

lettres

DU BRASSUS

AUSGABE 04


BLANCPAIN
MANUFACTURE DE HAUTE HORLOGERIE



FREIE BAHN DEM WAGEMUT

Das revolutionäre neue Karussell-Uhrwerk von Blancpain

**LE CHAMP
DE BERTIN**

Heimat von
Spitzenburgundern

DIE KÄSEROSE

Der Tête de Moine,
ein AOC-Schweizer

2008





LIEBE UHRENLIEBHABER,

Herzlich willkommen zur Ausgabe Nr. 4 der „Lettres du Brassus“

Ein Thema hat sich wie ein roter Faden durch die letzten „Briefe“ gezogen: Zum dritten Mal in Folge können wir Ihnen voller Stolz ein bedeutendes neues Blancpain-Uhrwerk vorstellen.



In Ausgabe Nr. 2 präsentierten wir das Kaliber 13R0 mit 8 Tagen Gangreserve, in Nr. 3 das automatische Kaliber 1315 mit drei Federhäusern, welches die Fifty Fathoms antreibt, und jetzt steht das neue Blancpain-Uhrwerk mit einem Karussellmechanismus im Rampenlicht.

Der Bericht über das Karussell ist mehr als bloß die Beschreibung eines neuen Kalibers. Er gibt uns Gelegenheit, die zuvor unveröffentlichte Geschichte der Blancpain-Uhr mit fliegenderm

Tourbillon zu erzählen. Zwar ist bestens bekannt, dass dieser Tourbillonmechanismus von Blancpain eine Fülle von Weltrekorden aufstellte, unter anderen den des ersten fliegenden Tourbillons in einer Armbanduhr. Noch nie publiziert wurde hingegen, dass der berühmte Uhrmacher Vincent Calabrese vor zwanzig Jahren entscheidend dazu beitrug. Heute ist er zurückgekehrt, um mit der Karusselluhr neue Weltrekorde aufzustellen und weitere aufregende Projekte zu entwickeln.

Außerdem dürfen wir bekannt geben, dass unsere Anstrengungen für die „Lettres du Brassus“ honoriert wurden. In der Rubrik „Neuigkeiten“ können Sie nachlesen, dass die „Lettres“ innerhalb eines Jahres mit nicht weniger als fünf Publikationspreisen ausgezeichnet wurden, darunter dem „Grand Winner – Best of Writing“ in sämtlichen Kategorien und dem „Gold Winner – Writing: Overall Magazine“ der renommierten internationalen Mercury Awards sowie der Silbermedaille für Zeitschriftenlayouts des verwandten Astrid-Award-Wettbewerbs.

Viel Spaß mit dieser vierten Ausgabe!

Marc A. Hayek

Präsident und CEO Blancpain

FREIE BAHN DEM WAGEMUT
DAS INNOVATIVE NEUE
KARUSSELL VON BLANCPAIN

04



WAS IN DER STILLE BLÜHTE,
EROBERT ALS KÄSEROSE DIE WELT
DER TÊTE DE MOINE,
EIN SCHWEIZER AOC-KÄSE

16

DIE MARKE DES KÖNNENS
DER HÜTER DES BLANCPAIN-
KNOW-HOWS

28



FIFTY FATHOMS EDITION
DIE GRENZENLOSE FASZINATION
DER UNTERWASSERWELT

38



I N H A L T

ZEITLÄUFE

ART DE VIVRE

NAHAUFNAHME

ZEITLÄUFE

ART DE VIVRE

ZEITLÄUFE

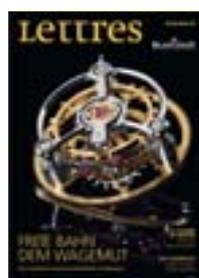
ART DE VIVRE

ART DE VIVRE

ZEITLÄUFE

NEUIGKEITEN

FREIE BAHN DEM WAGEMUT	Seite 04
WAS IN DER STILLE BLÜHTE, EROBERT ALS KÄSEROSE DIE WELT	Seite 16
DIE MARKE DES KÖNNENS	Seite 28
FIFTY FATHOMS EDITION	Seite 38
HEIMAT DES CHAMBERTIN	Seite 46
DIE ALCHEMIE DES ZIFFERBLATTS	Seite 56
DE KARMELIET	Seite 64
FOUND IN TRANSLATION	Seite 72
KURZGESCHICHTEN 2008	Seite 82
KURZNACHRICHTEN AUS DER BLANCPAIN-WELT	Seite 87
IMPRESSUM	Seite 89

**UMSCHLAG**

Das neue fliegende Karussell von Blancpain
Foto von Andreas Koschate



FREIE BAHN DEM WAGEMUT

... ODER WIE **BLANCPAIN MIT DREAM-TEAMS WELTREKORDE**
AUFSTELLTE: VOR ZWANZIG JAHREN MIT DEM
FLIEGENDEN TOURBILLON, HEUTE MIT DEM KARUSSELL.

VON **JEFFREY S. KINGSTON** MIT FOTOS VON **ANDREAS KOSCHATE**

Seit den Olympischen Sommerspielen von Barcelona 1992, als die aus Stars der NBA zusammengesetzte US-Basketballmannschaft erstmals als „Dream Team“ bezeichnet wurde, setzte sich der Anglizismus auch im Deutschen als sprechender Begriff für eine Gruppierung von Könnern durch. Heute wimmelt es von Dream-Teams, ob damit nun Sportlerinnen und Sportler jeder vorstellbaren Disziplin, Strafverteidiger oder Manager gemeint sind.

Dream-Teams gibt's auch in der Uhrenbranche. In der Mitte der 1980er Jahre hatte Blancpain eine solche Equipe von Spezialisten für die Konstruktion des ersten Armbanduhr-Tourbillons der Mar-

ke vereinigt. Der selbständige Uhrmacher Vincent Calabrese hatte damals die internen Uhrwerkkonstrukteure unterstützt. Die Art und Weise, wie dieses Traumteam von Blancpain vor fünfundzwanzig Jahren eine ganze Reihe von Weltrekorden aufstellte, bildet den passenden Hintergrund für die jüngste Kreation von Blancpain, das Karussell.

Der entscheidende Durchbruch erfolgte damals, als sich die Konstrukteure dieses Tourbillons auf halbem Weg entscheiden mussten, welche von zwei sehr unterschiedlichen Entwicklungslinien sie weiterverfolgen sollten. Die erste wäre eher herkömmlichen, gewohnten Bahnen gefolgt, sofern man damals eine Tour-

billonkonstruktion überhaupt als etwas Herkömmliches bezeichnen konnte. Denn anders als heute, wo sich die Tourbillon-Armbanduhrn geradezu massenhaft vermehrt haben, war in den 1980er Jahren das genaue Gegenteil der Fall. Die gesamte mechanische Uhrmacherei und der Bereich der Komplikationen hatten die Quarzkrise noch nicht völlig verdaut und nach wie vor mit ernsthaften Schwierigkeiten zu kämpfen. Es gab schlicht und einfach niemanden, der sich mit der Konstruktion eines neuen Tourbillons beschäftigte. Tatsächlich sind die Uhrenhistoriker der Ansicht, dass die gesamte Uhrenindustrie bis 1986 – also annähernd zwei Jahrhunderte nach der Erfindung

MARC A. HAYEK ERKANNT, DASS MAN ETWAS RISKIEREN MUSSTE, DAMIT DER ZAUBER BEI DER KONZEPTION DER ERSTEN ARMBANDUHR MIT FLIEGENDEM TOURBILLON WIEDER FUNKTIONIERTE.

dieser Vorrichtung zur Kompensation der Schwerkraft – weniger als tausend Tourbillonuhren gebaut hatte. Tourbillons wurden also damals mit vollem Recht als außergewöhnliche Realisationen betrachtet, und es wäre völlig verfehlt gewesen, ein neues Tourbillon als „herkömmlich“ zu qualifizieren, selbst wenn es nicht von den in früheren Jahrzehnten etablierten Konstruktionsprinzipien abwich.

Die zweite Möglichkeit für die Konstrukteure war, etwas völlig Neues, in jeder Hinsicht Revolutionäres zu kreieren. Das Traumteam hatte einen ersten Prototyp realisiert, dessen Merkmale im Kopf von Vincent Calabrese entstanden waren und der mit einem Schlag nicht weniger als fünf Weltpremiere in sich vereinigte: 1. das flachste Tourbillon der Welt; 2. die erste Armbanduhr mit einem fliegenden Tourbillon (herkömmliche Tourbillongestelle werden mit zwei Brücken gebaut, die seine Welle oben und unten fixieren, während das fliegende Tourbillon nur unten befestigt ist, so dass der Mechanismus durch ein Zifferblattfenster völlig frei sichtbar ist); 3. das erste fliegende Tourbillon mit einer Umdrehung pro Minute (bei solchen Tourbillonkonstruktionen in alten Taschenuhren hatte man die Rotationsgeschwindigkeit wegen

der Schwierigkeiten einer einseitigen Aufhängung des Käfigs und der stärkeren Reibung an dieser einzigen Halterung auf fünf Minuten verlangsamt); 4. das erste Tourbillon mit Kugel- statt Rubinlager für die Welle des Tourbillonkäfigs; 5. das flachste je gebaute Uhrwerk mit 8 Tagen Gangreserve.

Diese zweite Option barg enorme Risiken. Noch nie zuvor hatte jemand versucht, einen derart komplizierten Tourbillonmechanismus in eine Armbanduhr einzubauen. Doch der Enthusiasmus von Vincent Calabrese erwies sich als ansteckend. Blancpain beschloss, die Herausforderung anzunehmen und die Bauweise des Armbanduhr-Tourbillons zu revolutionieren. Das Dream-Team erhielt Carte blanche, diesen Weg einzuschlagen. Wer die Geschichte von Blancpain studiert hat, weiß, dass dem Vorhaben ein glänzender Erfolg beschieden war. Denn neben den fünf erwähnten Weltpremiere verkörperte der Zeitmesser gleich noch einen sechsten Weltrekord. Das Ergebnis all dieser Anstrengungen war nicht nur die flachste Tourbillonuhr der Welt, sondern verfügte mit acht Tagen auch über die höchste je in einer Tourbillonuhr verwirklichte Gangreserve. Und später setzte Blancpain gleich noch eine Glanzleistung obendrauf, indem die Manufaktur eine

automatische Version dieser Armbanduhr herausbrachte: die erste Tourbillonuhr mit Selbstaufzug überhaupt!

Und was passiert, wenn sich ein Vierteljahrhundert später erneut ein Traumteam formiert? An Belegen für die unvermeidlichen Gefahren bei einem solchen „Remake“ mangelt es nicht. Wenn der Zauber noch wirksam ist und die Chemie stimmt, können derartige Wiederbegegnungen zu brillanten Erfolgen führen – Steve Jobs, der zu Apple zurückkehrte und den iPod lancierte; Robert Redford und Paul Newman, die nach dem legendären Film *Butch Cassidy* mit *The Sting (Der Clou)* erneut Triumphe feierten. Doch die Fortsetzung einer Erfolgsgeschichte ist noch keine Garantie für einen neuen Hit. Oft bleibt einfach der zündende Funke aus. Das Team werkelt und bringt einen Ford Edsel heraus.

Bei Blancpain wird man solches wohl auch bedacht haben, als die Manufaktur Vincent Calabrese bat, sich nach fünfundzwanzig Jahren erneut mit dem gemeinsamen Triumph zu beschäftigen. Was könnte man zusammen aushecken, um die revolutionäre Tourbillonuhr zu toppen? Eines war von Anfang an klar: Eine marginale Verbesserung – etwas rechts vom Komma oder Punkt wie bei den Software-Versionen des Silicon Valley,





UM DEN REVOLUTIONÄREN ZEITMESSER ALS TECHNISCHES

KUNSTWERK ZU KENNZEICHNEN, WURDE DAS ZIFFERBLATT SKELETTIERT.

wenn die Version 1.10 durch die Variante 1.20 oder, noch schlimmer, 1.15 abgelöst wird – kam nicht in Frage. Sollte auf die Rekorde von damals kein ebenso bahnbrechendes zweites Projekt folgen, erweckte dies unweigerlich den Eindruck von Mittelmäßigkeit. Das Dream-Team-Remake stand also unter Erfolgszwang. Der Funke musste erneut überspringen.

Zum Glück hatte Blancpain-Präsident Marc A. Hayek erkannt, dass das neue Vorhaben nur bei ausreichender Unterstützung Erfolg haben konnte. Beim Tourbillon hatte Blancpain seinerzeit zahlreichen Gefahren getrotzt, und Marc A. Hayek war sich bewusst, dass erneut Risiken eingegangen werden mussten, wenn der Zauber wieder funktionieren sollte. Er stellte die erforderlichen Mittel und Köpfe bereit. Ein Namensvetter stieß zu Vincent Calabrese, Vincent Beccia von der Blancpain-Abteilung Forschung und Entwicklung, außerdem Marco Rochat, ein Mitarbeiter von Frédéric Piguet (dieser Uhrwerkhersteller ist heute eine Tochterfirma von Blancpain und wird ebenfalls von Marc A. Hayek präsiert). Vor allem aber gab das Pflichtenheft den Konstrukteuren freie Hand. Und als Hommage an die vor fünfundzwanzig Jahren geleistete Arbeit sowie als Verweis auf Hollywood-Gepflogenheiten bei Erfolgfilmen erhielt das Projekt Carte blanche den Fortsetzungskürzel Carte blanche II.

Verschiedene ausgefallene Ideen wurden gewälzt und wieder verworfen. Dann gab eine ketzerische Frage den Anstoß für ein Konstruktionsprojekt, das in jeder Hinsicht ebenso revolutionär war wie sein Vorgänger in den 1980er Jahren. Wieso musste es eigentlich wieder ein Tourbillon sein? Wieso nicht die ähnliche Komplika-

tion des Karussells so in einer Armbanduhr verwirklichen, wie dies noch nie zuvor geschehen war, nämlich in Form eines Einminutenkarussells? Wie beim ersten Streich könnten so zahlreiche Weltrekorde oder -premierer aufgestellt werden: 1. das erste Karussell mit einer Rotation innerhalb von einer Minute in jeder Art von Zeitmesser; 2. das erste derartige Karussell in einer Armbanduhr; 3. das erste fliegende Karussell; 4. das erste Karussell mit der Unruh im Käfigzentrum; 5. das erste Karussell mit einer Gangreserve von 100 Stunden.

Um wirklich zu verstehen, wie revolutionär diese Konstruktion ist, müssen wir kurz die Konzepte von Tourbillon und Karussell vergleichen.

Abraham-Louis Breguet erfand das Tourbillon 1795, obwohl er es erst 1801 patentieren ließ, nachdem er in einem Brief an seinen Sohn das Prinzip und eine entscheidende Vorgehensweise bei seiner genialen Idee beschrieben hatte. Das überraschende Prinzip dieses großen Fortschritts der Uhrmacherei findet sich im Räderwerk: ein Zahnrad, das feststeht, statt der ursprünglichen Bestimmung aller Räder zu gehorchen. Dieses starre Sekundenrad ist ein wesentliches Merkmal jedes Tourbillonmechanismus. Die entscheidende Vorgehensweise betrifft die Wahl der Mittel, um das Regulierorgan (das aus dem Hemmungsrad, der Unruh, der Spiralfeder und dem Anker besteht) zu isolieren und um ein starres Rad herum drehen zu lassen. In seiner elementarsten Definition kann ein Tourbillon also als Rotation um ein starres Rad verstanden werden.

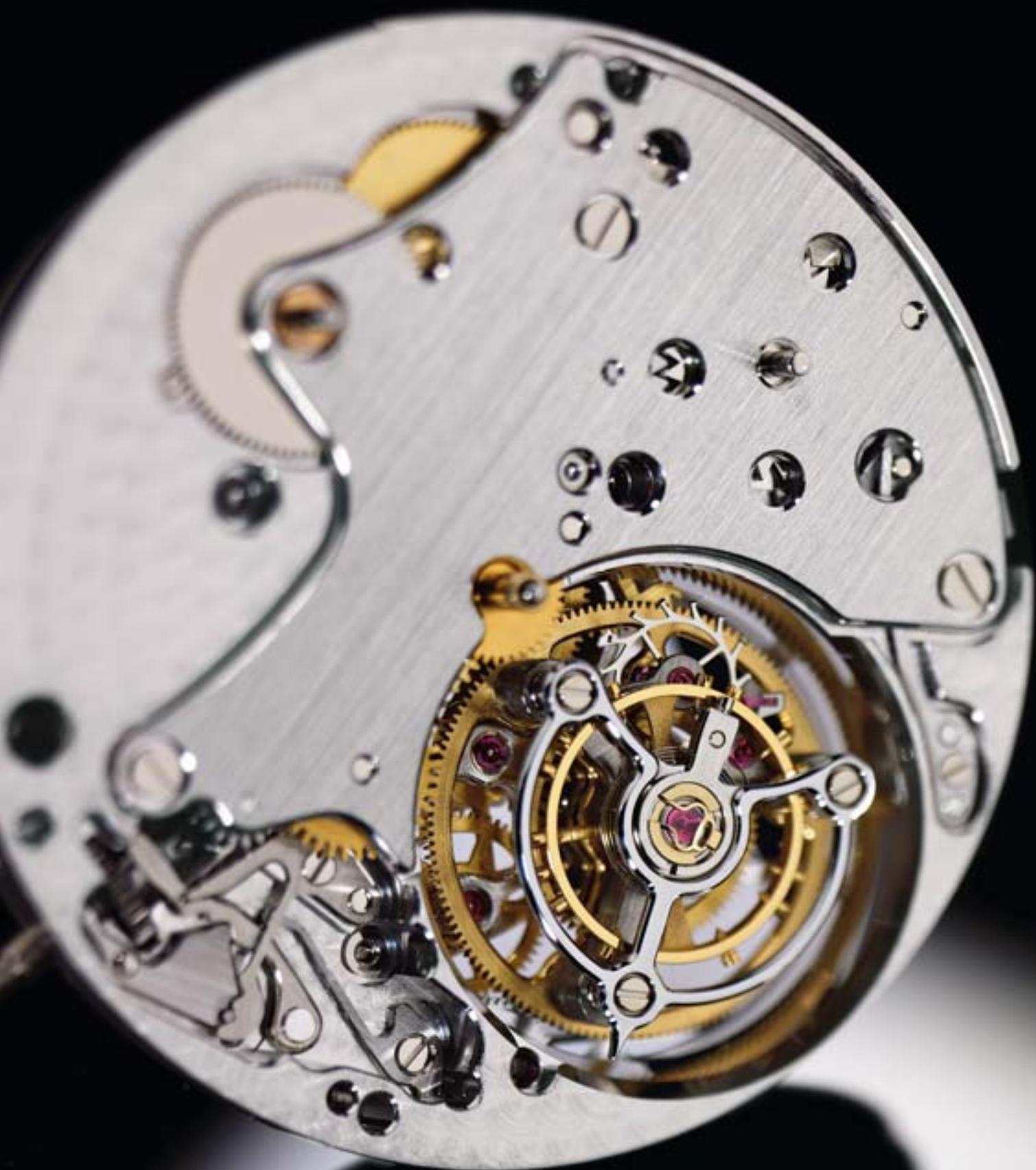
Das Regulierorgan rotieren zu lassen entspricht dem Wunsch, die schwerkraft-

bedingten Gangabweichungen von Unruh und Spiralfeder bei senkrechter Position der Uhr in der Westentasche auszugleichen. Wie perfekt sie auch hergestellt und aufeinander abgestimmt werden, es ist fast unvermeidlich, dass das Gewicht von Unruh und Spiralfeder im Verhältnis zu ihrem Schwingungszentrum nicht vollkommen ausgewogen ist. Und diese leichte Unwucht führt in vertikaler Position zu Gangabweichungen.

Gehen wir als Annahme davon aus, die Unruh sei an einem Punkt ihres Umfangs minimal schwerer. Liegt die Uhr flach, hat dieser Fehler keinen nennenswerten Einfluss auf die Schwingungsfrequenz. Befindet sich der Punkt bei vertikaler Position der Uhr jedoch unterhalb der Drehachse (Unruhwelle), wird er die Amplitude der Unruh leicht reduzieren, da ja die Erdanziehungskraft sich auf ihren leicht schwereren Teil auswirkt. Wenn der Impuls der Ankergabel die Unruh in Drehung versetzt und diesen Teil nach oben bringt, wird er schwerkraftbedingt die Schwingungsbewegung oder Amplitude leicht behindern beziehungsweise bremsen. Die Schwerkraft wirkt so gegen den gleichmäßigen Gang der Uhr, denn eine reduzierte Unruhamplitude verkürzt die Intervalle zwischen den Halbschwingungen, was den Gang der Uhr beschleunigt. Drehen wir nun die Uhr um 180 Grad, so dass sich der „Schwerpunkt“ der Unruh oben befindet, wird die Erdanziehungskraft die Amplitude eher verlängern, was den Gang der Unruh entsprechend verlangsamt. Auf vergleichbare Weise kann sich die Schwerkraft auf die Spiralfeder auswirken.

Das Tourbillon bietet eine elegante Lösung, um die schwerkraftbedingten Gang-





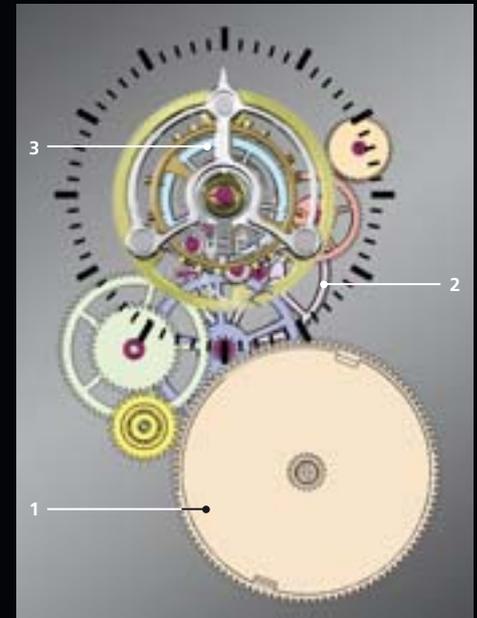
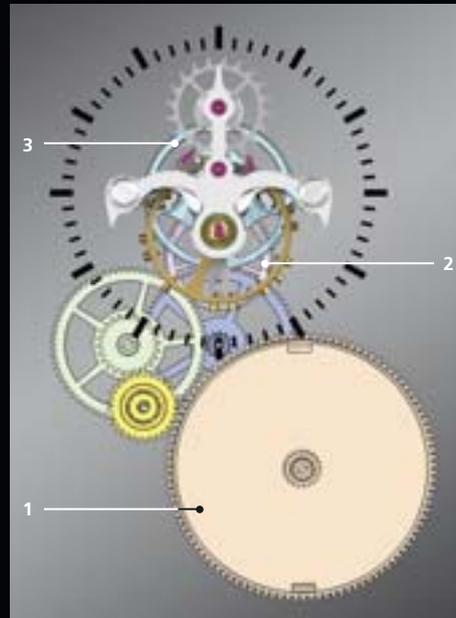
abweichungen zu kompensieren. Indem das Regulierorgan mit der Unruh in der Mitte und der Hemmung daneben in einem Käfig platziert wird, der sich mit einer festgelegten Geschwindigkeit um seine eigene Achse dreht – heute meist eine Minute –, heben sich diese Abweichungen in einer mittleren Ganggeschwindigkeit gegenseitig auf. Bei unserer Annahme einer Unruh mit leichter Unwucht macht die Drehung dieses Gestells um das starre Sekundenrad also die Beschleunigungen und Verlangsamungen des Gangs wett.

Die Konzeption des Tourbillonmechanismus enthält eine weitere Finesse. Die Drehung des Käfigs und seiner Elemente um das feststehende Rad ist ein notwendiges Element des Räderwerks der Uhr. Die Rotationsgeschwindigkeit kann beliebig gewählt werden, und Breguet selbst maß ihr offensichtlich keine besondere Bedeutung zu. Jedenfalls konstruierte er Tourbillons, deren Käfige je nach Modell eine Rotationszeit von 1 bis 12 Minuten hatten. Unabhängig von der Geschwindigkeit dieser Rotation steht fest: Sobald sie unterbrochen wird, steht die Uhr still, da der Drehkäfig integrierender Bestandteil des Räderwerks ist. Das Beispiel des heute häufigsten Tourbillons, bei dem sich der Käfig in 60 Sekunden dreht, macht dies noch leichter verständlich. Hier dreht sich der Tourbillonkäfig auf dem Sekundentrieb – der sich in der Achse des fixen Sekundenrads, aber von diesem unabhängig dreht und selbst vom Kleinbodenrad angetrieben wird. Und genau so, wie in einem Dreizeigerwerk ohne Tourbillon das gesamte Räderwerk stillsteht, wenn der Sekundentrieb angehalten wird, ist dies auch in einem Einminutentourbillon der Fall.

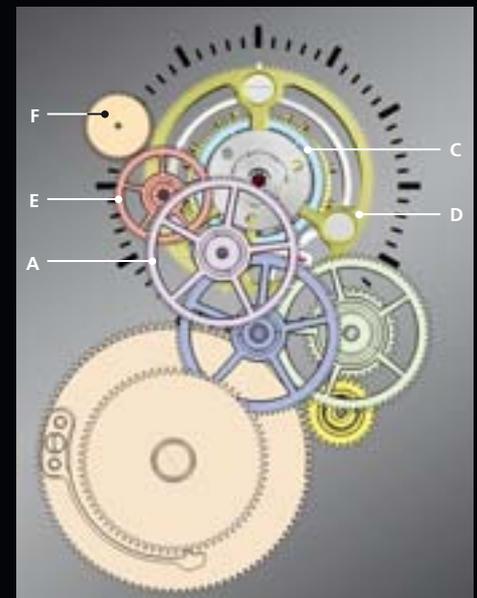
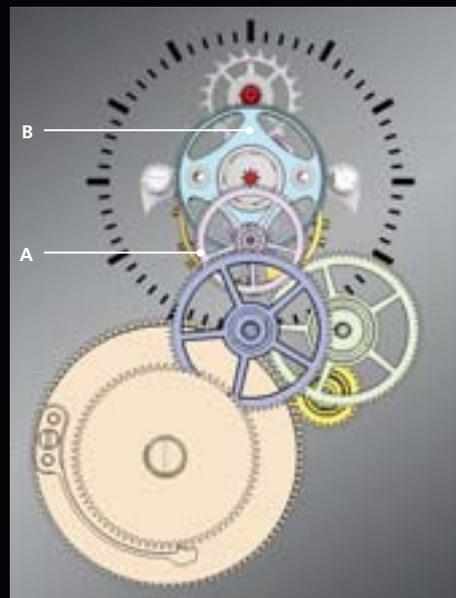
Fast ein Jahrhundert nach der Erfindung des Tourbillons durch Breguet erfand der in England arbeitende dänische Uhrmacher Bahne Bonniksen das Karussell (die dänische Schreibweise Karussel

für diesen Mechanismus wurde übrigens im Englischen als *karussel* – statt *carrousel* – übernommen). Er wollte wie Breguet die schwerkraftbedingten Gangabweichungen durch ein drehendes Regulierorgan (Hemmung mit Anker, Unruh,

Spiralfeder) eliminieren, aber das Breguet-Patent durch eine Konstruktion umgehen, von der er annahm, sie sei einfacher und könne als günstigere Version das Tourbillon ersetzen. Sein erstes Ziel erreichte Bonniksen, das zweite verfehlte er.



