

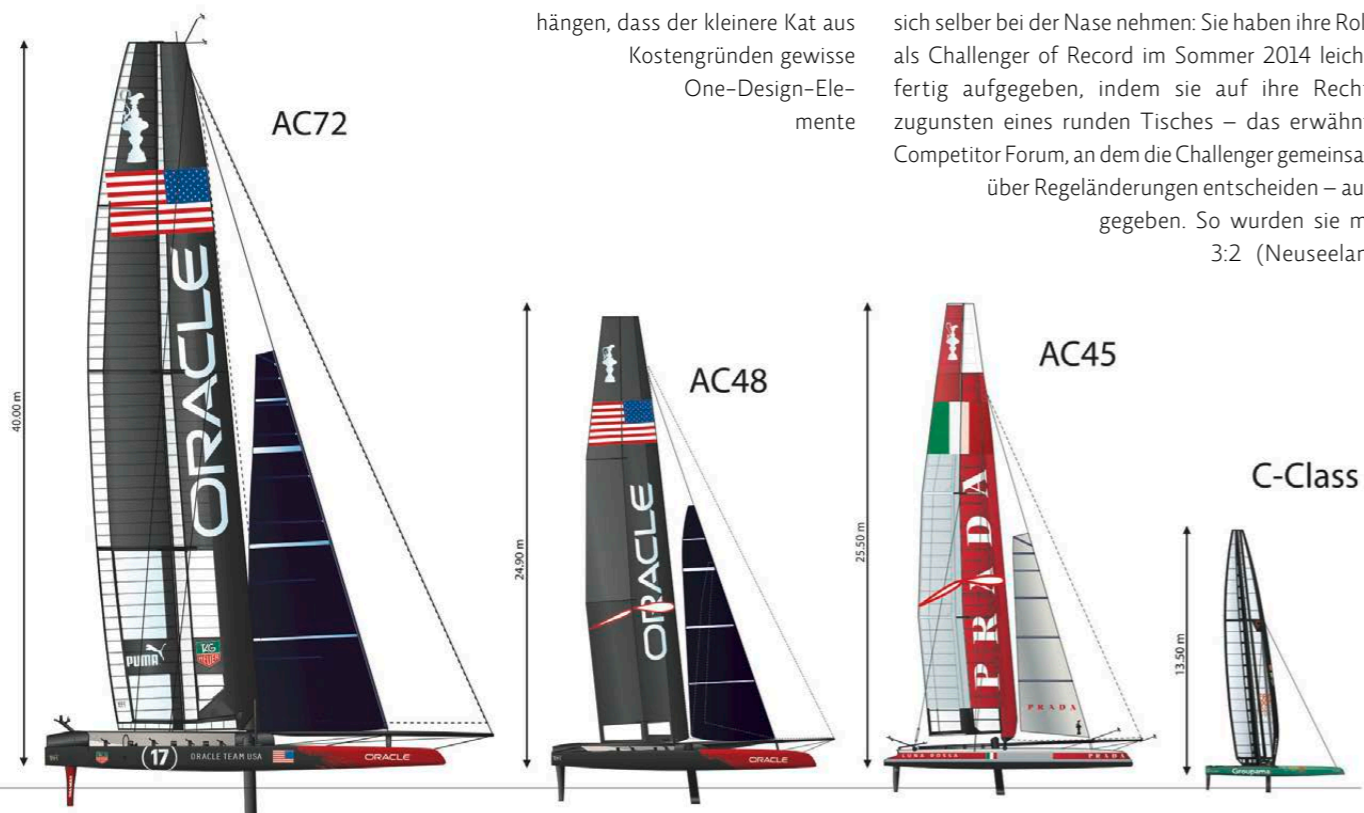
Der Cup hat sein (traditionelles) Gesicht verloren

Staatsstreichartig und praktisch über Nacht haben Oracle und eine knappe Mehrheit der Challenger das Protokoll zum 35. America's Cup abgeändert und den ursprünglich vorgesehenen 62-Fuss-Cup-Katamaran durch den wesentlich kleineren AC48 ersetzt. Auf der Strecke blieben die Cup-Veteranen Luna Rossa und Team New Zealand.

