte den schweren Tourenwagen Reinhardt ab. Für "Mac" schien damals alles möglich. Gemeinsam mit dem Österreicher Jo Karasek konstruierte er sogar die "STP Indianapolis Rennwagen" für Mario Andretti der Jahre



Der Bolide sorgte für große



1/2022 AUSTRO CLASSIC **93**





Dr. Helmut Marko wuchtet den Camaro beim Flugplatzrennen in Aspern um die Strohballen



Eröffnungsrennen vom Österreichring 1969: Marko startet neben Lambert Hofer aus der ersten Reihe zu einem ungefährdeten Start/Ziel-Sieg



1970 und 1971 und man schmiedete bereits Pläne für die Formel 1. Zum Saisonende 1968 fuhr Francis McNamara sogar "himself" mit dem Camaro noch ein Flugplatzrennen in Ulm, wo er zweiter wurde. Dr. Helmut Marko, damals bei McNamara als Fahrer und im Management tätig, wurde als Dompteur des 450-PS-Ungetüms für 1969 auserkoren. Als Sponsor konnte McNamara die holländische Fluglinie KLM gewinnen und der Wagen wurde in deren Blautönen lackiert. Am 13. April 1969 bekam der Camaro beim "Preis von Wien" in Aspern erstmals österreichischen Boden unter die Räder. Das 1400 kg schwere Schlachtschiff erregte allgemeine Bewunderung, auch wenn Marko selbst nicht so über das Handling begeistert war. Immerhin Platz eins im Training. Zuerst führte Marko das Rudel von Porsche 911er und BMW 2002 problemlos an, aber ab etwa Runde 20, von 55 Umläufen, wollten die Bremsen nicht mehr ordentlich arbeiten. Mit hartem Zurückschalten und Querstellen versuchte Marko das Ungetüm um die Ecken zu wuchten, letztendlich reichte es für den dritten Platz. Nächster Auftritt war am 25. Mai beim Tourenwagen-EM-Lauf im tschechischen Brünn. Der Grazer stellte mit einem neuen Streckenrekord den bulligen Ami auf Pole. Nach 16 Runden an der Spitze des Feldes streikte die Benzinpumpe und Marko stellte den Wagen ab. Kein Wunder bei der Menge an Sprit, den die Pumpe verarbeiten musste. Zurück in Lenggries legte Marko seinem Teamchef nahe, den Camaro nicht mehr fahren zu wollen. Am 13.7.1969 stieg daher Reinhardt nochmals ins Cockpit seines Ex-Rennwagens und siegte beim Solitude-Rennen am Hockenheimring. Zum Wochenende 26./27. Juli 1969, eine Woche nach der ersten Mondlandung, standen die Eröffnungsrennen vom neu erbauten Österreichring in Zeltweg am Programm. Marko und sein Teamchef waren sowieso vor Ort, da Marko mit einem Sebring-McNamara für ein Rennen der Formel-V-Meisterschaft gemeldet war und so wurde der "Big Banger" auch gleich mitgenommen. Mit einer dicken Mappe an Homologationsunterlagen konnten sie die Offiziellen überzeugen, dass es sich hierbei um ein richtiges Gruppe-2-Auto handelt. Also stand einem Start in der Klasse über 1600 ccm nichts mehr im Wege. Marko startete mit dem Camaro von der besten Startposition, ließ auch gar nichts anbrennen, überrundete das ganze Feld und degradierte alle anderen zu Statisten. Auch beim Formel-V-Rennen hieß der Sieger Marko, bei dieser Entscheidung war der Abstand jedoch nur ein paar Zehntel vor Böhler. Peter Reinhardt fuhr den Wagen zum allerletzten Mal am 31. August in den holländischen Dünen von Zandvoort, sah aber keine Zielflagge.

Franz Albert, genannt Nockenfranz, betrat als nächster die Bühne des Penske Camaro Nr. 1. Der Motorenzauberer aus Wörgl und Rennfahrer aus Leidenschaft, der schon immer für Exoten (Repco-Brabham Formel 1, Ford GT 40) eine Vorliebe hatte, kaufte 1970 den Renner, um ihn auf der Rundstrecke und bei Flugplatzrennen einzusetzen. Der Bolide war für den Tiroler Schnauzbart genau das richtige. Der Start in die Saison 1970 verlief perfekt, Sieg beim ersten Rennen am Militärflugplatz in Mainz-Finthen am 22. Juni und Platz 6 zwei Wochen später in Hockenheim. Dann schlug das Imperium zurück.







Albert gewann am 19. Juni in Ulm, siegte am 13. September, eine Woche nach Jochens Tod, im Rahmen eines Formel-2-EM-Laufes in Tulln-Langenlebarn und schlug beim Flugplatzrennen in Neubiberg in der Nähe von München nochmals zu.

