

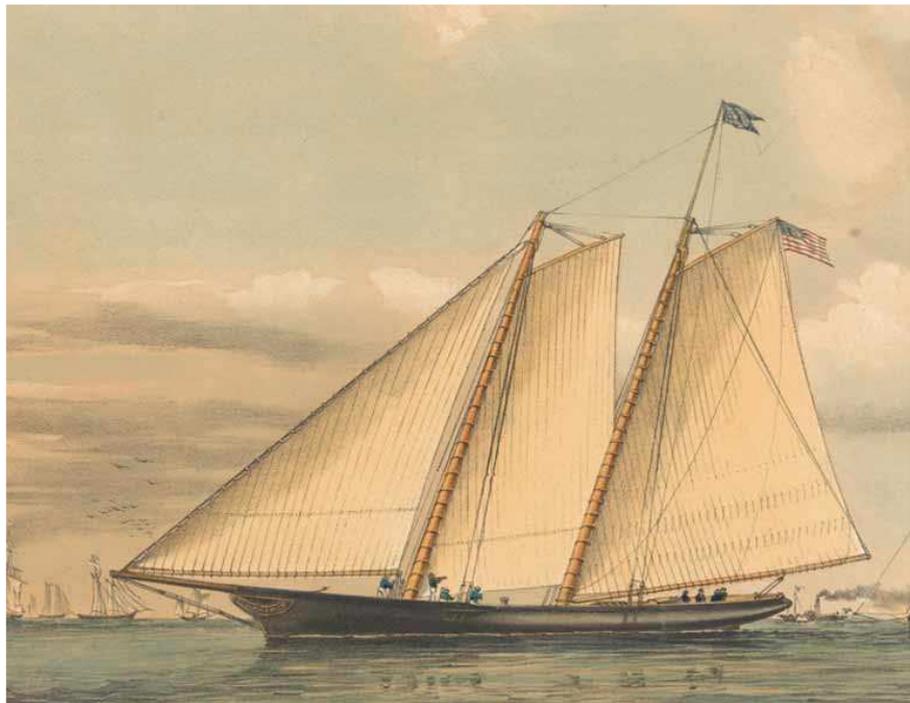
# Der America's Cup

## Die Geschichte der berühmtesten Sporttrophäe der Welt

Den America's Cup (AC) gibt es seit über 150 Jahren, und 2017 wurde das Rennen zum 35. Mal ausgetragen. Die Geschichte des Cups ist durchaus spannend!

Bereits im frühen 19. Jh. wurden in Cowes auf der Isle of Wight regelmäßig Segelregatten ausgetragen, eine war das auch heute noch veranstaltete 'Round-the-Island-Race', anfangs unter dem Namen '100-Sovereign-Cup'<sup>1</sup> bekannt. Anlässlich der Londoner Weltausstellung 1851 luden die Engländer erstmals ihre amerikanischen Segelfreunde zur Teilnahme ein. Sie nahmen dankend an und bauten extra für dieses Rennen den etwa 30 Meter langen Schoner *America*. Die siegesgewohnten Engländer hatten jedoch nicht damit gerechnet, dass ausgerechnet bei dieser besonderen Regatta die Gäste gewinnen sollten und die 15 teilnehmenden einheimischen Jachten mit klarem Vorsprung schlugen.

Immerhin verhielten sich die Verlierer fair, lobten sogar eine spezielle Regatta aus und benannten sie nach der siegreichen Jacht *America's Cup*. Der Cup wurde 1870 erstmals ausgetragen. Der Modus war im Grunde einfach<sup>2</sup>,



Schoner *America* 1851 vor Cowes.

Zeichnung: Anastasia Tur, nach einer zeitgenössischen Abbildung.

der Sieger musste beim nächsten Mal von einem Jachtclub, der aus einem befreundeten Land kommen müsse, herausgefordert werden. Man segelte dann Boot gegen Boot. Jedoch waren in der Geschichte des AC bis heute nicht viele Nationen in den finalen Duellen beteiligt: Amerika 33-mal (meist als Titelverteidiger), England (UK) 17-mal, Australien achtmal, Neuseeland siebenmal, die Schweiz dreimal, Kanada und Italien je zweimal.

Der Pokal selber, ein kannenähnliche und, knapp vier Kilo schweres, bodenloses Gebilde von etwa 70 cm Höhe, gilt gleichermaßen als älteste und auch als hässlichste Sporttrophäe der Welt.

