

Bewährungsprobe für ein neues Zeitalter

Zum zweiten Mal findet der America's Cup auf foilenden Katamaranen statt. Vor vier Jahren wurde diese Neuerung als Aufbruch in ein neues Zeitalter im Segelsport gefeiert. Nun muss der Cup beweisen, dass den fliegenden Booten die Zukunft gehört.



Harry KH / Land Rover BAR



Der Modus – eine Erfindung von Alinghi

Alinghi hat Geschichte geschrieben: Als erstes europäisches Team und als erster Vertreter eines Binnenlandes gewann es 2003 den America's Cup. Vier Jahre später, anlässlich der erfolgreichen Verteidigung im spanischen Valencia, führten die Schweizer Neuerungen ein, die von Oracle 2013 und auch für die Austragung 2017 übernommen wurden. Genau wie Alinghi 2007 nimmt der Titelverteidiger in der ersten Phase des Cups an den Wettfahrten teil. Und die Amerikaner treten, wie seinerzeit Alinghi, auch als Organisatoren der Challenger Serie auf. Das war schon 2013 in San Francisco der Fall, doch im Gegensatz zu Alinghi, das den Gewinn von fast 100 Millionen Euro zur Hälfte den Herausforderern zukommen liess, gab es für die Challenger nichts. Das wird auch 2017 wieder so sein. In Bermuda beginnt der AC mit einer Qualifikations-Serie, bei der Defender Oracle teilnimmt. Gesegelt wird auf den Cup-Booten, den AC50. Land Rover BAR beginnt mit zwei Bonuspunkten, Oracle mit einem, weil die beiden Teams die zwei Jahre dauernde America's Cup World Series mit den Trainings-Kats AC45 auf den beiden ersten Plätzen beendet haben. Jedes Team segelt zwei Mal gegeneinander, der letzte Challenger scheidet aus.

America's Cup Challenger Playoffs

Die vier Challenger segeln in Halbfinals gegeneinander, der beste Challenger der Qualifikations-Serie kann seinen Gegner auswählen. Die beiden Halbfinal-Gewinner segeln um den Louis Vuitton Cup, dessen Sieger dann Oracle herausfordern kann. Gesegelt wird das Playoff in Best-of-Nine-Serien. In jedem Rennen können zwei Segler ausgetauscht werden. Pro Boot muss bei jedem Rennen eines der sechs Crewmitglieder aus dem Land des Teilnehmers stammen. Oracle, das als einziges Team über zwei Cup-Boote verfügt, kann in dieser Zeit an bestimmten Tagen mit beiden Katamaranen trainieren. Im Cup muss der Defender aber das zuerst eingewasserte Boot einsetzen. Im nun «The Match» genannten 35. America's Cup stehen sich Oracle und der beste Challenger gegenüber. Falls eines der beiden Teams die Qualifikationsserie gewonnen haben sollte, startet es mit einem Punkt Vorsprung. Gewinner des 35. America's Cup ist dasjenige Team, das in der Best-of-13-Serie zuerst sieben Punkte erreicht hat.

„Sir Ben Ainslie will den Cup mit Land Rover BAR nach England holen.“

Walter Rügsegger

September 2013 in San Francisco: In einem berauschenden Finale schlägt Defender Oracle Team USA den Herausforderer Neuseeland mit 9:8, nachdem die Amerikaner 1:8 zurückgelegen hatten. Der Match ging als eines der grössten Comebacks in die Geschichte des Sports ein. Heute weiss man, dass damals auch die Weichen für eine der grössten Revolutionen im Segelsport gestellt worden waren. Als Titelverteidiger hielten die Amerikaner an der Einführung der Foils für die Cup-Katamarane fest, mehr noch: Es gelang ihnen, begangene Fehler zu

korrigieren und den Cup in Bahnen zu lenken, die für die Zukunft zumindest ein Versprechen sind.

