



Foto: Stäger Collection Basel | Fernschreiber Andreas Erfert

# EINFACH HIMMLISCH DAS GÖTTLICHE GRÜN VON EINER KÖNIGIN

Die Geschichte von Bianchis Celeste

Text: Fritz Jörn

Fotos: Stäger Collection Basel | Foto: Fernschreiber Andreas Erfert,  
Officine Sfera, Fritz Jörn, Kay Tkatzik und fahrstil

## CELESTE – HIMMLISCH

„Celeste“, himmlisch, so soll das Grün der Bianchi-Fahrräder sein. Der gelernte Medizin-Instrumentenbauer Edoardo Bianchi, der 1885 mit einundzwanzig in der Mailänder Altstadt seine „officina meccanica“ eröffnet hatte, wollte seine Räder im Renn-Peloton farblich kontrastieren lassen. Das ist bis heute so.

Und nicht nur bei Rennen. Eine Mechanikerausbildung hatte der erfindungsreiche Techniker schon aus dem Mailänder Waisenhaus Martinitt mitgebracht. Sein „Azurro Bianchi“ erschien erstmals im Jahr 1913. Doch schon damals war es nicht tief „azurro“, azurblau, sondern heller, auf jeden Fall aber „bianchi“, weiß. Azur gab's schon lange; das Wort stammt aus dem Persischen, und es ist hundert Prozent Cyan, um es modern zu sagen, weit weg vom Bianchi-Celeste.



Foto: Officine Sfera



## MEINE PERSÖNLICHE GESCHICHTE

Richtig durchgesetzt hat sich das Celeste von Bianchi – bleiben wir bei dieser farbneutralen Bezeichnung – an seinen Rädern erst von etwa 1940 an. In den Jahren davor hatte Bianchi jährlich bis zu zweihunderttausend Räder gefertigt, sogar einfache Klappräder für das Militär, Modell „la bersagliera“, also sozusagen die Schützenliesl. Fahrräder waren halt weiblich und wie ordentliche Autos trugen sie vornehmlich schwarz.

Meine persönliche Geschichte mit der blauen oder grünen Bianchi-Standardfarbe begann vor ein paar Jahren, fern von meinem Fahrrad, im Land der Hollandräder, Ostfriesland, tief im Rücktrittssektor, weit nördlich des Kettenschaltungsäquators. Ich hatte mir in den Kopf gesetzt, zur farblich passenden Bianchi-Fahrradpumpe und dem grünen Lenkerband auch meinen Fahrradhelm grün zu spritzen. Im Baumarkt habe ich mir dann zwei Spraydosen geleistet, eine für den Untergrund, die war farblos und unproblematisch, und ein Fahrradgrün nach der Erinnerung. Es war RAL 6019. RAL steht seit 1925 für „Reichs-Ausschuss für Lieferbedingungen“. Dort ist 6019 ein „Weißgrün“, was doch eigentlich dem Himmel sehr nahe kommen müsste.

Zurück beim heimatlichen Rad zeigte sich: etwas zu viel „Himmel“, viel zu hell. Auch Lichtgrün, Ral 6027, kommt nicht hin, und 6034, Pastelltürkis, schon gar nicht. Pech auch. Mein grüner Helm sah bescheiden aus, kein Förster hätte sich getraut, damit durch den Wald zu radeln. Nur gut: Der Helm war schon ziemlich abgetragen, sein Verlust verschmerzbar.



RAL 6027  
RAL 6034  
RAL 6019

## BIANCHI CELESTE – IM HIMMEL UND IM INTERNET

Um aus Schaden klug zu werden, bin ich dann der Geschichte des „Bianchi Celeste“ nachgegangen. Es stellte sich heraus, dass Bianchi – man wusste noch nichts von festgeschriebener Corporate Identity – seine Firmenfarbe changieren ließ. Das Celeste ist über die Jahre mal so, mal so ausgefallen, und zwar meist heller als auf meinem alten, verkratzten Rennrad von – bitte sehr! – 1955 oder so.

