

Fast Food in Paris

Le Papillon, 129 Rue Mouffetard,
75005 Paris; +33 1 43 31 66 50

La Crêperie de Josselin, Rue du Montparnasse,
75014 Paris; +33 1 43 20 93 50.

Kürzlich hatte ich in Paris zu tun, der Anlass war eher unerfreulich, und die zeitlichen Umstände limitierten die Möglichkeiten, klassisch, gut und französisch essen zu gehen. Stattdessen verlegte ich mich auf eine schnelle, einfache Küche unterschiedlicher Art, was durchaus seinen Reiz hat.

An der berühmten Rue Mouffetard, wo sich Bar an Beiz reiht, entdeckte ich ein kleines Restaurant, das gemäss eigenen Angaben «Japan Street Food» anbietet. Es gab «Nasu Bi», mit in Kombu-Algen und Dashi marinierte Aubergine, «Kara age», die japanische Variante der Chicken-Nuggets, und eine «Don»-Schale



mit Sushi-Reis, leicht gegartem Lachsfilet und Algen. Die Anziehungskraft der japanischen Kochkultur liegt bei dieser Art von relativ einfachen Gerichten in der Kombination aus faszinierendem Breitbandgeschmack und einer relativen Leichtigkeit, die sie vom Durchschnitt der schnellen Küchen abhebt.

Besseren Fast Food zu bekommen, ist jedenfalls gar nicht so einfach. Bei nächster Gelegenheit wechselte ich gewissermassen auf eine französische Variante. «La Crêperie de

Josselin» im 6. Arrondissement ist dafür eine empfehlenswerte Adresse. Im traditionsreichen Lokal vom Charme eines schönen englischen Pubs mit reichlich glänzend poliertem Täfer und einem dynamischen jungen Serviceteam hat man sich auf die bretonische Variante des Pfannkuchens spezialisiert.

Die Crêpes werden klassischerweise aus feinem Buchweizenmehl mit reichlich Butter gebacken und erhalten dadurch eine wunderbare, fast netzartige und leicht poröse Struktur, sind stellenweise leicht knusprig und werden etwa mit Spinat, Speck oder Käse gefüllt. Dazu trinkt man am besten Cidre aus Porzellanbechern, den es offen oder flaschenweise – natürlich mit Champagnerkorken – gibt. Das ist ein schnelles Essen mit einer gewissen Opulenz, aber sehr erfüllend, finde ich.

David Schnapp ist Autor beim Gault-Millau-Channel.

WEIN/PETER RÜEDI

Ottenberg schäumt

Schlossgut Bachtobel: MX (Mousseux) 13 %.
Fr. 38.–. www.bachtobel.ch

«Was tun?», mag sich mit dem Titel von Lenins berühmter Schrift mancher fragen, der, sozusagen ins kalte Wasser geworfen, von einem Moment zum andern ein grosses Erbe anzutreten hat. Johannes Meier war in dieser Lage, als sein Onkel Hans-Ulrich Kesselring, Herr auf dem herrschaftlichen Weingut «Bachtobel» am thurgauischen Ottenberg bei Weinfeld, am 6. September 2008 zur Bestürzung all seiner Bewunderer seinem Leben ein Ende setzte. Selbst ohne Nachkommen, hatte er den Sohn seiner Schwester zu seinem Nachfolger bestimmt.

Ein hochgebildeter *agricola doctus* ganz im Sinne des 18. Jahrhunderts (auf die Verwandtschaft seiner Familie mit Salomon Gessner war er immer sehr stolz) –, ein geradezu unzeitgemäss umfassend kultivierter Mann und ein besessen akribisch naturwissenschaftlich versierter Winzer, führte Kesselring sein Weingut zu geradezu mythischem Glanz. Namentlich mit seinen Pinots noirs wurde er zu einer Leit-



figur des Ostschweizer Rebbaus. Was tun?, musste sich also sein Neffe und Nachfolger fragen. Mit vollem Risiko einen Bruch wagen oder unter Aufgebot einiger Demut den steinigeren Weg der Kontinuität einschlagen? Meier wählte Letzteres. In achter Generation übernahm er Kesselrings engste Mitarbeiter; den Rebbauern Fazli Lolluni, als Önologin Kesselrings Praktikantin Ines Rebentrost (kein Pseudonym); neu kam dazu der Winzer Philipp Gfeller.

Auch das Erscheinungsbild der Weine behielt er bei, die drei Pinots mit aufsteigender Nummerierung 1 bis 3 (in Ziffern wie auf Munitionskisten). Erst nach einer Karenz von ein paar Jahren fügte er einen Super-Cru an, eine Nummer 4 aus alten Reben und Burgunderklonen (was bei allem Respekt

nichts daran änderte, dass mein Favorit die Nummer 2 aus dem 800-Liter-Holzfass blieb und bleibt). Die Pinots machen weiterhin das Zentrum von Bachtobel aus. Daneben aber führt Meier Kesselrings vielfältige Versuche mit Weissweinen fort (von Müller-Thurgau bis Sauvignon und Pinot gris).

Nun präsentiert er in einem taktvollen Emanzipationsversuch vom Onkel einen Wein, an den dieser wohl kaum gedacht hätte: einen Schaumwein, den «MX» (für «Mousseux»). Mit, wie ich meine, vollem Erfolg. Ein Extra Brut von stringenter Bauart («méthode champenoise»). Sozusagen ein Bauhaus-Champagner mit diskret eleganter Aromatik (Zitronen, grüne Äpfel, Zitrus), feiner Perlage. Jedenfalls ein Schaum-Wein mit Betonung auf Zweiterem, mit Vergnügen schmeckt man, woraus er gemacht ist, vor allem die zwei Drittel Pinot noir (das Letzte stellt der Chardonnay).

