Männer, die auf

Und jetzt vergessen wir alles, was wir von deutschen Zustandsnoten wissen. Für die Judges der *National Corvette Restorers Society* zählt nur der Originalzustand, dafür checken sie die Kandidaten bis ins kleinste Detail. Und das nicht nur in Amerika, sondern auch in Deutschland. Was treibt die Perfektionisten an?

TEXT **Christian Steiger** – FOTOS **Christian Herb**

„Das ist ein Phänomen", sagt Andreas Lampe, „wir müssen es nach Amerika melden." Es klingt ein bisschen feierlich, aber so ist das, wenn eines der am besten dokumentierten Autos der US-Geschichte plötzlich ein Geheimnis offenbart.

Bis eben war es für die deutschen Mitglieder der *National Corvette Restorers Society* noch vollkommen klar, dass das Reserverad einer'81er Corvette C3 nur die Schlagzahlen K37, K38 oder K39 tragen kann. So steht es im Judging Guide der NCRS, und das ist die heilige Schrift für alle, denen der Originalzustand einer Corvette sogar über das Fahrvergnügen geht, aber dazu kommen wir weiter hinten. Erst einmal sind wir dabei, wie sich neun gestandene Männer über das originale Reserverad einer späten Corvette C3 beugen. Ein Originalteil, kein Zweifel. Eines mit der Schlagzahl K31. Ein Versehen? Mal sehen. Denn gleich daneben

Vetten starren

Neun Männer, eine Liebe

Im wirklichen Leben arbeiten sie als Mediziner, Logistiker und Maschinenbauer. Und einer von ihnen ist Qualitätssicherer eines großen Autokonzerns, aber das ist alles nicht wichtig, wenn sich die deutschen (und schweizerischen) Mitglieder der *National Corvette Restorers Society* zum Judging-Lehrgang treffen. Von links: **KEVIN GRAMLICH** aus Koblenz (21, noch ohne eigene Corvette, "aber mein Vater hat zwei"), **BENNO LEMPER** (48) aus Havixbeck, **BÖRGE RODEMANN** (42) aus Dedensen, **OLIVER MOHRS** (49) aus Koblenz, **ANDREAS LAMPE** (56) aus Braunschweig, der Judging Chairman, **PETER THOMAS** (53) aus Aarau (CH), **VOLKER A. KRAU** (64) aus Dietzhölztal bei Wetzlar, **ANDRÉ KOTHER** (61) aus Greven und **MARTIN REICH** (60) aus Hasbergen. Wir schlüsseln das jetzt nicht näher auf, aber gemeinsam bringen sie es auf rund 30 Corvette.

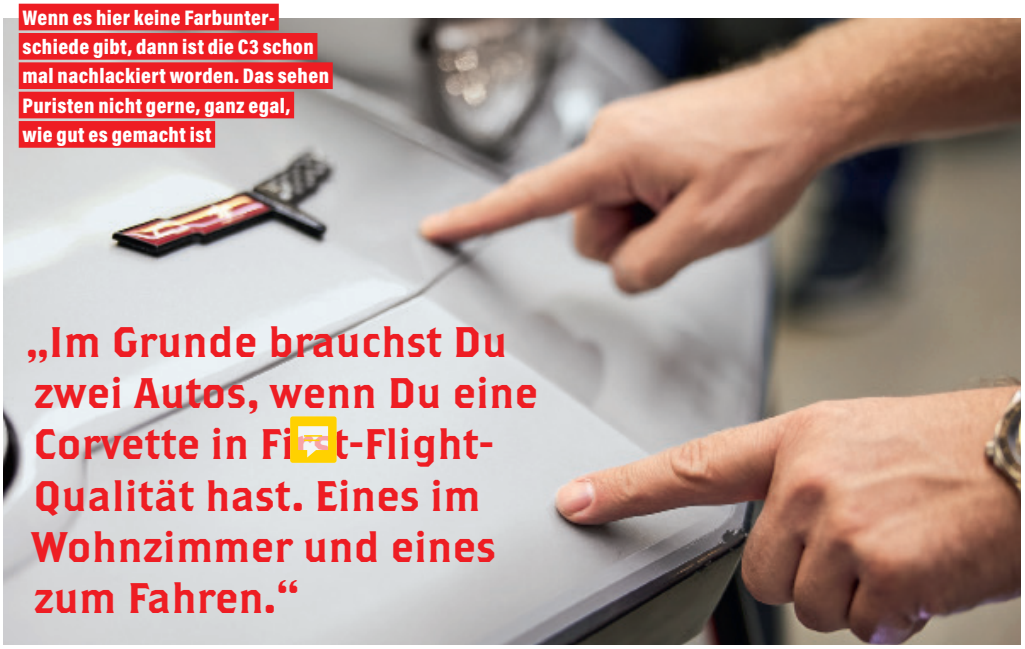
„Der Tankdeckel muss etwas tiefer stehen, genau genommen ein Stück zu tief. Wenn er höher steht, ist darunter ein abschließbarer Tankverschluss montiert. Und den hat's ab Werk nicht gegeben."