Nun kann man inzwischen sogar Farbe im Internet recherchieren. Schon mit bescheidenen Bildbearbeitungsprogrammen lässt sie sich zu Retouchierzwecken mit der Farbsonde abgreifen, zum Probieren. Auch der Online-Color-Picker (auf [colormaid.com](http://colormaid.com)) tut's recht gut. Vor allem sieht man da, wie sehr genau es auf die Stelle ankommt, wo man pickt. Da bekomme ich etwa #9DC3C6 und dazu alle möglichen anderen Farbskalen heraus. Das Verfahren hängt natürlich vom Weißabgleich bei der Aufnahme des Fotos und hernach der Wiedergabe am Bildschirm ab, von Licht und Schatten. Auf seiner Website nutzt Bianchi #8bddd1, was man dem HTML-Code entnehmen kann. Gegoogelt erscheint's auf einen Klick und sieht gleich nach Bianchi aus. Die US-Wikipedia gibt für Celeste, wieder hexadezimal, #87ceeb an.



Foto: Kay Tkatzik

#9DC3C6

#87CEEB





Fotos dieser Doppelseite: Stäger Collection Basel | Fernschreiber Andreas Erfert





Fotos dieser Doppelseite: Officine Sfera

**„ICH HABE  
ORIGINALE CELESTE-RÄDER  
AUS DEN JAHREN 1960, 1977 UND 1981  
UND DIE FARBEN ENTSPRECHEN  
EINANDER KEINESFALLS“**



Foto: Fritz Joern

## DIE ABMISCHUNG DES ORIGINALS

Wie auch immer, hier die wahre „himmlische“ Geschichte des Bianchi-Celeste: Ein amerikanischer Bianchi-Fan und Farbchemiker begab sich dafür Ende der Sechzigerjahre eigens nach Treviglio zum Reparto Corsa von Bianchi. Hier, südlich von Bergamo in Norditalien, hat Bianchi bis heute seine Zentrale, passenderweise in der Via della Battaglia. Nach längerem Bitten wurde ihm ein altgedienter Bianchi-Mitarbeiter vorgestellt. Dieser rühre seit Menschengedenken die Farbe an und sei schon als Lehrling in den Betrieb gekommen. Also fragte ihn der Chemiker, wie er denn die Farbe zusammenstelle. Der Mann hatte ein genaues Rezept, das allerdings nicht überliefert ist. Warum seine Celestes trotzdem unterschiedlich ausfielen, das wusste keiner.

Unser Amerikaner – es hätte demnach auch ein Deutscher sein können – ließ nicht locker. Ob er ihm einmal vorführen könnte, wie er die Farbe mache? Also schritten sie zu einem großen Bottich, in dem sogar von jüngst noch Farbe war. Unser Bianchi-Farbgestalter drehte sich um, stellte seine Pülverchen und Wässerchen zusammen und schüttete alles in den Bottich. Dann griff er zu einer Holzlatte im Bottich und fing langsam zu rühren an. Für den Amerikaner war leicht zu erkennen, dass die Latte dafür viel zu kurz war. „Ja, früher war sie schon länger“, meinte der rührende Mixer, aber so gehe es halt leichter, das Rühren. Amerikaner sind innovationsfreudig. Also empfahl der Farbchemiker eine längere Stange. Nach ausgiebiger Übersetzung und Erwägung der möglichen Neuerung wurde das dann getestet. Richtig, die Farbe fiel anders aus, nicht sehr, aber immerhin. Ob so Bianchis Nuovo Celeste entstanden ist? Doch das kam erst später.

Der firmentreue italienische Farbenmischer bei Bianchi muss dort noch lange bei der Arbeit gewesen sein: „Ich habe originale Celeste-Räder aus den Jahren 1960, 1977 und 1981 und die Farben entsprechen einander keinesfalls“, schreibt 2006 ein Senior Member eines amerikanischen Bikeforums.





Foto: Kay Tkatzik

## MINZGRÜN – MINT CELESTE – UND RESTPOSTEN VOM MILITÄR

Zwischendurch soll es sogar ein „Mint Celeste“ gegeben haben, Minzgrün. Genug der Fakten. Kommen wir zu den rankenden Gerüchten um Bianchi-Celeste. Wie kam es zur Farbe? Zu genau dieser, oder fast genau dieser? Die wildeste Behauptung ist, dass es sich um Restposten von Militärfarbe aus dem Ersten Weltkrieg gehandelt habe, aufgehellte mit etwas Weiß. Dieses Gerücht hat es sogar bis in die US-Wikipedia geschafft, zusammen mit einem Hinweis auf Pantone 332 (noch heller) und 333 (ziemlich dunkel), auch als Varianten 333C und U. Alles nah dran, aber stets haarscharf daneben. Die häufigste Kolportage, dass Bianchis Celeste die Farbe des Himmels über Mailand sei, kann ich persönlich widerlegen. Ich habe dort gelebt, so celeste war der Himmel nie!