Walter Rügsegger  Gilles Martin-Raget

Patrizio Bertelli dürfte die Zornesröte im Gesicht gestanden haben. Der Prada-Boss und Eigner des vierfachen Cup-Challengers Luna Rossa empörte sich über die Machenschaften des Cup-Verteidigers Oracle und der drei Challenger Ben Ainslie Racing Team (BAR), Artemis Schweden und Team France. Im so genannten Competitor Forum hatten diese drei Herausforderer gegen die Stimmen der Italiener und der Neuseeländer die Initiative der Amerikaner, das geltende Cup-Protokoll massiv abzuändern und die Einführung eines 48 Fuss langen, foilenden Katamarans zu beschliessen, gutgeheissen. Damit wurde der geplante, ebenfalls foilende AC62 versenkt. Bertellis Forfait dürfte auch damit zusammenhängen, dass der kleinere Kat aus Kostengründen gewisse One-Design-Elemente

enthält. Das stehe im absoluten Kontrast zur Jahrhunderte alten Tradition des America's Cup, monierte das italienische Syndikat. Der America's Cup war bisher tatsächlich vor allem auch ein Design- und Technologie-Wettbewerb. Luna Rossa war mit der Design-Entwicklung des 62-Fuss-Katamarans schon weit fortgeschritten. 80 Leute arbeiteten seit der Bekanntgabe der AC62-Vermessungsvorschriften auf der Basis in Cagliari. Bertelli hatte laut eigenen Angaben bereits über 20 Millionen Euro in das Projekt gesteckt. Die radikale Änderung der Bootsklasse habe willentlich viele Ressourcen vernichtet. Die Wut des Cup-Veterans ist verständlich. Die massive Änderung des Protokolls dürfte einzigartig in der Cup-Geschichte sein. Doch die Verantwortlichen von Luna Rossa müssen sich selber bei der Nase nehmen: Sie haben ihre Rolle als Challenger of Record im Sommer 2014 leichtfertig aufgegeben, indem sie auf ihre Rechte zugunsten eines runden Tisches – das erwähnte Competitor Forum, an dem die Challenger gemeinsam über Regeländerungen entscheiden – aufgegeben. So wurden sie mit 3:2 (Neuseeland



François Chevallier | 6.4.2015



Balazs Gardi

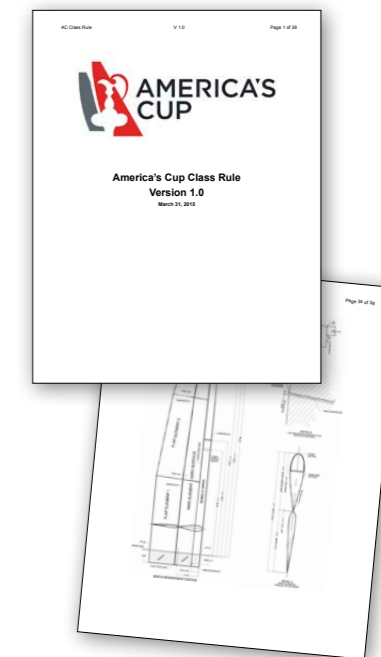
stimmte ebenfalls gegen eine Protokolländerung, jedoch aus anderen Gründen) überstimmt. Die Meinung der Italiener, ein Entscheid von so grosser Tragweite bedürfe der Einstimmigkeit, traf offensichtlich nicht zu. Als offizieller Challenger of Record hätten die Italiener diese Entwicklung problemlos verhindern können.

In den Sand gesetzt?

Der in einigen Medien geäusserte Verdacht, Oracle habe sich mit der Einführung des kleineren Katamarans des lästigen und gefährlichen Challengers Luna Rossa entledigen wollen, ist wohl eine Unterstellung. Oracle muss sich eher vor anderen potenten Herausforderern fürchten. Der Grund für den radikalen U-Törn des Defenders ist viel banaler: Er liegt in der rasanten Entwicklung der Foil-Technologie. Denn im Februar stellten die Segler und Designer des zweifachen Cup-Siegers bei den ersten Testfahrten mit dem radikal modifizierten Trainingskatamaran AC45 fest, dass dessen Performance alle Erwartungen übertraf. Mit hohen Geschwindigkeiten von über 40 Knoten erreichte der kleine foilende Kat annähernd die gleiche Geschwindigkeit wie der AC72

im Spätsommer 2013. Das Leistungspotenzial war dermassen hoch, dass dem nur als Trainingsplattform vorgesehenen AC45 der Name «Turbo» angehängt wurde. Auch Artemis, das den umgebauten AC45 zur selben Zeit ebenfalls im Golf von San Francisco testete, machte die gleichen Erfahrungen. Russell Coutts, der schon vorher zugeben musste, dass die Kosten des Cups aus dem Ruder zu laufen drohten, liess Larry Ellison ein Video der Testfahrten zukommen. Der Oracle-Boss meldete sich umgehend und fragte seinen CEO, weshalb der Cup nicht auf solchen Booten ausgetragen werden könne. So zog der Neuseeländer die Notbremse. Es dürfte ihm nicht schwer gefallen sein, die Teams aus Schweden, England und Frankreich von der kleineren Cup-Version zu überzeugen. Hinter Artemis steht zwar der schwedische Milliardär Torbjörn Törnqvist, doch auch er spürt die Wirtschaftskrise. Ben Ainslie hat dem Vernehmen nach sein geplantes Budget von hundert Millionen Pfund nicht ganz erreicht, und die Franzosen haben überhaupt noch keinen grossen Sponsor präsentieren können. Dank der neuen und günstigeren Cup-Klasse könnten in den nächsten Monaten zudem neue Herausforderungen hinterlegt werden.

