


Der Countdown läuft

Der 37. America's Cup nimmt Fahrt auf. Im Rahmen des Louis Vuitton Cup wird bis spätestens am 7. Oktober der Herausforderer bestimmt, der dann ab dem 12. Oktober beim eigentlichen Cup-Match gegen Titelverteidiger Emirates Team New Zealand antreten darf.

Lori Schüpbach |  zvg

Bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe begann in Barcelona gerade die Preliminary Regatta, bei der alle sechs America's Cup-Teams – also auch Verteidiger Emirates Team New Zealand – zum ersten Mal mit ihren neu gebauten AC75-Yachten der zweiten Generation im Wettkampfmodus gegeneinander segelten. Der sportliche Wert der Vorbereitungsregatta mag unbedeutend gewesen sein, trotzdem war bei den Beteiligten im Vorfeld eine gewisse Anspannung zu spüren. Vom 29. August bis am 8. September galt es dann bereits ein erstes Mal ernst: In zwei Round Robins wurden die vier Halbfinalisten des Louis Vuitton Cup erkoren. Für einen der fünf Herausforderer ging die Cup-Kampagne nach gerade mal zehn Match Races schon zu Ende. Ein Szenario, das alle Teams um jeden Preis verhindern wollten.

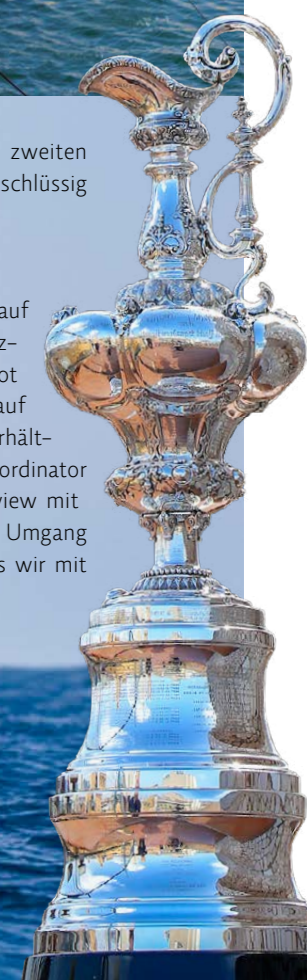
Einen Dämpfer gab es für Alinghi Red Bull Racing unmittelbar vor der Preliminary Regatta: Am 20. August, bei moderaten Bedingungen, ereignete sich kurz nach Trainingsbeginn ein Mastbruch – schon zum zweiten Mal! Auch wenn zum Glück erneut keinem Segler etwas passierte und Co-Generalmanager Silvio Arrivabene unmittelbar nach der Rückkehr des Teams auf die Basis bereits verkündete, dass schon am darauffolgenden Tag wieder gesegelt werden könne, sass der Schock doch einigermaßen tief. Und vermutlich sorgte das erneute Versagen des Schweizer Riggs auch bei den anderen Teams für eine gewisse Unruhe: Die 26,5 m langen Masten mit einem D-förmigen Profil wurden alle nach One-Design-Regeln bei Southern Spars gebaut.



Warum ausgerechnet Alinghi Red Bull Racing zum zweiten Mal einen Mastbruch erlitt, konnte vorerst niemand schlüssig beantworten. Zufall?

Spannende Ausgangslage

Bis Ende Juli war es den Teams offiziell verboten, auf den AC75 im Training gegeneinander zu segeln. Trotzdem gab es hier einen Schlag hinter dem anderen Boot durch und dort eine längere Zeit zweier Teams auf vergleichbarem Bug – aber die wirklichen Stärkeverhältnisse wurden nicht geklärt. Adolfo Carrau, Design Coordinator von Alinghi Red Bull Racing sagte in einem Interview mit Matthew Sheahan von PlanetSail: «Als Neuling im Umgang mit den AC75 war der Einstieg hart, sehr hart. Als wir mit