Une réussite, wie ich als Schaumweibanause meine. Und wie mir die ungleich kompetentere Restlebensgefährtin bestätigt.

Höhere Ingenieurskunst

Der Bentley GTC Speed ist eine selten gewordene Art und eine wunderbare Möglichkeit, zu reisen.



Schon mit Einführung der Continental-Baureihe 2003 in Genf sind diese Bentleys der neuesten Zeit zur Ikone geworden. Zum einen wegen der zeitlosen Form, die Kraft und Eleganz ausstrahlt, und zum anderen wegen des aussergewöhnlichen Aggregats. Der im Volkswagen-Konzern entwickelte W12 ist eine Ausnahmerecheinung in der Geschichte des Motorenbaus, da er – um das kurz zu erklären – nicht nach der klassischen Lehre für diese Bauart konstruiert wurde, sondern im Prinzip aus zwei ineinanderverschränkten Sechszylinderbänken besteht, die zusätzlich von je einem Twin-Scroll-Turbolader aufgeladen werden.

Zwölfzylinder sind grundsätzlich nur noch schwer zu bekommen, bei manchen Bentley-Modellen werden sie in Europa gar nicht mehr angeboten; dass es sie im GT Speed doch noch gibt, ist Grund für grosse Freude bei den Freunden höherer Ingenieurskunst.

Das Ergebnis ist Kraft in ihrer schönsten und mühelosesten Form. Die Art, wie der W12 beispielsweise im neuen Bentley Continental GT Speed das ziemlich schwere Auto aus dem Stand in rauschende Bewegung versetzt, ist unvergleichlich. Wie ein *speed boat*, das die Nase aus den Wellen hebt und Fahrt aufnimmt, donnert der Bentley dem Horizont entgegen, und wo andernorts bei 250 km/h Schluss ist, geht es beim Speed mit der gleichen unwiderstehlichen Mühelosigkeit weiter – bis weit über 300 km/h, falls es die Strasse und die geltenden Gesetze zulassen.

Auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten liegt der mächtige Gran Turismo, den ich in

der Cabrio-Variante fahren kann, mit scheinbar unerschütterlicher Zuverlässigkeit auf der Strasse; etwas Unruhe kommt bloss auf, wenn die Carbon-Keramik-Bremsscheiben mit den mächtigen Bremszangen das stolze Auto bei hohen Geschwindigkeiten wieder entschleunigen sollen. 2865 Kilogramm sind dann halt schon viel Masse in Bewegung, und die Grenzen der Physik sind nun mal naturgesetzlich vorgegeben.

Masse ist in diesem Fall auch ein Stück weit Status, denn zum Selbstverständnis von Bentley gehört es, dass der Grad an Individualisierungsmöglichkeiten und die handwerkliche Qualität des Innenraums auf einem Niveau angeboten werden, das so einzigartig ist wie eben der Motor, der das britische Statussymbol antreibt. Viel edles Metall, viel Chrom und noch mehr Leder umgeben die Insassen des GT Speed. Der Armaturenräger beispielsweise ist von Lederbahnen in zwei unterschiedlichen Farben eingefasst, die Innenseiten der Türen sind mit ledernen gesteppten Rauten ausgekleidet, das ist ein Grad von handwerklicher Fertigkeit und Sorgfalt, wie er im Automobilbau nur sehr selten zu sehen ist.

Bentley Continental GT Speed Cabrio

Motor/Antrieb: W12-Turbobenziner, Allradantrieb, 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe; Hubraum: 5950 ccm; Leistung: 659 PS (485 kW); max. Drehmoment: 900 Nm/1500–5000 U/min; Verbrauch (WLTP): 13,8/100 km; Beschleunigung (0–100 km/h): 3,7 sec; Höchstgeschwindigkeit: 335 km/h; Preis: Fr. 313 610.– (Grundpreis), Fr. 382 000.– (Testwagen)



OBJEKT DER WOCHE Für Kriegshelden und Geheimagenten

Omega Seamaster
«Diver 300M 007 Edition»
Für Fr. 9200.– erhältlich

James Bond ist der einzige Geheimagent ohne Geheimnisse. Seine Herkunft und seine Vorlieben sind weltumspannend bis ins letzte Detail bekannt. Das hat auch mit der für seinen Beruf überraschenden Extravaganz zu tun: Stil kommt bei 007 vor Sicherheit. An seinem Handgelenk glänzt zum Beispiel eine Omega Seamaster. Immerhin könnte er damit notfalls 300 Meter in die Tiefe tauchen.

Früher trug er auch mal Rolex, seit geraumer Zeit bevorzugt Bond aber Omega. Das tut auch Daniel Craig wieder im neusten Film, «No Time to Die», der jetzt im Kino läuft. Der Legende nach hat das einen bestimmten Grund: Als Pierce Brosnan 1995 für seinen ersten 007-Auftritt in «Golden Eye» ausgestattet wurde, soll Kostümdesignerin Lindy Hemming die Omega Seamaster vorgeschlagen haben. Sie erinnerte sich, dass die Navy-Freunde ihres Vaters eine solche Uhr trugen. Dies wiederum passte bestens ins Bond-Universum. Hatte der Erfinder des Geheimagenten, Ian Fleming, seinen Romanhelden doch als ehemaligen Commander der Royal Navy beschrieben.

Die Kriegsmarine und das britische Verteidigungsministerium generell wurden schon im Ersten Weltkrieg unter anderem mit den Schweizer Uhren ausgerüstet. Der berühmteste Träger einer Omega im echten Leben? Natürlich «Lawrence of Arabia», T. E. Lawrence.

Benjamin Bögli