Das Zentralorgan

Und was ist mit Corvette-Enthusiasten, denen der Originalzustand nichts gibt? Auch die kommen im größten Corvette-Club der Erde unter, denn inzwischen gibt es in der **NATIONAL CORVETTE RESTORERS SOCIETY** auch eigene Bewertungsklassen für getunte Fahrzeuge oder Restomods. Aber in der Mehrheit sind noch immer die Verfechter des Originalzustands: Der Club versorgt sie mit historischen Unterlagen, technischem Knowhow der Typreferenten und einem zweimonatlich erscheinenden Magazin. Jedes der 46 Chapter hält eigene Treffen ab, die Abteilung Central Europe gehört mit rund 50 Mitgliedern zu den kleinsten. Die Judging-Wochenenden der US-Chapters sind dagegen Mammut-Events, deren Juroren die Autos in 15-Minuten-Intervallen durchchecken. Anders als in Europa kümmern sich die Bewertungs-Experten meist nur um einen einzigen Modell-

steht das identische Auto. Auch das stammt auch von 1981, ist sechs Wochen jünger und trägt seit damals ebenfalls dasselbe Reserverad. Schlagzahl: K31. Das müssen sie wissen, die Clubkollegen in Amerika. Und dann werden sie wohl ihren Judging Guide aktualisieren, weil die Kollegen in Germany so genau hingeschaut haben. Ein Phänomen, ohne Zweifel. So wie das ganze Wochenende, das die neun Männer in einer Werkstatthalle in Havixbeck verbringen, einer Kleinstadt im Münsterland.

Einer von ihnen trägt den akademischen Titel eines Professor Doktor, ein anderer ist Lagerarbeiter, der Jüngste geht noch zur Uni. Doch nichts könnte hier gleichgültiger sein als das Alter oder die alltägliche Profession der Männer, die sich anderthalb Tage lang mit nichts anderem befassen als mit den originalen Rillen im Corvette-Wischergummi, der grauen Phosphatierung einzelner Innenraum-Schrauben oder dem Farbtion der Radbolzen. Alles das bringt Punkte, wenn es um die Bewertung einer historischen Corvette geht. Oder eben auch Abzug, weil es einer der Vorbesitzer vor Jahrzehnten mal schick fand, die Radbolzen seiner silbernen Corvette mit mattschwarzem Lack zu überziehen. Das Ziel der NCRS-Männer ist die perfekte Corvette, und das verfolgen sie mit einer konservatorischen Akribie, als wäre in



Wenn es hier keine Farbunterschiede gibt, dann ist die C3 schon mal nachlackiert worden. Das sehen Puristen nicht gerne, ganz egal, wie gut es gemacht ist

„Im Grunde brauchst Du zwei Autos, wenn Du eine Corvette in First-Flight-Qualität hast. Eines im Wohnzimmer und eines zum Fahren."

„Meine Güte, waren die schlecht lackiert", sagt einer der Judges. Stimmt – und genau so soll es bleiben

Gut ist nicht genug: Überrestaurierung ergibt Punktabzug, so will es das NCRS-Regelwerk nicht nur beim Lack

den Ruinen vom Pomepji gerade das Bernsteinzimmer aufgetaucht.