Im Winter 1970/71 kitzelte Albert nochmals, durch eine steilere Nockenwelle, ein paar "Mehr-PS" aus dem Amerikaner. Anfang April 1971 packte Albert den Camaro auf den Hänger und zog die Fuhre mit seinem Ford Transit zum Hockenheimring. Bestzeit im Training und Sieg in der GT-Klasse über 3 Liter war die Ausbeute beim Jim Clark-Gedächtnisrennen. Am 11. April stand die "Austria Trophäe" als Tourenwagen-EM-Lauf am Salzburgring am Programm. Erstmals trat Albert mit dem Camaro in Österreich an. Der schnelle Salzburgring war für den dicken Brummer wie geschaffen und Franz nahm das Rennen aus der ersten Reihe in Angriff. Leider schied Albert schon nach wenigen Runden durch eine defekte Kupplung aus. Dann folgte am 31. Mai, Pfingstmontag, im deutschen Neuhausen ein trauriger Zwischenfall, der Albert noch Jahre danach beschäftigte. Albert verlor auf dem Militärflugplatz in einer Kurve die Herrschaft über sein Fahrzeug und schlitterte in eine Gruppe von Soldaten und verletzte dabei drei davon tödlich. Die drei jungen Männer standen unglücklicherweise in einer Sperrzone. Das Rennen wurde daraufhin selbstverständlich abgesagt. Albert verlor für einige Zeit die Lust am Rennfahren, obwohl er von jeglicher Schuld freigesprochen wurde. Er ließ die nächsten Rennen aus und suchte sein Heil in der Arbeit. Doch zum Saisonfinale in Langenlebarn, im Rahmen eines Laufs zur Formel-2-EM, trat er abermals mit dem Camaro in der Gruppe 2 an. Trotz Schwierigkeiten mit dem Bremsen holte sich Albert den Sieg.

1972 legte der Tiroler das Hauptaugenmerk auf seine Firma und fuhr den Camaro nur bei zwei Flugplatzrennen. Am 23. Juli 1972 war das Heimspiel am Innsbrucker Flughafen. Albert hatte die üblichen Bremsprobleme, die kamen nicht von ungefähr, immerhin hatte er inzwischen hubraummäßig aufgerüstet, auf romantische 7,5 Liter. Trotzdem gewann er die Klasse über 2 Liter. Im Sommer baute er dann Porsche-Bremsen ein. Laut Michael Kruschik (ein späterer Besitzer dieses Camaros) hatte er sogar eine kniffelige Bremsenkühlung eingebaut, indem er Wasser auf die gelochten Scheiben spritzte. Am 12. September 1972 probierte er beim Flugplatzrennen in Langenlebarn seine Errungenschaft aus, ein Ergebnis ist nicht überliefert. Über den Winter folgte die nächste Ausbaustufe, indem der geniale Techniker seinen Camaro ein 8 Liter Alu-Aggregat einpflanzte. Das ergibt beim Achtender pro Zylinder einen Hubraum von der Größe eines Gurkenglases. Sowas gab es damals nur in der Can Am- und in der Interserie.



Franz Albert vor dem Flugzeug Hangar in Innsbruck-Kranebitten 1972



Am 22. April 1973 wurde der Tourenwagen-EM-Lauf am Salzburgring wegen zuviel Neuschnee abgesagt



Oben: Siegerlächeln in Langenlebarn 1971 – Franz Albert



Wolfgang May im Schnitzer BMW 2002 scheuchte Albert in Aspern 1974 vor sich her



31.8.1975 – Schwanengesang für Franz Albert im Camaro, Sieg beim letzten Rennen am Salzburgring

1/2022 AUSTRO CLASSIC 95





Michael Kruschik am Alpl 1982, es war das allerletzte Rennen des Penske Camaro Nr. 1 – DNF



Albert verlieh den Boliden 1973 an den Schweizer Rennfahrer Urs Zondler. Der Deal war, dass Albert den Wagen vorbereitete und an der Strecke betreute und Zondler das Ganze bezahlte. Beim Flugplatzrennen in Aspern am 1. April trat der Schweizer erstmals an, leider streikte der Big Banger. Ob nachher der 7,5 Liter wieder eingebaut wurde, ist nicht überliefert. Am 22. April wurde der Tourenwagen-EM-Lauf am Salzburgring wegen Neuschnee abgesagt und auf den 20. Mai verlegt. Es war dies die Zeit, die im TW-Sport durch die legendären Duelle der BMW Coupés gegen die Ford Capris geprägt war - München gegen Köln. Zondler und Albert wollten sich bei diesem 4-Stunden-Lauf das Cockpit teilen, konnten aber im Rennen wegen Motorprobleme nicht antreten. Es folgten in Mainz-Finthen beim Rossfeld Bergpreis zwei weitere Ausfälle für Zondler. Weiters ein Sieg in Hockenheim, ein elfter Platz in der Klasse beim Schauinsland Bergrennen und nochmal in Hockenheim ein zweiter Platz. Aber Zondler liebäugelte schon mit BMW-Schnitzer und deren mächtigen Coupés für die Saison 1974 und gab den Camaro wieder an Albert retour. In den Saisonen 1974 und 1975 trat Albert ins-