Das Tourbillonwerk (links) und das Karussellwerk (rechts). Das Räderwerk vom Federhaus (1) bis zum Kleinbodenrad (2) ist identisch. Der entscheidende, in dieser Zeichnung dargestellte Unterschied betrifft das Sekundenrad (3). Beim Tourbillon ist das Sekundenrad starr und an der Platine befestigt, im Gegensatz zum Karussell, wo es sich im Käfig frei dreht.



Von der Rückseite her sind die Unterschiede zwischen Tourbillon und Karussell besser zu sehen. Beim Tourbillon treibt das Kleinbodenrad (A) den mit dem Tourbillonkäfig solidarischen Sekundentrieb und damit den gesamten Käfig an. Die Drehgeschwindigkeit des Käfigs und der Gang der Uhr werden durch die Hemmung bzw. das Regulierorgan bestimmt. Dem Blick verborgen ist hier der Trieb des Hemmungsrads, der in die Zähne des starren Sekundenrads (B) eingreift.

Beim Karussell treibt das Kleinbodenrad (A) den Trieb des Sekundenrads (C) an, das sich im Innern des Käfigs dreht und mit seiner äußeren Zahnung über ein Untersetzungsrad (E) und ein Zwischenrad (F) den Karussellkäfig (D) rotieren lässt.

Der auffälligste Unterschied zwischen Bonnicksens Karrussell und dem Tourbillon von Breguet liegt darin, dass das Sekundenrad beim Karussell nicht starr ist, sondern sich wie in einem herkömmlichen Dreizeigerwerk zusammen mit seinem Trieb dreht. Beim Tourbillon wird das auf dem Sekundenradtrieb sitzende Drehgestell im allgemeinen über das Kleinmittelrad angetrieben. Eine andere, seltener angewandte Möglichkeit ist, den Umfang des Drehkäfigs mit Zähnen zu bestücken und ihn von außen anzutreiben. Welche der beiden Varianten auch gewählt wird, die Drehgeschwindigkeit des Käfigs wird wie bei einer Uhr mit fixer Hemmung durch das Getriebe zwischen Hemmungsradtrieb und starrem Rad bestimmt.

Beim Tourbillon kann das Drehgestell also vom Zentrum oder vom Umfang her angetrieben werden. Beim Karussell hingegen erfolgt der Antrieb immer über das Eingreifen des Kleinmittelradtriebs auf den gezahnten Umfang des Drehkäfigs. Die Rotationsgeschwindigkeit wiederum wird über das Getriebe zwischen dem Kleinmittelrad und dem Sekundenradtrieb gesteuert, der ebenfalls im Zentrum des Käfigs angeordnet ist, sich aber unabhängig von diesem dreht. Dank diesen getrennten Antriebsformen ist das Karussell von den durch das starre Sekundenrad vorgegebenen Zwängen befreit.

Beim Tourbillon wie beim Karussell drehen sich die Komponenten des Regulierorgans um 360 Grad. Beide Lösungen eliminieren also auf analoge Weise schwerkraftbedingte Gangabweichungen. Während sich ihre Charakteristiken in dieser

Hinsicht decken, unterscheiden sie sich jedoch durch andere Elemente. Wie wir beim Tourbillon gesehen haben, ist die Käfigrotation Teil des direkten Antriebs des Uhrwerks, so dass die Uhr stehen bleibt, sobald die Rotation stoppt. Beim Karussell sind die Getriebe getrennt und als Differenziale ausgebildet. Das eine dreht den Käfig von außen, während das andere die Hemmung antreibt. Koppelt man also den Teil des Räderwerks ab, der für die Drehung des Käfigs sorgt, wird der andere die Hemmung weiter antreiben, da das Sekundenrad und sein Trieb nicht mit dem Käfig verbunden sind. Das Ticktack der Uhr wird also auch bei stillstehendem Tourbillongestell zu hören sein, da die Hemmung weiter mit Antriebsenergie versorgt wird. Die Ganggenauigkeit wäre nach dem Abkoppeln des Käfigs allerdings nicht mehr gewährleistet.

In einer Hinsicht scheiterte Bonnicksen bei der Entwicklung seines Karussells. Während es ihm auf beeindruckende Weise gelang, die Wirkung der Schwerkraft wie beim Tourbillon zu kompensieren, war seine Vorrichtung alles andere als einfacher. Sie ist im Gegenteil in zweifacher Hinsicht schwieriger zu konstruieren und erfordert mehr Bestandteile. Wird zudem eine bestimmte Rotationsgeschwindigkeit, etwa eine Minute, gewünscht, ist die Konstruktion deutlich aufwendiger. Eine besondere Herausforderung ist das Verhältnis zwischen der Rotationsgeschwindigkeit des äußeren Drehkäfigs und der Unruhfrequenz. Beim Tourbillon sind diese Parameter unabhängig voneinander. Der Uhrenkonstrukteur kann beide

Werte beliebig bestimmen. Beim Karussell hingegen bedingen sie einander: eine Änderung des einen Werts beeinflusst auch den anderen. Historisch gesehen bestand die Lösung beim Karussell darin, eine bestimmte Unruhfrequenz festzulegen (da die Instrumente für die Eichung einer Unruh auf übliche Frequenzen vorhanden waren) und die sich daraus ergebende Karussell-Drehgeschwindigkeit einfach zu akzeptieren. Bonnicksen selbst und die Uhrmacher, die mit ihm im englischen Coventry zusammenarbeiteten, vereinfachten die Konstruktion ihrer Uhren mit Karussell-Drehgestellen, indem sie sich mit sehr langsamen Umdrehungen von 34 bis 52,5 Minuten zufriedengaben. Auf diese Weise waren die englischen Karussellmodelle relativ einfach herzustellen und erzielten dennoch spektakuläre Ergebnisse bei der Ganggenauigkeit. Tatsächlich kamen 1904 bei den Chronometerwettbewerben des Observatoriums Kew nicht weniger als 38 Karussellmodelle unter die 50 präzisesten Zeitmesser. Dessen ungeachtet blieb der Karussellmechanismus eine englische Spezialität, und als der Niedergang der britischen Uhrenindustrie einsetzte, verschwanden Karusselluhren fast vollständig aus dem Angebot und dem Interessensspektrum der Uhrenkonstrukteure.

Das Dream-Team von Blancpain gab sich mit diesen historischen Vorläufern nicht zufrieden. Es wollte ein Karussell entwickeln, das einerseits eine Umdrehung pro Minute machte und dessen Unruh andererseits über eine Frequenz von 3 Hz (21 600 Halbschwingungen) verfügte.

**WÄHREND DUTZENDE VON MARKEN TOURBILLONMODELLE
UNTERSCHIEDLICHER KONSTRUKTION UND FINITION
ANBIETEN, IST DIESER BLANCPAIN-ZEITMESSER DIE EINZIGE
ARMBANDUHR DER WELT MIT FLIEGENDEM KARUSSELL.**





Dank leistungsfähiger rechnergestützter Optimierungsprogramme (CAO), wie sie ihre Vorläufer natürlich nicht kannten, konnten die Blancpain-Konstrukteure dieses Problem lösen und beide Ziele erreichen. Das Ergebnis ist ein Karussell, das sich einmal in 60 Minuten um die eigene Achse dreht – wie der Drehkäfig des Fliegenden Tourbillons von Blancpain –, während die Unruh in seinem Innern wiederum wie beim Tourbillon volant mit einer Frequenz von 3 Hz schwingt. Und als Premiere in der Geschichte der Uhrmacherkunst ist diese Unruh bei einem Karussell erstmals im Zentrum des Käfigs angeordnet.

Dass das gewünschte Verhältnis von Drehgeschwindigkeit und Frequenz erreicht wurde, darf den Leser aber nicht glauben machen, die computergestützten Berechnungen hätten die Komplexität der eigentlichen Konstruktion in besonderem Ausmaß erleichtert. Denn wie bereits erwähnt, erforderte das Karussell deutlich mehr Einzelteile als das Tourbillon, 262 statt 238, um genau zu sein. Das war wegen der getrennten Getriebe für das Karussellrad und die Hemmung zu erwarten gewesen.

In einem weiteren Bereich revolutionierte das Blancpain-Team das historische Erbe. Indem sie dem Skript folgten, das sie selbst für die Entwicklung des Tourbillon volant verfasst hatten, beschlossen sie, die Karusselluhr von Blancpain als erste Armbanduhr der Welt mit einem fliegenden Karussell auszustatten. Dieses Ziel erreichten die Konstrukteure nur dank ihrer einzigartigen Erfahrung beim Bau solcher Vorrichtungen. Sie meisterten die inhärenten mechanischen Schwierigkeiten einseitig befestigter drehender Teile, indem sie auf vergleichbare Weise wie beim Tourbillon auf der Rückseite des Uhrwerks ein Lager anbrachten, das die Drehachse der Karussellteile zu tragen vermochte. Davon profitieren natürlich die Besitzer der Uhr, kann doch dadurch auf eine obere Brücke



verzichtet werden, so dass das komplizierte Zusammenspiel der drehenden Teile völlig ungehindert bewundert werden kann.

Das Blancpain-Karussell umgibt eine Aura der Exklusivität. Während Dutzende von Marken Tourbillonmodelle unterschiedlicher Konstruktion, Komplexität und Endbearbeitungsstufen anbieten, ist dieser Zeitmesser die einzige Armbanduhr der Welt mit fliegendem Karussell. Zu dieser Exklusivität trägt auch bei, dass die Karusselluhr von Blancpain in einer strengstens auf 288 Exemplare limitierten Serie gefertigt wird.

Um die beiden drehenden Räder und selbstverständlich die in zentraler Position schwingende Unruh im skelettierten Zifferblatt gebührend zur Geltung zu bringen, ordnete Blancpain die Oberseite des Drehgestells auf einer Ebene an, die die obere Platine des Uhrwerks leicht überragt. Dank dieser Hervorhebung des Karussells sind seine filigranen Elemente noch besser sichtbar. Und da ein konventionelles Zifferblatt nicht zu einem derart revolutionären Zeitmesser gepasst hätte, besteht die Anzeigeebene hier nur aus dem Minuten- und Stundenkreis sowie der Gangreserve- und Datumanzeige. So können die verschiedenen von Hand ausgeführten Endbearbeitungen der oben-

liegenden Uhrwerkteile nach Lust und Laune bewundert werden. Über den skelettierten Anzeigen kreisen schwarze Zeiger. Der transparente Gehäuseboden gibt den Blick auf den Rotor aus rhodiniertem Gold frei, der am Rand mit gelbgoldenen Schrauben verziert ist und den Schriftzug „Blancpain“ aus demselben Metall trägt.

Eine derartige Weltpremiere verdiente es natürlich auch, von einem Platingehäuse beschirmt zu werden. Es hat einen Durchmesser von 43,5 mm und ist mit einem der berühmten, von Blancpain patentierten Korrektoren unter den Anstößen ausgestattet, dank denen das Datum ohne Korrekturstift verstellt werden kann. Vervollständigt wird dieses Ensemble durch eine Faltschließe aus Platin.

Dem Dream-Team gelang es nicht nur, eine Uhr zu realisieren, die neue Weltrekorde aufstellt, seine Zusammenarbeit trug auch anderweitig Früchte. Nach dem erfolgreichen Abschluss dieses Projekts besiegelte nämlich Vincent Calabrese seine Beziehung zu Blancpain, indem er einen Fulltimejob in der Abteilung Forschung und Entwicklung antrat. Fortan ist dieses Traumteam ständig am Werk, um neuen, noch ehrgeizigeren Projekten Leben einzuhauchen. ■





TÊTE DE MOINE AOC:

WAS IN DER STILLE BLÜHTE, EROBERT ALS KÄSEROSE DIE WELT

**„DIESER KÄSE, IN EINER NACH FREIHEIT UND
UNABHÄNGIGKEIT STREBENDEN UND DOCH VON
TRADITIONSBEWUSSTSEIN GEPRÄGTEN UMWELT
ENTSTANDEN, IST SEIT ACHT JAHRHUNDERTEN
IM HERZEN DES JURA VERWURZELT ...“**

(Alain Portner, in *La Tête de Moine*, Editions d'En Haut 1992)

VON **DIDIER SCHMUTZ** MIT FOTOS VON **HUGUES DE WURSTEMBERGER**



Erinnert man sich an das geschickte Marketing für die mit dem Drehmesser gerollten schmucken Käseröschen – sie fehlen heute auf keiner im Laden bestellten Käseplatte –, wirkt der Bezug auf die Stille deplaziert. Ist er aber nicht. Um sich davon zu überzeugen, muss man erlebt zu haben, wie die kalte Winternacht die Umrisse der hoch- und abgelegenen Heimat dieses Käses verschluckt. In solchen Stunden, wo sich beißende Kälte und tiefdunkle Nacht vermählen, scheint die Stille zu klingen und zu singen. Diese Landschaft schmiedet mit ihrer Strenge den Charakter des Tête de Moine, dieses Käses aus Bellelay im Berner Jura. Und Männer der Stille, die Prämonstratensermönche der namengebenden Abtei, sollen ja diese jurassische Spezialität erfunden haben, die heute ausschließlich im französischsprachigen Teil des Kantons Bern und im Kanton Jura hergestellt wird.

In der Geschichte dieser Jurahöhen schwingt auch noch der stumme Glaubenseifer der Mennoniten mit, einer Gemeinschaft, die um die Wende vom 17. zum 18. Jahrhundert hierher flüchtete. Als Abtrünnige vom wahren protestantischen Glauben in seiner

radikalsten Form betrachtet, wurden sie aus ihrem heimatlichen Emmental vertrieben. Manche wanderten nach Übersee aus, andere erhielten durch Vermittlung von Katholiken des Bistums Basel die Erlaubnis, die noch bewaldeten Jurahöhen zu roden. Allerdings mit einem einschneidenden Vorbehalt: „Geht hin, aber auf über 1000 Meter, ja nicht darunter. Jeder Kontakt mit der restlichen Bevölkerung ist untersagt!“ Sie hatten die Wahl: soziale Isolierung, Flucht ins Ausland oder den Tod. In ihrer erzwungenen Einsamkeit entwickelten die Mennoniten eine völlig autarke Lebensweise, welche die Mentalität in dieser Gegend geprägt hat.

Hier oben bezeichnet man sich auch selbst gern als genügsam und scheu. Diese Zurückhaltung ist eher ein Zeichen des Respekts für den Besucher als ein Ablehnen der Fremden. Das merkt man, sobald sich eine Tür öffnet, wie hier in Bellelay. Die ehemalige Abtei und Wiege des Tête de Moine wurde 1894 zur psychiatrischen Anstalt, vorerst letzte Station eines bewegten Schicksals. Der ehrwürdige Bau ist Anlass für einen Rückblick auf die heimische Spezialität.

Die Vergangenheit mit ihren Höhen und Tiefen zeigt, in welchem Maß die Geschichte eines Käses von jener der Menschen abhängig ist. Auch das Schicksal des Tête de Moine war von Rückschlägen und Erfolgen gekennzeichnet, bis mit der Eintragung der AOC im Frühling 2001 eine vielversprechende Zukunft begann.

Die Prämonstratensermönche, die hier seit dem 12. Jahrhundert als erste den Wald rodeten und das Land urbar machten, sind offensichtlich die Begründer dieses Käses. Jedenfalls geht die erste bekannte schriftliche Verwendung des Begriffs „Bellelay“ für einen Käse auf das Jahr 1570 zurück: In einem Schreiben des Abts von Bellelay an den Basler Fürstbischof ist die Rede von „dryssing bellelaykess“ (dreißig Laiben Bellelay-Käse), die der Abt liefern ließ. 1628 ist der „fromage de Bellelay“ erstmals in einem Werk beschrieben, und zwar als schön fetter Käse von ausgezeichneter Qualität; er war also vor allem gekrönten und gesalbten Häuptern vorbehalten. Das gemeine Volk hatte sich mit Magerkäse zu begnügen. Anfänglich wurde der Halbhartkäse im Kloster selbst sowie in den

DIESE LANDSCHAFT SCHMIEDET MIT IHRER STRENGE DEN
CHARAKTER DES TÊTE DE MOINE, DES KÄSES AUS BELLELAY.



**DIE MÖNCHHE DES PRÄMONSTRATENSER-ORDENS,
DIE HIER SEIT DEM 12. JAHRHUNDERT DEN WALD RODETEN,
SIND DIE BEGRÜNDER DIESES KÄSES.**

Der Bruch für die Käselaihe des Tête de Moine wird in die Formen gefüllt.





direkt von den Mönchen bewirtschafteten Höfen gefertigt. Erst viel später weihen die Brüder ihre Pächter in die Geheimnisse und Kniffe bei der Herstellung des Tête de Moine ein. Zum Glück, denn als die Abtei 1797/98 aufgehoben und vom Staat Bern aufgekauft wurde, konnten die Bauernfamilien den Käse weiter produzieren. Das kostbare Erbe wurde jedoch mit unterschiedlichem Erfolg vermehrt, denn die mit der Milchverarbeitung betrauten Frauen „ließen es an der notwendigen Sorgfalt fehlen“¹. Eine erstaunliche Bemerkung, die sich in mehreren zeitgenössischen Berichten findet. Fest steht jedenfalls, dass die Spezialität aus irgendeinem Grund oder durch eine Verknüpfung unglücklicher Umstände beinahe verschwunden wäre, und dafür mussten wohl auch Ursachen und Schuldige gefunden werden.

Auf Veranlassung einiger Käser, die lieber handelten als kritisierten, gewann der Tête de Moine im Verlauf des 19. Jahrhunderts den Status zurück, den er zur Zeit der Mönche genossen hatte: ein gesuchtes Produkt, gut zu exportieren und mit ausgezeichnetem Ertrag. Angesichts der schwindelerregend wachsenden Nachfrage waren die Hofkäsereien bald überfordert und die ersten Dorfkäsereien ent-

standen. Mit leistungsfähigen Anlagen verarbeitete hier ein Käser die Milch mehrerer Bauern der Umgebung. Diese schlossen sich in einer Käserei- oder Milchgenossenschaft zusammen und gaben die hofeigene Fertigung auf.

Im Gefolge dieser Entwicklung kam es zu einem erneuten Niedergang. Die meisten Käser stellten vom Tête de Moine auf den Gruyère um, der gefragter und noch einträglicher war. Sein weiterer Vorteil: Er wurde das ganze Jahr produziert, während der Tête de Moine ein saisonales Erzeugnis blieb, hergestellt mit der Milch von Kühen, die auf den Sömmerungsweiden Rauhfutter fraßen; anschließend reifte der Käse vier bis fünf Monate und kam im Winter in den Handel. Der Tête de Moine war auf seinem Tiefpunkt angelangt: in den 1950er Jahren pendelte sich die Produktion bei rund 200 Tonnen ein.

Geniestreich

Einmal mehr drohte der schmackhafte „Mönchskopf“ in Vergessenheit zu geraten. Doch zwei Männer sollten seinem Schicksal eine neue Wende geben, jeder auf seine Art und nach seinen Fähigkeiten.

Beginnen wir mit dem Käser, der die Association des fabricants de Tête de Moine² (AFT) begründete. Der inzwischen verstorbene Ernest Schneider wird als Vater des heutigen Tête de Moine betrachtet – selbstverständlich nach den Mönchen. Er war der erste, der den jahreszeitlichen Charakter abzuschwächen begann und bereit war, einen etwas weniger würzigen Käse auf den Markt zu bringen. Denn obwohl Heu eine wunderbare Erfindung ist, um Milchkühe den Winter über durchfüttern zu können – während man zuvor, im Mittelalter, einen Großteil der Tiere schlachten musste –, lässt es sich nicht mit dem frischen, von Blumen und Kräutern durchsetzten Gras der Juraweiden vergleichen. Das Endprodukt sieht zwar gleich aus, doch der Geschmack ist notgedrungen anders. War's eine Majestätsbeleidigung? Hatte Ernest Schneider richtig gehandelt oder nicht? Die Antworten fallen unterschiedlich aus, doch der Standpunkt von Olivier Isler, Geschäftsleiter der Interprofession Tête de Moine, ist unzweideutig. „Der saisonale Charakter der Tête-de-Moine-Produktion war wie bei den meisten lang haltbaren Käsesorten von topografischen und klimatischen Gegebenheiten abhängig. Weil es im

¹ Alain Portner, *La Tête de Moine*, Editions d'En Haut, La Chaux-de-Fonds, 1992.

² Vereinigung der Tête-de-Moine-Hersteller, gegründet am 29. März 1978 in Bellelay.



DIE KÜHE WARTEN NICHT! WENN ES ZEIT ZUM
MELKEN IST, WOLLEN SIE GEMOLKEN WERDEN.

Sommer mehr Milch gab, versuchte man sie in Form von Käse für den ohnehin nahrungssarmen Winter aufzubewahren. Und die Wintermilch deckte im allgemeinen höchstens den direkten Verbrauch der Familien. Mit der Steigerung der Milchproduktion während des ganzen Jahres konnte dann auch im Winter gekäst werden. Das gilt auch für den Gruyère, der von da an nicht mehr nur auf der Alp, sondern in Dorfkäsereien im Tal produziert wurde.

Aus kommerzieller Sicht ist es zweifellos sehr gut, dass unser Produkt das ganze Jahr über verfügbar ist. Das Konsumverhalten ändert sich, und man muss die Nachfrage jederzeit befriedigen können. Im Winter ist sie sowieso am stärksten, vor allem in der Festtagszeit, und das entspricht der früheren, auf das Sommerhalbjahr beschränkten Fertigung. Doch wenn wir in einem immer schwierigeren wirtschaftlichen Umfeld überleben wollen, müssen wir uns anpassen, ohne den traditionellen Charakter des Tête de Moine zu verlieren.“

Doch fahren wir fort mit einem Mann, der nicht direkt mit der Branche verbunden ist – außer durch die Liebe, die jeder Jurassier dem Mönchskopf entgegenbringt –, der jedoch entscheidend zum beispiellosen Erfolg des Tête de Moine in den letzten zwei Jahrzehnten beigetragen hat. Zwischen 1981 und 1983 steht der Tête de Moine an einem Wendepunkt seiner Geschichte. Das mühsame Schaben mit dem Messer hat ein Ende. Nicolas Crevoisier – ein Ingenieur, der in La Joux eine feinmechanische Werkstatt aufgebaut hatte – bringt seine ersten Girolle-Drehmesser auf den Markt. Die inzwischen weltbekannte Erfindung entstand, weil er in der Krise der Uhrenindustrie und der damit verbundenen feinmechanischen Betriebe

keine Angestellten entlassen wollte. „Ich suchte nach Möglichkeiten, um die Leute weiter zu beschäftigen. In meinen Projektordnern stieß ich auf diese Idee, die ich zehn Jahre früher hatte, als wir bei einem Empfang für 150 Gäste zu zwölf Käseröllchen schabten und trotzdem kaum nachkamen. Damals hatte ich mir gesagt, dass man hier etwas unternehmen müsste. Ich hatte einige Skizzen gemacht, die Sache aber wieder liegenlassen, bis die Quarzkrise kam.“ Eine glorreiche Idee, in dem Ordner zu kramen. Seine Girolle sicherte nicht nur Arbeitsplätze im eigenen Betrieb, sie wirkte als wahres Dopingmittel für den Absatz des Tête de Moine, der sich innerhalb von zwanzig Jahren verdreifachte.

Die Konsumenten schätzten – und schätzen – das praktische Gerät, das zum spielerischen und ästhetisch ansprechenden Aspekt des Tête-de-Moine-Konsums beiträgt. Wenn man den Kniff beim Drehen begriffen hat (nicht zu viel Druck geben), lässt die Girolle eine zarte, duftende Käserose nach der

ändern erblühen. Diese Art, einen Käse zu servieren, ist zweifellos weltweit einzigartig, und das ist der Öffentlichkeit bewusst. Zwanzig Jahre nach ihrer Erfindung – zu Beginn des 21. Jahrhunderts, als der Patentschutz erlischt und das Gerät zum Allgemeingut wird – sind weltweit mehr als drei Millionen Girolles verkauft worden und haben so schwer zugängliche Märkte wie den Mittleren Osten oder Japan erobert.

Seit Herbst 2003 hat die Girolle eine kleine Schwester, die Pirouette®, „ein Schabsystem mit raffinierter Verpackung“, wie die Werbung versichert. In einer achteckigen Schachtel wird ein halber Tête de Moine angeboten, der auf einem der Girolle verwandten System steckt. In gut einem Jahr wurden 200 000 Pirouettes verkauft, was 100 000 Têtes de Moine entspricht, vorwiegend ins Ausland. Die Mönche können in Frieden ruhen; nach achthundert Jahren scheint die Zukunft ihres Käses, des Fromage de Bellelay, dank der Eroberung internationaler Märkte gesichert.

Nicolas Crevoisier mit seiner neusten Erfindung, dem Drehgrill.



Ursprungsschutz: Seit 2001 ist Tête de Moine, Fromage de Bellelay, als geschützte Ursprungsbezeichnung (GUB/AOC) registriert. Dies bedeutet, dass die Milch aus dem Ursprungsgebiet stammen und der Käse dort nach dem traditionellen Verfahren hergestellt und ausgereift werden muss. Die geografische Produktionszone des Tête de Moine umfasst im Kanton Jura die Bezirke Freiberge und Pruntrut sowie im Kanton Bern den Bezirk Moutier und vom Bezirk Courtelary die Gemeinde Saulcy sowie das Einzugsgebiet der Käserei Courgenay. Neun Fabrikanten sammeln und verarbeiten die Milch von 269 Produzenten; Bern und Jura teilen sich etwa hälftig die gesamte Tête-de-Moine-Produktion, ein gemeinsames Erbe, das ein bisschen Kitt für zwei Regionen liefert, die sich durch den Gang der Geschichte etwas auseinanderlebten. Das ist vielleicht das am wenigsten sichtbare Verdienst des Tête de Moine ... doch bestimmt ein kostbares Geschenk der Mönche von Bellelay.

Der „Tête de Moine, Fromage de Bellelay“ wird aus der Rohmilch von Kühen gekäst, die mit Gras und Heu der Alp- und Sömmerungsweiden im Jura und Berner Jura ernährt werden. Silofütterung ist verboten. Der kleine Laib im Gewicht von 0,7–2 kg ist zylindrisch, allenfalls leicht gewölbt, mit 10 bis 15 cm Durchmesser und einer Höhe von 70 bis 100 % des Durchmessers. Die Rinde dieses Halbhartkäses ist fest, mit rötlichbrauner Schmiere und leicht körnig. Der Teig ist fein, elfenbeinfarbig, ohne oder mit feiner Lochung. Da er nicht in Stücke geschnitten genossen wird, sondern mit einem Messer geschabt oder heute eben mit der Girolle oder Pirouette zu Rosetten gedreht, schmilzt er rasch auf der Zunge, wobei das nach Pilzen und Heu duftende Aroma sich erst so richtig entfaltet. Es verdankt sich dem regelmäßigen Schmieren der Laibe sowie der Reifung von der Rinde her während der 3 bis 6 Monate dauernden Affinage.



Auf dem Hof

Von Bellelay in Richtung Delémont den Gorges du Pichoux entgegenfahrend, kommen wir in das geheimnisvolle Petit Val, das aus den Wohnhäusern und vier Bauernhöfen von Moron sowie den Dörfern Châtelat, Monible, Soubox und Sornetan besteht. Heinz und Nora Gyger wohnen in La Combe, einem Weiler in der Gemeinde Sornetan. Das Sträßchen führt durch Wälder und Weiden, an den Kreuzungen wird's schwierig. Schließlich weist uns ein Bauer, der auf dem Feld arbeitet, den Weg. Der Fahrer hat eben wieder mal die Landschaft bestaunt, statt auf die Tafeln „Gîte rural – tourisme à la ferme“ zu achten.