---

<sup>1</sup> So viel kostete die Herstellung des Pokals.

<sup>2</sup> Wenn man einmal von den nicht ganz so einfachen technischen Regeln und den vielen juristischen Plänkeleien absieht.

Der AC war und ist Tummelplatz für technische Innovationen, die meist unter größter Geheimhaltung entwickelt werden. Nicht selten sind die neuen Ideen, ebenso wie überhaupt der Austragungsmodus (er ist festgeschrieben in der Stiftungsurkunde 'Deed of Gift'), Grund für juristische Streitereien oder Animositäten und Eitelkeiten der Syndikate. Spezielle Regeln zu finden, mithilfe derer man das Boot noch schneller machen und den Gegner austricksen kann, nimmt man mindestens so sportlich wie das Regattasegeln selbst.



Die segelbepackte *Reliance*. Zeichnung: Anastasia Tur, nach einer zeitgenössischen Abbildung von 1903.

Im Laufe der Jahrzehnte waren die verschiedensten Bootstypen am Start, einige werden im Folgenden vorgestellt.

Die *Reliance*, ein Entwurf des berühmten *Nathanael G. Herreshoff*, verteidigte 1903 den Cup erfolgreich. Bis heute ist die Jacht die größte, die jemals für den AC gebaut wurde<sup>3</sup>. Man kann sich ein paar Näherungszahlen gut merken: 60 m lang, 60 m hoch, 60 Mann Regattabesatzung. Allein diese Zahlen machen deutlich, dass es sich um ein sehr extremes Regattaboot gehandelt haben muss, und in der Tat war es hoffnungslos übertakelt und mit seinen 27 m Wasserlinienlänge und riesigen Überhängen sehr schwer zu segeln – und überdauerte die Regatten nur wenige Wochen. Zu anfällig war die Konstruktion, das Boot wurde bald verschrottet. Aber immerhin war sie die erste Jacht, die mit Winschen – damals noch unter

---

<sup>3</sup> Siehe die Abbildung mit dem Größenvergleich verschiedener AC-Bootstypen.

Deck – und mit einem Ballast-Ruder ausgestattet war, das man je nach Notwendigkeit mit Wasser füllen konnte.

Die damals geltende *Seawanhaka Rule*, die sehr viel Gestaltungsspielraum ließ, hatte ermöglicht, dass immer größere Boote mit riesigen Überhängen vorne und achtern gebaut wurden. Die Yachten waren allerdings so gut wie nicht mehr beherrschbar. Mit dieser Erkenntnis entwickelte man daraufhin unter Führung von N. Herreshoff die sog. *Universal Rule*. Diese neue Konstruktionsformel wurde 1914 bis 1937 für den AC verbindlich. In der größten Klasse baute man schließlich einen neuen, rund 40 m langen Bootstypen, die sog. *J-Class*.



J-Class *Shamrock V* vor Saint-Tropez.

18 Boote dieses Typs wurden zwischen 1930 und 1937 für drei AC-Kampagnen entworfen, am Ende aber nur zehn gebaut. Drei der Boote sind noch im Original erhalten und wurden restauriert: *Shamrock V*, *Velsheda* und *Endeavour*. In den Jahren 2003-2017 entstanden sechs Nachbauten oder Neubauten, sodass die J-Flotte heute neun Boote zählt.

Eine der bekanntesten Js ist sicher die *Shamrock V* (Bj. 1930) des britischen Teebarons *Sir Thomas Lipton* (1850-1931). Zwischen 1899 und 1930 nahm er fünfmal (mit den Booten *Shamrock I* bis *V*) als Herausforderer teil – und verlor fünfmal. Der speziell für *Lipton* geschaffene Pokal für den besten aller Verlierer nutzte ihm sicher wenig, aber dass er mit seiner Segelleidenschaft seinen Namen und seine Marke in den USA bekannt machte, dürfte ihn zum Erfinder des modernen Sportmarketing gemacht haben.

Einer seiner erbittertsten Gegner war der Amerikaner *Harold S. Vanderbilt* (1884-1970), Erbe aus einer Reeder- und Eisenbahndynastie und leidenschaftlicher Bridgespieler<sup>4</sup> und Segler. Er gewann gegen Lipton alle drei J-Class-Kampagnen zwischen 1930 und 1937.