gesamt nur bei drei Rennen (Aspern und zweimal Salzburgring) mit dem Camaro an, wobei er sich zwei Siege holte. Alberts Hauptinteresse lag nun in der Leistungssteigerung der BMW Turbos und deren Einsätze. Er verkaufte Ende 1975, jenes Jahr in dem Lauda seinen ersten WM-Titel einfuhr, den mittlerweile schon in die Jahre gekommenen Camaro an den deutschen Rennfahrer Klaus Pfannschmidt, der in den Jahren 1976–1978 etwa 30 Rennen (laut Wagenpass) bestritt. Hauptsächlich nationale Bergrennen in Deutschland, Ergebnisse konnten nicht ausgeforscht werden.

Als nächster Besitzer trat ein Herr Wolfgang Schrauf aus Wien auf, der das Auto von 1978–1981 besaß. Ob er damit auch Rennen fuhr, ist nicht überliefert. Tatsache ist, dass der Name Schrauf mit dem Camaro bei sieben Bergrennen in der ehemaligen CSSR (Havirov, Sternberk) und in Österreich (Dobratsch, Alpl) im Programmheft stand, aber nie in den Ergebnislisten. 1982 kaufte Michael Kruschik, ein Rennfahrer, der schon gegen Größen wie Rindt oder Lau-



In der gräflichen Garage von Schloss Prugg

da Rennen fuhr, den Boliden um ihn beim Alpl Bergrennen einzusetzen. Leider konnte er wegen technischer Probleme beim zweiten Durchgang nicht mehr antreten und so steht beim allerletzten Rennen dieses geschichtsträchtigen Rennwagens ein DNF in den Büchern. Kruschik schmiedete Pläne mit seinem Spezi Gerrit Raath, den Wagen für eine Straßenzulassung umzubauen. Da das ambitionierte Projekt scheiterte, wurde der Wagen inklusive Ersatzmotoren Mitte der 1980er-Jahre an Ernst Harrach im zerlegten Zustand verkauft.

Familie Harrach, Vater Ernst und Sohn Beppo, ist eine bekannte und erfolgreiche Rallye-Dynastie mit vielen nationalen und internationalen Erfolgen. Der Renner wurde im zerlegten Zustand, mit unzähligen Ersatzteilen und Reservemotoren im Schloss Prugg, in Bruck an der Leitha dem gräflichen Familienbesitz eingelagert. Ernst Harrach verlor mit der Zeit auch das Interesse an dieser "Baustelle" und so blieb der Penske Camaro Nr. 1 noch etliche Jahre in der herrschaftlichen Remise vergessen.

Etwa um diese Zeit verlagerte sich die Geschichte dieses Rennwagens in die USA. Jack Boxstrom, ein amerikanischer Sammler und Rennfahrer war 1985 der Meinung, den Penske Camaro Nr. 1 entdeckt zu haben und ließ ihn auch als solchen restaurieren. Er fuhr damit in den Staaten einige historische Rennen, wie Laguna Seca oder Sears Point. Die Amerikaner waren begeistert, ist doch Donohue in den Staaten in Sachen Motorsport ein Nationalheiliger, Indy-Sieger und Beherrscher des Porsche 917/30. Ein Vergleich: Wir in Österreich wären auch entzückt, würde im Histo-Cup jemand mit Jochens Simca oder Nikis Mini antreten. Nach zwei weiteren Besitzwechsel kaufte Pat Ryan, damals wohnhaft in Alabama, 1989 den Camaro. Wayne Guinn, ein amerikanischer Autor von Motorsport-Sachbüchern mit Schwerpunkt Muscle Cars, tauchte Ende 1990 in Ryans Firma







auf, um für ein Buchprojekt über die Trans Am den Wagen zu fotografieren. Ihm kamen Zweifel auf, ob es sich dabei wirklich um Penskes Nr. 1 handelte. In mühseliger Kleinarbeit haben die beiden zwölf Merkmale (Hinterachse, Armaturenbrett, Auspuffanlage usw.) gefunden, dass Ryan der Besitzer vom Penske Camaro Nr. 2 ist und nicht wie gedacht vom Penske Camaro Nr. 1. Das war in dieser Situation für Ryan gar nicht super, aber auch keine Tragödie, denn Donohue hat mit der Nr. 2 auch einige Siege eingefahren.