„Aha, da sind Sie ja! Sie haben doch heute morgen telefoniert, nicht wahr? Die Männer sind schon am Melken. Wir haben

auf Sie gewartet, aber die Kühe nicht! Wenn es Zeit zum Melken ist, wollen sie gemolken werden, basta.“

Nora ist eine Frau von unbändiger Energie und weiß ihre Leute auf freundliche, aber bestimmte Art auf Trab zu halten. Sie ist die unbestrittene Autorität. Wir lernen die Familie also auf dem Weg über den Stall kennen, wo es sofort ums Grundlegende geht: Die Milch für den Tête de Moine fließt, damit das Herz der Region schlägt. Heinz und seinem Sohn Daniel ist das klar. Die Familie bewirtschaftet den Hof von rund dreißig Hektar seit fünf Generationen, und hier gibt es keine Alternative zur Milchproduktion. Zumal aus dieser Milch ein rassiger, typischer Käse entsteht, der ihnen ein Auskommen als Bauern und Viehzüchter sichert, zwei Tätigkeiten, die für die ganze Umwelt wichtig sind. Die Situation ist im ganzen Westschweizer Jura dieselbe, man muss darauf achten, dass die Landwirtschaft als ein Grundpfeiler der dezentralen Besiedelung nicht zu sehr geschwächt wird.

Aufs Jahr gesehen, liefert die Herde der Familie ein Kontingent von 130 000 Kilo, was bei einem Kilopreis von 83 Rappen knapp 108 000 Franken einbringt. Das ist knapp, zu knapp. Deshalb bietet die Familie seit kurzem als Zusatzverdienst Ferien auf dem Bauernhof an. Neben den drei hübschen Gästezimmern hält Nora für die Besucher am Familientisch die ganze Palette der lokalen Erzeugnisse des Berner Juras bereit. Milch, Butter, Eier, selbstgemachte Konfitüre, Bauernbrot, Kuchen, Sirup, Most, Früchte, Gemüse, Suppen, Würste, Fleisch und auch etwas Selbstgebranntes zum Kaffee: Von der Vorspeise bis zum Dessert gibt der Hof alles her, was er hat, selbstverständlich auch einen Tête de Moine auf der Girolle sowie Geschichten über den heimischen Käse, erzählt vom Pater familias. Der Bauernhof von La Combe ist ein Ort, den man nur ungern verlässt. ■



Heinz und Nora Gyger, Milchproduzenten für Tête-de-Moine-Käse.

HAT MAN **DEN KNIFF BEIM DREHEN BEGRIFFEN**, LÄSST DIE GIROLLE
EINE ZARTE, DUFTENDE KÄSEROSE NACH DER ANDERN ERBLÜHEN.

SPAZIERGANG IM ST.-IMMER-TAL

Wir halten in Villeret, gleich hinter Saint-Imier. Das Dorf begrüßt uns bei strahlendem Sonnenschein. Im Hintergrund bildet die Combe Grède einen eleganten Ausschnitt. Der Talboden des Vallon de Saint-Imier ist von strenger, enger Schönheit. Hier wird ein köstlicher Tête de Moine AOC produziert. Aber der Zwischenhalt in Villeret ist gleich doppelt gerechtfertigt. Auf den Spuren des renommierten Käses sind wir wie durch Zufall auf den Ursprung der Blancpain-Saga gestoßen. Hier wurde der Gründer der Uhrenmarke, Jehan-Jacques Blancpain, geboren und am 11. März 1693 getauft. Der Beginn der großen Uhrendynastie reicht also einige Jahre weiter zurück als das offiziell festgehaltene Gründungsdatum von 1735. Dieses bezieht sich nämlich auf die erste schriftliche Erwähnung uhrmacherischer Tätigkeit unter dem Namen Blancpain, die sich im Archiv des Bistums Basel findet.

Der Sohn von Jehan, Isaac, ist als Schulmeister und Uhrmacher tätig, genauso wie Jehans Enkel David-Louis. Zur Hauptaktivität der Familie wird die Uhrmacherei definitiv

mit Frédéric-Louis Blancpain. Dieser Urenkel Jehans, geboren im Juli 1786, weitet den Nebenerwerbsbetrieb aus und baut die Manufaktur Blancpain auf.

Die Fortsetzung der Blancpain-Saga wird noch heute geschrieben, nicht mehr mit dem Gänsekiel, sondern mit traditionellen und modernsten Instrumenten. Die Kollektion Villeret, die einige der edelsten Zeitmesser der Marke umfasst, erinnert daran, dass der Geist der Gründer lebendig geblieben ist und heute unter Achtung der großen Tradition sorgsam gepflegt wird.

Der Schatten der Kopie

Das Uhrmacher- und Bauerndorf Villeret bringt uns wieder auf die recht junge Geschichte der Appellation d'origine contrôlée oder kontrollierten Ursprungsbezeichnung in der Schweiz zurück.

„Um einen Tête de Moine richtig genießen zu können, formt man zuerst eine Käserose!“ sagt Franz von Büren im Gespräch mit Alain Farine, dem Direktor der Schweizerischen Ver-

einigung zur Förderung der AOC-IGP. Der poetisch veranlagte Käser dreht sein Girolle-Schabmesser, und vor der Klinge rollt sich eine wunderbar duftende, zarte Rosette auf. Kein anderer Käse der Welt wird auf so originelle Art serviert, das steht schon mal fest! Einzigartige Präsentation, feine, vielfältige Aromen, überliefertes handwerkliches Know-how bei der Fertigung, einwandfreie Qualität ... alle Komponenten eines Luxusprodukts sind hier vereinigt. Die Haute Horlogerie und die AOC-Käse haben eines gemeinsam – besser gesagt zwei gemeinsame Gegner: Nachahmer und Fälscher. Wie kann man diese Seuche bekämpfen, welcher der „Mönchskopf“-Käse zum Opfer fiel. Die Idee der Käseblume ist genial genug, um Nachahmer auf den Plan zu rufen: die Girolle und der Tête de Moine wurden denn auch in Frankreich, Deutschland und Österreich kopiert. „Damit ist jetzt Schluss“, erinnert Alain Farine, „mit der AOC und den gesetzlichen Bestimmungen über die Ursprungsbezeichnungen können wir nun Nachahmungen und Fälschungen einklagen und verbieten lassen.“



VERTEIDIGUNG EDLER PRODUKTE



Vacherin Mont-d'Or, *Lettres du Brassus* Ausgabe 02.



Gruyère AOC, *Lettres du Brassus* Ausgabe 03.

Der Auftrag der von Alain Farine geleiteten Vereinigung¹ ist in ihrem Namen formuliert: die AOC und IGP in der Öffentlichkeit bekannt machen und fördern. Gemäß einer vor zwei Jahren erstellten Umfrage kennt heute ein beträchtlicher Teil der Schweizer Konsumentinnen und Konsumenten das AOC-Logo.

In der Schweiz ist die Geschichte der Appellation d'origine contrôlée (AOC; dt. KUB, kontrollierte Ursprungsbezeichnung) für andere Erzeugnisse als Wein recht jung, begründet 1997 durch das Inkrafttreten der eidgenössischen Verordnung über den Schutz der Ursprungsbezeichnungen (UB, GUB, KUB) und geografischen Angaben (GA, GGA) von landwirtschaftlichen Produkten². Diese eurokompatible Gesetzgebung wurde im Rahmen der Landwirtschaftspolitik 2002 geschaffen, einer Neuorientierung, die den schrittweisen Abbau der staatlichen Subventionen für landwirtschaftliche Produkte vorsah, Milch- und Milchprodukte an der Spitze. Daraufhin entstanden berufsübergreifende Zusammenschlüsse in der Käsebranche, pri-

vatrechtliche Organisationen sämtlicher Akteure vom Milchproduzenten über den Käser und Affineur bis zum Handel. In ihrem Gefolge erschienen die AOC (KUB) und geschützten geografischen Angaben (GGA, franz. Indication géographique protégée, IGP). Die beiden für Erzeuger und Verbraucher neuen Begriffe sind eng verbunden mit der Typizität, dem Terroir und der Authentizität des Produkts.

Die AOC/KUB ist strenger und zwingender als die IGP oder GGA. So muss ein AOC-Produkt vollständig in seiner klar definierten Heimatregion hergestellt sein, von der Erzeugung des Rohstoffs bis zum Endergebnis. In diesem Fall ist der Bezug zum Terroir, zum heimatlichen Boden, besonders stark und erlaubt, das Erzeugnis mit seiner Region, seiner Kultur und einem überlieferten handwerklichen Können zu identifizieren. So wird nie Luzerner oder Appenzeller Milch in einem Tête de Moine oder einem Vacherin Mont-d'Or verkäst sein, außer der Hersteller verstoße bewusst gegen das Gesetz und riskiere damit rechtliche Folgen.

Die GGA oder IGP umgrenzt ebenfalls ein Produktionsgebiet, das mit einer lokalen und traditionellen Verarbeitung verbunden ist, fordert aber nicht, dass sämtliche Etappen in diesem Gebiet erfolgen. So kann insbesondere das Einzugsgebiet der Rohstoffproduktion größer sein als die Fabrikationsregion. Das Fleisch einer Saucisson mit geschützter geografischer Angabe kann aus einem Viehzuchtbetrieb außerhalb dieser Zone stammen.

Die geografischen Angaben (GA), wie sie in Artikel 22 des WTO-Abkommens über die Bereiche des geistigen Eigentums, die den Handel³ betreffen, definiert sind, dienen dazu, ein Produkt als aus einem bestimmten Gebiet stammend zu identifizieren. Dies gilt für Fälle, in denen die Bekanntheit des Produkts oder eine andere Eigenschaft hauptsächlich auf die geografische Herkunft zurückzuführen ist (Antigua Coffee, Darjeeling Tea, Gruyère, Roquefort, Tequila, Parmaschinken, Sbrinz, Solinger Messer usw.). Diese Definition der GA deckt auch die kontrollierte oder geschützte Ursprungsbezeichnung (KUB, GUB, AOC) und die geschützte geografische Angabe (GGA, IGP) ab, wie sie in der Schweiz und in Europa gelten.

¹ Für weitere Informationen und die Liste der zertifizierten Produkte siehe: www.aoc-igp.ch

² Verordnung RS 910.12 über die AOC/KUB und IGP/GGA

³ TRIPS-Abkommen, 1994.





DIE MARKE DES KÖNNENS

SEIT ANNÄHERND 300 JAHREN WIRD BEI BLANCPAIN DAS UHRMACHERISCHE SAVOIR-FAIRE VON GENERATION ZU GENERATION WEITERGEGEBEN. MIT DER PFLEGE DIESES WISSENS UND KÖNNENS HAT DIE MARKE DIE GESCHICHTE DER UHRMACHERKUNST UNAUSLÖSCHLICH GEPRÄGT.

VON **DIDIER SCHMUTZ** MIT FOTOS VON **THIERRY PAREL**

Er dreht sich. Nein, er wirbelt herum wie ein Tourbillon. Das Wort passt besser zu der Person, die wir Ihnen hier vorstellen.

Er spricht mit Überzeugungskraft und bildhafter Farbigkeit, oft schalkhaft, voller Witz und Ironie, aber immer ernst, wo Ernst geboten ist.

Er ist beredt und hat zu jedem Anlass lustige Anekdoten bereit, die er mit offensichtlichem

Vergnügen erzählt. Mit seinen Erinnerungen ließe sich leicht ein Buch füllen.

Als Hobbymusiker hat er den Jazz im Blut.

Als Künstler verfügt er über ein fotografisches Auge. Und als Uhrmacher komponiert er schwierigste Partituren.

Sein Gesicht unter der gekonnt wirr angeordneten Haartracht wirkt voller Lebhaftigkeit und allzeit wacher Neugier. Wenn man ihm



ALS **HOBBYMUSIKER** HAT ER DEN JAZZ IM BLUT.
ALS **KÜNSTLER** VERFÜGT ER ÜBER EIN
FOTOGRAFISCHES AUGE. UND ALS **UHRMACHER**
KOMPONIERT ER SCHWIERIGSTE PARTITUREN.



zuschaut, ist kein Zweifel möglich: Dieser Mann hat die Begeisterung seiner 63 Jahre. Und er ist ein Wirbelwind, ein Tourbillon.

Willy Moret verfügt über eine Fülle von Eigenschaften und Begabungen. Was dieser Mann aber vor allem besitzt, ist ein immenses berufliches Wissen.

Als großer Profi kennt er alle Geheimnisse der Uhrmacherkunst, die es zu beherrschen gilt, um die Meisterwerke der Blancpain-Kollektionen zu kreieren. Deshalb hat Willy den grundlegend wichtigen Auftrag, die Weitergabe dieses unersetzlichen Wissens und Könnens zu sichern. Mit Unterstützung seines Freundes Antoine Richoz, Atelierchef in Le Brassus, betreut er diese Aufgabe bereits seit mehreren Jahren. Als „Transmissionsriemen“



dienen ihm die erwähnten schwierigen Partituren, besser gesagt und um von der Musik zur Uhrmacherei zu wechseln: Anleitungen mit dem Kürzel TMI für „Technik, Montage, Instruktion“. Ohne auf Einzelheiten einzugehen, die eine Flut von Fachausdrücken erfordern würden, stellt Willy diese Fichen als Konzentrat all des Wissens der Uhrmacher selbst vor, als Addition vielfältigster Erfahrungen. Willys Aufgabe ist es, all das zu vereinigen und so zu formulieren, dass dieses Know-how klar verständlich und präzise erhalten bleibt. Diese TMI-Blätter sind auf Dauer angelegt. Früher wurde das Fachwissen mündlich weitergegeben, in den Gesprächen von Werkstisch zu Werkstisch, ohne Aufzeichnungen. Dies auf die Gefahr hin, für jede neue

Schwierigkeit das richtige Vorgehen, den passenden Kniff neu erfinden zu müssen. Zurzeit gibt es bereits über sechzig solcher TMI, als „Karteigedächtnis“ angelegt, das für alle Uhrmacher, die an Blancpain-Kalibern arbeiten, unerlässlich ist.

Im Herzen der Mechanismen

Wir sind in Le Brassus, und Willy kommt ohne Umschweife auf sein Thema zu sprechen: „Willkommen an Bord! Wir gehen nun in den Maschinensaal des Dampfers.“

Dampfer? Maschinensaal ... Was zum Teufel soll das? Wir sind doch nicht auf See. Ungläubigkeit macht sich breit, wird schier unüberhörbar, obwohl gedämpfte Stille





„WILLKOMMEN AN BORD!
WIR GEHEN NUN IN DEN
MASCHINENSAAL DES DAMPFERS.“



herrscht. Macht sich Willy über die Besucher lustig, oder handelt es sich um eines dieser Wortspiele, die er so meisterlich beherrscht? Nichts von alledem. Der Dampfer wird zum Code für den Geist, der in dem großen Haus in Le Brassus herrscht, und Willy erklärt auf unser Bitten die Metapher.

„Im Gegensatz zu anderen unserer Werkstätten – die man mit Erstklass-Salons vergleichen kann, welche für einen oder zwei Uhrmacher reserviert sind, die dort in fast klösterlicher Stille konzentriert arbeiten und beispielsweise eine 1735 pro Jahr montieren – herrscht hier ein geschäftiges Treiben, fast wie in einem Ameisenhaufen. Denn hier wird doch die Mehrheit der Uhren montiert, eingeschalt, mit Zifferblatt und Zeigern versehen. All diese jungen Männer und Frauen bilden die unabdingbare Grundlage für das Funktionieren der ganzen Besatzung. Ohne sie käme der große Dampfer Blancpain gar nicht voran.“

Deshalb also „Maschinensaal“. Die Erklärung überzeugt, zumal sie ein schönes Zeichen der Anerkennung für all diese Schiffsjungen und Zimmermädchen der Haute Horlogerie ist, die nicht auf der Kommandobrücke stehen und nie ins Scheinwerferlicht der Berühmtheit geraten.

Schiffen wir uns also nach dieser Präzisierung ein und kehren zum Savoir-faire zurück, indem wir die Tür zum Maschinensaal aufstoßen. Willy hat seine makellos reine Uhrmacherschürze übergestreift. Sein Sinn fürs Teilen des Wissens, der eine bloße didaktische Begabung bei weitem übertrifft, wird sofort augenfällig. In Tat und Wort lässt er die andern an seiner kostbaren Erfahrung teilhaben. Er zeigt und erklärt, begleitet von Scherzen, geht am einen Arbeitsplatz vorbei, hält am andern inne, wo ein kleines technisches Problem aufgetaucht ist, hört sich die Fragen an ... berät oder macht's gleich vor. Alles arbeitet gutgelaunt und beschwingt, als wir durch die Reihen gehen.

„Sieh mal, hier ist eines meiner TMI-Blätter, sie hat es mit einem kleinen Magneten an ihrer Lampe befestigt und wird nun den Weckermechanismus in der vorgegebenen Montagereihenfolge zusammenbauen.“





„Nanu, dort fehlt es an Leuten ... Und hier hab ich mein Stereomikroskop, ein überaus nützliches Instrument ...“ „Moment, da ist Aurélie, die uns auch als Auszubildende der Neuankömmlinge unterstützt ...“

Solche Neuankömmlinge gibt es etliche, darunter einen, Yosvani, der erst seit ein paar Stunden in dieser Abteilung arbeitet, aber gar nicht wie ein Schiffsjunge aussieht. Wobei er zumindest weite Reisen gewohnt sein muss, kommt er doch ... aus Kuba! Von der Hitze der Karibik und ihren Palmenstränden hinauf in die rauhe Bergwelt des Jouxals, um die Welt der schönsten und größten Komplikationsmechanismen kennenzulernen... der Gegensatz muss gewaltig sein. „Beeindruckend, nicht wahr?“ Die unerwartete Antwort des jungen Westinders, der erst seit vier Monaten hier als Uhrmacher-Praktikant arbeitet: „Ja, und ich bin irre stolz, als Kubaner in der Schweiz dieses legendäre Handwerk auszuüben.“

Ein „métier de légende“: Es gibt keine schönere und auch keine treffendere Bezeichnung,

denn in der Blancpain-Welt ist diese Legende quicklebendig, greifbar, sichtbar, eine Quelle des Entzückens fürs Auge. Die Bemerkung gefällt natürlich auch Willy, der seine Runde im Maschinensaal noch breiter strahlend fortsetzt.

„Darf ich Dir Réanne vorstellen? Sie spricht türkisch, und als ich sie für die Montage des Blancpain-Chronographen schulte, haben wir das benutzt, um gemeinsam die TMI-Fiche und den Kurs für den Uhrmacher zu übersetzen, der Blancpain in Istanbul vertritt.“

Rund um die Welt

Bei diesem Rundgang durch den Saal wird eine weitere Facette von Willys Persönlichkeit sichtbar. Er verabscheut Reisen. Beim Kofferpacken ergreift ihn das Grauen. Deshalb wollen wir nicht weiter auf diese stressigen Stunden eingehen, zumal Flughäfen und ihre Pisten so ziemlich die einzigen Orte sind, die seinen Optimismus verfliegen lassen. Trotzdem: Schanghai, Wien, Singapur, Dubai ... er hat sie oft packen müssen, seine

Koffer. Denn er ist es, der die wenigen Uhrmacher instruieren muss, die berechtigt sind, eine Blancpain-Uhr zu öffnen. Man kann sich's leicht vorstellen, dass dieses Privileg nicht so schnell gewährt wird. Willy erinnert sich an einen Freund, dem es nach der Ausbildung an den erforderlichen Fähigkeiten mangelte. Freund oder nicht, er wurde zurückgewiesen. Für andere ist der Höhepunkt ihrer Schulung gekommen, wenn sie ihr Blancpain-Werkzeugset erhalten und vor allem die einzigartigen, geheimen Schlüssel, die das Gehäuse öffnen und den Zugang zum Herzen der Uhr freigeben.

Nach dem Erstellen der TMI, der Weitergabe des Wissens im Betrieb, der Schulung der wenigen Konzessionäre rund um den Globus ist nun die Runde des Publikums gekommen, ob Uhrenliebhaber oder einfach Neugierige. Wir treffen Willy an der Uhrenmesse in Basel wieder. Von seinen Uhrwerken beflügelt, wirkt er richtig beschwingt. Ist er die Seele des Blancpain-Stands? Sein Charisma trägt jedenfalls dazu bei, und vor

IN DER BLANCPAIN-WELT IST DIE
LEGENDE QUICKLEBENDIG,
GREIFBAR, SICHTBAR, EINE QUELLE
DES ENTZÜCKENS FÜRS AUGE.



allem ist er hier der große Animator. Er gibt zu, dass er gern ein bisschen übertreibt, provoziert und „den Jahrmachtsverkäufer spielt, der den einzigartigen Gemüseschneider anpreist“. Selbst wenn man die Proportionen wahrt, ist etwas Wahres an diesem Vergleich, obwohl es an der Baselworld 2008 darum geht, Auskunft über den durchaus gewichtigen Unterschied zwischen Tourbillon und Karussell zu geben. Das Blatt mit den technischen Daten in der Hand haltend oder auf die Leinwand projiziert, erklärt Willy, was Sache ist. Seine Ausführungen gehen bis zu den Anfängen der Erfindung zurück. Die Erläuterungen sind präzise und klar. Die umstehende Schar weiß sie sichtlich zu schätzen. Das bestätigen die Reaktionen im Publikum. Eine Uhrmacherin-Reparateurin: „Ich hatte das Gefühl, in ein Geheimnis eingeweiht zu werden. Er ist faszinierend mit seiner enormen Begeisterung, und ich habe ungeachtet meiner vier Jahre an der Uhrmacherschule in Biel viel dazugelernt. Sonst wäre ich ja nicht geblieben. Und ich habe

gar nicht gemerkt, wie die Zeit verging.“ Für Willy klingen diese Worte wie eine Belohnung. Denn er liebt es über alles, wenn er merkt, dass die Leute ihn verstehen. „Wenn ich sehe, dass der Funke des Verständnisses überspringt, ist das für mich das größte Geschenk“, gesteht er, bevor er mit Margit, seiner Frau, die im Blancpain-Kundendienst arbeitet, zum Mittagessen geht. Zusammen mit einem befreundeten Ehepaar, das extra angereist ist. Im Restaurant wartet noch eine Überraschung. Denn in Basel erinnert man sich von Jahr zu Jahr an Willy.

„Guten Tag!“ sagt der Mann, der uns seinen Tisch überlässt, die Hand zur Begrüßung ausgestreckt. „Kennen wir uns?“ fragt Willy,

etwas verduzt. „Ja“, erwidert der Mann. „Letztes Jahr haben Sie mir die Fifty Fathoms erklärt. Das war schlicht genial, und außerdem sind Sie in dieser etwas gar ausgetrockneten Welt unsere letzte Oase! Ich werde Sie heute nachmittag am Stand besuchen.“

Die Freunde, die diese kleine Szene mitbekommen haben, lachen herzlich: „Das erstaunt uns nicht!“ sagen Raymond und Véronique im Chor.

Das völlig unerwartete Kompliment fällt auf den ganzen Blancpain-Stand zurück, einen einladenden, offenen Raum, obwohl er gleichzeitig das Prestige der Marke repräsentiert. Das entspricht ganz der Unternehmensphilosophie der Manufaktur.

Als regelmäßiger Besucher und aufmerksamer Beobachter hatte der Unbekannte aus der Mittagspause vollkommen recht, als er von „letzter Oase“ sprach. Eine kurze Runde durch die Gänge der Messe bestätigt denn auch, dass der Trend eher in Richtung Rückzug und Abschirmung geht. Mit ihrem aufgesetzten Lächeln wirken gewisse Hostessen wie Barrikaden ... Sie laden ein ... aber eher zum Draußenbleiben!

Lassen wir diese Kühle. Zurück in den großzügigen Schatten der Oase. Wirklich, es ist gescheiter, schnell zu Willy zurückzukehren. Dazu brauchen wir nur einer Schar von zwanzig Besuchern zu folgen, die um eine „Privatdemonstration“ gebeten haben, um





sicher in den ersten Reihen dabei zu sein. Der Unbekannte vom Mittag stößt zu ihnen. Und Willy legt mit Volldampf los ...

Ein letztes Histörchen für den Abschluss. Als Willy kurz vor der Messe seine aufstrebende Haarpracht etwas bändigen lassen wollte, kam der Befehl von oben, von der Brücke. „Rühr die ja nicht an! Ich verbiete dir, auch nur eine Locke abzuschneiden!“ befahl der Kapitän. Der Boss – dem durchaus bewusst ist, dass es in der Haute Horlogerie nicht ohne ein Quentchen Genie geht – untersagte ihm in aller Form, seine „Einstein-Frise“ in Ordnung bringen zu lassen ...

Blancpain umgibt sich mit den Größten ... so zerzaust sie auch sein mögen. ■

WILLY HAT DEN **ENTSCHEIDENDEN AUFTRAG, DIE WEITERGABE DIESES UNERSETZLICHEN WISSENS ZU SICHERN.**





ERNEST H. BROOKS, US-Pionier der Unterwasserfotografie und langjähriger Inhaber und Direktor des Brooks Institute of Photography, gilt international als der Meister der Schwarzweißfotografie unter Wasser. Sein weltberühmtes Buch „Silver Seas“ dokumentiert den Übergang von der Dunkelkammertechnik zu den modernen Drucktechniken.

Fifty Fathoms Edition



MIT EINEM GROSSFORMATIGEN UND AUFWENDIG GEDRUCKTEN
UNTERWASSER-FOTOMAGAZIN **VERBINDET BLANCPAIN IHRE
RENOMMIERTE MARKEN- UND MANUFAKTURPHILOSOPHIE MIT
DER GRENZENLOSEN FASZINATION DER UNTERWASSERWELT**

VON DIETMAR W. FUCHS

Die Fifty Fathoms ist für Uhrenaficionados ein legendärer Markenname, für Tauchsportler die magische Tieftauchgrenze und seit der Baselworld 2008 ein Meilenstein der Unterwasserfotografie. „Die Edition Fifty Fathoms spiegelt alle Tugenden unserer ersten

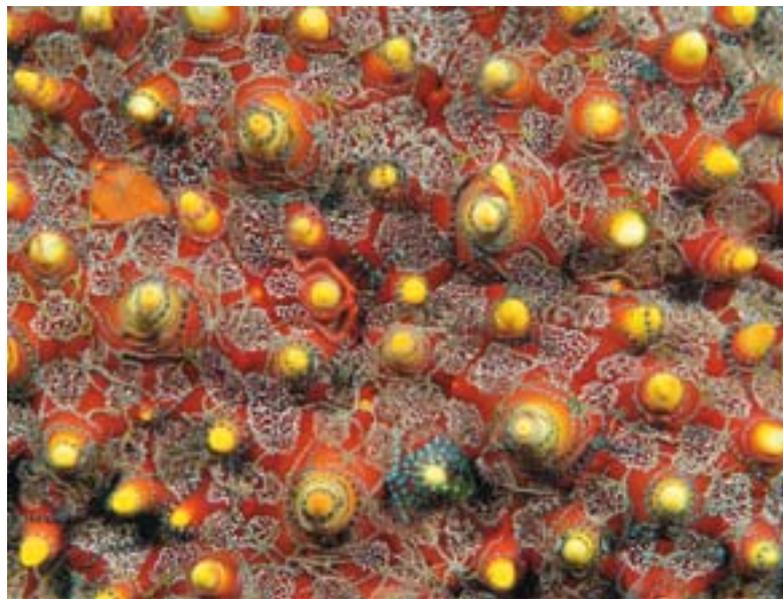
Taucheruhr wieder: den kompromisslosen Einsatz modernster Techniken für den allerhöchsten Anspruch an Optik und Haptik und de facto auch den Bezug zu unserem legendären Markennamen“, so Marc A. Hayek, CEO von Blancpain und Herausgeber der Edition Fifty Fathoms.