ALS ZUSCHAUER könnte man süffisant lächeln über so viel Hinwendung zum Detail, die Männer in Havixbeck würden es durchaus verstehen. Es lässt sich aber auch mit Staunen feststellen, dass uns die Amis um Meilen voraus sind, wenn es um das automobilhistorische Detailwissen oder auch die Ethik einer korrekten Restaurierung geht. „Wer alles besser als neu haben will, hat vielleicht ein schönes Auto, aber kein Referenz-Exemplar“, sagt Andreas Lampe, der Judging Chairman. „Das Ideal ist das originale Auto, das genauso aussieht wie an dem Tag, als es beim Händler stand“. Die Besten unter den Concours-Corvetten sind in manchen Details so mittelprächtig wie ab Werk – besonders dann, wenn es um die legendäre Lässigkeit des originalen Lackauftrags geht, denn auch bei der Bewertung des authentischen Sprühnebels kennen die Oberjudges der NCRS kein Pardon. Bei einer Corvette C3 muss selbstverständlich der Glanzunterschied zwischen Stoßstange und Kotflügel sichtbar sein. „Weil das Material auf unterschiedliche Weise altert“, wie Andreas Lampe sagt. Und weil der einheitliche Lackton auf eine Nachlackierung hindeutet, für die es Punktabzug gibt.

Die amerikanische Sammlerszene ist mit dem System so vertraut wie deutsche Porsche- und Mercedes-Fans mit den Vorgaben des H-Kennzeichens, nur dass die Regeln der Amis viel erbarmungsloser sind. „Genau das ist die Absicht“, sagt Benno Lemper, Corvette-Sammler und Hausherr der Halle in Havixbeck: „Denn Corvette-Clubs ha[illegible] schon immer gegeben. Die NCRA [illegible]gegen ist erst 1974 gegründet worden, um die Spreu vom Weizen zu trennen“. Mehr als 16.000 Mitglieder hat der große Perfektionisten-Club, weshalb die Judging-Wochenenden nicht wie in Havixbeck in der Hobbyhalle stattfinden,

Wenn jemand in 150 Jahren wissen will, wie eine absolut authentische Corvette aussehen muss: In den Judging Guides der NCRS ist es auf ewig festgehalten

Damit kein Kratzer in den Erstlack kommt, legt der gewissenhafte Juror die originale NCRS-Gürtelschnallenumhüllung an

Die Suche nach dem Originalzustand fordert gelenkige Juroren. Eine Hebebühne darf bei der Bewertung nicht genutzt werden, denn bei den großen Bewertungsevents in Amerika fehlt die Zeit zum Hoch- und Runterlassen

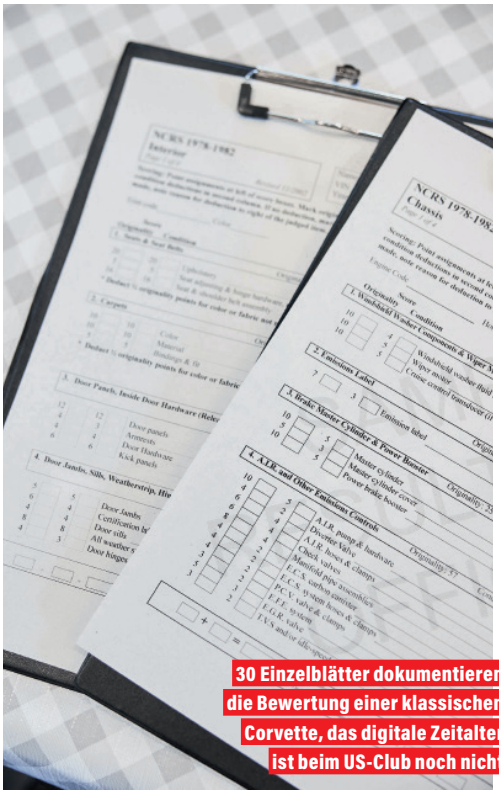
sondern in riesigen Convention Centers, die der Verband in allen Teilen der Vereinigten Staaten anmietet.

