


GOLD'OR

No. 1

Februar / Février 2008

CHF 15.00



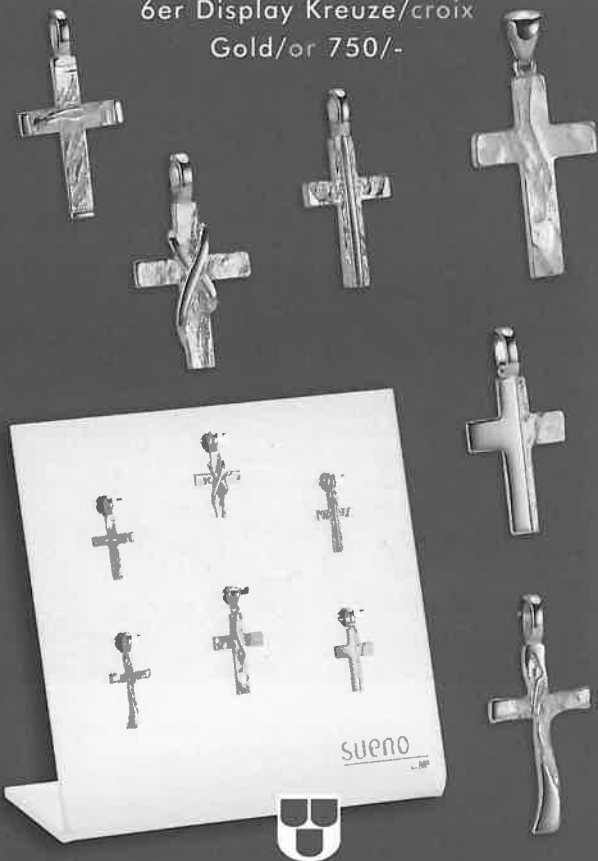
CENTREDOC
Bibliothèque
Jaquet-Droz 1 / CP 228
CH-2002 Neuchâtel
Tél. +41 31 720 55 00
Fax +41 31 720 87 01

- KURZ - vom Händler zur eigenständigen Marke **6**
Print'Or 2008 - le rendez-vous français incontournable **18**
Gerstner - Der Ring für's Leben **34**
150 Jahre Furrer-Jacot - Mit Authentizität und Kreativität **54**
Swiss Gemological Group - trois femmes estiment le luxe **82**

SUENO

by MP

6er Display Kreuze/croix
Gold/or 750/-



ITEN AG LUZERN
SCHMUCKGROSSHANDEL

Langensandstr. 25 • Tel. 041 368 09 09 • iten@iten-schmuck.ch
6005 Luzern • Fax 041 360 93 15 • www.iten-schmuck.ch

Distributeur exclusif en Suisse

AG F.H.Oehrli
Gold- und Silber

Tradition & Neuheiten

www.oehrli.info



Neu: Magnetverschluss

Hagerly

Neu: Gold Clean

8107 Buchs | 044 844 40 47 | info@oehrli.info

Mechanik als Bindeglied der Uhren- und Autotechnik - gemeinsame Suche nach Perfektion

Der 13. Internationale Kongress der Société Suisse de Chronométrie (SSC) in Colombier bei Neuchâtel hatte die gemeinsamen Nenner zwischen Uhr und Automobil zum Thema.

Es ist kein Zufall, dass Uhrenkonstrukteure und -liebhaber sich sehr oft brennend für extreme Automobile interessieren, während Rennfahrer und die Lieferanten ihrer Boliden exklusive, hochgezüchtete Uhren tragen.

Traumgebilde

Sowohl die mechanische Luxusuhr als auch der Sport- und Rennwagen sind extrem präzise Mechanismen, bei denen ans Limit der Möglichkeiten von Werkstoffen, Bearbeitungstechnologien und menschlicher Fertigkeit gegangen wird. Uhr und Auto werden zudem in eine Hülle eingebaut, die sowohl funktionelle als auch ästhetische Kriterien zu erfüllen hat. Mehrere Hersteller von Sportwagen lassen luxuriöse Uhren unter ihrer Marke fertigen, während grosse Uhrenmarken sich mit prestigeträchtigen Automarken liieren. Das Ergebnis sind Traumgebilde mit traumhaften Leistungen und ebensolchen Preisen. Ende der 1980-er Jahr führte die Renaissance der mechanischen Uhr als extremer Luxusartikel u.a. zur Sichtbarmachung der Mechanismen: Der Glasboden setzte sich auf breiter Basis durch, was traditionelle und neue Dekorationstechniken auf die Spitze trieb. Mehr und mehr wurde die Uhr zum Kunstwerk, dessen ursprüngliche Funktion als Instrument in den Hintergrund geriet. Mehr als eine approximative Zeitmessung wird von ihr nicht erwartet. Etwa zur gleichen Zeit begannen die Motorenkonstrukteure die u.U. brutal wirkende Funktionalität ihrer Schöpfungen durch Dekorieren und Anbringen von farbigen Abdeckungen zu mildern. Der Besitzer eines extrem teuren Sportwagens will sich nämlich auch an den „inneren Werten“ seines Gefährts erfreuen können, ein luxuriöses Äusseres genügt genau wie bei der Uhr heute nicht mehr.

Gegenseitige Inspiration

Aufgrund einer offensichtlichen Interessenkonvergenz lassen sich die Uhren- und Autotechnik voneinander inspirieren. Es gibt bereits Uhrenmodelle, die von Anfang an wie ein hochgezüchteter Automotor konzipiert wurden, während Cockpitinstrumente und Zifferblattanzeigen täuschend ähnlich aussehen können. Heutige Automotoren und Uhrwerke sind von einer Technologie abgeleitet, die über hundert bzw. zweihundert Jahre alt ist und von ihrer grundlegenden Funktionsweise her völlig anschaulich sind. Ganz im Gegensatz zu den modernen Produkten der digitalen Mikroelektronik, die lediglich von einem kleinen Kreis von Fachleuten verstanden wird und so komplex sind, dass sie sich nur mit massiver Computerunterstützung verwirklichen lassen. In Bezug auf das Uhrgehäuse hat man erst ganz vereinzelt gelernt, sinnliche Aspekte über die Form zu verwirklichen und bewusst mit Lichtreflexen zu spielen, wie dies bei den Autokarosserien Routine ist. Dabei wäre die Simulationssoftware dazu durchaus verfügbar. Die Autokonstrukteure haben längst bemerkt, dass man ihre Produkte aus der Nähe, der Ferne und aus allen denkbaren Blickpunkten betrachtet:

Der Eindruck sollte immer positiv sein, die Erkennbarkeit gewährleistet. Dabei muss im Zeitalter des sparsamen Umgangs mit fossilen Energiequellen stets auch die Aerodynamik mit einbezogen werden. Zumindest mit diesem Problem ist das Uhrgehäuse nicht konfrontiert.

Lucien F. Trueb



Moderner Bugatti; im Hintergrund, Poster der Bugatti-Uhr von Parmigiani