23	75	
		13 fm
	80 ft	
25		14 fm
	85 ft	
		15 fm
	90 ft	
		16 fm
	95 ft	
30 m		17 fm
	100 ft	
		18 fm
	105 ft	
		19 fm
35 m	115 ft	
		20 fm
	120 ft	
		21 fm
	125 ft	
		22 fm
40 m	130 ft	
		23 fm
	135 ft	
		24 fm
	140 ft	
		25 fm
	145 ft	
45 m		
45,72	150 ft	

In der Tat wurde der Bezug zur Tauchtiefe der ersten Fifty Fathoms auf geniale Weise hergestellt: Der Umfang des aufgeschlagenen Fotomagazins beträgt exakt einen Faden oder 1,829 Meter, und mit insgesamt 50 Doppelseiten kommt der Bildband auf einen Gesamtseiten-Umfang von 91,45 Metern oder eben 50 Faden. Das gesamte grafische Konzept des Kunstjournals arbeitet gewissermaßen mit den numerischen Facetten der Marke: Zwölf Ausgaben wird es geben, so viele wie Buchstaben im Namen Fifty Fathoms. Zwölf ist – nicht zufällig – das Produkt aus „4x3“ des bekanntesten Fotoformats (entwickelt von Leica) oder die Summe des legendären Hasselblad-Formats „6x6“. Zwölf ist ferner die Zahl der Bilder, die jeder Fotograf in seinem Portfolio präsentiert. Vier Portfolios mit je zwölf Fotos plus Titel und Umschlagrückseite: das ergibt – wen wundert's? – 50!

Jenseits des Bewährten und Erprobten wurden neue Wege und ungewohnte Perspektiven gesucht. Alle Abstände im Satz genügen nicht nur den „üblichen“ Anforderungen, sondern ordnen sich ebenfalls dem Markennamen unter: 5, 9, 124, 18, 29 oder 50 – diese Ableitungen von Fifty Fathoms prägen die Grafik. Trotzdem lenkt kein selbstverliebtes Layout von der Fotografie ab. Die unauffällige Optik des nahezu





quadratischen Magazins verwandelt sich aufgeschlagen in das zeitgemäße Bildformat im Seitenverhältnis von 16 zu 9. Auf Einzelseiten reduziert bietet diese Seitendimension wieder die optimale Plattform für konventionelle Fotografie. So verbindet die Edition Fifty Fathoms in ungewöhnlicher Ausgewogenheit von Form und Aussage gekonnt die klassische Fotografie mit der Moderne. Und mit ihren akribisch bis ins Detail ausgeklügelten Eigenschaften verschafft sie sich eine ganz eigene Identität in der riesigen Flut kreativer Kunstmagazine.

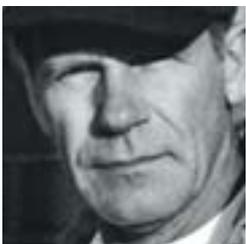
Womit wir bei den Protagonisten des „opus magnum“ wären, den Fotografen.

Ernest H. Brooks, zwischen 1971 und 2000 Präsident des renommierten Brooks Institute of Photography, gilt als „der Ansel Adams“ der Unterwasserfotografie. Brooks fotografiert ausschließlich in Schwarzweiß. Der digitale Dunkelkammerprozess hat seiner Art der Fotografie völlig neue Facetten gegeben. In der Edition Fifty Fathoms werden seine Bilder im Vierfarbprozess mit Silber als Sonderfarbe separiert und gedruckt. Das sensationelle Ergebnis: die „Silver Seas“.

Ganz anders präsentiert sich die Farbenpracht der Makrofotografie. Nicht irgendwo unter Wasser aufgenommen, sondern für die Edition Fifty Fathoms in der „Wiege des



MAURINE SHIMLOCK und **BURT JONES** beweisen in ihrem Portfolio „Secret Sea“, dass es eine Verbindung gibt zwischen moderner Kunst und Unterwasserfotografie. Die Dokumentation des Lebendigen in künstlerischen Formen und Farben beschreibt die Art der Fotografie des texanischen Paares immer noch am besten.



HELMUT HORN hat als erfolgreicher Hotelier und Lebenskünstler schon die ganze Welt bereist. Seine Fotografien schmücken mehrere berühmte Galerien in den USA, und insbesondere seine metergroßen Vergrößerungen haben in der Kunstwelt für Aufsehen gesorgt. In der Edition *Fifty Fathoms* präsentiert Horn die interessantesten Aktarbeiten aus seinen Ausstellungen.

Lebens“, den Riffen der Radja-Ampat-Inselgruppe zwischen Celebes und Neuguinea (Indonesien), die als die artenreichsten Riffe der Welt gelten. Über viele Monate hinweg begleitete das texanische Fotografenpaar **Maurine Shimlock** und **Burt Jones** US-Wissenschaftler auf der Suche nach neuen Arten. Dabei entstanden ganz ungewöhnliche Fotodokumente vom Leben in der Tiefe unseres Planeten, vom Leben in der „Secret Sea“.

Wo Licht ist, ist auch Schatten, und wo es Leben gibt, gibt es Tod. In einer dramatischen Dokumentation rekonstruierten der Fotograf **Udo Kefrig** und der Journalist Claus-Peter Stoll die Luftschlacht vor Truk

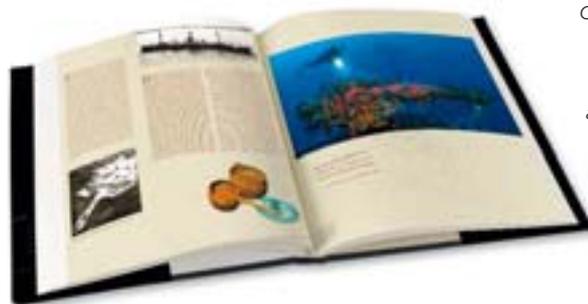
Lagoon. Zurzeit kann kein anderer Wrackfotograf die morbide Faszination gesunkener Schiffe so gekonnt ins Bild setzen wie dieser Norddeutsche. Für Blancpain präsentiert er sein fotografisches Meisterwerk: die „Lost Mariners“.

Als Ergänzung dieses so unterschiedlichen Fotografenquartetts und um auch den Menschen ins Bild zu rücken, wurde ein Pionier der submarinen Aktfotografie eingeladen, seine renommiertesten Unterwasserfotos vorzustellen. **Helmut Horn**, der deutsche Hotelunternehmer-Entrepreneur, Galerist und leidenschaftliche Fotograf mit Wohnsitz in Chicago, präsentiert seine ausgefallene Art der Unterwasserfotografie mit



26 fm	155 ft	46
27 fm	160 ft	50 m
28 fm	165 ft	
29 fm	170 ft	
30 fm	175 ft	
30 fm	180 ft	55 m
31 fm	185 ft	
32 fm	190 ft	
33 fm	195 ft	60 m
34 fm	200 ft	
34 fm	205 ft	
35 fm	210 ft	
36 fm	215 ft	65 m
37 fm	220 ft	
	225 ft	68,58

69 225 ft
 ZEITLÄUFE
 38 fm
 70 230 ft
 39 fm
 235 ft
 40 fm
 240 ft
 75 m 245 ft
 41 fm
 250 ft
 42 fm
 255 ft
 43 fm
 260 ft
 80 m
 44 fm
 265 ft
 270 ft
 45 fm
 275 ft
 46 fm
 85 m
 280 ft
 47 fm
 285 ft
 48 fm
 290 ft
 90 m
 295 ft
 49 fm
 91,45 300 ft
 50 fm



UDO KEFRIG arbeitet seit über 30 Jahren mit Unterwasserkameras, am liebsten in tiefen Wracks. Sein Faible für die Wrackfotografie teilt er mit seinem Partner, dem Journalisten Claus-Peter Stoll, der für eine ausführliche geschichtliche Dokumentation sorgt. In der Edition Fifty Fathoms zeigt Kefrig die schönsten Wrackfotografien aus seinem Lieblingspot: „Truk Lagoon“.

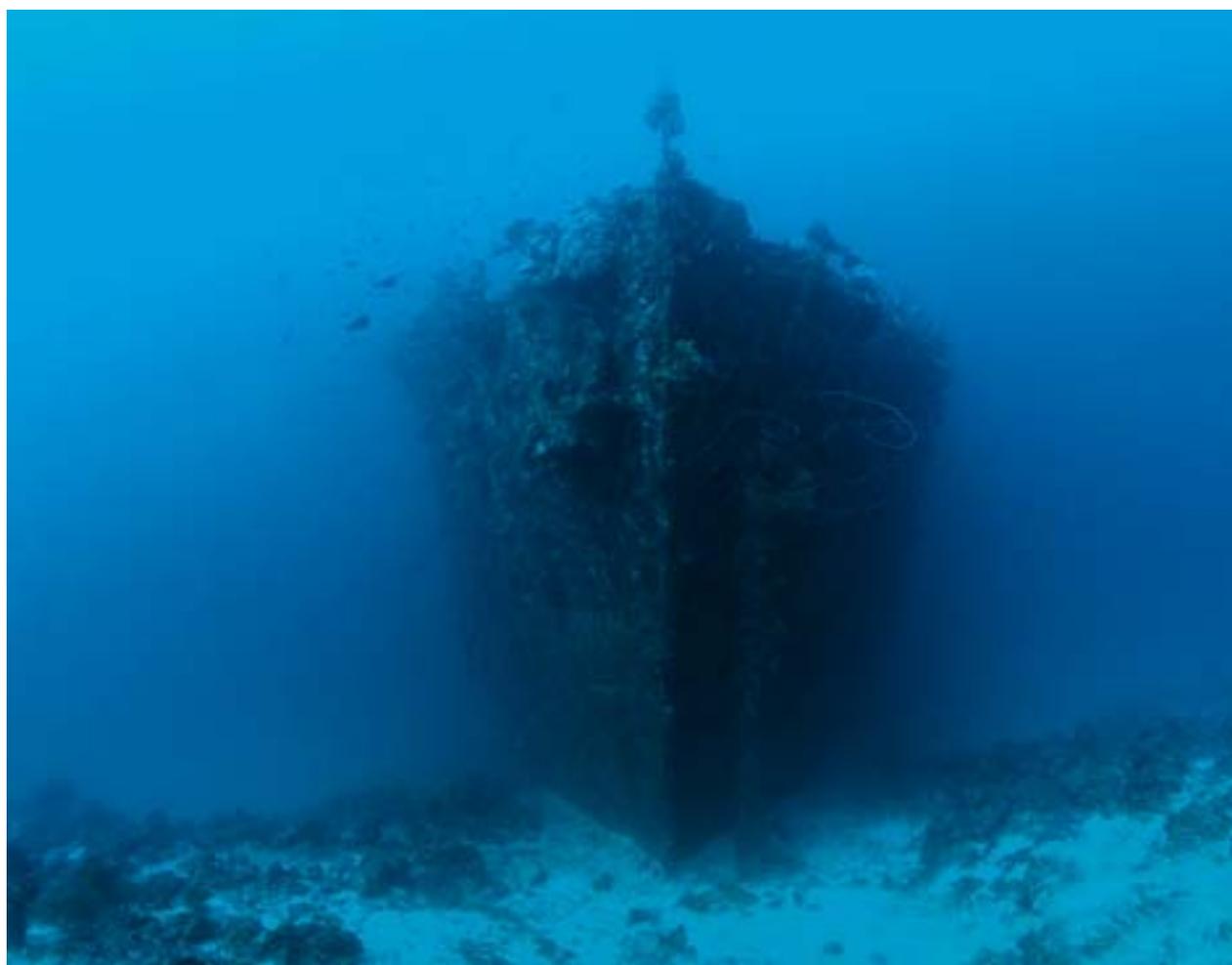


den provokanten Serien „Liquid Form“, „Black Velvet“ und „Fairy Kings Daughters“.

Die Summe dieser fotografischen Ansichten soll eine Inspiration für das Publikum sein. Inspiration jedoch nicht allein durch das Betrachten der außergewöhnlichen Fotos, denn das wäre auch auf einem modernen Bildschirm möglich. Einzigartig wird die Präsentation der Editon Fifty Fathoms durch ihre außergewöhnliche Haptik. Bis zu drei verschiedene Lacke waren notwendig, um beim Blättern über die einzelnen Bilder die besonderen Inhalte zu „begreifen“. So spannt sich über die Hintergründe der Aktseiten eine

samtene Haut, die stilisierten Wracks von Truk Lagoon treten dagegen rau, fast harsch hervor. Eine perlmuttgleiche Lackvariante versiegelt die farbintensive Makrofotografie, und glänzendes Silber schimmert sanft über dem Schwarzweiß-Portfolio. So kann man erstmals auch mit geschlossenen Augen die Kunst modernster Fotodruckverfahren erleben.

Dazu Tyler Brûlé, gefeierter Verleger des Global-Business-Magazins Monocle, anlässlich der Verleihung der Lead Awards: „Die Zukunft der Printmedien liegt nicht darin, Kosten zu sparen, billiges Papier zu nehmen und Fotos hastig durch den Computer zu





jagen. Print hat nur als Premiumprodukt auf Dauer eine Zukunft. Den Vorzug, dass eine Zeitschrift sinnlich und anfassbar ist, muss man ausspielen.“ Wenn die Edition Fifty Fathoms dieses Ziel erreicht hat, dann hat sie ihre Aufgabe erfüllt!

Mehr über das einzigartige Kunstmagazin erfahren Sie im Internet unter www.edition-fifty-fathoms.com. Auf dieser Seite können Sie sich auch Ihr persönlich nummeriertes Exemplar aussuchen und bestellen ... oder Sie besuchen eine der Fifty-Fathoms-Vernissagen, die in den kommenden Monaten weltweit in den Blancpain-Boutiquen stattfinden werden. ■

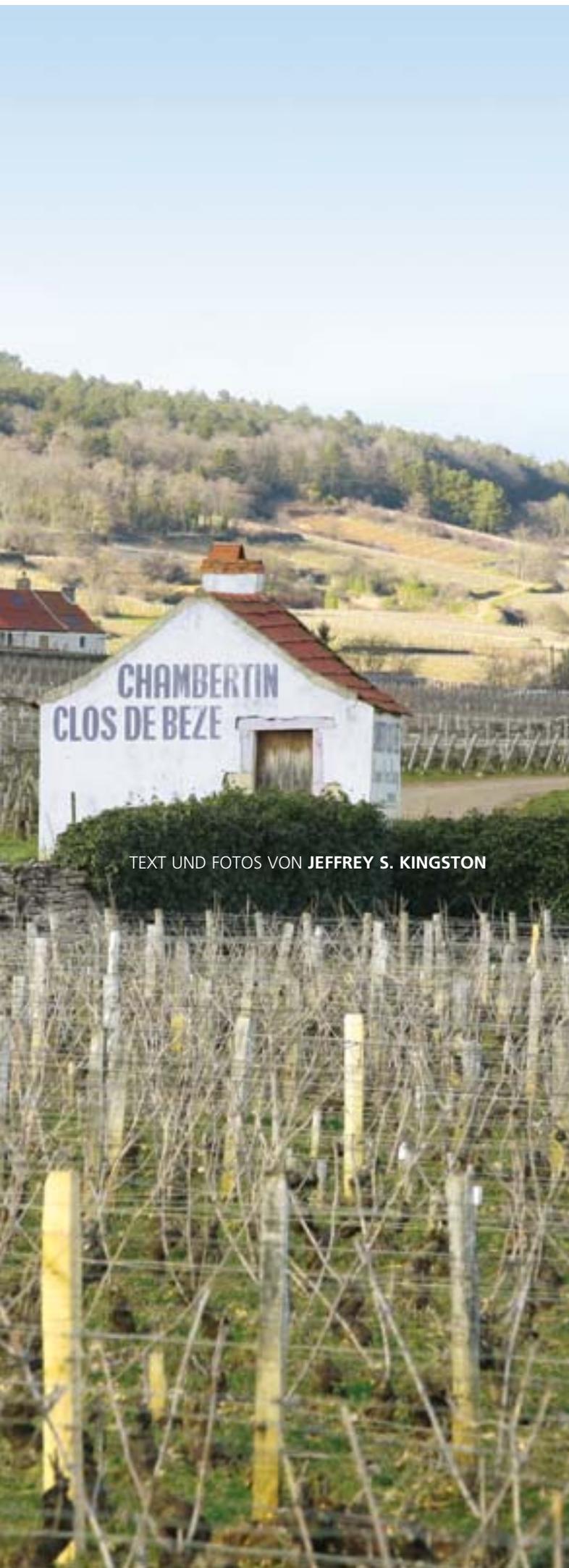
*Ist es Zufall, dass **DIETMAR FUCHS** zusammen mit der Erstausgabe der Fifty Fathoms seinen 50. Geburtstag feiert? Nach zwanzigjähriger Tätigkeit als Chefredakteur dreier Tauchsport- und Fotografiemagazine wahrscheinlich nicht. Bevor er diese Aufgaben in der Publizistik übernahm, hatte Dietmar Fuchs als Jetpilot, Kapitän und anerkannter Meeresbiologe die Welt bereist.*





LE CHAMP DE BERTIN:
**HEIMAT DES
CHAMBERTIN**

DER BLANCPAIN WINE LETTER



TEXT UND FOTOS VON **JEFFREY S. KINGSTON**

Der Flurname „Bertins Feld“, *champ de Bertin*, der einem der berühmtesten Weine der Welt, dem Chambertin, den Namen gab, macht nicht viel her. Dabei ist kaum etwas aufregender für den Weinfreund als der Augenblick, da er, vom Dorf Gevrey-Chambertin auf der „Route des Grands Crus“ (sie verläuft in etwa parallel zur RN74, der Hauptstraße Beaune–Dijon) nach Süden fahrend, kurz nach Gevrey der Inschrift „Hier beginnt Chambertin“ begegnet.

Das allein ist ein Understatement der Extraklasse für diesen in praktisch jeder Hinsicht außergewöhnlichsten Burgunder Rotwein, den schon Napoleon aus allen Gewächsen Frankreichs mit folgender Begründung zu seinem Hauswein erkorren hatte: „Nichts lässt die Zukunft rosiger erscheinen, als wenn man sie durch ein Glas Chambertin betrachtet.“ Im Idealfall, wenn alles stimmt, ist Napoleons Urteil kaum anzufechten, denn Chambertin-Weine können zu den wichtigsten, fruchtigsten, erdigsten, tanninhaltigsten und im Angang ausdrückstärksten Blauburgundern gehören. Und zu den teuersten Weinen der Welt. Doch wenn nichts stimmt, können diese Pinots noirs wirklich enttäuschend ausfallen, und zwar doppelt, wenn man den Preis berücksichtigt. So gilt wie bei allen burgundischen Spezialitäten, dass man die besten, zuverlässigsten Weingüter selbst ausfindig machen muss.



An der Nordgrenze der Weinberge von Chambertin und Clos de Bèze.

Nach dem Muster in Ausgabe Nr. 3 („Weine aus Heißlagen“) hatte der Weinexperte Dr. George Derbalian für die „Lettres du Brassus“ eine Runde von Spezialisten eingeladen, um eine Reihe der jüngsten jetzt als trinkreif geltenden Chambertin-Weine zu verkosten. Sie sollten jene herauschmecken, welche die Erwartungen, die man an diese berühmte Appellation stellt, am besten erfüllen würden. Erneut dabei waren zwei der bekanntesten Sommeliers aus den Vereinigten Staaten, Rajat Parr und Larry Stone. (Abgesehen davon gaben Raj und Zweisternekoch Michael Mina einen Monat nach unserer

Degustation die Eröffnung ihres neuen Restaurants „RN74“ in San Francisco bekannt. Es ist nach der wichtigsten Route Nationale im Burgund benannt und führt auf seiner Karte selbstverständlich eine große Auswahl von Burgundern.) Raj und Larry betreuen die Weinkarten verschiedener angesehener Restaurants in den USA. Zu ihnen stieß ein dritter Sommelier, Alan Murray. Er leitet den Weinkeller des berühmten Restaurants Masa's in San Francisco, wo unser Weintest im Rahmen eines Mehrgangmenüs stattfand.

Die zur abendlichen Musterung aufgereihten Flaschen waren beeindruckend, mit nicht

weniger als vier Beispielen jüngerer Jahrgänge des berühmten Chambertin-Clos de Bèze. Die Weinhierarchie in Chambertin ist ungewöhnlich. Im allgemeinen werden im Burgund die Spitzenappellationen absteigend in die drei etwa gleich großen Kategorien Grand Cru, Premier Cru und Villages unterteilt. Nach den höchst komplizierten Bestimmungen der französischen Weingesetzgebung dürfen nur Grand Crus den Namen des Weinbergs getrennt vom Namen der Appellationsgemeinde aufführen. Dementsprechend steht nur bei Grand-Cru-Chambertins auf dem Etikett die Appellation „Chambertin“, während bei



Dr. George Derbalian ist einer der Weinexperten der „Lettres du Brassus“. Er ist Gründer von Atherton Wine Imports in Nordkalifornien und gehört nicht nur zu den führenden Importeuren edler Weine in den Vereinigten Staaten, sondern hat darüber hinaus den wohlverdienten Ruf eines der führenden und anerkanntesten Weinkenner und -tester der Welt erlangt. Dr. George Derbalian bereist jedes Jahr die

Weingebiete Europas und der Vereinigten Staaten, wo er Weinerzeuger, Eigentümer der führenden Weingüter, Kellermeister und andere wichtige Persönlichkeiten der Weinbranche trifft. Jedes Jahr verkostet er im Wortsinn Tausende von Jung- und Lagerweinen. In dieser Ausgabe hat Dr. Derbalian eine beeindruckende Reihe von Chambertins versammelt. Zur Beurteilung dieser Spitzenburgunder aus der berühmten Gemeinde Gevrey-Chambertin hat er eine ausgewählte Jury von Kennern eingeladen.

Weinen der Kategorien Premier Cru und Village der Gemeindepflichten „Gevrey-Chambertin“ aufgedruckt ist. Von dieser für alle Burgunder Gemeinden geltenden Regel abweichend umfasst jedoch die Klassifizierung Grand Cru Chambertin zwei Drittel sämtlicher Weinberge in der Gemeinde: Chambertin und Chambertin-Clos de Bèze im ersten Drittel, im zweiten die Parzellen Charmes-Chambertin (manchmal auch als Mazoyères-Chambertin im Angebot), Mazis-Chambertin, Griotte-Chambertin, Ruchottes-Chambertin, Latricières-Chambertin und Chapelle-Chambertin. All diese Weinberge sind legitime Grand Crus, Chambertin und Chambertin-Clos de Bèze genießen jedoch einen leicht höheren Status und gelten als gleichwertig. Mit der Verkostung einer ganzen Reihe von Clos-de-Bèze-Flaschen hatten wir also bewusst die Spitze im Visier. Kenner wissen natürlich, dass es ungeachtet dieser ungewöhnlichen zusätzlichen Unterteilung selten eine Rolle spielt, ob ein Chambertin aus dem ersten oder zweiten Drittel stammt, und dass ein Spitzengewächs des zweiten Drittels gegenüber einem Vertreter des ersten Drittels kaum je merklich abfällt.

Die beiden Clos-de-Bèze-Weine des Jahrgangs 2000 in unserem Test stammten von Frédéric Esmonin beziehungsweise Robert Groffier. Die Keller der Domaine Frédéric Esmonin befinden sich an der Rue du Chêne am Südwestende des Dorfes. Frédéric und sein Vater André werden von vielen als die echten kommenden Stars der Appellation Chambertin betrachtet. Früher verkauften sie einen Großteil ihrer Produktion an das Weinhaus Lalou Bize-Leroy, das mit seinen Chambertins aus den Parzellen von Esmonin viel Lob und dank gewaltiger Preise beträchtliche Profite einheimste. Heute verarbeiten Frédéric und André ihre Trauben selbst und bieten dabei die ganze Bandbreite der Appellation Gevrey von Village-Weinen über Premier Crus wie Estournelles Saint-Jacques bis zu den Grand Crus Chambertin, Clos de Bèze, Mazis und Ruchottes an. Robert Groffier, dessen Kellerei sich in Morey-Saint-Denis befindet, ist bekannt für seinen

Chambertin-Clos de Bèze, aber auch für seine Chambolle-Weine (der Chambolle-Musigny Les Amoureuses und der Bonnes Mares sind zwei meiner Lieblingsweine). Seit 1993 hat Groffier die Qualität seiner Erzeugnisse enorm gesteigert, dies dank einer Kombination von Ertragsbegrenzung in den Weinbergen, kalter Maischegärung, minimalem Umpumpen und Abfüllen ohne Filtration.

Die beiden Bèze-Weine des Jahrgangs 2000 wurden von einem 1999er von Drouhin-Laroze und einem 2001er von Lucien Le Moine flankiert. Drouhin-Laroze ist eines der

größten Weinhäuser der Gemeinde Gevrey. Seine Kellerei in einem parkähnlichen Anwesen in Gevrey offeriert ein äußerst breites Angebot der Appellation von Village-Weinen bis zu Grand Crus. In den letzten Jahren wurde die Qualität auch hier beträchtlich gesteigert, indem man das Filtern der Weine vor dem Flaschenabzug deutlich zurückfuhr. Das Weinhäus Lucien Le Moine, 1999 gegründet von Mounir Saouma und seiner Gattin Rotem Brakin, bildete die Ausnahme unter den Chambertin-Produzenten unseres Tests. Im Gegensatz zu den anderen besitzt Saouma

hier keine Weinberge, sondern kauft den Wein von Winzern, die nach seinen äußerst strengen Anweisungen produzieren. Technisch gesehen handelt es sich also um Händlerweine, doch dank der genauen Überwachung in jeder Phase vom Weinberg bis zum Abfüllen sind sie denjenigen der besten Selbstkelterer ebenbürtig.

Ergänzt wurde unsere Chambertin-Selektion durch einen Grand Cru aus dem zweiten Appellationsdrittel, nämlich einen Charmes-Chambertin 2000 von Joseph Roty. Unterstützt von Sohn Philippe, erzeugt Joseph Roty



Der Barriquekeller der Domaine Frédéric Esmonin.



einen der besten Burgunder der Welt mit außergewöhnlichem Gerüst und Alterungspotenzial. Seine Weine sind nicht für schnellen Konsum konzipiert, sondern müssen genügend Zeit zum Reifen haben.

Ungeachtet der beeindruckenden Palette von Chambertin-Grand-Crus war sich unser unerschrockenes Testerteam bewusst, dass ein Mahl mit solchen Testweinen keine klinische Sezierung sein konnte, sondern als festlicher Anlass eine Ouvertüre in Form eines weißen Burgunders verdiente.

Zum Warmlaufen ließ Dr. George Derbalian eine verdeckte Flasche als Begleitung zu einer äußerst klassischen und sämigen Bisque de crevettes servieren. Wir wurden von einem wundervollen, offensichtlich noch jungen, kräftigen weißen Burgunder begrüßt. Mineralische und zitronige Noten schmeichelten der Nase, gefolgt von frischer Fruchtigkeit und einem langen Abgang mit Röst- und Holznoten.

