

CLASSIC DRIVER

Uhren-Talk auf zwei Rädern mit dem Vertex-Erben Don Cochrane

Lead

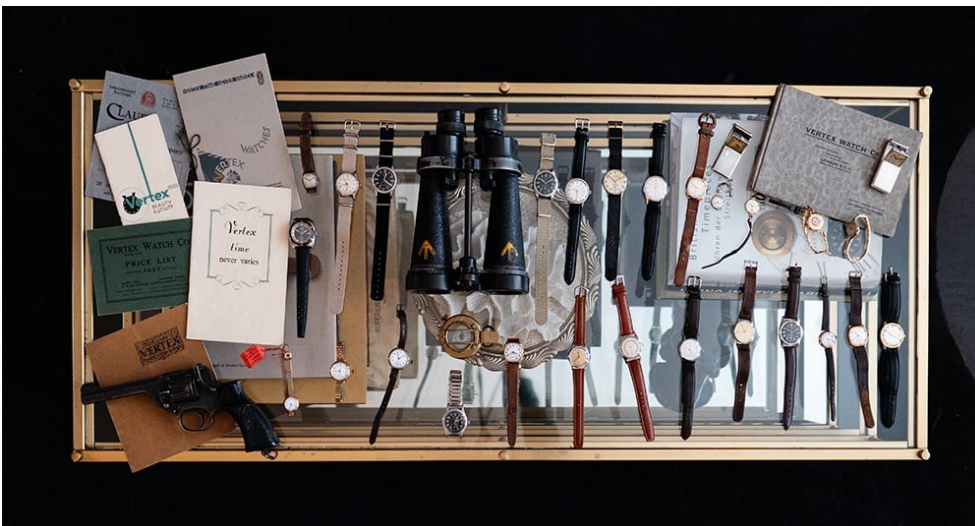
In der Welt der Uhren und Autos gilt Don Cochrane als ein Gentleman außerordentlichen Formats. Der Urenkel von Claude Lyons, der Vertex Watches 1916 gründete, kann sich nach Wiedererweckung der Uhrenmarke 100 Jahre später nur noch für Vier- und Zweiräder mit gleicher Leidenschaft begeistern....

Cochranes illustre Karriere ist gekennzeichnet durch viele neue Stationen – in zum Teil diametral unterschiedlichen Geschäftsfeldern. Er begann in der Werbeagentur Ogilvy & Mather, wo er sich schnell nach oben arbeitete. „Ziemlich bald wurde ich Produktionsdirektor und entwickelte Anzeigen und Kampagnen für viele Firmen, unter anderem für Ford“, erzählt er, während wir es uns in seinem Haus in Fulham gemütlich machen. Während dieser Zeit arbeitete einer von Cochranes Freunden im Management der Formel 1 und suchte jemanden, der ihm bei der Liveübertragung des GP von Spanien 1997 half. „Auch wenn die Technik neu für mich war, arbeitete ich mich schnell ein und wurde gefragt, ob ich nicht für den Rest der Saison weitermachen könne.“ So kam es, dass Cochrane mit erst 26 plötzlich für den gesamten Formel 1-TV-Feed die Regie übernahm.



„Viele Leute hielten mich danach für den Besten in der Branche, nur weil ich für die Formel 1 arbeitete. Aber das eröffnete mir die Gelegenheit, viele andere Dinge zu tun“, so Cochrane. „Doch der Moment, der mein Leben am meisten veränderte, geht noch auf die Zeit bei Ogilvy zurück.“ Was war passiert? Ford war noch ein Kunde und hatte durch die Partnerschaft mit dem kleinen norwegischen Hersteller Th!nk einen ersten Fuß ins Geschäft mit Elektroautos gesetzt. So war Cochrane einer der ersten, der mit dem noch in den Kinderschuhen steckenden EV-Segment in Berührung kam. „Damals zählte ich vermutlich zu den ganz wenigen Menschen, die in einem amtlich zugelassenen Elektroauto durch London fuhren, und das war 1996. Alles, was dem vorausgegangen war, galt als Quadratur des Kreises“.