---

<sup>4</sup> Er optimierte etliche Bridge-Regeln.

Während der zwei Weltkriege pausierte der America's Cup, und die Regatten nach dem 2. Weltkrieg wurden 1958 wieder aufgenommen. Aus Kostengründen wollte man nicht mehr mit den großen J-Class-Booten fahren und griff auf einen etwa halb so großen Bootstypen mit



12mR-Boote 2016 auf der Flensburger Förde, v.l. *New Zealand*, *Trivia*, *Vim*, *Sphinx*

ähnlicher Eleganz zurück, die sog. 12mR-Jachten. Sie waren um die 20 Meter lang und vermessen nach der in Europa gebräuchlichen *International Rule*.

Bei zehn AC-Kampagnen zwischen 1958 und 1987 waren die 'Zwölfer', wie man sie auch nennt, Boot der Wahl.

1939 hatte Herold S. Vanderbilt den 12er *Vim* (Segelzeichen US-15) bauen lassen, ein sehr erfolgreiches Design von Olin Stephens, mit dem Vanderbilt etliche Regatten gewann. In den AC-Ausscheidungsrennen von 1958 musste sich die Jacht nur der neuen US-Konstruktion *Columbia* geschlagen geben, die daraufhin im gleichen Jahr gegen das englische Boot *Sceptre* mit 4:0 erfolgreich den Cup verteidigte.

Zwischen 1970 und 1980 trat der französische Geschäftsmann Marcel Bich<sup>5</sup> viermal an, um aus den Herausforderer-Rennen gegen Australien siegreich hervorzugehen, allerdings jedesmal ohne Erfolg. Einer seiner drei Zwölfer, die er besaß, die *Chancegger* (Bj. 1969), soll aber zumindest das schnellste komplett aus Holz gebaute Boot seiner Klasse gewesen sein.

1983 gelang es den Australiern mit dem Boot *Australia II*, die 132 Jahre dauernde Vorherrschaft der Amerikaner endlich zu brechen und den Cup aus den USA nach Australien zu bringen. Auch diesmal gab es eine bahnbrechende Innovation: Das australische Boot hatte erstmals einen Flügelkiel, wie er heute vielfach üblich ist.

Gegner in jenem Jahr war der amerikanische 'Mister America's Cup' *Dennis Connor*. 1974

---

<sup>5</sup> Baron Marcel Bich (1914-1994) versuchte zwischen 1964 und 1980 immer wieder mit großem finanziellen und ideellen Aufwand, in den Vorrennen die Oberhand zu gewinnen und offizieller Herausforderer zu werden, allerdings ohne Erfolg. Vielen ist Bich als Erfinder der berühmten BIC-Einweg-Kugelschreiber und -Feuerzeuge bekannt. Allein vom Kuli wurden weltweit bis heute über hundert Milliarden Stück verkauft.

bis 1988 prägte er das Geschehen des AC. Er ließ sich zwar den Cup 1983 entreißen, holte ihn aber 1987 in die USA zurück – und gewann schon ein Jahr später erneut gegen Neuseeland. Die Ungleichheit der Boote führte allerdings zu juristischen Streitereien und gegenseitigen Vorwürfen der ‘Regeldehnungen’. Schließlich war das der Anlass, 1992 für den AC eine eigene Konstruktionsklasse (IACC) einzuführen. Sie galt bis 2010, als die Amerikaner neue Regularien initiierten. Es gab kein Rating mehr, in bei dem das Ergebnis einer speziellen Formel mit allerlei Kennwerten einen Maximalwert nicht übersteigen durfte, sondern eine sog. Box-Regelung, bei der verschiedene Maximalwerte, zum Beispiel Bootslänge, Segelfläche usw., unabhängig von einer Formel festgelegt wurden.

Nach etlichen Versuchen mit immer neuen Bootsklassen gab es beim 34. America’s Cup 2013 eine bahnbrechende Neuerung: Die 22 m langen Katamarane vom Typ AC 72 mit elf Mann Besatzung hatten erstmals als Großsegel einen starren Flügel, der eher an eine senkrechte Tragfläche, als an ein flatterndes Segel erinnerte. Die Besatzungen dürfen nur noch mit Helm,



Der Zwölfer *Vim* auf der Flensburger Förde 2016

Notmesser, Schwimmweste und Notsauerstoff an Bord, die Gefahr von Unfällen steigt auch mit der Geschwindigkeit.