Für **LARRY STONE** gab es da nicht allzu viele Zweifel: „Mich erinnert der Stil an denjenigen von Pierre-Yves Colin.“ Und damit hatte er blind ins Schwarze getroffen, handelte es sich doch um einen Puligny-Montrachet Les Referts 2004 von Pierre-Yves Colin.

RAJ PARR: „Dieser Wein ist frisch und üppig, mit viel Stoff.“

GEORGE DERBALIAN: „Les Referts an der Grenze zwischen Puligny und Meursault, gegenüber den unteren Parzellen von Les Charmes in Meursault, ergibt manchmal Weine mit weicher, etwas plumper Struktur, kann aber auch vorzügliche Tropfen wie

diesen und jene von Sauzet und Carillon hervorbringen. Der 2004er von Pierre-Yves ist außergewöhnlich, wunderbar kräftig und mineralisch, mit der Qualität eines Grand Cru. Sein Stil erinnert teils an Coche-Dury (mit der üppigen Geschmacksfülle), teils an Ramonet in den großen 1980er Jahren (vom Gerüst und der Frische her), teils an die Eleganz der Wein von Marc Colin (seinem Vater).“

Für den zweiten Gang, Oscître-Kaviar mit Blinis, wechselten wir in der Rangliste der weißen Burgunder vom Premier Cru Puligny Les Referts eine Stufe höher zum Grand Cru Bâtard-Montrachet, einem 1999er von Paul Pernot.

Der Wein war wuchtig, edel und bereits voll ausgereift. Der letztere Umstand gab zu reden, als ich erwähnte, wir hätten ja am Vorabend einen Meursault Les Perrières 1989 von Pierre Morey genossen, der offensichtlich erst am Anfang seiner Reifephase stand. Wieso scheinen heute manche weiße Burgunder so viel schneller trinkreif zu sein als in früheren Jahrgängen?

LARRY STONE: „Weine zu machen, die jung köstlich schmecken, ist ja kein Verbrechen. In der Weinregion Côte de Beaune fand jedoch ein ziemlich breit gefächelter Paradigmenwechsel statt. Die Weine werden gezielt so vinifiziert und ausgebaut, dass sie früher trinkreif sind. Denn wie viele Leute haben heute noch ideale Keller, in denen Weine lange gelagert werden können? Und



wie viele möchten ihre Weine lieber jetzt als irgendwann in ferner Zukunft genießen?“

RAJ PARR: „Tatsächlich lässt man die Weine heute weniger lang auf der Hefe liegen als in der Vergangenheit. Das trägt zur früheren Trinkreife bei.“

GEORGE DERBALIAN: „Die Trinkreife hängt von verschiedenen Faktoren ab. Die Antwort liegt vielleicht in der richtigen Kombination dieser Elemente:

1. Es wird weniger Schwefel eingesetzt, speziell im Hinblick auf den vermehrten Einsatz von neuen Eichenbarriques, die poröser sind und eine stärkere Oxidation erlauben.
2. Im Gegensatz zu den früheren paraffin- werden heute vermehrt silikonbeschichtete Korken eingesetzt, die mit der Zeit brüchig werden, so dass mehr Sauerstoff eindringt und den Wein oxidieren lässt. Man fand, die silikonbeschichteten Korken ließen sich leichter ziehen, weshalb sie ursprünglich gefördert wurden.
3. Mit den heutigen pneumatischen Pressen wird schonender abgepresst, so dass weniger Extrakt-, Gerb- und Trubstoffe wie Hefen ausgefällt werden als mit den alten Keltern, bei denen die Maische mit höherem Druck gepresst

werden konnte und entsprechend mehr feste Teile und Hefen in den Most gelangten.

4. Zu starkes Aufrühren des Hefesatzes (*bâtonnage*) kann den Wein zu stark oxidieren lassen.
5. Die Behandlung der Korken mit Wasserstoffperoxid statt mit Chlor (diese Umstellung fand 1995 statt).“

Zum Bâtard-Montrachet 1999 von Pernot gesellte sich ein Bâtard aus meinem eigenen Keller, ein 1992er von Etienne Sauzet. Auch abgesehen von meiner Voreingenommenheit für den Sauzet – wer würde schon gerne zugeben, er habe während fast fünfzehn Jahren eine Niete gelagert? – fand ich, er passe für meinen Geschmack wirklich hervorragend zu dem Red Snapper nach Thai-Art mit einem Ragout von Daikonrettich und Pilzen mit Sojareduktion ... für jeden Wein eine schwierige Aufgabe. Er hatte seine jugendliche Frische bewahrt, ergänzt mit den Noten von Butter, Haselnuss und Vanille, die sich erst mit dem Altern einstellen.

LARRY STONE: „Das ist kein typisches Beispiel für das Gros der weißen 92er Burgunder. Viele sind ziemlich alkoholreich und süß,

mit so wenig Säure, dass sie schlapp und kraftlos wirken. Hier sind die Haselnussnoten und die Aromen von tropischen Früchten schön ausgewogen, was die Säure auch im Alter bewahrt.“

GEORGE DERBALIAN: „Dieser Sauzet ist für einen fünfzehnjährigen Weißwein unglaublich frisch. Er weist eine sehr schöne, lebhafte und saubere Fruchtigkeit auf, keine Botrytistöne, mit köstlich reifen Geschmacks- und Geruchsnoten.“

RAJ PARR: „Das ist mir ein bisschen zu hoch gegriffen. Er hat zweifellos süße Vanillearomen und ist äußerst schmeichelnd und lang im Abgang, aber von Subtilität scheint da nichts vorhanden zu sein.“

Nach diesem Vorgeplänkel war es Zeit, sich dem eigentlichen Zweck unserer Zusammenkunft zuzuwenden: der Verkostung der Chambertin-Weine. Um unsere Aufgabe noch etwas zu erschweren, hatte Dr. Derbalian die ganze Sache als Blindtest organisiert. Alle fünf Weine waren vorher dekantiert worden und standen nun in Karaffen bereit, die keinerlei Hinweise auf ihre Identität erkennen ließen.

Zum Genuss großer Burgunder trägt natürlich bei, dass sie sich im Glas weiter entwickeln und fast bei jedem Schluck neue Elemente und Dimensionen offenbaren. Um dieser Entfaltung genügend Zeit zu lassen, dehnten wir den Blindtest über zwei Gänge aus: gebratene kalifornische Wachteln mit Bohnen und ebenfalls kalifornische Kobe-Ribeye-Steaks, begleitet von einem Pfifferlingrisotto-Cake und Madeirasauce.

Wir versuchten gar nicht erst, eine Rangliste der Weine zu erstellen. Sie waren alle viel zu großartig, als dass es einen Sieger und unvermeidlich einen Letzten hätte geben können. Dessenungeachtet gab jeder von uns seiner Meinung deutlich und direkt Ausdruck. Und da die Weine nur anhand von Nummern identifiziert wurden, bestand auch keine Möglichkeit, dass sich vorgefasste Vorstellungen einschleichen konnten.

2001 *Lucien Le Moine*. In bezaubernd fruchtigem Stil bereitet. Schöne Cassisaromen wurden von den Terroirnoten gestützt, die

Philippe Drouhin.



man in einem Chambertin sucht – Nelken, andere kräftige Gewürze und eine Spur Brombeer, alles war da. Lob gab's von allen Seiten.

LARRY STONE: „Schön eichenbetont, sehr gut gemacht.“

ALAN MURRAY: „Wundervolle Frucht. Schön, diesen Wein hier dabeizuhaben.“

GEORGE DERBALIAN: „Dies ist ganz einfach ein köstlicher Wein, elegant, im Stil mit Groffier vergleichbar und sehr harmonisch werdend.“

2000 Esmonin. Ein außerordentlich wuchtiger, alkoholreicher, rassiger Wein mit vollkommen reifer Frucht und Vielschichtigkeit dank feinen Minznoten.

LARRY STONE: „Das ist der schwierigste Wein, um die Herkunft zu erkennen. Das Terroir ist nicht sehr ausgeprägt. Aber es handelt sich um einen hervorragend zubereiteten, absolut fehlerfreien Wein.“

GEORGE DERBALIAN: „Man kann eine

Parallele zu einem anderen Chambertin-Superstar ziehen: Armand Rousseau. Dieser Wein ist reintönig, mit schöner Frucht und ausgezeichneter Länge. Esmonin ist im Aufwind. Jahr um Jahr scheinen die Weine besser zu werden. Jüngst war ein gewaltiger Qualitätssprung zu verzeichnen mit dem spektakulären, bereits ausverkauften Jahrgang 2005 und dem aufregenden 2006er.“

1999 Drouhin-Laroze. Am Anfang ziemlich verschlossen, vor allem in der Nase, was für einen jungen Wein nicht ungewöhnlich ist.

RAJ PARR (auf Begriffe der Weinsprache verzichtend): „Den mag ich, und ich denke, dass er mit der Zeit köstlich wird.“

GEORGE DERBALIAN: „Dieser Wein hat einen etwas laktischen Charakter. Er ist heute abend in einer seltsamen Phase, ein bisschen tanningepägt und unharmonisch wirkend.“

LARRY STONE doppelte nach: „Ich entdecke da eine Spur Joghurt, wahrscheinlich das Ergebnis der irgendwie steckengebliebenen



malolaktischen Gärung. Dabei entsteht ja die Milchsäure, die wir heute herauschmecken.“
RAJ PARR hielt dagegen: „Ich finde wirklich, dass sich dieser Wein nun öffnet und großartig wird.“

GEORGE DERBALIAN stimmte zu: „Die Weine von Drouhin-Laroze sind rätselhaft und überraschen einen während ihrer Reifung immer wieder.“

2000 Groffier. Ein ausgesprochen tiefgründiger Wein mit einer stark von roten Johannisbeeren geprägten Fruchtigkeit, akzentuiert durch einige Kaffee- und Rauchnoten. Obwohl noch so jung, offenbarte der Groffier eine bemerkenswert weiche, samtige Textur.

GEORGE DERBALIAN: „Der explodiert im Mund wie Bazooka-Kaugummi.“ (Das, liebe Leute, ist ein Kompliment.) „Dieser Wein hat eine sehr schöne, köstliche Frucht, aber einen plumpen Körper.“



Ein nebliger Herbsttag an der Côte d'Or bei Savigny-lès-Beaune.

ALAN MURRAY: „Er ist in einem fruchtigen Stil ausgebaut, ganz ähnlich wie der Le Moine, und es ist ein Vergnügen, ihn hier in dieser Palette von Clos-de-Bèze-Weinen zu haben.“

LARRY STONE: „Ich schmecke bei allen Weinen aus dem Keller von Groffier immer etwas Besonderes heraus.“

GEORGE DERBALIAN widersprach: „Da sind Sie aber der einzige. Niemand sonst könnte den Kellergeschmack von Groffier identifizieren!“

LARRY STONE: „Dieser Wein enthält viele positive Elemente. Großartige, intensive Frucht und Mokka.“

2000 Roty. Diesen Wein zu lieben war einfach. Er entfaltete sich am Gaumen mit seidiger Frucht, ausgewogen mit sehr rauchigen Holznoten und viel mineralischen Terroirelementen. Das treffende Adjektiv für diesen Charmes-Chambertin war wirklich „charming“.

LARRY STONE: „Da ist nicht nur eine Spur von Röst- und Holznoten, das schmeckt ja wie ein BBQ, ein Südstaaten-Barbecue! Doch dieser rauchige Charakter wird sich harmonisch mit dem Ganzen verbinden und einen spektakulären Wein ergeben. Da wird sich eine Karamell-Schinken-Note entwickeln.“

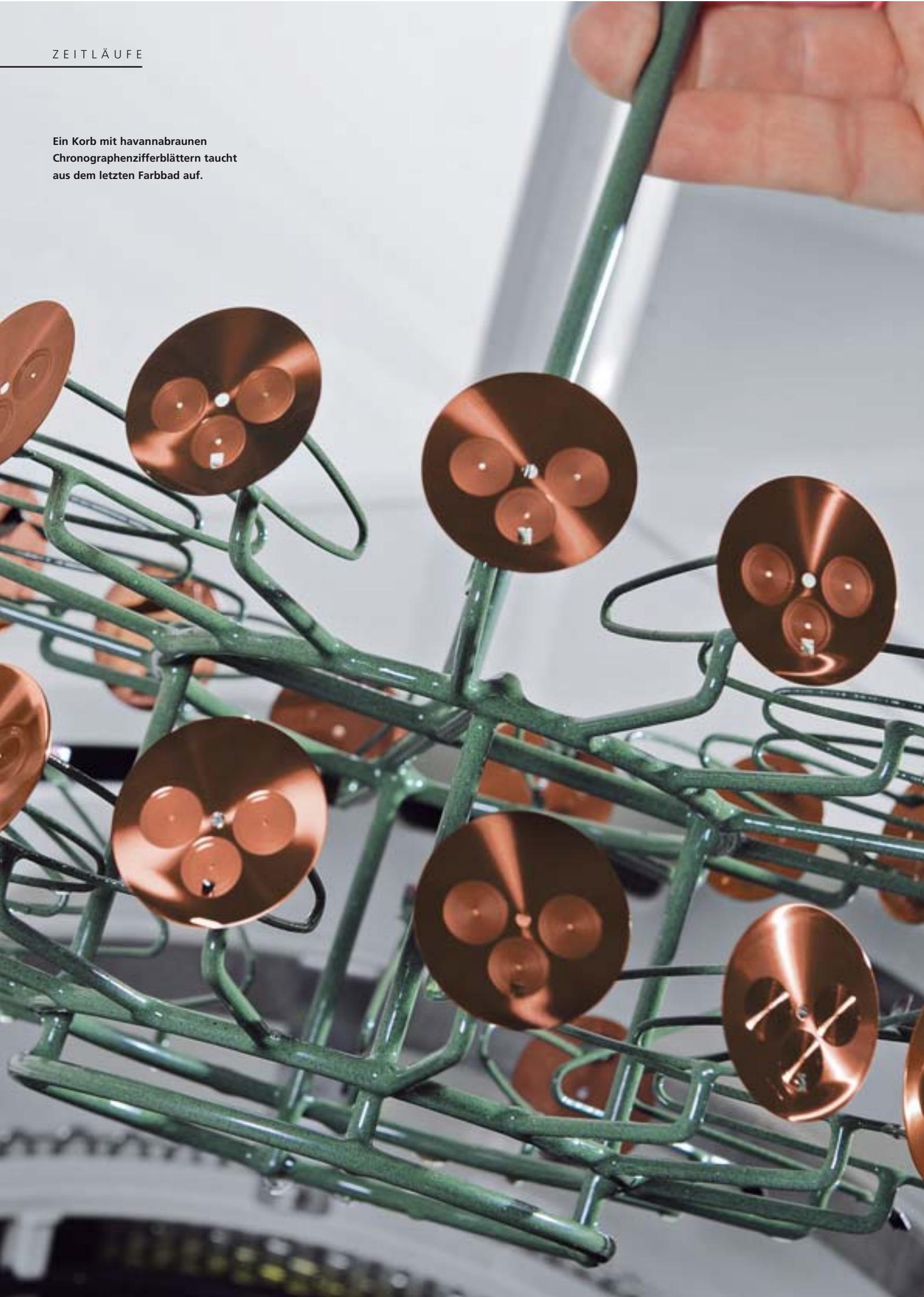
GEORGE DERBALIAN: „Ein herrlich konzentrierter, schon fast sirupiger Wein, aber nicht übertrieben. Alles ist kontrolliert und vollkommen ausgewogen. Nur die allerbesten Weinmacher bringen so etwas fertig. Dieser Wein ist eine Stufe reichhaltiger als die anderen, mit mehr Konzentration, Länge und üppiger Frucht. Er entfaltet die konzentrierten, frischen, mit Granatapfelnoten verflochtenen Kirschenaromen eines klassischen Roty.“

Nachdem wir die jungen Weine in unserem Blindtext „durchgearbeitet“ hatten, war es Zeit für einen vergnüglichen Umtrunk, wes-

halb nun eine Flasche Groffier Clos de Bèze 1990 auf den Tisch kam. Ich griff in mein persönliches Weinvokabular-Kit für die Beschreibung des ersten Schlucks: „Whow!“ Das war für mich die treffendste Definition eines wuchtigen, kräftigen Chambertin, der alles hatte, was dazugehört. Ein würziges Bouquet von Brombeer- und Cassisaromen, mit Angang gefolgt von einer überwältigend dichten, frischen Fruchtigkeit in Verbindung mit Schokolade-, Kaffee- und erdigen Noten. Diese Eindrücke leiteten über zu einem kraftvoll-süßen Finale mit einer Prise Gewürzen. Kurz, dieser Wein war der Maßstab für das, was ein siebzehnjähriger Chambertin sein sollte.

An diesem Punkt unseres Essens und unserer Weindegustation angelangt, kamen mir beim Genuss des überirdischen 90er Groffier Chambertin Clos de Bèze die Worte Napoleons in den Sinn: Die Zukunft erschien tatsächlich in rosigem Licht. ■

Ein Korb mit havannabraunen Chronographenzifferblättern taucht aus dem letzten Farbbad auf.



DIE ALCHEMIE DES ZIFFERBLATTS

BLANCPAIN VERFÜGT ÜBER EINE **ENORME VIELFALT VON ZIFFERBLATT-DESIGNS**. IN LA CHAUX-DE-FONDS ERFAHREN WIR, WIE ZWEI DAVON PRODUZIERT WERDEN.

VON **JEFFREY S. KINGSTON** MIT FOTOS VON **THIERRY PAREL**

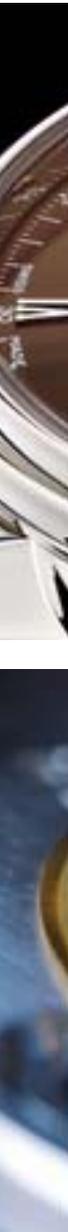
Gefragt, ob sie die Geheimformeln für die Herstellung der Blancpain-Zifferblätter beschreiben könnten, antworten zwei Uhrendesigner der Manufaktur wie aus einem Mund: „Das ist reine Alchemie!“ Der eine krepelt den Hemdaufschlag zurück und präsentiert seine rotgoldene Léman mit Chronograph und ewigem Kalender: „Dieses Zifferblatt wird in mehr als vierzig Arbeitsschritten angefertigt, und es ist keineswegs das komplizierteste Zifferblatt der Kollektion.“ Wenn wir also entdecken wollen, was hinter der Fertigung dieser Komponente steckt, die als Gesicht der Uhr ja das pure Gegenteil von Geheimnistuerei darstellt, müssen wir schon gründlicher nachforschen. Und das führt uns auf eine Reise vom Blancpain-Hauptsitz in

Lausanne-Paudex am Genfer See nach La Chaux-de-Fonds, der Uhrenmetropole in den Neuenburger Bergen im Nordwesten der Schweiz.

Hier ist der Zifferblatthersteller Rubattel & Weyermann SA ansässig, wie Blancpain eine Tochter der Swatch Group. Da sich die Heimatstadt von Le Corbusier teilweise an Steilhängen hochzieht, erstrecken sich auch die Werkstätten von Rubattel & Weyermann über sechs Stockwerke, wobei jeder Raum bestimmten Arbeitsschritten bei der Zifferblattherstellung zugewiesen ist: stanzen, fräsen, nachbehandeln, polieren, löten, gravieren, bürsten/satinieren, beschichten, Oberflächen bearbeiten, galvanisieren, galvanisch beschichten, einfärben, tauchfärben, trocknen,



Links: Die Stanzpresse formt die Zifferblattöffnungen.
Rechts: Oben links das fertige havannabraune Zifferblatt des Modells Villeret Chronographe Monopoussoir, unten und rechts zwei Arbeitsphasen beim Formen der Unterzifferblätter.



lackieren, feinbohren, Indexe aufsetzen, Lumina auftragen, beschichten, selbstverständlich begleitet von unzähligen Inspektionen und Qualitätskontrollen.

Pierre-Jean Meyrat, einer der drei Direktoren, führt uns treppauf, treppab und durch die schmalen Gänge. Während des Sloms durch die Werkstätten löst jede unserer Fragen an die Cadraniers – die Zifferblattmacher, die alle mit bestimmten Arbeiten betraut sind – eine Flut von Antworten aus. Nach einem Dutzend in der Art „So macht man das bei diesem besonderen schwarzen Zifferblatt, aber für jenes dort würde ich anders vorgehen“ wird klar, dass das nichts mit Alchemie zu tun hat. Bei der Alchemie gibt's Rezepte, auch wenn sie nicht funktionieren. Hier aber zählen offenbar allein Geschick, jahrzehnte-

lange Erfahrung, Instinkt und selbstverständlich immer wieder Versuch und Irrtum. Obwohl wir nach La Chaux-de-Fonds kamen, um die Herstellungsmethode der Blancpain-Zifferblätter kennenzulernen, gehen wir mit leeren Händen von dannen, allenfalls getröstet durch ein mitfühlendes Lächeln, zustimmendes Nicken oder Schulterzucken der Handwerker, wenn sie merken, dass bei uns der Groschen fällt: Dieses Metier ist alles andere als einfach oder klar umrissen. Rezepte werden heute keine ausgeliefert.

Die Aufgabe der Leiter von Rubattel & Weyermann ist besonders anspruchsvoll. Während in jeder Werkstatt eine bestimmte Tätigkeit ausgeübt wird, und zwar immer von Leuten, die sich meist seit zehn und mehr Jahren auf diese Arbeit spezialisiert



FÜR DIE ZIFFERBLATT-
PRODUKTION GIBT'S
KEIN FESTES REZEPT.
HIER ZÄHLEN ALLEIN
GESCHICK, JAHRZEHNTE-
ANGE ERFAHRUNG,
INSTINKT UND IMMER
WIEDER VERSUCH UND
IRRTUM.

haben, müssen die Leiter alles von A bis Z im Griff haben. Fragt man Pierre-Jean Meyrat, was für ihn ein Zifferblattmacher ist – ein Künstler, Techniker oder Handwerker? –, fällt die Antwort beunruhigend bescheiden und offen aus. Hat man das havannabraune Blancpain-Zifferblatt mit seinen feinen, je nach Lichteinfall changierenden Braun- und Goldtönen sowie silbern schimmernden Lichtern vor Augen (es schmückt die weiß- und rotgoldenen Versionen des Mondrückenchronographen sowie die Mondphasenuhr mit vollständigem Kalender der Kollektion Villeret, außerdem die Modelle Blancpain Women Time Zone und Le Brassus Quantième Perpétuel GMT), denkt man selbst unwillkürlich: „ein Künstler“. Seine Antwort: „ein Techniker“.

Was soll das? Techniker entwickeln Mikroprozessoren bei Intel oder Impfstoffe bei Genentech. Schauen Sie sich das Zifferblatt der Fifty Fathoms mit seinem sanft spiegelnden schwarzen Zentrum an; den subtil abgesetzten Stundenkreis, für eine kaum wahrnehmbare Mattierung fein gebürstet; das Datumfenster, das nicht einfach ausgeschnitten ist, sondern einen zweistufigen Rand hat; flüchtige Farben, verfeinerte Oberflächen, elegante Strukturen ... das kann doch nicht das Werk von Technikern sein! Doch für Pierre-Jean Meyrat ist die Antwort völlig klar. Keines dieser kunstvollen Ergebnisse wäre möglich, würden seine Leute nicht all diese Methoden, Verfahren, Techniken meistern. Was nützen künstlerische Aspirationen ohne das erforderliche Know-how, um auf der Zifferblattscheibe

WAS SIND ZIFFERBLATT-
MACHER? **KÜNSTLER,
TECHNIKER ODER
HANDWERKER?**

Oberflächentexturen oder galvanische Schichten aufzubauen und so den gewünschten Farbton oder Effekt zu erzielen? Für uns ist es selbstverständlich, dass die großen Künstler der Vergangenheit sich nicht einfach im Laden mit Farben und Pinseln eindeckten. Auch sie waren Techniker, die Grundierungen oder oft eifersüchtig geheimgehaltene Farbmischungen zusammenbrauten und Pinsel selbst anfertigten, bevor sie den ersten Strich auf die Leinwand setzten.

Zwei unverkennbare Blancpain-Zifferblätter wurden am Tag unseres Besuchs bei Rubattel & Weyermann produziert, das erwähnte havannabraune für den Villeret-Chronographen und das schwarze für die Automatikuhr Fifty Fathoms. Nicht alle Blancpain-Zifferblätter werden bei Rubattel & Weyermann produziert.

Den Weg dieser beiden durch die vielen Räume des Unternehmens zu verfolgen, gibt jedoch einen guten Eindruck von der Vielschichtigkeit des gesamten Herstellprozesses. Angesichts der breiten Palette von Stilrichtungen und Materialien, die bei den Blancpain-Zifferblättern zum Einsatz kommen, vermittelt dieser Rundgang zwar nur den Ansatz eines tieferen Verständnisses der Zifferblattkreation. Andere Typen sparen wir für einen anderen Tag und eine weitere Ausgabe der „Lettres du Brassus“ auf: Zifferblätter mit Edelsteinbesatz, aus Perlmutter, Saphir, opalfarben beschichtet oder in Weißgold wie das Zifferblatt, das erstmals in der neuen Karusselluhr zum Einsatz kommt (siehe S. 4). Dennoch bilden die beiden erwähnten Zifferblätter eine perfekte Einführung in dieses



Handwerk. Und es zeigt sich, dass der eingangs erwähnte Blancpain-Designer mit seinen vierzig Arbeitsschritten von der blanken Messingscheibe bis zum fertigen, montagebereiten Zifferblatt am untern Limit lag. Beim schwarzen Zifferblatt der Fifty Fathoms sind es nämlich volle 52 Verfahrensschritte! Und beim havannabraunen noch mehr....

Zunächst eine Warnung. Versuchen Sie ja nicht, ein Zifferblatt in Ihrem komfortablen Living Room herzustellen. Das hämmerte uns eine der ersten Herstellphasen im Wortsinn ein. Um nämlich den elegant getreppten Rand des Datumfensters der Fifty Fathoms zu erzeugen, gelangen die angelieferten blanken Zifferblattscheiben zunächst in eine gigantische Stanzpresse. Hier sorgen riesige Drehscheiben für die präzise Drehung einer hori-

zontalen Scheibe, die mit dem vertikalen, geschraubten Gesenk verbunden ist. Dieses erzeugt den präzisen Schlag mit einem Druck von rund 160 Tonnen, mit dem die Fensteröffnung vorgeformt wird. Es folgen zahlreiche weitere Durchgänge, unterbrochen von thermischen Behandlungen, bis der definitive Fensterausschnitt ausgestanzt werden kann.

Nach den einleitenden Schritten für die Formgebung der Zifferblattoberseite wird die Rückseite bearbeitet, die der Träger nie zu Gesicht bekommt. Zifferblätter sind über zwei winzige Füßchen mit dem Uhrwerk verbunden, die eines nach dem andern von Hand aufgelötet werden müssen. Dann fräst man das Zifferblatt auf den korrekten Durchmesser zu, worauf wieder die Vorderseite mit zwei Schleif- und Polierphasen an die Reihe kommt.

Links: Eine Phase des „Soleillierens“, der Technik, um einen sonnenstrahlig irisierenden Zifferblattfond zu erzeugen.

Unten: Die Bürsten und Schleifköpfe zum Erzeugen der verschiedenen Oberflächenstrukturen.





Links: Als „Gyclage“ wird das Aufspritzen eines matten Überzugs bezeichnet.
Rechts: Alle Ziffern und Indexzeichen werden einzeln von Hand aufgesetzt.

DIE HERSTELLUNG EINES ATTRAKTIVEN ZIFFERBLATTS IST ALLES ANDERE ALS EINFACH.