01

unserem BoatZero in Barcelona die ersten Testschläge absolvierten, kümmerten sich andere Teams bereits ums Finetuning bei Manövern.» Viele Beobachter attestierten Alinghi Red Bull Racing jedoch eine steile Lernkurve. Und als im Frühling 2024 die neue AC75 als «BoatOne» eingewassert wurde, war vom Rückstand nichts mehr zu sehen – mindestens aus designtechnischer Sicht. «Wir wollten einen guten Mix schaffen mit unserem Boot», erklärte Carrau das Vorgehen des Design Teams. «Unser BoatOne soll bei idealem, flachem Wasser schnell sein, aber auch mit den typischen kurzen Mittelmeer-Wellen vor Barcelona klarkommen. Ein Boot nur für bestimmte Bedingungen zu bauen, wäre ein zu grosses Risiko gewesen.» Der Uruguayer Adolfo Carrau, der zusammen mit seinem Geschäftspartner Marcelino Botin seit 20 Jahren im America's Cup involviert ist und zuerst für die Neuseeländer, dann für die Italiener und zuletzt für die Amerikaner arbeitete, ist überzeugt, dass die Teams im Revier vor Barcelona ganz

besonders gefordert sein werden: «Die Bedingungen können sehr schnell ändern – das verlangt viel Flexibilität. Nicht nur von den Seglern, sondern vom gesamten Team. Es wird keine ruhigen Tage geben.»

Nicht nur Alinghi Red Bull Racing, auch alle anderen Teams wussten bis Ende August nicht genau, wo sie standen. Analysten wie der britische Segler und YouTuber Tom Morris mit seinem Kanal Mozy Sails konnten zwar verschiedene Design-Unterschiede bei den Booten aufzeigen, deren Auswirkungen auf der Regattabahn waren jedoch nicht eindeutig festzustellen. Unumstritten war nur die Feststellung, dass Cup-Verteidiger Emirates Team New Zealand die Rennen aus einer starken Position heraus wird in Angriff nehmen können.

Unklare Favoritenrolle

Während beim letzten Cup die Neuseeländer klar das schnellste Boot hatten und damit die Italiener relativ problemlos mit


7 zu 3 abfertigten, könnte die gesamte Cup-Flotte diesmal näher beisammen sein. Was unweigerlich zur Folge hätte, dass einerseits dem Start und andererseits der Taktik während des Rennens noch mehr Bedeutung zukommen würde. In der Konsequenz würde der Druck auf die Segler und insbesondere auf die Steuerleute steigen. Indirekt bestätigte dies selbst der erfahrene Ben Ainslie in einem Interview mit Mark Jardine von Sail-World.com. «Die Spannung und der Druck nehmen zu. Das Revier vor Barcelona ist eine Herausforderung und zusätzlich gilt es, sich möglichst schon beim Start einen Vorteil zu verschaffen», sagte der vierfache Olympiasieger und dreifache Welt-Segler des Jahres. Er ist seit 2003 in verschiedenen Rollen im America's Cup dabei und möchte mit Ineos Britannia endlich seine Mission «Bring the Cup home» umsetzen.

Um sich die Dynamik beim Start vor Augen zu führen, hilft ein Blick auf die gesegelten Geschwindigkeiten mit den AC75: Wenn zwei Yachten mit je 45 Knoten aufeinander zufahren, ergibt das eine Annäherungsgeschwindigkeit von 90 Knoten – also 166 Stundenkilometer. Es gilt, in Bruchteilen von Sekunden zu entscheiden und gleichzeitig möglichst schon an das nächste und das übernächste Manöver zu denken. Aus Sicherheitsgründen gilt um die knapp 23 m langen und – inklusive Foils – 8 m breiten AC75 eine Freihaltezone (keep clear border) in Form eines symmetrischen Polygons von 2 Metern. Näher dürfen sich zwei Boote nicht kommen.

