

# CLASSIC DRIVER

## Team Stratagraphs Chevrolet Camaro ist eine kampferprobte amerikanische Ikone

### Lead

US-Muscle Cars sind eher nicht bekannt für überragende Kurvengeschwindigkeiten. Doch dieser bei Andreas Wüest zum Verkauf stehende Ex-Team Stratagraph Chevrolet Camaro kam gegen alle Wetten bei den besonders ausfallträchtigen 24 Stunden von Le Mans des Jahres 1982 auf Platz zwei in seiner Klasse.



Denkt man an die 24 Stunden von Le Mans, kommen einem sofort die Marken in den Sinn, die für ihre Serien-Siege bekannt sind: Bentley in den 1920er-Jahren, Jaguar in den 1950er-Jahren mit dem C- und D-Type, Ferrari und Ford in den 1960er-Jahren, Porsche in den frühen 1970ern mit dem mächtigen 917. Während all diese Modelle als Synonyme für das legendäre Rennen an der Sarthe gelten, sind es oft die weniger bekannten Fahrzeuge, mit denen sich die meisten Heldengeschichten des größten Langstreckenrennens der Welt verbinden.

Wie dieser Chevrolet Camaro des Teams Stratagraph, der aktuell beim Schweizer Händler [Andreas Wüest](#) zum Verkauf steht. Das ehrwürdige Exemplar amerikanischen Eisens kam 1982 mit Startnummer 81 in Le Mans nicht nur auf Platz 2 in der IMSA-GTO-Klasse, sondern nach Start von der 33. Position aus einem Feld von 55 Teilnehmern auf Platz 17 im Gesamtklassement.



Die Ausgabe von 1982 war in gleich mehrfacher Hinsicht erinnerungswürdig. Es war die 50. Ausgabe der „24 heures du Mans“ und das erste Jahr der neuen Gruppe C mit ihrer Verbrauchsformel bei zugleich unbeschränktem Hubraum. Jacky Ickx kürte sich mit seinem sechsten Triumph zum neuen Rekordsieger, es gab einige spektakuläre Unfälle und mit 38 DNFs war die Ausfallquote so hoch wie schon lange nicht mehr. Trotzdem überstanden die beiden von Stratagraph genannten Camaro die Distanz. Unser Fotomodell, ein Camaro der dritten Generation, erreichte mit Hagan und seinem vier Jahre jüngeren Co-Piloten Gene Felton (1936-2020) das erwähnte Glanzresultat mit nur drei Runden Rückstand auf den Porsche 924 Carrera GTR von Jim Busby/Doc Bundy! Das von Dick Brooks und Herschel McGriff gesteuerte Schwwesterauto mit Startnummer 80 überquerte zwar die Ziellinie, landete aber mit nur 141 Runden außerhalb der Wertung. Unter anderem wegen Getriebeproblemen stand der Wagen aufaddiert sieben Stunden an der Box und spulte so weniger als 70 Prozent der 359 Runden des siegreichen Rothmans-Porsche 956 von Ickx/Bell ab.



Hinter Stratagraph verbarg sich ein in Louisiana ansässiges Dienstleistungs-Unternehmen für Ölfeldbetreiber. Sein Eigentümer, Billy J. Hagan (1932-2007), war einer dieser typischen Stetson tragenden Landjungen, der es in einer bekannt harten Branche zum Erfolg brachte. Er gründete Stratagraph 1961 im Alter von gerade mal 29 Jahren. Das zunächst auf Schlammprotokollierungen spezialisierte Unternehmen entwickelte sich zum weltweit größten seiner Art und existiert bis heute. Es ermöglichte Hagan, vier Jahrzehnte lang als erfolgreicher Fahrer an der Spitze sowohl des Stratagraph-Teams als auch seines Teams Hagan Racing zu stehen.



Sein erstes Rennen beendete Hagan bei der Premierenauflage des Talladega 500 im Jahr 1969 auf Platz acht. 1975 begann er mit dem Aufbau seines eigenen NASCAR-Teams und verhalf 1984 Terry Labonte auf einem Chevrolet Monte Carlo zum Gesamtsieg im Winston Cup. In der Folgezeit entdeckte er immer wieder hoffnungsvolle Rookies und führte sie durch konsequente Förderung auf den Erfolgspfad.

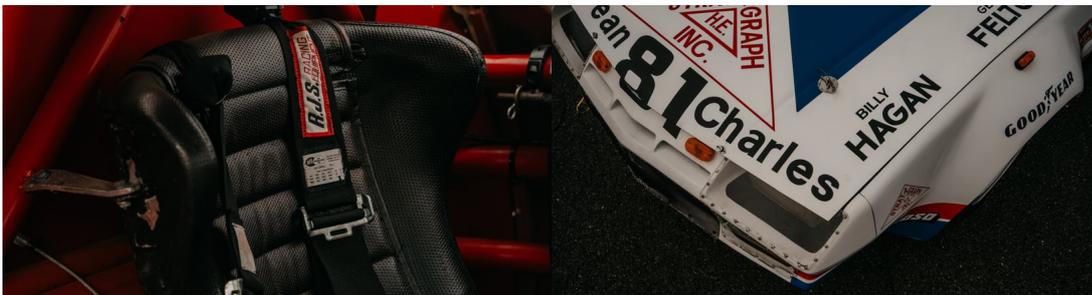
1981 war Hagan erstmals in Le Mans aufgetaucht, am Steuer unterstützt von keinem Geringeren als dem dreimaligen NASCAR-Champion Cale Yarborough. Ihr von einem 620 PS starken „Stock block“-V8 mit 390 cubic inch (6,4 Liter) angetriebener Camaro II erreichte auf der Hunaudières-Geraden fast 320 km/h. Doch war die Vorstellung dieses All-American-Teams nach katastrophalem Bremsversagen und daraus resultierendem Unfall schon nach zwei Stunden oder 13 Runden zu Ende.