Bei der ersten geht es darum, größere Grate zu entfernen, in der zweiten wird die Oberfläche poliert, bis sie vollkommen glatt ist.

Bloßes Polieren ergäbe jedoch ein äußerst uninteressantes, einförmiges Zifferblatt. Deshalb folgt nun eine komplexe Reihe von Arbeitsschritten, um der Oberfläche eine bestimmte Textur zu verleihen. Zunächst wird durch *giclage* („Sprayen“) ein matter Auftrag aufgesprüht. Dadurch erhält das Zifferblatt der Fifty Fathoms einen irgendwie milchigen Überzug. Jetzt wird eher noch mehr Material aufgetragen, während das Zifferblatt unter rotierenden Bürsten gedreht wird. Dieser Schritt, *soleil* oder Soleillieren genannt, verleiht der zuvor einheitlich matten Oberfläche ein kaum wahrnehmbares sonnenstrahliges Irisieren aus dem Zentrum heraus. Obwohl diese Beschreibung eher banal tönt – zuerst polieren, dann sprayen, dann mit dem sonnenstrahligen Muster versehen –, sorgt die Wirklichkeit dafür, dass dieses Handwerk Bestand hat.

Jedes Zifferblatt wird unterschiedlich behandelt. Manchen werden mehrfache Spray- und Soleillierbehandlungen verpasst. An der Wand im Soleillierraum hängt eine ganze Armada von Bürsten mit unterschiedlicher Härte und Borstenstärke. Unsere beiden Zifferblätter jedenfalls werden in diesen Phasen ebenfalls unterschiedlich bearbeitet.

Zeigt das sonnenstrahlige Irisieren der Oberfläche den gewünschten Effekt, wird es durch eine Schutzschicht geschützt. Nun ist es im Fall des Fifty-Fathoms-Zifferblatts Zeit, den äußeren Stundenkreis auszufräsen, während beim havannabraunen Modell auch noch die Unterzifferblätter der Chronographenzähler und der kleinen Sekunde graviert werden. Dieses Gravieren erfolgt Zifferblatt um Zifferblatt mit feinen Diamantfräsköpfen, einem für den Stundenkreis, einem anderen für die Unterzifferblätter. Doch damit ist es bei diesen besonderen Zifferblattoberflächen nicht getan. Das Erscheinungsbild einer edlen Uhr

wird enorm gesteigert, wenn die Stundenkreise und Unterzifferblätter ihre eigene Oberflächenstruktur erhalten, die sie vom Rest des Zifferblatts abhebt. Deshalb folgt nun ein Bürsten oder Satinieren von Hand. Wie Sie nun sicher schon erraten haben, variieren die Einzelheiten der Bearbeitung auch bei diesem Schritt je nach Zifferblattdesign.

Nach dem Auftragen einer weiteren Schutzschicht bohrt man, geführt von präzisen Lehren, mikroskopische Löcher ins Zifferblatt, in denen am Schluss die aufgesetzten Ziffern und Indize befestigt werden. Natürlich wäre es viel einfacher und günstiger, diese Appliken einfach aufzuleimen, doch das würde den traditionellen hohen Fertigungsnormen von Blancpain nicht genügen. Deshalb ist jedes Indexzeichen und jede Ziffer mit winzigen Füßchen versehen, die in die Zifferblattlöcher eingepresst werden und nicht nur die perfekte Ausrichtung dieser Anzeigen garantieren, sondern auch für sicheren Halt sorgen.



Nun kommt die Farbe an die Reihe. Hier geht's einerseits technisch anspruchsvoll zu, basiert doch das Verfahren auf galvanischer Beschichtung. Wir sind hier jedoch nicht in einer Halbleiterfabrik, wo jeder Chip jederzeit die genau gleichen Bearbeitungsschritte durchläuft. Ob Sie nun die Cadraniers Techniker nennen oder lieber Handwerker, was ja zutreffender ist: Die Galvanisierer versichern jedenfalls, dass sie das Ergebnis bei jedem einzelnen Schritt aufgrund ihrer jahrelangen Erfahrung beurteilen. Das Wort *cuisine* fällt mehr als einmal, wenn sie ihre Arbeit beschreiben. Jedes Zifferblatt wandert durch verschiedene Bäder, in denen unterschiedliche Metalle und Farben aufgetragen werden. Die Dauer der einzelnen Bäder, die Rotationsgeschwindigkeit der Zifferblätter in dieser Lösung, die Temperatur ... all das gehört zur *cuisine*. Diese „Küche“ ist beim havannabraunen Zifferblatt besonders heikel. Einige Sekunden zu lang gekocht und das Zifferblatt ist nicht mehr

goldbraun, sondern merkwürdig purpurrot. Bei unserem Besuch mussten denn auch aus ein und demselben Bad einige der Zifferblätter, die alle vorhergehenden Arbeitsschritte durchlaufen hatten, ausgesondert werden, weil die Farbe leicht missraten war.

Nach dem Auftragen der letzten Schutzschicht wird es Zeit, das Zifferblatt im Stempeldruckverfahren zu bedrucken, das für Inschriften und kleine Markierungen zur Anwendung kommt. Je nach Design der bedruckten Flächen legt das Zifferblatt im allgemeinen mehrere Boxenstopps in der „Druckerei“ ein.

Last, not least werden noch die bereits erwähnten Ziffern und Indexe aufgesetzt. Jede Ziffer und jedes Indexzeichen wird mit seinen winzigen Füßchen von Hand in die vorgängig gebohrten Löcher eingepresst. Handelt es sich wie beim havannabraunen Zifferblatt um römische Ziffern, muss jeder Buchstabe, etwa der VIII, einzeln montiert werden. Und weil beim Fifty-Fathoms-Zifferblatt wegen seiner

Bestimmung als Taucheruhr Leuchtmarkierungen ein Must sind, gilt es, die dafür vorgesehenen winzigen Vertiefungen der aufgesetzten Indexe und Ziffern von Hand mit einer Präzisions-„Füllfeder“ zu beschichten.

Endlich ist das Zifferblatt fertig! Selbstverständlich sind bei unserer Reise auf der Spur der Zifferblätter durch die sechs Stockwerke zahlreiche Reinigungen, Bäder, Trocknungsphasen, Inspektionen, Tests und Kontrollschritte unerwähnt geblieben. Sie sind notwendig, um ein prachtvolles Zifferblatt anzufertigen, dürften jedoch den durchschnittlichen Uhrenliebhaber nicht über die Maßen faszinieren.

Was da in La Chaux-de-Fonds geschieht, ist eben doch Alchemie. Ob Sie nun diese Handwerker als Künstler, Techniker oder – wie in der Galvanikabteilung – als große Küchenchefs betrachten, eines steht fest: Die Kreation eines verlockenden Zifferblatts ist alles andere als stereotyp. Es ist die reine Zauberei. ■



An einem der Kanäle von Brügge. Links der Turm der gotischen Liebfrauenkirche.



De Karmeliet: Moderne Küche in der Postkartenstadt

WIE SCHAFFT MAN ES, IN EINER
ROMANTISCHEN STADT GLAUBHAFT
SERIÖSE ARBEIT ZU LEISTEN?

VON JEFFREY S. KINGSTON

Hier ist ein Dilemma, das Ihnen wahrscheinlich wenig Kopfzerbrechen bereitet. Mit etwas Vorstellungskraft können Sie es jedoch auf Ihre persönliche Liste der weltbewegenden Fragen setzen, die es zu lösen gilt: Wie kann man in einer romantischen Stadt wirklich ernsthafte Nachforschungen betreiben und damit glaubwürdig bleiben? In einem auf Romantik spezialisierten Dorf voller Reize, mit Bilderbuchmotiven und lauschigen Winkeln ist es relativ einfach, das Echte vom Kitsch zu unterscheiden. Was ist das Dilemma malerischer Dörfer und Städte?

Zunächst einmal sind sie Besuchermagneten. Betonen sie allerdings das romantische, malerische Element allzu stark, wird's schnell kitschig und kippt in eine Art Disneyland oder – noch schlimmer – Las Vegas um. Das mag ja hübsch anzuschauen und lustig für die Kinder sein, viele Aaahs und Ooohs auslösen, Erfolg haben, aber ist wohl kaum mehr echt, sicher nicht seriös und garantiert nicht beachtenswert.

Solche Gedanken nahmen mich in Beschlag, als ich in Belgien das malerische Brügge besuchte, eines der besten Beispiele

für eine europäische Bilderbuchstadt und zudem nur ungefähr 45 Minuten Bahnfahrt von Brüssel entfernt. Entkommt man den engen Betonfluchten der Rue de la Loi in Brüssel mit ihrer seelenlosen Bauhausarchitektur für Legionen streng blickender Eurokraten und findet sich in weniger als einer Stunde im mittelalterlich geprägten Stadtkern von Brügge wieder, wirkt die Stadt noch romantischer, ist der Kontrast noch stärker. Kanäle, die von Blumen, Trauerweiden und den Fassaden jahrhundertalter flämischer Backsteinhäuser mit ihren steilen Treppen-



Ein Muss in Brügge: Kutschenfahrt durch die Altstadt.

giebeln gesäumt sind; der Große Markt mit seinen ehrwürdigen Zunfthäusern, die alte Brauerei, das gotische Rathaus (Stadhus), der noch heute benutzte offene Fischmarkt; gepflasterte Straßen, die in enge Passagen und unter Arkaden durchführen; gelegentlich das Klappern von Pferdewagen, das in den Gassen widerhallt... Auch abgesehen von der Nähe zum puren Gegenteil Brüssel mit seinen Fluchten nationaler und internationaler Verwaltungsgebäude und dem verständlichen Vorteil, der sich daraus für Brügge ergibt, hat die Europäische Kulturhauptstadt 2002, deren Kern im Jahr 2000 zum Weltkulturerbe erklärt wurde, in dieser Ecke der Alten Welt nur wenige Rivalinnen für echten Charme zu fürchten.

Mit all diesen natürlichen Trümpfen ausgestattet, hätte Brügge leicht in die Romantikfalle tappen können. Hätte man nur dieses Image vermarktet und die Geschäftemacher der Tourismusindustrie ungehindert machen

lassen, wäre die Stadt nicht viel mehr als eine Abfertigungsstätte für Carreissen, eine Ansammlung billiger Souvenir- und Ramschläden. *Fantasy Land!* Die Las-Vegas-Version Venedigs auf flämische Art!

Stattdessen verstand es Brügge, unerschütterlich an seinen Werten festzuhalten und die Tradition unverfälscht zu bewahren. Die alten Häuser wurden liebevoll renoviert. Die Blüten- und vergoldeten Ornamente der Fassaden glänzen. In den Gärten blüht es. Und ja, natürlich werden in zahlreichen Schaufenstern belgische Spitzen, Schokolade, andere Spezialitäten und Souvenirs angeboten, doch nicht so aufdringlich, dass das die Atmosphäre der Szenerie stören würde.

Brügge hat ein Gleichgewicht gefunden: Die einmalige Altstadt bleibt als Besuchermagnet erhalten, ist jedoch weder aufgemotzt oder billig, aber auch nicht dem Verfall preisgegeben. Andererseits ist Brügge nicht



museal, sondern die aktive Hauptstadt der Provinz Westflandern mit 117 000 Einwohnern, einem reichen Kulturleben und bedeutender zeitgenössischer Architektur. All dies sind positive Vorzeichen, auch mit Blick auf das führende Restaurant in Brügge, „De Karmeliet“.

Würden hier die Regeln anderer romantischer Städte gelten, dürfte es in Brügge gar kein „De Karmeliet“ geben. Denn „De Karmeliet“ ist ein durchaus modernes, großes Restaurant in französischem Stil. Der Michelin-Führer hatte in letzter Zeit die belgischen Restaurants recht kritisch beurteilt. Zwei frühere Dreisternehäuser verloren je einen Stern. Andere, die vor Jahren die Spitzenrestaurants mit drei Sternen anführten, büßten ihre Auszeichnungen schrittweise ganz ein. „De Karmeliet“ ist heute einer der beiden übrig-

gebliebenen Dreisterne, und zwar das Seniormitglied dieses reduzierten Klubs.

Irgendwie ist „De Karmeliet“ in der Altstadt von Brügge etwas fehl am Platz. In diesem Rahmen, der den romantisch verklärten Zauber des Lebens vor zweihundert Jahren oder mehr ausstrahlt, bietet das Restaurant zeitlos-erlesene Eleganz. Auf dem Kamin stehen hohe, schlanke, dunkle Vasen. An den pastellfarbenen, hellen Wänden hängen schwere Bilderrahmen mit Kunst des 20. Jahrhunderts; Vitrinen zeigen moderne Plastiken. Für Cocktail-Empfänge holt ein verglastes Atrium den Garten ins Innere. Auch das Tischgedeck ist modern. Ich verstand diese Anzeichen verfeinerter Eleganz immer als bewussten Kontrast, mit dem sich „De Karmeliet“ klar von kitschiger

Mittelalterromantik abheben will. Das beweist nicht zuletzt auch die hochmodern eingerichtete Küche.

Der gute Geist des Hauses ist Küchenchef und Besitzer Geert Van Hecke. Van Hecke steht nun seit dreiundzwanzig Jahren in Brügge am Herd, sechzehn davon am heutigen Standort an der Langestraat 19. Seine Laufbahn, bevor er sich selbständig machte, verlief überaus klassisch, mit Lehrjahren bei Alain Chapel in Mionnay bei Bourg-en-Bresse (F) und in der Brüsseler „Villa Lorraine“, als dieses Restaurant noch drei Sterne hatte.

In vieler Hinsicht ist Brügge selbst die große Herausforderung für einen Spitzenkoch. Selbstverständlich ist es die Altstadt als einmalige Sehenswürdigkeit, welche die meisten Besucher in diese Ecke Belgiens

BRÜGGE IST ZWEIFELLOS EINES DER BESTEN BEISPIELE FÜR EINE EUROPÄISCHE BILDERBUCHSTADT.

Und noch ein Muss in Brügge: Bootsfahrt auf den Kanälen.







Chef Geert Van Hecke.

VAN HECKES KÖNNEN REICHT VON **FRISCHE PUR** ZU RAFFINIERTEN KOMBINATIONEN. EINMAL ERKANNT, WERDEN SIE ZUR **ZWIESPRACHE ZWISCHEN KOCH UND GENIESSER.**

lockt. Andererseits sind die üppigen Spesenkonten, dank denen die angesagten Toprestaurants in London oder Paris florieren, in Brügge eher dünn gesät, was die Aufgabe nicht leichter macht. Oder wie Van Hecke es sagt: „Brügge ist zu groß für ein kleines Restaurant und zu klein für ein großes Haus.“

Diese Unterschiede der Dimensionen veranlassten ihn, eine innovative Menüauswahl auszuarbeiten. Er bietet immer ein großes Degustationsmenü mit einer verblüffenden Palette teurer Produkte an, gleichzeitig aber auch eine schlichtere Variante namens „Le Plat Pays“, auf der sich hervorragend gekochte bescheidenere Zutaten finden, zum Beispiel mexikanisch gewürzter geräucherter Speck. Tatsächlich betrachtet er dieses Menü als größere Herausforderung. Oder wie Van Hecke bei unserem Gespräch vor einigen Monaten meinte: „Ein wunderbares Steinbutt-Gericht zu servieren ist leicht, kaufen Sie einfach den besten Fisch, den's gibt.“

Sein Stil beim großen Menü entspricht der klassischen französischen Küche. Sie ist insofern auch ein schwieriges Gebiet, als Michelin hier am härtesten urteilte. Heutzutage

scheint das Lob für jene reserviert zu sein, die viel Brimborium und ein Feuerwerk von exotischen, gesuchten, ja oft bizarren Zubereitungen und Kombinationen bieten. Van Hecke schätzt diese Anstrengungen bei andern und isst sogar ganz gern mal in Restaurants wie „El Bulli“ in Spanien, dem aktuellen Leader der Molekular- und dekonstruktivistischen Küche, doch er verschmäht solche Experimente in seinem eigenen Restaurant. Ich wusste, dass mir ein großartiges Mahl bevorstand, als er unter anderen drei meiner Favoriten ausführlich lobte: „Lameloise“, „Rochat“ und „Le Pont de Brent“. Doch von der Bewunderung für andere abgesehen, verlässt er sich an den Töpfen lieber auf die eigene Inspiration.

Die beste Art, die Bandbreite seines Könnens zu beurteilen, ist sein großes Menü: „Brugge Die Scone“. Diese Entscheidung fiel mir denn auch nicht schwer, als wir am Ende unseres Gesprächs im Atrium angelangt waren, das der Cocktail-Lounge dank der Sicht auf den Garten eine fast japanische Atmosphäre verleiht.

Das Menü „Die Scone“ beginnt mit einer glanzvollen Armada von Appetithäppchen zum Haus-Champagner, einem Laman-dier-Bernier Premier Cru Vertus: ein kleines Tomaten-Basilikum-Törtchen, ein rustikales Biskuit mit schwarzen Oliven, Röllchen von geräuchertem und mariniertem Lachs auf Linsen, eine Auster mit etwas Mirepoix und ein Cocktailglas mit einem vertikalen Aufbau von Spargel- und Brokkolimousse, einem Wachtelei und einer Parmesan-Tuile. Diese Amuse-bouche-Häppchen waren doppelt unterhaltsam. Einerseits boten sie eine beeindruckend breite Geschmackspalette, deren Kombination mit dem Aperitifwein getestet werden konnte. Andererseits verschaffte mir mein entschieden französisches Vorgehen, sie nach einem exakten Angriffsplan in überlegter, logischer und absolut korrekter Abfolge zu verspeisen, das zusätzliche Vergnügen, eine sorgfältig formulierte Geschmackshierarchie zu entwickeln.

Nach dem Aperitif ging's zu Tisch. Es war Vorfrühling, und Van Hecke entsprach mit dem ersten Gang exakt der Jahreszeit: *Asperges de Malines et œuf poché, homard*

DAS GESAMTE MAHL WAR **EINE VÖLLIG ÜBERZEUGENDE DEMONSTRATION**, DASS GEERT VAN HECKE SEINEN RANG ALS „DOYEN“ DER BELGISCHEN KÜCHENCHEFS VERDIENT.

bleu cuit à basse température (Spargel mit pochiertem Ei und bei Niedrigtemperatur gegarter blauer Hummer). Auf einem schlanken Oval aufgereiht, waren Ei, Spargel und Hummer durch knackig-frische Erbsen und eine Erbsenmousse miteinander verbunden. Kalt serviert, war dies eine ideale Weise, die ersten Erbsen und Spargeln des Jahres zu genießen.

Während der erste Gang einfache Freuden mit verschiedenen Ausdrucksformen der Frische geboten hatte, folgte im nächsten Gang ein starker Gegensatz. Eine höchst „zerebrale“, ausgeklügelte Kombination. Hier galt es, vor dem ersten Bissen die Gedankengänge des Chefs nachzuvollziehen. Was Van Hecke da ausgetüftelt hatte, mögen manche als „Surf and Turf“ bezeichnen: *Ventrèche de cochon „Duke of Berkshire“ laquée aux épices „Hot Chocolate“*, *langoustine royale à la noix de coco*, *yaourt au curry* (Lackiertes Schweinebauchfleisch mit „Hot Chocolate“-Gewürzen, Langustine mit Kokosauce, Curryjoghurt). Vorsichtige Esser mögen hier Gefahr wittern: Da werden nicht nur Produkte des Landes und des Meeres ver-

mengt, die Beschreibung benötigt auch glatt mehrere Zeilen! Doch das Arrangement auf dem Teller zerstreute die Befürchtungen: Die Langustine lag auf der einen Seite, der Schweinebauch auf einem Lauchbett auf der andern, beide getrennt durch das Curryjoghurt. Im ersten Augenblick könnte man denken, es seien zwei verschiedene Gerichte, ja verschiedene Gänge, die da gleichzeitig präsentiert werden. Doch dem war nicht so. Das war Van Heckes Version zweier Interpretationen süßer Gerichte mit dem Joghurt als Brücke. Als mir das bewusst wurde, erkannte ich, wie das Gericht ein wundervolles, harmonisches Ganzes bildete. Da war eine Entwicklung drin. Die Kokosnuss und die Langustine führten auf vollkommene Weise zum Curryjoghurt über. Von dort glitt man nahtlos zum gekochten Lauch und von da zum süßen Schweinefleisch mit seiner Schokoladenwürze hinüber. Kochbücher für eine solch feurige Kombination gibt es nicht! Und selbstverständlich war ich vollends stolz und zufrieden mit mir selbst, den Code dieser genialen Kombination erkannt zu haben.

Nach diesem anspruchsvollen Gang für den Feinschmecker war Van Heckes nächstes Gericht perfekter *Mainstream*. Es gibt kaum eine klassischere *Mariage* als frische Morcheln und grünen Spargel, und sie prägte den *Pavé de bar de ligne en croûte de tapioca, morilles fraîches et asperges vertes*. Das Rückenstück vom mit der Angel gefangenen Wolfsbarsch, serviert mit einer feinen Kruste roter Tapioka, diente als neutrale Basis für den erdigen Geschmack der Morcheln und ihrer Sauce. Ein Gang, der mich umfassend zufriedenstellte.

Ich habe lange die Ansicht verfochten, zu gegrilltem Thunfisch passe am besten Rotwein. „De Karmeliet“ servierte ein perfektes Beispiel eines Gerichts mit rotem Thon: *Dos de thon pané aux épices, rôti à la plancha, escalope de foie d'oie, crème de patate douce, oignons grelots, huile d'olive aux aromates*. Bei einem Thunfischrückenfilet mit Gänseleber, Süßkartoffelpüree und kleinen Zwiebeln drängt sich ja ein Rotwein geradezu auf. Der Gang war herrlich. Die Gänseleber und der Thunfisch schienen füreinander gemacht und bildeten das perfekte Fisch-Gegenstück zum

Malines-Spargeln mit blauem Hummer, pochiertem Ei und frischen Erbsen.



Madame Van Hecke.





Tournedos Rossini. Diese Kombination ist keine Erfindung des „De Karmeliet“, hingegen die Beilage von Süßkartoffeln und Zwiebeln. Etwas erstaunt war ich anfangs über die zusätzliche Beilage, ein prachtvolles Stück gegrillter Kalmar. Zunächst war ich versucht, es mit Verachtung zu strafen und vielleicht am Schluss zu verspeisen. Dann verstand ich die Botschaft: Das war eine dritte „fleischige“ Note, die das Gericht ergänzte: Es drehte sich alles um die Textur, drei im Biss völlig unterschiedliche Köstlichkeiten.

Zeit für den Hauptgang, eines meiner Lieblingsgerichte, denn Taube mag ich besonders gern. So sah ich dem *Suprême de pigeon de Bresse, épeautre au fromage fumé et condiments, la cuisse confite comme un pot-au-feu* (Brüstchen von der Bresse-Taube, dazu Dinkel mit geräuchertem Käse und Gewürzen, der konfierte Schenkel als Pot-au-feu zubereitet) voller Vorfreude entgegen. Van Heckes Interpretation enttäuschte nicht. Zweierlei definiert eine perfekt zubereitete Taube: die Textur und das Fehlen von Lebergeschmack. Dieses halbe Exemplar erfüllte beide Bedingungen brillant. Neben dem Brüstchen lag der kleine Dinkelkuchen mit seiner „Glasur“

aus geräuchertem Käse und einem Pilzdekor. Van Hecke hatte eine geniale Lösung für den Schenkel gefunden. Meist werden Tauben von einer eher schweren Sauce mit den Innereien oder Stopfleber begleitet, als Kontrast zur rosa gebratenen Brust. Er setzte den Kontrapunkt ganz anders. Sein Pot-au-feu, eine klare Brühe mit viel frischem Suppengemüse zum lange gegarten Ober- und Unterschenkel, war noch leichter und zarter als die Brust.

Madame Van Hecke führt das Regiment über den Käsewagen. Interessanterweise ist die Palette der belgischen Käse eher beschränkt, doch ich fand einen lokalen Kuhkäse, Fleuron de Bruges, der durchaus vernünftig war und bestens zum restlichen Rotwein passte.

Das Dessert in „De Karmeliet“ ist ein Vierakter mit Petits Fours, zahlreichen Variationen von Fruchtdesserts, einem Schokoladendessert und schließlich noch Schokolade pur, wiederum in Variationen. Alles war unendlich gut. Jedes der Fruchtdesserts war ein reines Entzücken: der Apfelraviolo – außen karamellisiert und gefüllt mit püriertem Apfelfleisch sowie Vanillecreme –, kombiniert mit einem Apfelsorbet; das innovative Erdbeer-Rhabarber-

Kompott, gewürzt mit Basilikum und Basilikumschaum; das Blancmanger mit Brombeeren, dazu als Kontrast ein Estragon-Eisenkraut-Sorbet. Der Schokoladegang bestand aus einem dünnen Pralinenziegel als Unterlage für einen konzentrierten Aprikosengelee sowie Schokoladensorbet und Himbeeren.

Das gesamte Mahl war eine völlig überzeugende Demonstration, dass Geert Van Hecke seinen Rang als „herrscher Doyen“ der belgischen Küchenchefs verdient. Am beeindruckendsten waren dabei die enorme Bandbreite seines Könnens, die Fähigkeit, sowohl klassische wie kühne Kombinationen zu kreieren und einerseits einfache Tafelfreuden, andererseits intellektuell herausfordernde Gerichte auf den Teller zu zaubern. All das gekrönt von reiner Perfektion. ■

RESTAURANT DE KARMELIET

LANGESTRAAT 19, 8000 BRUGGE

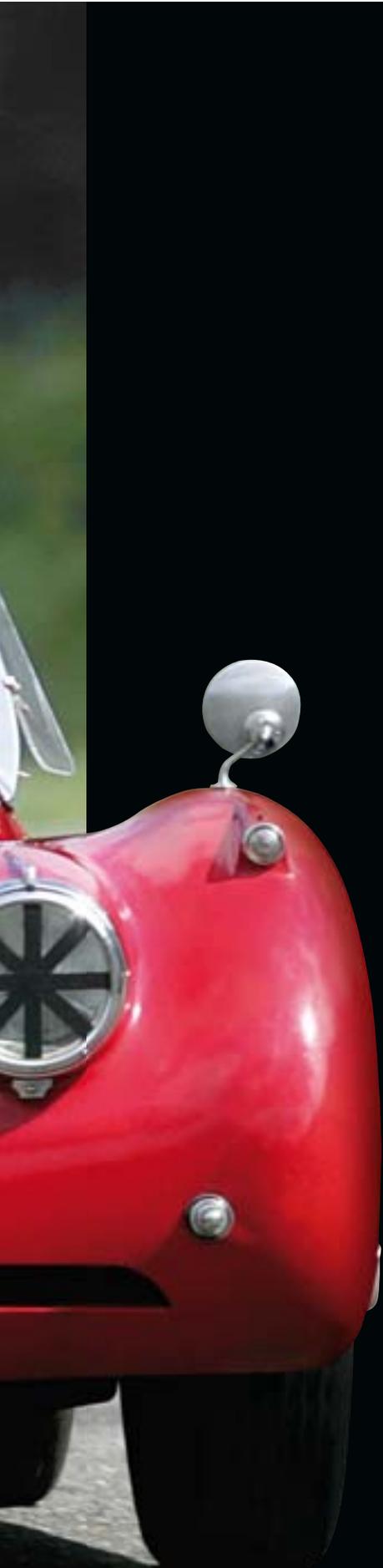
Tel. +32 (0) 50 33 85 59

Fax +32 (0) 50 33 10 11

Sonntag und Montag geschlossen.