Nach dem Start gewinnt der Windschatten an Bedeutung. Bei den mit einer AC75 gesegelten Geschwindigkeit kommt der scheinbare Wind immer von vorne – unabhängig vom gesegelten Kurs. Entsprechend kann das führende Team den Gegner abdecken. Wenn das Geschwindigkeitspotenzial der beiden Boote ähnlich ist, wird das Überholen enorm schwierig. Es wird spannend sein zu sehen, ob wie «früher» wieder klassische Wendeduelle gesegelt werden, und dort die Teams mit guten Manövern – und Velofahrern, die für ausreichend Energie sorgen – einen Vorteil heraussegneln können.

Ein starker Auftritt wird auch von Luna Rossa Prada Pirelli erwartet. Die Italiener haben nicht nur optisch das stilvollste Boot, sondern sind dem Vernehmen nach auch richtig schnell. Zudem haben sie mit Jimmy Spithill den vielleicht aggressivsten Steuermann. Der Australier, der 2010 nach dem Sieg mit BMW Oracle gegen Alinghi als jüngster Steuermann in der Geschichte des America's Cup die Auld Mug in die Höhe stemmen durfte, möchte nach zwei bitteren Cup-Niederlagen gegen den Neuseeländer Peter Burling nur zu gerne den Pokal wieder zurückerobern.

Bleiben die Amerikaner mit American Magic und die Franzosen mit dem Orient Express Sailing Team. Sie gingen beim Design und der Konstruktion ihrer AC75 einen diametral entgegengesetzten Weg: Die Franzosen kauften das angebotene Design-Package der Neuseeländer und können damit auf eine solide Basis zurückgreifen. Ob sich allerdings ihr später Einstieg in den Cup nicht doch bemerkbar macht, bleibt abzuwarten. Die Amerikaner dagegen brachten das radikalste Design nach Barcelona. Insbesondere entschieden sie sich als einziges Team für liegende Velofahrer. Damit gelang es ihnen, das Deck aerodynamischer zu gestalten und den Schwerpunkt des Bootes tiefer. Ob dies allerdings den Nachteil bei der Erzeugung der benötigten Energie wettmachen wird?

Antworten auf die verschiedenen Fragen werden die nächsten Wochen geben. 

- 01 Emirates Team New Zealand wird von vielen Beobachtern als Favorit gehandelt.
- 02 Das französische Team verfügt über eine baugleiche AC75 wie die Neuseeländer.
- 03 Ineos Britannia möchte – endlich – als erstes britisches Team den Cup gewinnen.
- 04 American Magic (links) und Luna Rossa Prada Pirelli zählen im Louis Vuitton Cup der Herausforderer zu den Favoriten. Vor allem von den Italienern wird sehr viel erwartet.



02



03



04



Youth- und Women's America's Cup



los. Der UniCredit Youth America's Cup (17. bis 26. September) und der Puig Women's America's Cup (5. bis 13. Oktober) werden beide auf den schnellen, spektakulären AC40 (Foto) gesegelt. Die One-Design-Boote erreichen Spitzengeschwindigkeiten von gegen 50 Knoten. Sie werden von vier Personen gesegelt, auf beiden Seiten je ein Steuermann respektive eine Steuerfrau und ein Trimmer beziehungsweise eine Trimmerin. Skipper im Youth Team von Alinghi Red Bull Racing ist Jann Schüpbach, Skipperin im Women's Team ist Nathalie Brugger. Das Regattaformat sieht zuerst je acht Fleetraces im Pool A mit den America's Cup-Teams und im Pool B mit den eingeladenen Teams aus Spanien, Deutschland, Schweden, den Niederlanden, Kanada und Australien vor. Die drei besten Teams aus den beiden Pools segeln in der zweiten Runde nochmals vier Fleetraces gegeneinander, bevor es dann in einem einzigen Match Race um den Sieg geht. There is no second..