Aber wo ist die Nummer eins? Nun begann eine 25 Jahre lang anhaltende Suche mit vielen Fragezeichen und Hindernissen, die Pat Ryan irgendwann einmal als Mission bezeichnete. Die erste Spur führte nach Chicago zu einem Autofriedhof; viele Camaros, aber der Richtige war nicht dabei. Also wandte sich Ryan an die ehemaligen Penske-Mitarbeiter Woody Woodard und Leroy Gane, die sich erinnerten, dass der Wagen an den ehemaligen Penske-Mitarbeiter Peter Reinhardt verkauft wurde. Der zweite Besitzer Reinhardt war nicht aufzufinden, McNamara ist nach dem Tod seiner "Bonnie" von der Bildfläche verschwunden, Franz Albert lebt auch nicht mehr, ebenso Klaus Pfannschmidt und über Wolfgang Schrauf konnte er gar nichts finden.

Bei der Bildersuche im Web waren vor allem zwei sichtbare Merkmale zu beachten. Der Camaro hatte sogenannte Schwenkfenster (auch Ausstellfenster genannt) in der Türe, gleich hinter der A-Säule und spezielle Clips als Halterung für die Windschutzscheibe. Ryan war bald klar, dass er, wenn er in den Foren des unendlichen Webs herumstöberte, sich hauptsächlich mit der deutschen Sprache herumschlagen musste, obwohl er diese Sprache nicht verstand. Doch im Jahre 2015 stieß er zufällig auf einen Eintrag, wo angeblich ein österreichischer Rallyefahrer einen Renn-Camaro mit Bezug zur USA auf einem Schrottplatz gekauft hat. Nun ging es Schlag auf Schlag. Nach einigen Tagen und unzähligen Telefonaten landete er schließlich bei Ernst Harrach, der ihm bestätigte, den ehemaligen Albert Camaro von Michael Kruschik, nicht auf einem Schrottplatz, gekauft zu haben. Harrach lebt hauptsächlich in Spanien

und war zu diesem Zeitpunkt zufällig in Österreich, also musste es schnell gehen. Pat Ryan und der Chevrolet-Historiker Jon Mello buchten sofort einen Flug via New York und Amsterdam nach Wien. Mit im Gepäck hatten sie sogar Schleifpapier und Stahlwolle, um die Fahrgestellnummer frei zu legen. Auf den Bildern davon, die Harrach im Vorfeld übermittelte, konnte man eben die letzten beiden, wichtigen, Ziffern nicht erkennen. Als die beiden Amerikaner, in Begleitung von Ernst Harrach und seinem ehemaligen Beifahrer Franz Mikes, die Reste des Camaros inspizierten, war natürlich das Freischleifen der geheimnisvollen Zahlenkombination die erste Aktion. Dabei kam, wie erhofft, die Nummer "7N163378" zum Vorschein; Ryan hat nach 25 Jahren des Suchens tatsächlich den ersten von sechs Penske-Camaros in Österreich gefunden. Mehr als 30 Jahre schlummerte der Rennwagen im Dornröschenschlaf in den Gemäuern eines Jahrhunderte alten Anwesens in Bruck an der Leitha. Über den Preis war man sich schnell einig. Die beiden Amerikaner blieben eine Woche vor Ort, um den Teilehaufen, der auf drei (?) Garagen aufgeteilt war, rund um den Camaro ordentlich zu katalogisieren und für den Transport nach Übersee vorzubereiten. Sogar die speziellen Halterungen der Windschutzscheibe haben sie gefunden, es war auch noch der originale Überrollkäfig vorhanden. Zurück in den Staaten unterzog man den Wagen einer aufwendigen und teuren Restauration von über drei Jahren, um ihn in den Zustand von 1967 zurück zu versetzen. 2020 zum weltberühmten "Amelia Island Concours d'Elegance" hatte der Wagen dann seinen ersten großen Auftritt. Zu Ehren Roger Penskes parkte man fünf, von den sechs je gebauten Penske Camaros schön in Reih' und Glied auf den heiligen Rasen des Ritz-Carlton Spa in der Nähe von Jacksonville im Norden Floridas. Einer fehlte, der wurde 1985 bei einem Erdbeben in Mexico City zerstört.

Die Ausdauer von Pat Ryan hat sich gelohnt. Wer schon immer ein außergewöhnliches Fahrzeug besitzen wollte und so etwa eineinhalb Millionen auf der Seite hat, der sollte rasch nach Amerika fliegen.

"Ein Vergleich: Wir in Österreich wären auch entzückt, würde im Histo-Cup jemand mit Jochens Simca oder Nikis Mini antreten …"

Der fertig restaurierte Wagen beim "Amelia Island Concours d'Elegance" 2020 im Erscheinungsbild des ersten Sieges in Marlboro 1967



1/2022 AUSTRO CLASSIC 97