Unbeeindruckt kehrte Hagan 1982 mit gleich zwei Camaro zurück. Beim Auto mit #80 handelte es sich um das reparierte Vorjahresmodell, wegen seiner flachen und ausladenden Bugpartie scherzhaft als „Schneepflug“ tituliert. Neu hingegen war Hagans eigener Wagen #81, ein Camaro III mit im Vergleich zur #80 dezentem Heckspoiler und weniger zerklüfteter Frontpartie. Für das Fahrwerk zeichnete der anerkannte Spezialist Dennis Frings aus Wisconsin (später North Carolina) verantwortlich, um die Karosserie samt Aerodynamik und den Antriebsstrang kümmerte sich Tex Powell von Tex Racing Enterprises aus Ether (North Carolina). Als Motor kam diesmal ein 5,7 Liter (350 cubic inch) großer „Small block“-V8 zum Einsatz. In dieser Konfiguration war der Chevy nicht nur in Le Mans erfolgreich, sondern gewann mit Gene Felton im Jahr darauf die GTO-Klasse beim erstmals ausgetragenen GP von Miami der IMSA. Weiter ging es 1984 mit Platz 6 im Gesamtklassement und Sieg in der GTO für Hagan/Labonte/Felton bei den 24 Stunden von Daytona. Und als perfekte Abschiedsvorstellung wuchtete das gleiche Fahrer-Trio das alte Schlachttross bei den 12 Stunden von Sebring zum erneuten Klassensieg und Platz acht im Gesamtklassement.



Danach verkaufte Hagan den Chevy, der danach regelmäßig von Chauncey (Jocko) Maggiacomo, Jr. und dann vor allem von Hoyt Overbaugh eingesetzt wurde. Letzterer war im Hauptberuf Ingenieur bei Reynolds Aluminium und bewegte den Wagen unter anderem in Sebring, Watkins Glen und Daytona. Jeder neue Besitzer blieb in Kontakt mit Tex Powell, der bis in die 1980er- und 1990er-Jahre Antriebskomponenten lieferte und sein spezielles Wissen über den Camaro weitergab. Es war daher nur logisch, dass sich der jetzige Besitzer des Wagens an Powell wandte, als es um die sorgfältige Restaurierung des Wagens nach den Le-Mans-Spezifikationen von 1982 ging - nicht zuletzt, weil Powell seinerzeit in Le Mans als Crew-Chief des Stratagraph-Teams fungierte!



Viele der für die Restaurierung verwendeten Teile stammten direkt aus dem Lager von Hagans Rennwerkstatt, wo sie mehr als zwei Jahrzehnte lang sicher aufbewahrt worden waren. Jede mechanische Komponente wurde entweder komplett neu angefertigt oder nach den originalen Spezifikationen neu aufbereitet. Das Rennteam Petty Enterprises aus Randleman, North Carolina (gegründet 1949 und 2008 geschlossen) präparierte den auf 358 cubic inches (5,8 Liter) vergrößerten Motor, während das äußere Erscheinungsbild des Camaro exakt der Optik des Le-Mans-Rennens von 1982 entsprach.

Das bedeutet die gleichen, massiv ausgestellten Radkästen und eine Karosserie in der korrekten und größtenteils von Hand aufgetragenen Stratagraph-Livery. Marchal-Rallye-Scheinwerfer vervollständigen das Bild und vermitteln zusammen mit dem massiv wirkenden Überrollkäfig und der ansonsten spartanischen Innenausstattung den Eindruck, als würde der Wagen gerade für den morgigen Start in Le Mans vorbereitet.



Seit der Restaurierung unbenutzt – wie der glänzende, rot lackierte Unterboden beweist – wird dieses Muscle Car von Andreas Wüest zusammen mit einer faszinierenden Dokumentations-Mappe geliefert. Sie zeugt vom erfolgreichen Le Mans-Einsatz im Jahr 1982, einschließlich der originalen Zulassungsbestätigung des Automobile Club de L'Ouest, eines „Dankesschreibens für die Teilnahme“, eines Bandes mit dem Reglement und mehrerer Original-Fotos, die den Wagen während des Einsatzes auf dem Circuit de la Sarthe zeigen. Was man sich nur vorstellen kann, ist der donnernde Sound aus den rechts und links austretenden Sidepipes des V8. Ohrstöpsel für unter den Rennhelm? Unbedingt empfehlenswert...

Fotos von Alpinracer

[AUTO ANSEHEN](#)

Galerie























































