

B

ereits im frühen 19. Jahrhundert wurden in Cowes, *Isle of Wight*, Segelregatten ausgetragen. Eine war das «Round the Island Race», zu dem anlässlich der Londoner Weltausstellung 1851 die Engländer ihre amerikanischen Segelfreunde einluden. Extra für dieses Rennen wurde der 30 Meter lange Schoner *America* gebaut. Das Rennen gewannen die Amerikaner mit gutem Vorsprung vor den sonst so siegesgewohnten Engländern. Die fairen Verlierer lobten daraufhin eine spezielle Regatta aus und nannten sie nach der siegreichen Jacht «America's Cup». Jener AC wurde 1870 erstmals ausgetragen. Man segelte Boot gegen Boot, der Cup-Verteidiger gegen den Herausforderer.

Der America's Cup war immer schon Tummelplatz für technische Innovationen, die meist unter größter Geheimhaltung entwickelt wurden. Die Syndikatsbosse waren so eitel wie erfinderisch und liebten es, den Gegner mit eigenwilligen Regelauslegungen auszutricksen.

Im Jahr 1903 verteidigte die amerikanische *Reliance*, ein Entwurf des berühmten Nathanael G. Herreshoff, den Cup erfolgreich. Sie war die erste Jacht, die mit Winsen und einem Ballast-Ruder ausgestattet war, und ist bis heute das größte Boot, das jemals für den AC gebaut wurde. Etwa 60 m lang, 60 m hoch, 60 Mann Besatzung – hoffnungslos überakelt und sehr schwer zu segeln. Die anfällige Konstruktion überdauerte die Regatten nur kurz, das Boot wurde bald verschrottet.

Nicht zuletzt der in jenen Jahren um sich greifende Gigantismus führte dazu, dass man mit der sogenannten Universal Rule eine neue Vermessungsformel fand, die 1914 bis 1937 verbindlich für den AC wurde – und aus der man dann einen rund 40 Meter langen Bootstypen entwickelte, die sogenannte «J-Class».

18 dieser Boote wurden zwischen 1930 und 1937 entworfen, aber nur zehn gebaut. Drei sind noch im Original – inzwischen mehrfach restauriert – erhalten: *Shamrock V*, *Velsheda* und *Endeavour*. Von 2003 bis 2017 entstanden sechs Nachbauten oder Neubauten, sodass die J-Flotte heute neun Boote zählt.

Eine der bekanntesten Js ist *Shamrock V* (Baujahr 1930) des britischen Teebarons Sir Thomas Lipton. Zwischen 1899 und 1930 nahm er fünfmal als Herausforderer am America's Cup teil – und verlor ebenso oft.

Einer von Liptons erbittertsten Gegnern war der Amerikaner Harold S. Vanderbilt, Erbe aus einer Reeder- und Eisenbahndynastie. Er gewann gegen Lipton 1930 und zwei weitere J-Class-Kampagnen 1934 und 1937.

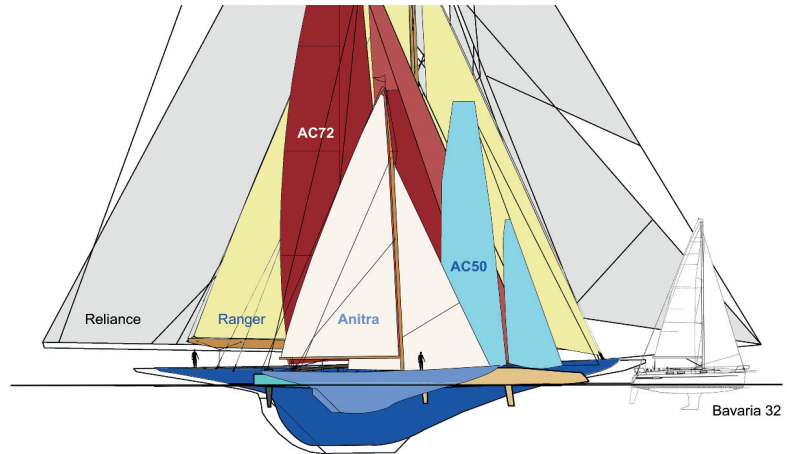
Nach einer längeren, kriegsbedingten Pause wurde der AC 1958 wieder aufgenommen. Aus Kostengründen verzichtete man auf die großen J-Class-Boote und griff auf einen etwa halb so großen Bootstypen mit ähnlicher Eleganz zurück, die etwa 20 Meter langen «12mR-Jachten». Zehn AC-Kampagnen zwischen 1958 und 1987 wurden mit den «Zwölfem», wie man sie kurz nannte, ausgetragen. 1983 war es die Crew der *Australia II*, die die 132 Jahre dauernde Vorherrschaft der Amerikaner knacken und den Cup nach Australien bringen konnte. Erstmals wurde auf dem australischen Boot ein Flügelkiel verwendet, wie er heute vielfach üblich ist.

Gegner in jenem Jahr war der amerikanische «Mister

# AMERICA'S CUP

## Die berühmteste Sporttrophäe der Welt

Text & Grafik von GERHARD STANDOP



America's Cup» Dennis Connor. Von 1974 bis 1988 prägte er das Geschehen des AC, ließ sich 1983 den Cup zwar entreißen, holte ihn aber 1987 in die USA zurück – und gewann schon ein Jahr später erneut gegen Neuseeland. Die Ungleichheit der Boote führte damals zu juristischen Streitereien und war schließlich der Anlass, 1992 für den AC eine eigene Konstruktionsklasse (IACC) einzuführen. Sie galt bis 2010, als die Amerikaner erneut die Bauregeln änderten. Statt einer Rating-Formel gab es nur noch Maximalwerte für Bauparameter und Crewstärke.

2013 folgte ein Paukenschlag: Beim 34. AC hatten die 22 Meter langen Katamarane vom Typ «AC 72» erstmals als Großsegel einen starren Flügel. Er erinnerte eher an eine senkrechte Tragfläche als an ein flatterndes Segel und machte die Boote rasend schnell. Die Besatzungen durften nur noch mit Helm, Notmesser, Schwimmweste und Notsauerstoff ihre gefährliche Arbeit an Bord tun.

Die «AC 72»-Klasse machte die Rennen aber gleichzeitig deutlich attraktiver! Larry Ellison, Chef des amerikanischen Cup-Verteidiger-Syndikates sowie des Softwarehauses Oracle, steckte nicht nur viel Geld in die neuen Boote, sondern auch in die Art der medialen Aufbereitung und machte dadurch die Übertragungen spannend und die Rennen nachvollziehbar.

Dennoch schien für die Teams eine finanzielle Grenze bereits überschritten, jenseits derer kleinere Syndikate kaum eine Chance hatten, konkurrenzfähig zu sein. So entwickelte man für den 35. AC 2017 die etwas kleinere Klasse «AC 50» mit 15 Meter Länge, 8,50 Meter Breite und einer Mastlänge von knapp 24 Meter. Der Geschwindigkeit taten die neuen Boote keinen Abbruch, sie waren bis zu 50 Knoten schnell.

Die Neuseeländer überraschten ihre Konkurrenten 2017 mit einer simplen, aber effektiven Idee: Während alle anderen Boote ihre Hydraulikbatterien an Bord mithilfe von Handkurbeln aufluden, strampelten auf dem Kiwi-Boot die Cyclists in Fahrradmanier; offenbar 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. ▀

### MEHR INFO

[www.standop.net/voiles](http://www.standop.net/voiles)