Der Prozess ging allerdings nicht ohne Unstimmigkeiten über die Bühne. Zwei Herausforderer blieben auf der Strecke: Zunächst gaben die Australier auf, weil ihnen der Cup aus damaliger Sicht plötzlich viel zu teuer erschien. Dann streckte das traditionelle Team aus Italien die Waffen. Luna Rossa hatte bereits viel Geld in die Entwicklung des 62 Fuss langen AC62 investiert, als Oracle-CEO Russell Coutts durchsetzte, dass der Katamaran für den 35. America's Cup «nur» noch knapp 50 Fuss lang werden sollte. Als direkte Konsequenz zogen sich die Italiener vom

America's Cup zurück – «für immer», wie Prada-Boss Patrizio Bertelli frustriert betonte.

Bis 50 Knoten schnell

Nun wird die 35. Auflage um den Kampf der ältesten Sporttrophäe der Welt also auf kleinen, aber sehr agilen Katamaranen von genau 49,2 Fuss Länge (knapp 15 m) ausgetragen. Dass die Boote trotzdem AC50 heissen, hat amerikanische Journalisten dazu verleitet, von «Fake News» zu sprechen. Verschiedene Elemente (unter anderem das Flügelsegel und die Rümpfe) werden aus Kostengründen weitgehend einheitlich gebaut, die Anhänge (Foils, Ruder) müssen



Das kann nur durch eine koordinierte Mannschaftsleistung und exaktes Timing erreicht werden.

von den Teams selber entwickelt werden. Die neue Klasse heisst America's Cup Class (ACC), in Anlehnung an die IACC (International Americas Cup Class), die 1992 die 12-Meter-Klasse ersetzte. Dem neuen Cup-Boot wird ein unwahrscheinliches Potenzial zugesprochen. Die Performance soll dank der Weiterentwicklung an die grösseren Cup-Boote von 2013 (72 Fuss) heranreichen, Geschwindigkeiten bis zu 50 Knoten sind möglich. Und erstmals in der 166 Jahre langen Geschichte des America's Cup wird es, die richtigen Bedingungen vorausgesetzt, möglich sein, dass die Boote während des ganzen Rennens über das Wasser fliegen. Denn vor Bermuda werden die Teams in der Lage sein, auch die Wendungen auf den Foils zu fahren. 2013 in San Francisco war lediglich das Halsen auf Foils möglich.

Neuseeländer setzen auf Beinkraft

Das Foilen auf den Renn-Kats wird von den auf nur sechs Mitglieder reduzierten Crews alles abverlangt. Gefordert ist ein höchstes Mass an Fitness, Kraft, Schnelligkeit, Ausdauer und Agilität. Auch mental müssen die Segler auf einem Top-Niveau sein, denn während des nur gut zwanzig Minuten dauernden Kurses werden alle Manöver rasend schnell erfolgen. Zudem gilt es, laufend neue Informationen zu verarbeiten und sofort auf wechselnde Situationen zu reagieren. Die Anforderungen an die Segler haben insgesamt an Komplexität zugenommen, das Timing muss für jeden Handgriff sitzen. Die Grinder alter Schule, Kolosse mit riesigen, muskulösen Armen, gehören der Vergangenheit an, zudem gilt ein Gewichts-limit von 87,5 Kilo pro Athlet. Trotzdem bleibt der Kraftaufwand für den Betrieb der Hydraulik enorm. Deshalb setzen die Neuseeländer auf Beinkraft und



ACEA / John von Seeburg

_01

installierten auf beiden Seiten ihrer Rennmaschine je vier Velos. Damit haben die Kiwis vier Grinder-Positionen pro Rumpf, während die anderen Teams nur über je zwei herkömmliche Coffee-Grinders (bedient von jeweils zwei Seglern) verfügen. Die physischen Werte (Bein- versus Armkraft) sprechen für diese Neuerung, die den Praxistest allerdings noch bestehen muss. Oracle-Skipper Jimmy Spithill sieht bei den Velos jedoch auch Nachteile. Der Luftwiderstand sei grösser als bei den klassischen Grindern, und das Einklinken in die Pedale berge einige Schwierigkeiten. «Ich denke nicht, dass diese Innovation schon ein

_01 Artemis Racing und das Oracle Team USA haben sich vor Bermuda im Training bereits abgetastet.