Nach einer zufälligen Begegnung mit Richard Branson auf einer Party wollte Cochrane den umtriebigen Virgin-Chef dazu ermuntern, von dessen zwei Milliarden Pfund schweren „Grünen Initiative“ etwas für Th!nk abzuzweigen. Auch wenn der Plan nicht aufging, lernte er doch so viel über die Industrie, dass ihn die Norweger fragten, ob er nicht full-time für sie arbeiten wolle. „So wurde ich zum Verkaufs- und Marketingchef einer Autofirma“, fährt Cochrane mit strahlendem Lächeln fort.





Als es dann bei Th!nk abwärts ging, traf Cochrane Elon Musk und dessen Team bei Tesla. „Ich hatte die Kenntnisse, die sie suchten, und so fragten sie mich, ob ich einsteigen wolle. Das war 2007, als noch kaum jemand Tesla kannte. Doch ich konnte die Richtung erkennen, die sie einschlagen wollten, und das Auto war sehr cool.“ Als Tesla vom Roadster auf das Model S umstellte und schnell wuchs, wollte man Cochrane in die USA holen. Doch die Idee, Good Old England zu verlassen, kam ihm nicht in den Sinn. Und so ergaben sich eine neue Chance und eine neue Position, diesmal bei Aston Martin.

„Während einer der vielen Automessen, die ich mit Tesla besuchte, sah ich den Prototypen des Aston Martin One-77 und hielt ihn für das aufregendste Gerät auf der ganzen Welt. Ich hatte dann das Glück, meinen Traumjob zu bekommen: Verkaufsdirektor für eben den One-77 und die VIP-Kunden von Aston. So wechselte ich von einem der umweltbewusstesten Autobauer des Planeten zum Hersteller eines extrem umweltbelastenden Autos: einem Supersportwagen mit 7,3 Liter großem V12“, sagt Cochrane, grinsend.



Und während er persönlich die One-77- und V12-Zagato-Programme überwachte, erhielt Cochrane auch Zugang zu einigen ganz speziellen Modellen, an die er bis heute nahezu liebevolle Erinnerungen hegt. „Es kam vor, dass ich einen der James Bond-Autos zu einer Vorführung fahren musste. Mehrmals kam ich so ans Steuer des DBS aus Casino Royale und des V8 aus The Living Daylights (Der Hauch des Todes). Ich erinnere mich, wie ich einmal den DBS zu einem Meeting fahren musste. Ich hatte nur rund 500 Meter bis zum Hotel, wo das Treffen stattfand. Doch ich setzte meine Kopfhörer auf, drehte das 007-Thema laut und fuhr mehrmals um den Block, Dabei fühlte ich mich wie der König der Welt, einfach Wahnsinn!“

Auch wenn er heute Präsident von VistaJet, der weltweit größten Privatfluggesellschaft mit Sitz in Malta ist, so haben sich Cochranes Kontakte zur Welt der Autos und Motorräder nie abgekühlt. „Dass Schöne am Abschied aus der Autoindustrie ist, dass ich nun nur noch aus Spaß und zum Vergnügen involviert bin. Ich habe gute Kontakte nach Goodwood, also findet man mich dort recht oft. Aber auch zu Sammlern, die One-77 oder Tesla gekauft haben, oder zu Leuten, die ich bei Formel 1-Rennen treffe. Wir sind alle Freunde geblieben. Es ist eine Community, die eine gemeinsame Liebe verbindet: die zu Autos.“

Womit wir zu Cochranes Initiationserlebnis kommen, das seine Autobei geisterung einst auslöste. Er war sieben Jahre alt, als er Derek Bell in einem Porsche 924 GT in Brands Hatch fahren sah. Und dann kam auch noch ein Geschäftspartner seines Vaters in einem Lamborghini Countach vorgefahren. „Er gab mir die Schlüssel und ich durfte den ganzen Tag in seinem Countach sitzen. Einfach irre!“ Über die Jahre besaß er unterschiedlichste Autos, wie einen Lancia Beta in British Racing Green, einen dreitürigen Range Rover Classic, einen silbernen Porsche 911S, einen VW Camper mit geteilter Frontscheibe und einen Aston Martin DB4 in Dubonnet Rot, den er für nur £28.000 erwarb. Doch blieb es nicht bei Autos, im Gegenteil!