Mit den AC 72 versuchte man, durch neue Ideen die Boote noch schneller – und die Rennen noch attraktiver zu machen. Das gelang durchaus. Denn *Larry Ellison*, Chef des amerikanischen Cup-Verteidiger-Syndikates und gleichzeitig des Softwareherstellers Oracle, steckte nicht nur viel Geld in die neuen Boote, sondern auch in die Art der medialen Aufbereitung,

insbesondere die Fernsehübertragungen. Kameras überall auf den Booten, in Hubschraubern, auf Begleitfahrzeugen, gleichzeitig ins Fernsehbild eingeblendete Animationen von Windrichtung, Strömung, Abwinden, Bootsabständen und Kursen machten die Übertragungen spannend und das Rennen nachvollziehbar. Zusammen mit den erzielten Bootsgeschwindigkeiten, knappen Start- und Wendemanövern und dem damit verbundenen ‘Thrill’ war so ein Gesamtevent geschaffen, dass durch seine Attraktivität manche Sponsoren angezogen hat, die früher wenig Interesse hatten. Und auch die Zuschauer wurden mit Livebildern bestens bedient.

Dennoch erschien bei den gut 20 m langen Booten eine finanzielle Grenze bereits überschritten zu sein, jenseits derer etwas kleinere Syndikate kaum eine Chance hatten, eine Kampagne durchzustehen. So entwickelte man für den 35. AC im Jahre 2017 eine etwas kleinere Klasse, die AC 50 mit 15 m Länge, 8,50 m Breite und einer Mastlänge von knapp 24 m<sup>6</sup>. Die Crewstärke betrug nur noch sechs Mann. Auch dieser Typ war wie sein Vorgänger eher ein Leichtwind-Boot, das aber durchaus schneller als Windgeschwindigkeit segelte und bis zu 50 Knoten schnell war.<sup>7</sup>



‘Mister America’s Cup’ *Dennis Conner* (mit Kappe) 2006 in Saint-Tropez bei den Vorbereitungen zur Wettfahrt

Und auch hier gab es – neben vielen Neuerungen in Material und Technik, die dem Betrachter vielleicht verborgen blieben – eine Innovation bei den Neuseeländern, die die übrigen Teams der Vorrennen (Louis-Vuitton-Cup) und des eigentlichen AC-Finales überraschte: Während alle anderen Boote ihre Hydraulikbatterien, die für sämtliche mechanischen Verstellmöglichkeiten an Bord notwendig sind, mithilfe von Hand-

kurbeln aufluden, strampelten auf dem Kiwi-Boot die ‘Cyclists’ in Fahrradmanier; anscheinend ein entscheidender Vorteil, die Kräfte besser einzusetzen. Jedenfalls verlor das an Nummer eins gesetzte Boot der Amerikaner im Finale deutlich mit 1:7 gegen Neuseeland.