WAS GESCHIEHT, WENN **EINE DER BERÜHMTESTEN**
OLDTIMER-RALLYES DER WELT, DIE ITALIENISCHE MILLE MIGLIA,
AUF KALIFORNISCHE ART INTERPRETIERT WIRD?



Der Atlantische Ozean verändert die Dinge. Ungeachtet der Globalisierung und des Phänomens der Verflachung und Normierung der Kulturen – die Thomas Friedman von der *New York Times*, ein eifriger Verfechter dieser Weltanschauung, in der Formel „die Erde ist flach“ zusammenfasste – geschieht etwas, wenn ein Ereignis von der Alten in die Neue Welt verpflanzt wird. Es mag gleich heißen, zur gleichen Jahreszeit stattfinden und in vieler Hinsicht identisch sein. Trotzdem wird es letztlich auf den beiden Ufern unterschiedlich ausfallen. George Bernard Shaw erkannte dies genau, als er von den Amerikanern und Briten als zwei Völkern sprach, die durch eine gemeinsame Sprache getrennt seien. Und eben durch den Atlantik, obwohl die Glasfaserkabel der Kommunikation die beiden Kontinente wie ein Rückgrat verbinden.

Was geschieht also, wenn eines der berühmtesten Automobilrennen der Welt, die heute von Oldtimern bestrittene Mille Miglia in Italien, in Kalifornien nachgemacht oder besser gesagt ins Kalifornische übersetzt wird? Blancpain wollte diese Unterschiede entdecken, weshalb die Marke die US-Version der Mille Miglia unterstützte und ein Team mit ins Rennen schickte. Wenn Sie ein ausschließlich ergebnisorientierter Typ sind, können Sie sich das Weiterlesen schenken: Wir verraten's Ihnen gern gleich jetzt: Die Rallye 2007 war ein Hit! Ein Totalerfolg, 100 von 100 Punkten auf dem Spaßmeter.

Aber anders als ihre italienische Vorläuferin. Stellen Sie sich die Unterschiede irgendwie als „found in translation“ vor, um den Titel des Films von Sofia Coppola abzuwandeln. Um die Nuancen voll auszukosten, braucht man auf beiden Kontinenten selbstverständlich bloß einen prachtvollen Jaguar C-Type oder einen Ferrari 250 Testarossa, wenn Sie italienische Produkte vorziehen, außerdem zwei Wochen Zeit auf jeder Atlantikseite und vielleicht einen Freund, der die Rallyeveranstalter einseift, damit Sie mitfahren dürfen ... und Ihre eigenen Erkenntnisse sammeln können. Da dies jedoch für die meisten unserer Leser eher unpraktisch sein dürfte, haben wir's mit der zweitbesten Variante versucht und unseren unerschrockenen US-Korrespondenten dazu verdonnert, während seiner Teilnahme an der kalifornischen Version – leider nur in einer vergleichsweise bescheidenen Karosse, einem 1956er Alfa Spider Normale – ein Tagebuch zu führen.

Die Unterschiede. Die italienische Mille Miglia baut auf der Tradition der 24 Rennen auf, die von 1927 bis 1957 stattfanden. Es handelte sich um echte Rennwagenwettbewerbe, allerdings nicht auf Rundkursen, sondern 1000 Meilen quer durchs Land, durch Dörfer und Städte von Brescia über Ferrara hinunter nach Rom und über die Toskana zurück nach Brescia. Nach einem schrecklichen Crash des Ferrari von Alfonso de Portago, bei dem elf Zuschauer ums Leben kamen, wurde

FOUND IN TRANSLATION

VON JEFFREY S. KINGSTON

MIT FOTOS VON JEFFREY S. KINGSTON UND JOHN FULTON

die Mille Miglia zwanzig Jahre lang ausgesetzt, bevor sie in der modernen Version als Oldtimer-Rallye wiederauferstand. Doch obwohl diese Rallye kein F1-Rennen ist, bleibt sie ein Wettbewerb, der auf der historischen Route ausgetragen wird. Die Strecke Brescia–Rom–Brescia wird in bloß drei Tagen von einem Feld von 375 Oldtimerwagen bestritten, wobei es manchmal auch mehr sind, da sich oft spontan Außenseiter dazugesellen. Kalifornien bietet ebenfalls eine 1000-Meilen-Strecke an. Sie ändert sich jedoch jedes Jahr und dauert vier statt drei Tage ... vielleicht weil's die Kalifornier gern noch etwas gemütlicher nehmen als die Italiener. Ein auf 65 Oldtimerwagen (mit 130 Fahrern) beschränktes Teilnehmerfeld wird zur Rallye zugelassen. Gemäß Reglement müssen alle Autos vor 1957 gebaut worden sein, in der Praxis sollen sie zudem „bemerkenswert und interessant“ sein. Die Limite von 1957 bezieht sich auf das Jahr der letzten regulären italienischen Mille Miglia). Und der wichtigste Unterschied: Die kalifornische Mille Miglia ist kein Wettkampf.

TAG 0

Keine Rallye, die etwas auf sich hält, begnügt sich mit einem simplen Start. Sich hinter Steuer zu klemmen und loszufahren ist „commuting“, also bloß was für Pendler. Eine echte Oldtimer-Rallye ist eine Weihefeier des Automobils als Kunstform und des Fahrens als Sport. Folgerichtig begann die kalifornische Mille Miglia mit einer Feier. Und in San Francisco ist eine Feier gleichbedeutend mit einer Party, und zwar keiner kleinen, sondern gleich einem ganztägigen Fest nicht nur für die 130 Fahrer, nein, für die ganze Stadt. Kurz nach 10 Uhr morgens erklomm der erste Wagen kurzatmig knatternd den steilen Nob Hill (ja, das ist der Hügel aus dem Song von Tony Bennett, auf den „little cable cars climb halfway to the stars“), rollte über den extra auf der Straße ausgelegten roten Teppich und hielt vor der ehrwürdigen alten Dame unter den Hotels von San Francisco, dem „Fairmont“. Ein beträchtlicher Anteil der Vetera-



Ein Ferrari 212 bei der Abfahrt am Starttor.

Ein Jaguar SS 100 von 1939.

Die sechs Vergaser eines Cunningham von 1952.





nenautos stammte aus Deutschland, doch davon war aus der Musik, die auf die Straße hinausdröhnte, nichts herauszuhören. Die ebenso ehrwürdige Jukebox war mit italo-amerikanischen Stars und Hits der 1950er Jahre bestückt: Frank Sinatra, Dean Martin (wann haben Sie letztmals Dean „That’s Amore“ singen hören?), Tony Bennett und einigen sizilianischen Instrumentalstücken.

Ich fühlte mich in meine Teenagerjahre zurückversetzt, als ich beim Blättern in Autozeitschriften (so war’s! Buben lasen damals nicht nur Mickymaushefte) die Fotos des Mercedes 300 SL mit seinen Flügeltüren bestaunte. Und jetzt standen hier gleich fünf von ihnen, schön nebeneinander geparkt ... So viele hatte ich noch nie aufs Mal gesehen. Deutschland war natürlich nicht allein mit schönem Alteisen vertreten: Mehr als ein Dutzend Ferraris aus den Jahren vor 1957 waren zu bestaunen und benötigten keine Unterstützung durch die italienischen Schlager, um aufzufallen. Die großen Jahrzehnte der britischen Autogeschichte repräsentierten etliche Jaguars: zwei C-Type, zwei XK 100 (aus den 1930ern), zwei XK120 und verschiedene 140 DHC-Roadster mit ihren elegant geschwungenen Formen. Frankreich war mit zwei prachtvollen Talbot-Lago vertreten.

Die Bewohner von San Francisco mögen bei jeder

geeigneten politischen Gelegenheit ins Anti-Auto-Mantra einstimmen, doch wofür ihr Herz schlägt, können sie nicht verbergen. Rund zehntausend waren gekommen, um die Schönen aus der goldenen Zeit des Automobils zu bestaunen.

Und Blancpain war mittendrin. Direkt von der Baselworld hatte die Marke die neue Fifty-Fathoms-Kollektion und aus Anlass der Rallye Peking-Paris die limitierten Serien des Léman-Flyback-Chronographen eingeflogen. Den neugierigen Besuchern, die ins Blancpain-Zelt strömten, erklärte ein Uhrmacher der Manufaktur geduldig die Funktionsweise des Kalibers 1150 mit 100 Stunden Gangreserve und jene des Chronographenwerks 1185.

Erfreuliche Perspektiven erschlossen sich, als Marc Junod, mein Rallye-Partner und Blancpain-Brand-Manager in den USA, von Blancpain eine Schatulle voller Neuheiten des Jahres 2007 öffnete: „Welche möchtest du während der Rallye tragen?“ Wie eine Seemöwe, die nach einem Fisch taucht, griff ich zu und zog eine rotgoldene Fifty Fathoms an Land. Der 56er Alfa erschien schon in einem rosigeren Licht.

TAG 1

Eine wunderbare Morgendämmerung in San Francisco. Kein Wölkchen war in Sicht.

8.30 Uhr. So muss es vor sechzig Jahren in den Startboxen in Le Mans getönt haben. Aufheulende Motoren, knallende Aussetzer, röhrende Auspuffe ...

Doch zuerst gilt es, die Frage der vom Tau tropfnassen Sitze zu lösen. Ob wohl das Fairmont-Hotel was dagegen hat, wenn wir ein paar Frühstücks-Leinenservietten für einen dringenderen Zweck benutzen, als Toastbrosamen aufzutupfen? „Of course not!“ Problem gelöst. Persönliche Notiz: Deshalb ruhen die Faltdächer

NUR DEM GRIMMIGSTEN AUTOHASSER GELÄNGE ES WOHL, SICH BEIM ANBLICK UNSERER PROZESSION EIN BREITES GRINSEN ZU VERKNEIFEN.



Der Zaun von Litto's Hubcap Ranch.

dieser Wagen immer schön verstaut im Heck. Martin Swig, treibende Kraft und gute Seele der kalifornischen Mille Miglia sowie Besitzer unseres Alfas, lehnt sich für ein paar Anweisungen ins Cockpit. „Hier ist das Handgas. Braucht es! Und noch was: Tretet beim Bremsen voll aufs Pedal. Nicht nur ein bisschen. Richtig hart.“ Und schon ist er weg, um in seinem 1925er Lancia Lambda den Wagenpulk vom „Fairmont“ Richtung Golden Gate Bridge anzuführen. Zwei Blancpain-Vertreter winken die Teilnehmer aus dem Parkplatz heraus und schwenken dabei zwei überdimensionierte Flyback-Uhren. Eine nette Geste, die vielleicht abends, beim Cocktail, die beste Schilderung der Tagesstrecke würzen hilft. Obwohl, wie gesagt, bei der kalifornischen Mille Miglia jedes Wettkampfelement fehlt und die Zeit nicht gestoppt wird.

Ich stelle den Motor mit dem Handgas auf die richtige Tourenzahl und will auf den uns zugewiesenen Platz auf dem roten Teppich fahren. Hart auf die Bremse treten, hat er gesagt. Nichts geschieht. Ich trete härter. Der Wagen rollt weiter. Noch härter. Die Rückseite eines chromglitzernden 300 SL rückt bedrohlich näher. Die in vielen Jahren erworbene Sensibilität beim Behandeln des Bremspedals moderner Porsches mit belüfteten, bremskraftunterstützten Scheibenbremsen, die den Lauf der Erde stoppen könnten, ist da völlig fehl am Platz. „Hart bremsen“, hatte Swig gesagt. „Mit aller Kraft“ wäre richtiger gewesen. Hart genügt nicht. Erst als ich praktisch

mit meinem ganzen Gewicht aufs Pedal trete, tut sich was, und die drohende italienisch-deutsche Kollision kann vermieden werden.

Nur dem grimmigsten, humorlosesten, vertrocknetsten Autohasser gelänge es wohl, sich an diesem prachtvollen, wolkenlosen Morgen beim Anblick unserer Prozession auf der Fahrt über die Golden Gate Bridge ein breites Grinsen zu verkneifen. Alle Faltdächer heruntergeklappt (wobei einige da gar keine Wahl haben, weil kein Dach vorhanden ist) ... ein Band von Ferraris, Jaguars, Talbots, Alfas, Mercedes, Porsches, Lotus ... so weit das Auge reicht. Ich fühle mich wie ein Olympionike beim Einzug ins Stadion während der Eröffnungsfeier. An anererkennendem Winken und Hupen des Alltagsverkehrs mangelt es nicht.

Nach der Fahrt durch Sausalito trifft unsere Prozession auf die erste herausfordernde Straße, die sich an den Hängen des Mount Tamalpais hochwindet und von der Bucht von San Francisco hinüber an die Küste von Stinson Beach/Bolinas führt. Jeder Blick in den Rückspiegel erhöht den Druck. Ein gelber Ferrari Testarossa 250 ist auf unseren aufgeschnallten Koffer aufgefahren ... oder zumindest sieht's so aus. Noch schlimmer: Mit meiner Blancpain-Baseballmütze fühle ich mich wie ein Kind im Vergleich zum Testarossa-Fahrerpaar mit seinen waschechten Leder-Fahrerhelmen (und selbstverständlich Lederhandschuhen). Um Himmels willen ... das ist ja Juan Manuel Fangio, der uns da aufhockt, mit grimmigem Gesicht, das Lenkrad fest im Griff! Wir ergeben uns, steuern zur Seite und lassen ihn vorbeiziehen. Wir tun das oft, nicht nur für Fangio im Testarossa. Wir lassen sogar die anderen Alfisti passieren. Vielleicht ein bisschen zu oft. Bald taucht der Gedanke auf, wo sie denn alle sein mögen. Etwas später kommt die Erleuchtung: „Die sind nicht hier, weil wir blind der Küstenstraße hinter Bolinas gefolgt sind.“ (Nebenbei: Gehen Sie nie nach Bolinas. Und vor allem ... halten Sie

dort wirklich NIE! Die Leute dort nennen ihre Kinder „Dreck“, „Himmel“, „Giftpilz“ und hassen Fremde. Sie verachten den Rest der Welt so sehr, dass sie die Straßenschilder systematisch entfernen, und zwar so schnell, wie sie der Staat Kalifornien aufstellen kann.

Es zeigt sich, dass wir nicht die einzigen Irrläufer sind. Drei oder vier andere von uns Oldtimerpiloten kurven ziellos an der Küste bei der Bolinas-Abzweigung hin und her. Martin ist ein Genie und hat an alles gedacht, selbst an Nieten im Kartenlesen. Ein Motorradfahrer seines Teams fährt vor und verweist uns auf die Straße über die Berge nach Fairfax. Toller Kundendienst! So müssen wir wenigstens keinen Giftpilz aus Bolinas nach dem Weg fragen.

Dafür erwartet uns ein weiteres Problem. Da wir mehr von der Stinson-Beach-Küste konsumiert hatten, als in der Route vorgesehen war, wird es Zeit fürs Nachtanken. Martins Instruktionen waren ein bisschen knapp ausgefallen. Wo betankt man den 1956er Alfa? Auf keiner Seite des Wagens ist ein Tankdeckel zu erkennen. An der nächsten Tankstelle schleichen wir auf der Suche nach dem Einfüllstutzen rund um unseren Alfa herum, was natürlich in Gegenwart von vier anderen Rallyefahrern, die aus demselben Grund hier gelandet sind, noch beschämender ist. Zum Glück gibt es ja nicht allzu viele Möglichkeiten für die Platzierung eines Tankstutzens, so dass wir ihn nach zwei oder drei Umgängen im Kofferraum verborgen entdecken.

In allmählich brennender Hitze erreichen wir unseren Mittagshalt in der Weinbauregion Carneros im Napa Valley. Der Carneros-Teil des Napa Valley reicht im Süden bis an die Bucht von San Francisco und profitiert vom Morgennebel und den Brisen des Meeres,





Ein Jaguar XK 140 von 1955, immer noch von seinem ersten Besitzer gefahren.



Die perfekte Pose: Ein Jaguar C-Type von 1953 an der Küste von Mendocino.



weshalb hier einige der besten Chardonnays und Blauburgunder des ganzen Tals erzeugt werden. Wir rollen als letzte ein. Die Diskussionen sind bereits auf dem Höhepunkt und drehen sich um die Ausfälle des Morgens.

Entschlossen, unsere Leistung zu verbessern, starten wir nach dem Essen im Pulk, um die Hügel auf der Ostseite des Napa Valley zu erklimmen. Ich fahre angriffiger, und die Fähigkeiten des Alfa kommen immer besser zum Vorschein. Auf den Haarnadelkurven bergauf wird mir plötzlich bewusst: Dieser Wagen hat ja keinen einzigen Mikroprozessor! Ohne Elektronik zwischen Fahrer und Maschine müssen wir uns direkt verständigen, offen miteinander sprechen. Ohne Übersetzer, ohne Bits und Bytes, um Fehler zu überdecken. Außerdem verbirgt dieser Wagen seine mechanischen Gefühle in keiner Weise, weshalb er mit Vorteil ebenso gefühlvoll nach seinen Bedingungen gefahren wird. Beim Schalten vom ersten in den zweiten Gang empfiehlt es sich, eine kleine Pause einzulegen: auskuppeln, Leerlauf einlegen, einkuppeln. Und versuchen Sie's erst bei mindestens 5000 Touren. Ohne Pause und bei falscher Tourenzahl rumpelt's im Getriebe. Und beim Runterschalten kommen Erinnerungen an die Zeit vor vierzig Jahren zurück. Natürlich, Zwischengas! Wie bei meinem englischen Sportwagen, den ich vor fünf- und dreißig Jahren in meiner Collegezeit fuhr. Zum Glück ist der Muskelreflex noch da. Endlich können der Alfa und ich unseren Frieden miteinander machen. Jedes sauber mit Zwischengas durchgeführte Zurückschalten wird vom Schalthebel mit einem zufrieden tönenden „Klick“ belohnt. Vergesse ich das Zwischengas, ist die Antwort ein missbilligendes Knirschen des Getriebes.

So glitten wir also in gegenseitiger Zufriedenheit mit sonor klingendem Auspuff durch die Gebirgsausläufer dem Pope Valley entgegen. Wir waren zwar noch nicht fit genug, um Fangio und den Testarossa oder gar einen 300 SL zu überholen, aber wenigstens mussten wir weniger oft zur Seite schwenken, um andere vorbeiziehen zu lassen. Herzliche Begrüßung mit anderen der Gruppe bei der

Pause auf Litto's Hubcap Ranch, der wohl merkwürdigsten und chromglitzerndsten Attraktion der Westküste: Rund fünftausend Radkappen – pardon, Radzierblenden – sind zu besichtigen, eine Sammlung, die Litto Damonte in den 1930er Jahren aufzubauen begann.

Dann setzte fröstelnder Regen ein (was natürlich nicht wörtlich zu nehmen ist, da es deutlich über 30 Grad warm war). Bei einem Ausrutscher in einer Kurve konnte ich mit

Für einen ersten Rallyetag in kalifornischem Stil war's wirklich eine Premiere gewesen. Innerhalb von acht Stunden waren wir durch eine Großstadt (San Francisco), das Küstengebirge, die Straße an der Pazifikküste entlang, durch die von kalifornischen Steineichen gesäumten Hügel über dem Central Valley und durch zwei unterschiedliche Weinbaugebiete gefahren.

Das Dinner war besonders festlich und wurde von Blancpain auf der Domaine Chan-

TAG 2

Zeit für Blancpains Brand-Manager Junod, die Macken des Alfas kennenzulernen. Nachdem wir gestern nachmittag die Westseite des Napa Valley hinuntergefahren waren, geht es nun auf der Ostseite wieder hinauf zur kleinen Stadt Calistoga am Nordende. Nach Osten dem Cobb Mountain entgegenfahrend, werden die Weinberge schlagartig von Rotkiefernwäldern abgelöst. Kaum zu glauben, dass zwei so unterschied-



Das Cockpit des Testarossa.

Ein sehr seltener Alfa SVZ von 1957, gefolgt von einem Mercedes 300 SL.



Glück die Begegnung mit einer Eiche vermeiden – was könnte einem eine nachmittägliche Fahrt in einem Sportwagen, der endlich zufrieden schnurrt, gründlicher vermiesen? –, als wir auf ein groteskes Ungetüm von Hausboot stießen, huckepack auf einem Anhänger, mit Polizeieskorte die ganze Straßenbreite einnehmend und mit keinen 20 Stundenkilometern rollend. Der Alfa war offensichtlich nicht glücklich, da hinterherzuschleichen, und ich auch nicht! Schließlich gewannen städtische Fahrgewohnheiten mit beharrlichem Hupen die Oberhand, beantwortet von ausweichenden Formen der Verweigerung ... bis uns die Polizei schließlich durchwinkte.

Der Tag klang auf dem berühmten Silverado Trail aus, der sich durch einige der besten Cabernet-Weinberge des Napa Valley schlängelt. Wir rollten vor dem Hotel Oakville vor, wo uns als würdiger Abschluss einer großen Fahrt ein Glas Champagner erwartete.

don Winery ausgerichtet. Dies ist der kalifornische Ableger des berühmten französischen Champagnerhauses Moët & Chandon und bietet selbstverständlich spritzige kalifornische Schaumweine an (wegen der französischen Besitzer wagt man sie natürlich nicht „Champagner“ zu nennen, obwohl sie nach der Méthode champenoise hergestellt sind). Das Tischgespräch wurde von den Ausfällen des ersten Tages beherrscht: Unter den Opfern befanden sich auch der schöne Talbot-Lago des Schauspielers Jeffrey Jones (zu seinen zahlreichen Filmen gehören *Ferris macht blau*, *Beetlejuice*, *Amadeus*), Martins 1925er Lancia Lambda, ein hübscher Lotus 11 (der schon vor der Golden Gate Bridge den Geist aufgab) und als tragischster Fall der äußerst seltene Briggs Cunningham, der nicht nur stehengeblieben war, sondern zum Schrecken seines zuschauenden Besitzers dann auch noch vom Abschleppwagen herunterrollte und aufs Heck krachte.

liche Vegetationsformen so eng nebeneinander existieren können.

So schnell wie der Wechsel von den Weinbergen zum Wald erfolgte, so schnell wurde die strahlende Morgensonne von Regenwolken abgelöst. Überrascht und erschrocken wurde Marc und mir bewusst, dass in Martins „Alfa-Gebrauchsanweisung“ nicht nur der Tankstutzen, sondern auch die nun dringend notwendige Einweisung in die Geheimnisse des Faltdachs gefehlt hatte. Doch so wie am Vortag der Motorrad-Führer im genau richtigen Augenblick auftauchte, war nun Martin selbst in weniger als einer Minute nach unserem ersten Schrecken zur Stelle.

Nach mehreren Jahren im Besitz englischer Sportwagen der sechziger Jahre erwartete ich eine schwierige Montage von Stangen, Bändern, Haken und Abdeckungen (was um Himmels willen bewog die Engländer damals, so komplizierte Konstruktionen auszuhecken?). Aber hier saßen wir ja in einem italie-

mir kaum vorstellen konnte, vermittelte ein Morgen auf einer solchen Straße doch eine Ahnung davon, was die 12 000 Kilometer lange Strecke Peking–Paris für die Konkurrenten – Kämpfer wäre der treffendere Ausdruck – unter weit schlimmeren Bedingungen bereithielt.

Nach dem Lunch war es wieder an mir, Marc Junod mit meinem inzwischen gekonnten Zwischengas beim Herunter- und dem reibungslosen Doppelkuppeln beim Hoch-

Ein Auburn Jahrgang 1936 auf der „Avenue of the Giants“ unter mehrtausendjährigen Mammutbäumen.



EINE VIERTÄGIGE FAHRT, UM DIE VIELFALT KALIFORNIENS ZU GENIESSSEN.

nischen Wagen. Niemand hatte den Alfa-Ingenieuren gesagt, ein anständiges Faltdach müsse im strömenden Regen aus dreißig verflixten Einzelteilen zusammengesetzt werden. Ein simpler Griff nach hinten, und das Faltdach – ohne Löcher und Risse – schwenkte hoch und konnte am Rahmen der Windschutzscheibe eingehakt werden. Fertig.

Noch ein Ratschlag von Martin, als der Regen stärker wurde. Da ich inzwischen gelernt hatte, dass seine spärlichen Worte – wie beim Bremsen – tiefgründige, wichtige Botschaften enthielten, wandte ich ihm meine ganze Aufmerksamkeit zu. Diesmal ging's um die Scheibenwischer: „Die funktionieren nur eine bestimmte Zeit. Ihr könnt sie sparsam einschalten, nur einmal hin und her, so halten sie den ganzen Tag, oder einfach einschalten und zehn Minuten wischen lassen ... aber nachher müsst Ihr selber schauen.“

Ab durch den Regen zur Küste von Mendocino. Der Job des Kopiloten war nun das riskante Scheibenwischermanagement. Unsere Unterhaltung drehte sich nur noch darum, ob die Sicht schlecht genug war, um einen Wischerschlag zu opfern. So leichtsinnig, sie gleich hin und her wischen zu lassen, wollten wir beileibe nicht sein.

Mendocino, vor zwei Jahrhunderten ein russischer Vorposten, ist ein touristischer Anziehungspunkt der nordkalifornischen Küste. Die Mille-Miglia-Route, um dorthin zu gelangen, war jedoch ungeachtet des berühmten Ziels eher obskur. Nein, völlig unverständlich. Gedanken an die kürzlich von Blancpain gesponserte Peking–Paris-Rallye wurden wach, als wir über die Kurven einer Waschbrettstraße hinauf und hinunter holperten, die beim Straßendienst Kaliforniens offenbar vergessen worden war. Obwohl ich's

schalten zu verblüffen, als wir auf dem Weg zu unserem Ziel Eureka am Nordende der kalifornischen Küste ins Reich der Redwood- oder Mammutbäume einfuhren. Strömender Regen. Es galt, Langholzlaster zu überholen, deren riesige Doppelreifenräder wahre Wasserwände auf die Seite schleuderten. Immer mit der bängigen Frage: Lohnt das einen Wischerschlag? Erstaunlich, wie der Wunsch des Fahrers nach etwas besserer Sicht und jener des Kopiloten, sein Wischerpotenzial zu sparen, auseinanderklaffen können. Hatte Junod da eine sadistische Ader? Und eine andere Raffinesse des Alfas kam zum Vorschein: die fehlende Windschutzscheibenheizung. Wie wirksam doch ein Handtuch sein kann! Doch die Ehre fürs Durchhaltevermögen gebührte an diesem Nachmittag den offenen Wagen – den C-Type-Jaguars, einigen Ferraris (auch dem

Testarossa), den MG Specials – besser gesagt ihren Fahrern. Zwar bildeten sich auf dem Fußboden unseres Alfas ein paar Lachen, doch im Land der Blinden ist der Einäugige König. Wir hatten ein Verdeck!

Das Abendessen war ein Fest, zumal uns Gino Munaron aus Valenza, Italien, mit köstlichen Geschichten über die historische und heutige Mille Miglia verwöhnte.



1952 MG Special.

TAG 3

In der gesamten Geschichte bereiteten sich die Heere der Menschheit immer wieder auf die letzte Schlacht vor. Bei der Abfahrt in Eureka waren Marc Junod und ich gerüstet, um Sturzbächen zu trotzen wie Lana Turner und Richard Burton im Film *The Rains of Ranchipur*. Alle unsere Besitztümer waren in Plastiksäcke verpackt, mein Computer, die 5D-Kamera und ihre Linsen gleich doppelt. Und natürlich hatten wir uns Windjacken und Pullover besorgt. Um die Uhren brauchten wir uns nicht zu sorgen, unsere Fifty-Fathoms-Taucheruhren würden mit allem fertig, was nordkalifornische Regenwolken für uns bereithalten mochten.