NICHT ALLE CORVETTE-KORYPHÄEN finden es cool, dass jetzt auch die 45 Kollegen des kleinen europäischen Chapters mitmischen. „Manche hielten das Vorhaben anfangs sogar für undurchführbar“, sagt Andreas Lampe, aber die Bewertungen ihrer deutschen Kollegen zeichnen sie heute trotzdem ab. Die Judging Guides, nach denen die Experten arbeiten, sind ohnehin dieselben: telefonbuchdicke Wälzer mit Ringheftung, die jedes Detail beschreiben und seit Jahrzehnten immer wieder dem neuesten Stand der Forschung angepasst werden. Der Schriftgrad ist so klein, dass den deutschen Juroren irgendwann die Pupillen flattern. „Immerhin drucken sie inzwischen Farbstatt Schwarzweißfotos“, sagt Benno Lemper. Eisern halten die NCRS-Granden jedoch an der Regel fest, dass eine Corvette während der Bewertung auf allen vier Rädern stehen muss, obwohl es – wie in Havixbeck – eine Hebebühne gibt. Was in der Praxis bedeutet, dass die Tätigkeit des Corvette-Judges in weiten Teilen eine liegende oder mindestens kniende Beschäftigung ist.

Dass sich die vielen Verrenkungen lohnen, zeigt sich an Benno Lempers ’81er Corvette, einem unberührten Exemplar, das auf dem Rahmen noch das auflackierte Produktionsdatum trägt und hinten rechts im Radlauf die Ziffer 5, die dort im Sommer 1981 ein Produk-

Die Juroren haben eine Antenne für historisch korrekte Details. Die Detailbewertung gehört allerdings zu den jüngeren Aktivitäten des europäischen NCRS-Chapters

„Andreas, einmal gegenzeichnen bitte, wir haben Vollabzug: Das Carburetor Date stimmt nicht“



30 Einzelblätter dokumentieren die Bewertung einer klassischen Corvette, das digitale Zeitalter ist beim US-Club noch nicht

Das Produktionsdatum am Rahmen ist noch vorhanden und deutlich lesbar, das freut den Perfektionisten

Drei Rillen für die volle Punktzahl: Für die originale C3 kann es nur ein Wischerblatt geben

Mehr als ein *Top Flight* kann eine klassische Vette nicht werden, die Auszeichnung beeinflusst auch den Marktwert

tionswerker mit gelber Ölkreide hinterlassen hat. „Das ist die Zahl der Body mounts“, erklärt der Besitzer, „also der Distanzstücke, die zum Ausgleich von Toleranzen zwischen Karosserie und Rahmen sitzen“. Natürlich sind sie heute noch vollzählig vorhanden, weil es im langen, ereignisarmen Leben der silbernen C3 weder einen ernsthaften Unfall noch eine Restaurierung gab.

„SIE SCHAUEN SICH sogar den Ölmessstab an“, staunt André Kother, der Besitzer der zweiten Corvette im Raum, die er erst kürzlich aus Amerika importiert hat. Tatsächlich lassen die Dokumentare der NCRS die Juoren auch nicht darüber im Unklaren, wie ein früher Corvette-Stingray-Schriftzug von hinten aussehen muss. Es wird wohl Fälle geben, in denen die Rückseite des Signets bewertet werden muss. So weit gehen sie in Havixbeck nicht, doch der korrekte Fertigungscode des Wagenhebers gehört sehr wohl zur Checkliste der deutschen Prüfer: „1 fürs Baujahr, E für den Monat Mai, 27 für den Tag der Produktion, das passt“.

Weniger als zehn Prozent der geprüften Autos erfüllen die höchsten Standards der NCRS-Juroren, sagt Andreas Lampe. Schon für falsche Reifen gibt es Punktabzug, und gemeint ist dabei nicht der Reifentyp und das Format, sondern auch das Alter der Gummis. Volle Punktzahl sieht das Regelwerk nur für einen Reifensatz vor, dessen Herstellungsdatum zum Alter des Autos passt. Es gibt deshalb Corvette-Sammler, die für steinharte New-Old-Stock-Schlappen den

Der Deckel des Ablagefachs ist aus schwarzem Fiberglas?“ „Ja.“ „Und er ist mit grau phospatierten Schrauben befestigt?“ „Ja, ist er.“ „Und drunter müssen glatte Unterlegscheiben sein?!“ „Ja.“ „Dann passt das.“