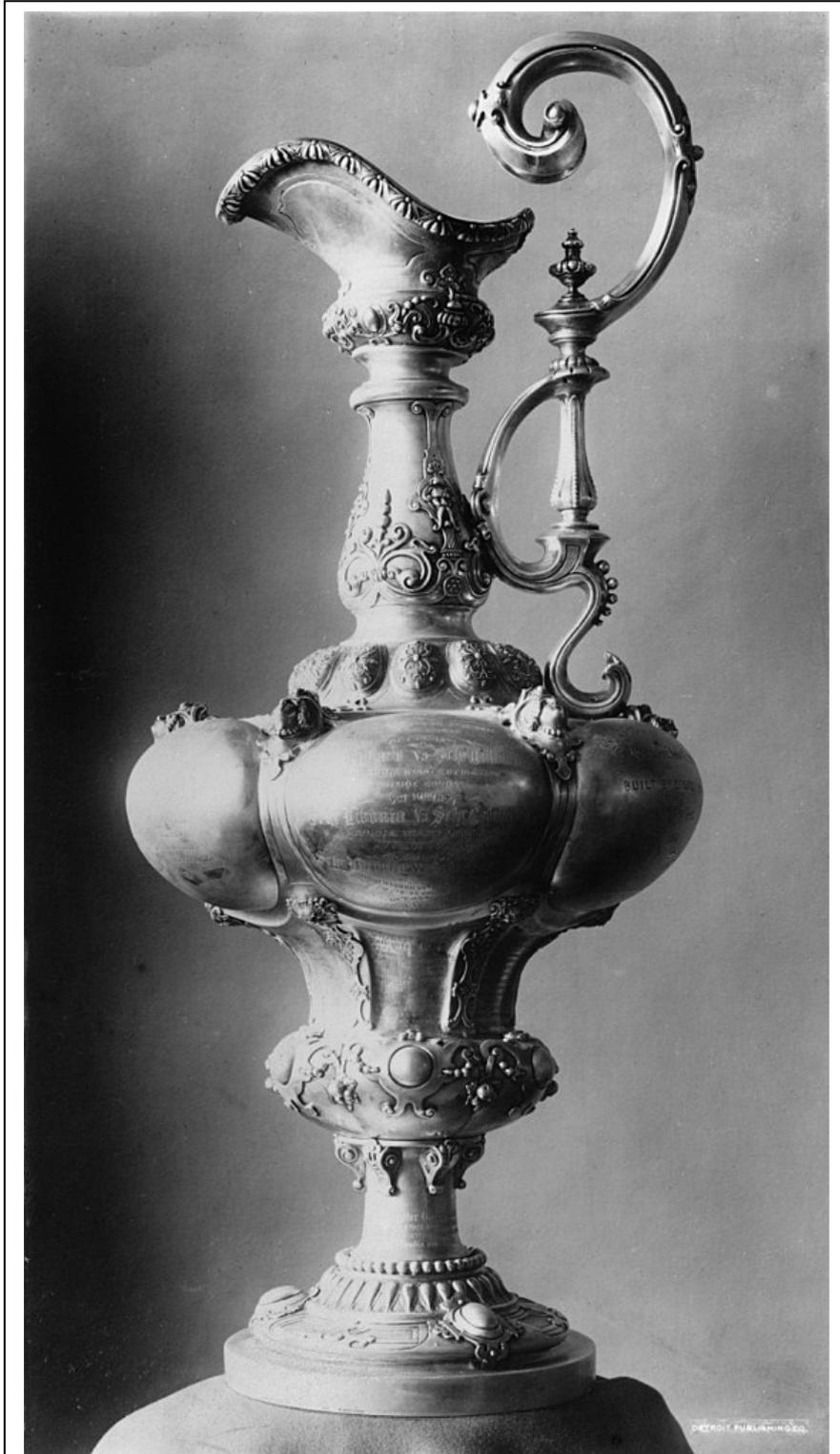
Wenn Ellison, anders als frühere Syndikats-Chefs, nicht selber am Ruder stand, hat er doch in den letzten beiden AC-Wettbewerben maßgeblichen Anteil an der sportlichen Ausrichtung dieses Wettbewerbs. Auch wenn viele Segler mit den neuen Bootsformaten und Flügeln als Segel nichts anfangen können, muss man dem America’s Cup der letzten Jahre doch zugestehen, dass zumindest die Attraktivität als Sportveranstaltung sicher nicht gelitten hat, im Gegenteil.

<sup>6</sup> Siehe auch hier der Größenvergleich verschiedener AC-Klassen.