Das Dokument zum strittigen Entscheid: Die Vermessungsunterlagen zum neuen AC48 (unten). Patrizio Bertelli (links) verlor den Machtkampf gegen Russell Coutts.





Sander van der Borch



Dass der AC48 erst nach einem Umweg über den AC62 gewählt wurde, ist sicher mehr als nur ein Schönheitsfehler.



_Vor den Bermudas wird nicht nur der 35. America's Cup ausgetragen, sondern auch die Challenger-Serie.

Bereits konkret ist die Challenge von einem solventen Team aus Japan (mit Dean Barker!), aber auch in Deutschland regen sich Cup-Interessenten und möglich ist ein neuer Challenger aus Italien. Mit 30 Millionen Euro, so Coutts Berechnungen, könne ein Team dank Design-Support und dem kleineren Cup-Kat eine valable Cup-Kampagne segeln.

Die Kiwis am Ende?

Ein Sonderfall stellt Neuseeland dar. Die Kiwis sind grundsätzlich nicht gegen ein kleineres Cup-Boot. Für sie ist aber der gleichzeitig gefällte Entscheid der Challenger, keine Qualifikations-Serie in Auckland auszutragen, nicht annehmbar. Sie berufen sich auf eine entsprechende Zusage von Seiten Oracles und wollen deshalb die Angelegenheit vor das Arbitration Panel bringen. Neuseelands Regierung hat durchblicken lassen, dass eine staatliche Subvention für Team New Zealand nur dann erfolge, wenn eine Cup-Veranstaltung im Lande stattfindet. So droht dem zweifachen Cup-Sieger wegen Finanzknappheit die seit 1995 erstmalige Nichtteilnahme an einer ordentlichen Cup-Veranstaltung. Russell Coutts, selber mit Neuseeland 1995 und 2000 Cup-Sieger, sieht die Situation nicht so dramatisch. Er ist der festen Überzeugung, dass ein neuseeländisches Team, wenn vielleicht auch nicht unter den bestehenden Strukturen, als Challenger dabei sein werde.

Während langjährige Begleiter des America's Cup mit wütenden Kommentaren das Verschwinden der Tradition rund um die älteste Sporttrophäe der Welt bedauern und von einem «vulgären Beach-Event» sprechen (Louis-Vuitton-Vertreter Bruno Troublé), richtet sich die übrige Kritik nicht so sehr gegen das vorgenommene Downsizing, sondern vielmehr gegen die Art und Weise, wie Oracle den Cup verwaltet. Das Vorgehen sei wenig vertrauenswürdig und wenig verlässlich. Man könne nicht mitten in einem

Wettbewerb die Regeln ändern. Sogar Alinghi-Boss Ernesto Bertarelli, der sich nach der Cup-Niederlage 2010 eigentlich nicht mehr zum America's Cup und zu seinem Intimfeind Ellison äusserte, kritisierte das unsportliche Verhalten des Defenders und insbesondere das Fehlen klarer Regeln. Der AC48 sei sicher ein interessantes Boot, aber es sei «schade, dass die Organisatoren keine klaren und transparenten Regeln aufstellen». Der Genfer schloss eine Cup-Teilnahme in Zukunft nicht aus, auf Bermuda werde er aber definitiv nicht dabei sein.

Abgerechnet wird am Schluss

Es gibt aber auch Stimmen, die von einem pragmatischen Entscheid von Coutts sprechen, für den es Mut gebraucht habe. Tatsächlich kann man dem erfolgreichsten Cup-Segler nicht absprechen, dass er Fehler eingestehen kann. So überraschte er Anfang 2013 die Öffentlichkeit mit seiner Aussage, dass der AC72 zu gross und zu teuer sei. Die Challenger-Serie wurde zum Reinfall, doch der eigentliche Cup-Match zwischen Oracle und Team New Zealand – 9:8 Sieg von Oracle nach einem 1:8 Rückstand – wurde zur wohl spektakulärsten Regatta in der Geschichte des Segelsports. Oracles Entscheid, sich für foilende Kats zu entscheiden, passte zur allgemeinen Entwicklung des Segelsports. Der America's Cup bewegte sich damit auch technologisch auf höchstem Niveau. Diese Entwicklung geht nun weiter. Dass der AC48 erst nach einem Umweg über den AC62 gewählt wurde, ist sicher mehr als nur ein Schönheitsfehler. Und der Vorwurf, dass der Cup nicht mehr das ist, was er einmal war, mag zutreffen. Es kann aber auch sein, dass er jetzt den Sprung in das 21. Jahrhundert geschafft hat. Und es ist nicht ausgeschlossen, dass im Sommer 2017 auf den Bermudas ein Cup über die Bühne geht, der die Segelwelt begeistern wird.

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