_02 Die Skipper (ohne Glenn Ashby von Team New Zealand) von links: Jimmy Spithill, Oracle Team USA, Sir Ben Ainslie, Land Rover BAR, Iain Percy, Artemis Racing, Dean Barker, SoftBank Team Japan, und Franck Cammas, Groupama Team France.



Lloyd Images

_02



Die Cupdaten

Die America's Cup Qualifiers und die Challenger Playoffs finden zwischen dem 26. Mai und dem 12. Juni statt. Anschliessend wird der Youth America's Cup gesegelt – mit dabei das Schweizer Team Tilt. Die Finals sind auf den 20./21. Juni terminiert. Der eigentliche 35. America's Cup ist vom 17. bis 27. Juni als Best-of-13-Serie geplant.

entscheidender Faktor im Titelkampf sein wird», sagt der Australier.

Fünf Challenger und zwei Favoriten

Ein solcher Faktor könnte dagegen Peter Burling vom Team New Zealand werden. Der Goldmedaillengewinner von Rio gehört zu den talentiertesten Seglern am Steuer eines Cup-Katamarans. Falls die Neuseeländer erneut die Amerikaner herausfordern wollen, müssen sie jedoch zuerst die Engländer aus dem Weg räumen. Und diese werden von Ben Ainslie, dem erfolgreichsten Olympiasieger der Geschichte (vier Goldmedaillen, eine Silbermedaille) angeführt. Der von der Queen geadelte Segler hat ein ambitioniertes Projekt: «Bring The Cup Home». Nach 166 Jahren soll der America's Cup wieder nach England heimkehren. Ainslie hat ein starkes Team zusammengestellt, dem auch der Schweizer Luc Dubois im Resort Design angehört. Der Lausanner, Miterfinder des 3DL-Segels und Performance Analyst, erlebt seinen siebten Cup und war 2013 noch bei den Neuseeländern engagiert. Mit der Verpflichtung von CEO Martin Whitmarsh gelang Ainslie zudem ein regelrechter Coup. Der Brite war jahrelang in der Formel 1 tätig und führte die McLaren-Gruppe an. Whitmarsh war auch die treibende Kraft für das kurz vor Weihnachten 2016 geschlossene Cup-Agreement, in dem sich fünf der sechs Teilnehmer (ohne Neuseeland) verpflichteten, in Zukunft den berühmten Cup im Zwei-Jahres-Rhythmus durchzuführen.

Schweden als Spielverderber?

Spielverderber der Engländer und der Neuseeländer möchte das Team Artemis werden. Mit Nathan Outteridge verfügen die Schweden ebenfalls über einen erfahrenen Olympiasieger am Steuer. Der Australier wird vom Engländer Iain Percy als Taktiker unterstützt. Der Doppelolympiasieger fungiert zudem als Team Manager. Sie beide stehen im Solde des in Genf lebenden schwedischen Multimillionärs und Honorarkonsuls Torbjörn Törnqvist. Er und sein Team hatten vor vier Jahren mit Andrew «Bart» Simpson den ersten Todesfall im America's Cup zu beklagen. Der Starboot-Vorschoter und Freund von Percy ertrank unter unglücklichen Umständen nach einer Kenterung des Cup-Bootes beim Training in der Bucht von San Francisco.

Um den vierten Halbfinal-Platz werden wohl Japan und Frankreich kämpfen. Die Japaner, mit dem bei den Neuseeländern nach der letzten Cup-Niederlage in Ungnade gefallenen Dean Barker am Steuer, scheinen die besseren Karten zu haben. Sie waren es auch, denen als Erste eine Wende auf Foils gelang. Groupama Team France verfügt zudem mit «nur» etwa 30 Millionen Euro über das kleinste Budget. Für die involvierten Segler ist eines klar: Der America's Cup ist in ein neues Zeitalter getreten und das Segeln auf den AC50 ist, so Ben Ainslie, ein neuer Sport. 🇳🇿



marina.ch
Das nautische Magazin der Schweiz

marina.ch

Ralligweg 10

3012 Bern

Tel. 031 301 00 31

marina@marina-online.ch

www.marina-online.ch

Tel. Abodienst: 031 300 62 56