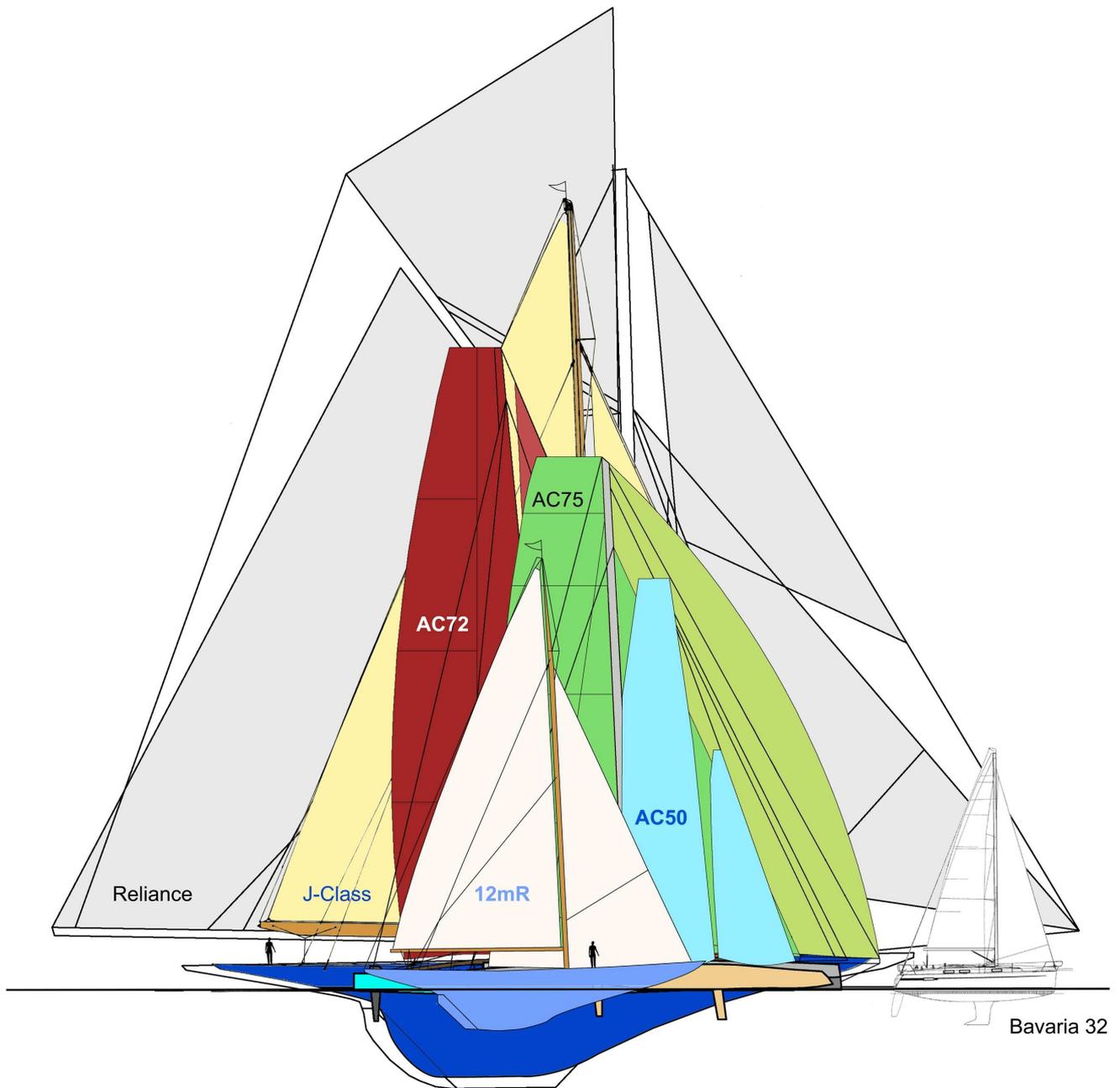
<sup>7</sup> Die ursprüngliche Regel, dass der Herausforderer auf eigenem Kiel in das Land des Verteidigers segeln müsse, hatte man bereits nach der J-Class-Ära aufgegeben, sie galt für die Nachkriegsrennen nicht mehr.

2018 stellten die Neuseeländer die Klassenregeln für das neue Boot AC 75 vor. Erstaunlicherweise geht man wieder zu den Einrumpfbooten zurück, die jedoch seitlich Flügel (*Foils*) haben, wie es auch bei den Katamaranen war. Die Boote werden mit etwa 22 Metern wieder etwas länger als die AC 50, und zehn Mann Besatzung sollen die Kräfte bändigen.

Man darf also gespannt sein, wie die ersten Testfahrten 2019 ausfallen werden. Vom 6. bis 21. März 2021 finden dann die entscheidenden Rennen des 36. America's Cup im neuseeländischen Auckland statt.



Der Pokal des America's Cups (Foto Library of Congress), ca. 67 cm hoch, 1848 von den Londoner Juwelieren R. & G. Garrard für den damaligen Preis von 100 Sovereigns hergestellt. Daher wurde der Cup zunächst *One Hundred Sovereigns Cup* genannt. 1958 bekam der Pokal einen etwa 18 cm hohen Sockel, damit man dort weitere Sieger eingravieren konnte.



Die America's-Cup-Bootstypen *Reliance* (1903), *J-Class* (1930-1937), *12mR* (1958-1987), *AC72* (2013), *AC50* (2017), *AC 75* (geplant 2021). Rechts zum Vergleich eine *Bavaria 32* mit etwa zehn Metern Länge.