Es war in einem Familienurlaub in Frankreich, als sich Cochrane während der Übertragung einer Paris-Dakar in Motorräder verliebte. „Man konnte damals nicht in Frankreich sein, ohne nichts über die Dakar zu wissen. Es waren die Thierry Sabine-Jahre, und ich war absoluter Fan. Ich liebte die Dakar, vor allem die Bikes.“ In der Tat wurde eine große Einzylinder-KTM Cochranes erstes Zweirad. „Sie machte das gleiche Geräusch wie die Dakar-Einsatzmodelle, und dafür liebte ich sie“, blickt er zurück. „Ich hatte acht KTM und habe erst vor kurzem mit BMW angefangen.“

Wir schnappen uns die Helme und gehen nach draußen – es wird Zeit für einen Ausritt. Vor uns steht Cochranes wunderschöne BMW R100 RS von 1978. „Das ist eine HPN BMW (die Initialen stehen für die Gründer Halfeld, Pepperl, Neher, von denen heute noch Alfred Halfeld und Klaus Pepperl die im bayerischen Seibersdorf ansässige Firma führen, Die Redaktion), HPN bereitete alle Dakar-Bikes für BMW vor. Sie ist also sehr speziell und auch recht selten.“ Die wichtigsten Modifikationen betrafen eine um 15 Zentimeter verlängerte Hinterradschwinge für bessere Traktion auf Sand, eine Husqvarna Frontgabel und doppelte Stoßdämpferpakete. „Was ich besonders mag: Sie ist 40 Jahre alt, fährt sich aber wie ein normales Motorrad. Sie hat zwar nicht so viel Drehmoment wie moderne Maschinen, doch es reicht, um nach London rein und wieder hinaus zu fahren.“



Wir legen einen Coffee Stop in Marylebone ein, dem Hauptsitz seiner jüngsten Unternehmung: Vertex Watches. Nachdem seine Großmutter vor einigen Jahren gestorben war, wollte Cochrane zu ihrer Erinnerung jene Uhrenfabrik wiederbeleben, die ihr Vater 1916 gegründet und die 1972 ihren Betrieb eingestellt hatte. „Als Kind schnappte ich nur Geschichten auf, die berichteten, wie hart es in der Uhrenindustrie war und wie wenig Freude am Ende der Großvater und der Onkel noch hatten. Doch ich machte mich auf die Erforschung der guten Seiten von Vertex und entdeckte, dass es eine schöne Geschichte zu erzählen gibt.“

Nach einem kleinen juristischen Kampf um den Rückerwerb der Markenrechte erweckte Urenkel Cochrane genau 100

Jahre nach Gründung des ersten Unternehmens 2016 Vertex zu neuem Leben neu und begann sofort mit der Arbeit an seiner ersten Uhr. Ein Erinnerungsstück zu Ehren der während des Zweiten Weltkriegs für die britische Armee von Vertex gebauten WWW Cal 59 Nav sollte es sein. „Was mir gefiel: Sie sollte nicht modisch sein, sondern nur ihren Job verrichten, am Handgelenk von Soldaten getragen, die am Fallschirm über Frankreich absprangen und sich dann am Boden weiter durchkämpfen mussten. Man kann wohl von kaum mehr von einer Uhr verlangen. Die DNA ist so stark, dass es Sinn machte, unsere erste Uhr, die M100, nah an das Original anzulehnen.“



Wie das Original, so hat auch die M100 einen Handaufzug. „Das ist sehr wichtig für die Markengeschichte. Ich mag den Gedanken, dass eine Uhr erst dann tickt, wenn man sie zuvor aufzieht. Das ist der gleiche Grund, aus dem wir klassische Autos und Motorräder fahren: Wir fühlen sie und interagieren mit ihnen. Sie sind nicht automatisiert, sondern arbeiten gemeinsam mit ihrem Fahrer.“

Doch nun ruft das Geschäft. Cochrane schwingt sich zurück auf seine BMW, schnallt sich den passenderweise ‚Desert Race‘ betitelten Helm um. Auf Knopfdruck erwacht der 40 Jahre alte Boxer zum Leben, und mit einem heiseren Gasstoß verabschiedet er sich von uns und taucht in den Straßen von London ab. Mit erst 46 Jahren hat er mehr erreicht als die meisten Menschen in einem ganzen Leben. Und mit Vertex zurück in alter Form und Glorie sieht die Zukunft hell und hoffungsvoll für aus.

Text: Hugh Francis Anderson / Fotos: Alex Fleming für Classic Driver © 2019

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/uhren/uhren-talk-auf-zwei-raedern-mit-dem-vertex-erben-don-cochrane>
© Classic Driver. All rights reserved.