Stattdessen neige ich einer viel romantischeren Geschichte zu. Edoardo Bianchi baute im neunzehnten Jahrhundert neue Fahrräder mit zwei gleich großen Rädern und Kettenantrieb, später erdachte er das Damenrad mit Durchstieg. Nun konnte auch die bereits vierzigjährige Margherita Maria Teresa Giovanna di Savoia – Königin Margarethe von Italien – das Radfahren üben, natürlich gestützt persönlich von Edoardo, und diskret im Park der königlichen Villa in Monza. Das Rad soll einen „kristallblauen“ Kettenschutz gehabt haben. 1895 erkor denn auch ihr Mann, König Umberto, Bianchi zum Hoflieferanten. Fortan trugen Bianchis Produkte das Wappen von Savoyen. Margherita – übrigens die Namensgeberin der gängigsten Pizzavariante – war eine herbe Schönheit. Als Reifrock bevorzugte sie eine Krinolette; ihr berühmtestes Bild zeigt sie darin. Die Farbe dieses Reifrocks, man mag's erraten: Celeste! Soviel zum ganz gewissen Ursprung von Bianchis Celeste. Natürlich konnte er es nicht Königsblau nennen, dieser Name war schon besetzt.

MARGHERITA MARIA TERESA  
GIOVANNA DI SAVOIA –  
KÖNIGIN MARGARETHE VON  
ITALIEN



Zum Schluss noch in aller Kürze etwas zur Geschichte meines Bianchi-Rads, Nummer B308895. Wer’s angucken mag, bitte: <http://bit.ly/1bBLFE8>. Ich hatte als Knabe darauf gespart, mein Großvater gab die Hälfte dazu und für umgerechnet rund dreihundert Mark wurde es dann in Bozen am Ende der Bindergasse gekauft, wie gesagt, so um 1955. Wie damals üblich hatte das Rennrad zwar ganz flache Aluminiumfelgen mit angeklebten, fürchterlich vernähten Schlauchreifen, darüber jedoch Schutzbleche: „Parafanghi in lega leggera senza gemma“: Leichtmetall-Kotflügel ohne Gemme, sprich Rückstrahler. Die Räder gab’s in vier Rahmenhöhen. Man hatte keine Mountainbikes, keine Hollandräder, keine Liegeräder, keine Trekking- und Fitnessräder, man hatte ein Fahrrad, eines. Ich spurtete heimlich als Internatschüler mit meinem Bianchi zwischen Mittag- und Abendessen ganz verbotene neunzig Kilometer weit nach Kitzbühel und zurück, hoppelte durch die Achenauen, tourte in fünf Tagen von Lübeck nach München oder über die Pässe nach Südtirol. Jahrzehnte später zierte eine lange CB-Funkantenne den Gepäckträger. Und vorn hatte ich einen Blechsitz für die heranwachsenden Kinder auf dem Oberrohr. Inzwischen lief das Rad hinten mit fünf statt mit vier Ritzeln dank neumodisch schmaler Zähne, die alte Campagnolo-Schaltung (natürlich ohne Rastung) tut sich nun leichter und leiser. Ganz ohne den Kindersitz nahm ich unsere dreijährige Carla 2004 kurz im Damensitz auf die Stange, doch weit kamen wir nicht. Wir flogen über den Lenker: Sie hatte eine leichte Gehirnerschütterung, ich eine Henkerfraktur. Inzwischen ist aber alles verheilt – bis auf die Zuneigung zu dieser besonders himmlischen Farbe.



Foto: Fritz Joern



Abgesehen davon, dass Autor Fritz Jörn fließend Italienisch spricht und tatsächlich einen uralten Bianchi-Halbrenner besitzt, waren keinerlei Abhängigkeiten zwischen dem behandelten Thema und dem Autor für uns zu erkennen.



**Fritz Jörn** ist ein mitten in Bonn mit Frau und Kind lebender Nachrichteningenieur im Ruhestand und ein sich schon jahrzehntelang für alles Mögliche interessierender Technikjournalist. Wer ihn und die erstaunliche Breite dessen, was er ausprobiert und viele Jahre lang für den Technikteil der Frankfurter Allgemeinen

Zeitung beschrieben hat, besser kennenlernen möchte, verschafft sich am besten einen Überblick auf [www.joern.de](http://www.joern.de).