Gegenwert einer kleinen Designercouch auf den Tisch legen. „Auch die Batterie muss *period correct* sein“, sagt Benno Lemper, schließlich muss das Referenzauto nicht fahren, um den möglichen Highscore von 4510 Punkten abzuräumen. Das höchstrichterliche Urteil der Corvette-Sammler spricht dann von einem Top Flight, der auch den Sammlerwert eines Spitzenautos abheben lässt. Dafür toleriert das NCSRS-Regelwerk bis zu sechs Prozent Punktabzug. Benno Lempers Corvette beispielsweise schafft den Top Flight mit 95,3 Prozent, obwohl ihr Besitzer neuere Reifen montiert hat und auf eine funktionierende Batterie vertraut. Die C3 von André Kother liegt mit 91,7 Prozent leicht darunter („Second Flight“), weil beide ihre Autos auch fahren wollen.

Ein Top Flight ist nur mit den korrekten Reifen aus dem Baujahr des Autos möglich. Und mit einer korrekten Batterie. Beides muss montiert sein, auch wenn das Auto dann nicht mehr fahrbereit ist.

„Es gibt Sammler, die haben ein Referenzauto im Wohnzimmer“, sagt Andreas Lampe, „und eines, das sie regelmäßig benutzen.“ Okay, so ist das eben, wenn die Amerikaner ihrem Sportwagen-Kulturerbe huldigen. Aber auch die NCRS ist nur ein Verein, der einigen Ehrgeiz ins Verkomplizieren seiner Regeln steckt. Kleines Beispiel: In Amerika lassen sich Mängel am Fahrzeugzustand mit sogenannten Driving Points wettmachen, also Bonusprozenten für eine besonders weite Anfahrt. „1000 Meilen bringen 10 Prozent. Das macht in Europa natürlich kein Mensch“, sagt Andreas Lampe. Auch mit gefälschten Motornummern muss sich das kleine europäische Chapter nicht abgeben. Bei

Der muss drin sein: Die ’81er Corvette trägt einen Aktivkohle-Luftfilter, ab Werk mit dem Warnhinweis „Protect your Engine“ bedruckt. Hier fehlt er

Wahrscheinlich ist es das erste Mal, dass sich jemand für das originale Reserverad interessiert. Seine Markierung gibt selbst den

Den Window Sticker gibt es auch als gut gemachte Kopie. Beim NCRS zählt nur das Original – auch wenn es einen historischen Riss aufweist

den großen US-Events dagegen fliegen immer mal wieder Betrüger auf, die sich ihre Matching Numbers selbst ins Motorgehäuse gehämmert haben. Auch ist der Zeitplan der Amerikaner viel straffer. Im deutschen Münsterland haben sie dagegen alle Zeit der Welt, um das Fehlen eines Tanküberlaufschlauchs abzuwägen. Das Originalteil ist zwar nicht montiert, aber vorhanden. „Ich würde mal sagen, das ist eine falsche Installation“, spricht der Judging Chairman und notiert 20 Punkte Abzug. So ist das beim NCRS, wenn sich Perfektionisten mal so richtig locker machen.

Schon praktisch, so ein abschließbarer Tankdeckel, aber von 1980/81 kann er nicht sein, wie das NCRS-Handbuch klarstellt

Auch das Reserverad der zweiten Corvette trägt die unbekannte Kennung K31. Ein Zufall kann das nicht sein, eher eine der letzten weißen Stellen

Amerikas Sportwagen-Legende macht ihre Fans zum Bodenpersonal, Martin Reich und Benno Lemper kommen ganz gut damit zurecht

Fazit

Wir Deutschen fahren das H auf dem Kennzeichen mit Stolz spazieren, schließlich geht es um die Erhaltung von Kulturgut. Aber wie es ist, einen Klassiker mit wissenschaftlichem Ernst zu durchdringen, können weite Teile der deutschen Szene von den NCRS-Kollegen aus Amerika lernen. Sicher, ein Auto ist kein Artefakt, deshalb lässt sich über das statische US-Ideal vom Referenzauto diskutieren. Aber es gibt nur einen Originalzustand, und den halten die Corvette-Forscher so hoch, dass auch die Nachwelt etwas davon hat. Respekt vor den Männern, die auf Vetten starren!