Nach zehn Minuten Fahrt strahlender Sonnenschein. Und so sollte es für den Rest des Tages bleiben.

Unser erster Kontrollposten war das Holzfällerstädtchen Ferndale. Die Schulen hatten für unseren Empfang geschlossen, die Kinder säumten die Straße, schwenkten italienische Fahnen und bejubelten jeden der vorbeifahrenden Wagen. Unter strikter Beachtung der Gleichberechtigung: Der VW-Käfer von 1956 in unserer Gruppe wurde ebenso begeistert begrüßt wie die Ferraris, die sich Sammler schon mal einige Millionen Dollar kosten lassen.

Nach meiner besten Imitation eines huldvollen königlichen Grußes in Windsor-Manier wurde es Zeit, das Tagesziel in Angriff zu nehmen, die Mattole Road, die uns durchs Küstengebirge an den Pazifik führen würde. Martin hatte sie als „heavy“ angekündigt und uns geraten, bei der Traversierung unsere Maschinen mit Gedanken, Wort und Tat zu unterstützen. Seine Fähigkeit zum Understatement und das gestrige Gegenstück zum Kandahar-Pass in leidvoller Erinnerung haltend, bereiteten wir uns auf einen wirklich schwierigen Tag vor. Zu Recht. Schlaglöcher, die einen Fiat Cinquecento aufs Mal verschlucken konnten, durchsetzten die Straße, von Zeit zu Zeit abgelöst durch neu asphaltierte Abschnitte. Angesichts des Standards der ungeflickten Strecken konnte ich mir kaum vorstellen, wie es hier ausgesehen haben musste, bevor eine Reparatur für angebracht gehalten worden war.

Vor Mittag tauchte eine Wegmarke der besonderen Art auf: Honeydew, Kalifornien. Dieses Dorf inmitten der Mammutbäume hat sich mit Marihuana-Plantagen seinen Ruf als gesetzloseste Ecke des Staates verdient. Und die Strafverfolgungsbehörde unternimmt nichts gegen die Hanfbauern. Niemand behelligt sie. Und auch ich tat so, als würde ich nichts sehen, nichts hören und alles sofort ver-

gessen, als wir uns im Honeydew-Store zwei Becher Kaffee besorgten.

Nach diesem „Hardcore Agricultural Center“ hielten wir auf die Avenue of the Giants zu. Irgendwie ist es tragisch, dass diese Straße durch die Riesensequoias auf den Touristenrouten fehlt. Der Tag wird zur Nacht, wenn man unter das Dach dieser riesigen, mehrtausendjährigen Bäume fährt. Mit eingeschalteten Scheinwerfern „tasteten“ wir uns voran, schlängelt sich doch die Straße zwischen all den ehrwürdigen und geschützten Riesen hindurch.

TAG 4

Triumph. Marc Junod und der Alfa haben sich gefunden. Marc beherrscht Zwischen- gas und Doppelkuppeln perfekt, und die Haarnadelkurven und Waschbrettstraßen der vergangenen Tage liegen hinter uns. Dies ist der Tag des herrlich schnellen, unbeschwer- ten Gleitens. Und wieder ein Tag, um die Vielfalt der kalifornischen Landschaften zu genießen. In schneller Folge sausen wir durch Salzebenen an der Küste, gefolgt von Steilklippen, die mehrere hundert Fuß zum Pazifik abfallen (stellen Sie sich eine mehrfache Vergrößerung der bretonischen Côte Sauvage vor), durch die Kiefernwälder des Küstengebirges und schließlich in die Weinberge des Alexander Valley, das sich nordwestlich des berühmten Napa Valley erstreckt.

Nach einem herrlichen Mittagessen auf der Terrasse des Weinguts Clos du Bois steht eine gemütliche Bummelfahrt hinüber ins Sonoma Valley und zu unserem Endziel auf dem Programm, der Sonoma Mission Inn. Abgesehen davon, dass der Alfa jetzt auf mysteriöse Weise zu streiken beginnt. Plötzlich, unvorhersehbar und ohne Warnung stirbt der Motor

ES GAB WEDER GEWINNER NOCH VERLIERER. DIE KRONE ABER GEBÜHRTE DEM GENTLEMAN MIT DEM 55ER JAGUAR. MEHR DENN JEDER ANDERE VERKÖRPERT ER DIE ROMANZE ZWISCHEN MENSCH UND AUTO.



In Ferndale hatten die Schüler frei, um unsere Oldtimer zu begrüßen.



Ein Jaguar XK 120 auf der Küstenstraße.



ab. Zum Glück ist dies eher eine Demonstration vorübergehender Unlust, denn jedes Mal springt er nach einiger Zeit wieder an, und wir können weiterfahren.

Das abschließende Abendessen war eine große Feier der Fahrer und Maschinen. Die Krone gebührte dabei für mich ganz klar dem Fahrer eines Jaguar XK 140: Er hatte diesen lavendelfarbenen Klassiker im Erscheinungsjahr 1955 erworben und nun schon seit 52 Jahren besessen. Jetzt schilderte der Vierundachtzigjährige stolz die Umstände des damaligen Kaufs, den aufregenden Augenblick, als das Prachtstück im Hafen von San Francisco ausgeladen wurde, und was er in der Folge mit dem Wagen alles erlebt hatte.

Beim Nachdenken über seine Schilderungen und über die vier Tage und 1000 Meilen lange Fahrt kreuz und quer auf den schönsten Straßen Nordkaliforniens belustigte mich einmal mehr, wie wirkungsvoll eine derartige „automobile Immersionstherapie“ sein kann. Wenn Ihr Puls beim Anblick schöner Autos höher zu schlagen beginnt, ist eine solche Rallyefahrt schlicht ein Muss. In der Erinnerung daran verwandelte sich selbst der Regentag in ein Plus – ein Tag zudem, den die kapriziöse Scheibenwischertechnik des Alfas unvergesslich gemacht hatte. Und ein letzter Gedanke: Die California Mille Miglia war kein Wettkampf. Es gab weder Gewinner noch Verlierer. Die Krone aber gebührte dem Gentleman mit dem 1955er Jaguar. Mehr denn jeder andere verkörpert er die Romanze, die sich zwischen Mensch und Auto entwickeln kann. ■

KURZGESCHICHTEN 2008

IM NACHGANG ZUR BASLER MESSE 2007 UND 2008 **EIN KLEINER RÜCKBLICK AUF EINIGE DER NEUHEITEN, DIE JETZT IN DEN UHRENGESCHÄFTEN AUSLIEGEN.**

WIE ES EUCH GEFÄLLT

Erinnert man sich an die Geschichte der Fifty Fathoms und ihre Geburt als militärisches Instrument für Marine-Kampftaucher, überascht nicht, dass der Zeitmesser in dem guten halben Jahrhundert seiner Existenz die für diesen Zweck nützlichen Charakteristiken beibehielt: schwarze Lünette, schwarzes Zifferblatt, lumineszierende Ziffern sowie Indexe und meist schwarze Armbänder aus wasserresistenten flexiblen Materialien oder (in jüngerer Zeit) aus Metall. Es war denn auch folgerichtig und passend, dass 2007, bei der Lancierung der neusten Generation der Kollektion Fifty Fathoms und der eng verwandten Air Command, diese originalen, zweckorientierten Farben beibehalten wur-

den. Heute richtet sich die Fifty Fathoms jedoch an ein weit breiteres Publikum als Froschmänner auf gefährlicher Mission. Wieso sollte sie sich da, wenn sie den Rhythmen und Vergnügungen des modernen Lebensalltags gerecht werden will, mit einem stets gleichen Farbdesign begnügen? Bei Blancpain hat man erkannt, dass die Besitzer von Zeitmessern der Kollektion Fifty Fathoms häufiger am Steuer rassiger Sportwagen sitzen, ein feuriges Curry in einem In-Restaurant genießen oder in einem Konferenzsaal auf der Führungsetage gestikulieren, als feindliche Häfen verminen. Deshalb fand es die Marke an der Zeit, die Farbpalette und die Ausdrucksmöglichkeiten der Kollektion zu erweitern.

Ein überzeugender Auftakt für die Befreiung der stilistischen Ausdrucksformen der Linien Fifty Fathoms und der Air Command ist die neue Version der Fifty Fathoms Automatique mit weißer Lünette, weißem Zifferblatt und weißem Textilarmband. Dabei änderte

man bei diesem Modell nicht nur die Farbpalette, sondern verzichtete gleichzeitig auf den antimagnetischen Weicheisenmantel, um die Uhr mit einem transparenten Saphirboden für einen Einblick ins Kaliber 1315 ausstatten zu können. Wegen des nun sichtbaren Uhrwerks wurde die übliche sonnen-spiegelnd dekorierte Schwingmasse der klassischen Version durch einen Rotor ersetzt, der die Form einer Nautilus- oder Perlbootschale hat. Die zur Tierklasse der Kopffüßer gehörenden Nautiliden zählen zu den geheimnisvollsten und urtümlichsten Kreaturen der Weltmeere. Das Perlboot, *Nautilus pompilius pompilius*, lebt im Indopazifik und ist der einzige heute lebende Kopffüßer, der eine äußere Schale hat, die in einzelne Kammern unterteilt ist, durch die sich ein dünner Schlauch zieht. Mit ihm kann das Perlboot das Verhältnis von Gas und Wasser in den einzelnen Kammern ändern, aufrecht schweben und im Wasser auf- und absteigen wie ein U-Boot oder Taucher. Perlboote halten sich meist am Meeresgrund oder in der Nähe von Korallenriffen bis in 650 Meter Tiefe auf, steigen aber nachts bis zur Oberfläche hoch. Blancpain erweist diesem Naturwunder die Ehre, indem der Rotor seine Form wiedergibt und seinen Namen „Nautilus“ trägt.

Um die Frauen ins Spiel zu bringen, führte Blancpain zwei zusätzliche in Weiß gehaltene Fifty Fathoms Automatique ein. Bei den Damenmodellen sind die grünen Luminova-Indexe und -Akzente des Zifferblatts sowie der Lünette durch hellblaue oder rosa Farbtöne ersetzt. Für einen zusätzlichen femininen Touch neben diesen rosa oder hellblauen Noten sorgen die schimmernden Perlmutterzifferblätter der beiden Versionen.



Die einzigartige Nautilus-Schwingmasse von Blancpain.





Die weißen Fifty Fathoms bilden das strahlende helle Ende der neuen Farbpalette. Für das andere Extrem steht die völlig schwarze Automatikuhr. In dieser Version ist das weiße Luminova für die Zeiger und Zifferblattindexe sowie das perlgraue auf der Lünette durch eine besondere schwarze Luminova-Variante ersetzt. Ungewöhnlich und verblüffend daran ist, dass diese Beschichtung bei Tageslicht schwarz erscheint, doch im Dunkeln hell strahlt. Passend zum Thema Schwarz sind das Gehäuse und die Schließe aus Edelstahl mit poliertem DLC-Material (*diamond-like carbon*) beschichtet. DLC entspricht nicht nur dem schwarzen Design dieses Zeitmessers, sondern bietet gleichzeitig eine höhere Kratzfestigkeit als Edelstahl. Wie die weißen Versionen ist das völlig schwarze Modell mit einem Saphirboden und dem Nautilus-Rotor ausgestattet.

Der Fifty-Fathoms-Flyback-Chronograph in Rotgold startet ebenfalls mit einem neuen Farbschema. Für das Zifferblatt wie für die Lünette wurde ein subtiler Grauton gewählt, der wunderbar mit dem Rotgoldgehäuse harmoniert. Das Zusammenspiel von Rotgold und Grau setzt sich fort in den Einzelheiten des Zifferblatts, mit rotgoldenen Akzenten auf den Indexen, den Zeigern und den Rändern der Unterzifferblätter. Das Flyback-Uhrwerk kann wie sein Nautilus-Rotor durch den Saphirboden bewundert werden.

2008 eröffnen die Modelle Speed Command eine neue Kategorie der Kollektion Sport. Die Speed-Command-Linie atmet den Geist der Motorsportrennen und steht in zwei kräftigen Farben – Orange und Gelb – zur Auswahl. Vor dem Hintergrund der beidseitig drehbaren „Countdown“-Lünette aus schwarzem Saphirglas und des schwarzen Zifferblatts leuchten entweder gelbe oder orangefarbene arabische Ziffern, Lünettenmarkierungen und Unterzifferblatt-Indexe. Das Gehäuse und die Faltschließe sind wiederum mit schwarzem DLC beschichtet. Wie bei der Air Command ist die Lünette der Speed Command beidseitig verstellbar und stellt den Bezug zum Motor-

Die Speed Command mit gelben Akzenten.



BLANCPAIN FAND ES AN DER ZEIT, DIE AUSDRUCKS- MÖGLICHKEITEN DER FIFTY-FATHOMS-LINIE UND DER SPORTKOLLEKTION ZU ERWEITERN.

sport durch Countdown-Markierungen her. Das Gelb oder Orange wiederholt sich auch auf den Nähten der Armbänder aus schwarzem, kautschukdoubliertem Barenia-Kalbsleder. Die Einzelheiten des Zifferblatts und der Zeiger sind vom Sportwagenmilieu inspiriert. Das Zifferblatt besteht aus Kohlenfaser, die Zeiger sind in einer dynamischen, Geschwindigkeit ausstrahlenden Schriftart gehalten. Wie es sich für einen Fahrsp-

port-Zeitmesser gebührt, ist der äußere Rand des Zifferblatts mit einer Tachometerskala ausgestattet. An Armaturenbrett-Instrumente erinnern auch die schwarzen Zeiger mit rotem Luminova. Die DLC-Beschichtung von Gehäuse und Dornschließe ist mattiert. Für einen abschließenden automobilen Touch sorgt der Aufzugrotor, dessen Design einer sportlich geformten Alu-Felge nachempfunden ist. ■



Léman Chronographe Flyback Grande Date.



Léman Réveil GMT.

SUBTILE ÄNDERUNGEN

Häufig sind die erfolgreichsten Veränderungen jene, die man auf den ersten Blick gar nicht bemerkt. Jene, bei denen man sich fragt, was denn eigentlich anders ist? Ja man darf behaupten, dass solche subtilen Änderungen geradezu die Essenz der Verfeinerung darstellen: eine Verbesserung, die das Wesentliche des anfänglichen Konzepts bewahrt hat.

Zwei solche Verfeinerungen wurden in der an der Baselworld 2007 vorgestellten Blancpain-Kollektion präsentiert; der neue Léman-Flyback-Chronograph mit Großdatum und die neue Léman-Weckeruhr. Beide bewahren den Geist des vorherigen Designs voll und ganz, feine Retouches verleihen ihnen jedoch eine neue Frische.

Der Flyback-Chronograph ist eine Blancpain-Ikone, eine der wichtigsten Stützen der Marke. Das Modell mit Großdatum hat ein größeres Gehäuse als die originale Flyback-Stoppuhr, 40 statt 38 mm, und findet sich in der Kollektion Léman seit 2005. Bei dieser Version ist das Großdatum in einem doppelten Fenster bei 6 Uhr platziert. Die Chronogra-

phenanzeigen selbst blieben unverändert. 2007 wurde dieses Konzept durch Verfeinerungen aufgewertet. Erstens ist das Gehäuse nun in gebürsteten Finitionen aus Edelstahl oder Rotgold lieferbar. Die zweite, ebenso subtile Änderung findet sich auf dem schwarzen Zifferblatt: Hier wurden die früheren arabischen Stempeldruck-Ziffern durch eine harmonische Mischung von aufgesetzten Ziffern und Indexen im Aqualung-Stil abgelöst. Und schließlich ist der Flyback-Chronograph mit Großdatum in der Version 2007 auch mit der neuen, erstmals in der Kollektion Blancpain Women präsentierten Faltschließe ausgestattet, deren beide Faltarme das „JB“-Logo tragen und die in geschlossenem Zustand wie eine traditionelle Dornschieße aussieht.

Die Weckeruhr Léman Réveil GMT eroberte sich seit ihrer Einführung 2004 einen hervorragenden Platz in der Rangliste der Blancpain-Kollektion. Diese Komplikationsuhr bietet anspruchsvollen Reisenden alle Eigenschaften des perfekten Zeitmessers für häufige Verschiebungen über die Zeitzonen hinweg: zwei Zeitzonenanzeigen (um etwa die Zeit zu Hause – *home time* – und am aktuellen Auf-

enthaltort – *local time* – zu visualisieren); ein Datum, das beim Einstellen der Ortszeit um Mitternacht vor- und rückwärts automatisch mitläuft; eine einzige Krone, um die Ortszeit in Stundenschritten vor- und zurückzustellen; einen Weckermechanismus, der mit der Krone und über den Automatikaufzug gespannt wird; eine Ein/Aus-Anzeige für den Wecker und einen Gangreserve-Indikator für den Spannungszustand der Wecker-Aufzugfeder. Um all dies nutzen zu können, sind auf dem Zifferblatt drei verschiedene Zeitanzeigen erforderlich: die Ortszeit (mit den großen Zeigern), die Zeit zu Hause in einem Unterzifferblatt und der Einstellzeiger für die Weck- oder Alarmzeit.

Bei den bisherigen Modellen der Léman Réveil GMT befand sich die Hometown-Anzeige in einem Unterzifferblatt bei 9 Uhr. Bei der Ausgabe 2007 wurde das Erscheinungsbild verbessert und gleichzeitig erfreulich vereinfacht, indem die Zeit zu Hause dank einem langen, schlanken Zeiger aus der Mitte nun an der rundum laufenden 24-Stunden-Skala am Zifferblattrand abgelesen werden kann. ■

KURZNACHRICHTEN AUS DER BLANCPAIN-WELT

BOUTIQUE BLANCPAIN IN GENÈVE AUSGEZEICHNET

Knapp zwei Jahre nach ihrer Eröffnung hat die Genfer Blancpain-Boutique Anfang April 2008 den begehrten ersten Preis der *Trophée d'Excellence* erhalten, der aufgrund einer Umfrage des Westschweizer Wirtschaftsmagazins *Bilan* in Zusammenarbeit mit der Agentur Reflection Marketing vergeben wird. Dieser Preis ist das Ergebnis einer Kundenbewertung der Uhren- und Schmuck- sowie Luxusmodeboutiquen an der Rue du Rhône, der Haupt-Einkaufsmeile für Luxusgüter in Genf. Dabei wurde die Boutique Blancpain mit der Bestnote 4,9 von 5 möglichen Punkten benotet.

Die Bewertung wurde durch „clients mystères“ vorgenommen, also Kunden, die sich nicht als Tester zu erkennen gaben. Vincent Dübi von Reflection Marketing zum Ergebnis der Blancpain-Boutique: „Kaum hat man die Schwelle überschritten, wird einem der Mantel abgenommen und ein Stuhl sowie ein Kaffee oder eine Erfrischung angeboten.

Die Verkäuferinnen hören wirklich auf die Wünsche der Kundschaft, um sie optimal beraten zu können. Dies ist leider in zahlreichen anderen Geschäften nicht der Fall, wo das Personal kein gepflegtes Verkaufsgespräch für die Produkte zu führen und dem Kunden nur selten eine vernünftige Auswahl und Beratung anzubieten vermag.“

Blancpain-CEO Marc A. Hayek und Nadia Constantin, Leiterin der Genfer Boutique, waren glücklich und geehrt, die *Trophée d'Excellence* in der Rhonestadt entgegenzunehmen. In seiner Dankesrede betonte Marc A. Hayek die großen Anstrengungen der Marke für die Aus- und Weiterbildung des Personals, damit in sämtlichen Boutiquen eine vergleichbar aufmerksame Atmosphäre des Empfangs und der Betreuung der Kundschaft herrscht, wie sie nun durch den Preis des Magazins „Bilan“ gewürdigt wurde.



Die Genfer Blancpain-Boutique mit ihrer Zinktheke.



DIE LIMITIERTE SERIE „CALIFORNIA MILLE“ FIFTY FATHOMS FLYBACK CHRONOGRAPH

Als würdige Begleitung des zweiten Jahres, in dem Blancpain die Oldtimer-Rallye California Mille Miglia sponsert (wir berichten darüber auf den Seiten 72–81), kreierte Blancpain in der Kollektion Fifty Fathoms die limitierte Serie "California Mille" Fifty Fathoms Flyback Chronograph. Als äußerst exklusives, seltenes Sammlerstück ist diese Version des Flyback-Chronographen aus Edelstahl strikt auf 20 individuell nummerierte Zeitmesser begrenzt und mit einem einzigartigen Zifferblatt aus Kohlenfaser sowie der Gravierung „California Mille“ auf dem Gehäuseboden geschmückt. Alle anderen Charakteristiken des Flyback-Chronographen aus der laufenden Kollektion wurden übernommen, so die wasserdichten Stoppuhrdrücker, die unter Wasser betätigt werden können, die einseitig drehbare Lünette aus Saphir, der antimagnetische Weicheisenmantel und das kautschukbeschichtete Armband aus Segeltuch. Die limitierte Serie zur Erinnerung an die California Mille Miglia 2007 kann ausschließlich über die Blancpain-Boutiquen rund um den Globus bezogen werden.

KURZNACHRICHTEN AUS DER BLANCPAIN-WELT

DER BERÜHMTE UHRMACHER VINCENT CALABRESE STÖSST ZU BLANCPAIN

Die Laufbahn von Vincent Calabrese erstreckt sich über ein volles halbes Jahrhundert! Als Vierzehnjähriger begann er in seiner Heimatstadt Neapel eine Uhrmacherlehre, und dies war der Anfang einer erfolgreichen Karriere, wie sie in dieser Branche nur wenige andere erlebten. So gründete Vincent Calabrese nicht nur vor 30 Jahren seine eigene, auf höchst kreative, einzigartige Zeitmesser spezialisierte Uhrenmarke, hinter den Kulissen entwarf, entwickelte und produzierte er auch Uhrwerke und Komplikationsmechanismen für eine beeindruckend lange Liste renommierter Uhrenmarken. Manches von dieser kreativen Tätigkeit blieb der Öffentlichkeit leider



verborgen, da viele Marken den ganzen Ruhm für seine Entwicklungen und Erfindungen lieber aufs eigene Konto verbuchten.

Während der erneuten Zusammenarbeit mit Blancpain für die Entwicklung der

Karusselluhr wurde es sowohl Vincent Calabrese als auch Blancpain-CEO Marc A. Hayek klar, dass das Teamwork und die Chemie einfach zu gut waren, um die Beziehung auf der Basis Berater/Kunde zu belassen.

Wie bereits an der Baselworld 2008 bekanntgegeben, ist Vincent Calabrese nun als Vollzeitmitarbeiter in die Abteilung Forschung und Entwicklung von Blancpain eingetreten. Obwohl die Lippen versiegelt bleiben müssen, darf doch erwähnt werden, dass nun vielfältige Projekte eingeleitet wurden, um neue Blancpain-Uhrwerke zu konstruieren. Darf man die Geschichte als Propheten verstehen, befinden sich zweifellos aufregende Entwicklungen in der Pipeline.

DIE „LETTRES DU BRASSUS“ MIT DEN MERCURY UND ASTRID AWARDS AUSGEZEICHNET

In der Regel verbieten es Anstand und gutes Benehmen Preisträgern, sich über ihre Auszeichnungen zu äußern. Diese sorgen selbst für gebührende Aufmerksamkeit. Da jedoch Preise für Printmedien und vor allem Firmenpublikationen kaum öffentliche Beachtung finden, wird unsere Leserschaft einen kurzen Bericht in eigener Sache sicher verzeihen.

Als prestigereichste Auszeichnungen von Firmenpublikationen sind die International Mercury Awards für die Gesamtqualität und die Astrid Awards für das Design bekannt. Beide, Mercury und Astrid, werden von Mercom verliehen, einer internationalen Vereinigung von Publizisten und Pressestellen. Blancpain wurde für das Jahr 2007 als Gewinnerin von drei verschiedenen Mercury

Awards geehrt, und zwar mit dem „Grand Winner – Best of Writing (dem Siegerpreis für den Text in allen Publikationskategorien), dem „Gold Winner – Writing: Overall Magazine“ (der Goldmedaille für die Kategorie Magazine), einer Ehreurkunde in der Kategorie Custom Publications: Luxury Products und einem Astrid Award, der Silbermedaille für Design.

Annähernd 1000 Publikationen aus 23 Ländern wetteiferten dieses Jahr um die Mercury und Astrid Awards. Die Jurys setzten sich aus 100 Fachleuten und Mitgliedern der International Academy of Communications Arts and Sciences zusammen. Die Akademie bildet ein eigentliches „Who's Who“ der Welt der Firmenpublikationen. Die Prüfungskriterien waren hoch angesetzt, wurde doch jeder Beitrag von den Jurys mindestens dreimal examiniert. Sie bewerteten bei jeder Publikation, inwieweit sie die selbstgesetzten Ziele erfüllt und wie gut sie ihr Publikum anspricht, außerdem das Niveau ihrer Lösungen bezüglich Fantasie und Kreativität, den Einsatz des Illustrationsmaterials und die gesamte Bot-

schaft. Angesichts des Kalibers der weltweiten Konkurrenz ist es für Blancpain eine große Ehre, für die „Lettres du Brassus“ mit vier Preisen, darunter dem Grand Award, ausgezeichnet worden zu sein.

Obwohl die „Lettres du Brassus“ erst seit zwei Jahren erscheinen, kann das Magazin mit diesen drei Mercury Awards und dem Astrid Award bereits fünf Zeitschriftenpreise verbuchen, durfte doch Blancpain schon letztes Jahr die Silbermedaille des europäischen Firmenzeitschriftenwettbewerbs Best of Corporate Publishing in der Kategorie Konsumenteninformation entgegennehmen.



lettres

DU BRASSUS

Herausgeber

BLANCPAIN SA
Le Rocher 12
1348 Le Brassus
Schweiz

Tel.: +41 21 796 36 36
www.blancpain.com
pr@blancpain.com

Projektmanagement

Christel Räber

Chefredaktion

Christel Räber v.i.S.d.P.
Jeffrey S. Kingston

Autoren dieser Ausgabe

Dietmar Fuchs
Jeffrey S. Kingston
Didier Schmutz

Übersetzung und Bearbeitung

der deutschen Ausgabe
Robert Schnieper

Konzept, Grafik-Design, Verwirklichung

thema communications ag,
Frankfurt, Deutschland

Art Director

Frank Dillmann

Vorstufe

Karpf Kreative Bildbearbeitung,
Aschaffenburg, Deutschland
Goldbeck Art, Frankfurt, Deutschland

Druck

Caruna Druck, Kleinheubach,
Deutschland

Fotografen

Blancpain, Tourismusbüro Brügge,
John Fulton, Jeffrey S. Kingston,
Andreas Koschate, Willy Moret,
Thierry Parel, Jos Schmid,
Hugues de Wurstemberger

Gedruckt im August 2008

JB
1735
BLANCPAIN
MANUFACTURE DE HAUTE HORLOGERIE



«Fifty Fathoms Automatique»
(Ref. 5015-1130-52)

WWW.BLANCPAIN.COM

TROPHÉE
D'EXCELLENCE
BOUTIQUE DE LUXE
2008

BOUTIQUES BLANCPAIN

BANGKOK • BEIJING • CANNES • DUBAI • GENÈVE • HONG KONG • MACAU
MADRID • MANAMA • MUMBAI • MÜNCHEN • NEW YORK • PARIS
SHANGHAI • SINGAPUR • TOKYO • ZÜRICH