

Auf Kurs zum Cup

Mit 45 km/h ist man langsam unterwegs? Von wegen!
Beim Audi MedCup 2010, der Champions League
auf dem Mittelmeer, fuhr unser Autor an Bord der Audi A1
mit der Weltelite um die Wette.

Hermann J. Müller (Text) & Richard Walch (Fotos)

Ein Traumschiff ist sie nicht gerade, die Audi A1, zumindest nicht im herkömmlichen Sinn. Nur ein Deck, keine Suiten, keine Liegestühle, keine Bar, kein Pool. Auch das Mittagsmenü dürfte Kreuzfahrt-Gourmets eher abschrecken: Kalter Nudelsalat in Plastikschaalen, Gummisandwiches in Alufolie, die Dessert-Auswahl beschränkt sich auf Müsliriegel. Auch die Besatzung sieht weniger nach entspannten Luxusliner-Stewards denn nach High-tech-Athleten aus: Gore-Tex-Anzüge, Funktionskleidung, Spezial-Segelschuhe. Und den Kapitän erkennt man nicht etwa an einer Uniform mit Messingknöpfen, sondern vielmehr daran, dass er besonders leise spricht, aber trotzdem alle auf ihn hören. >>

„Da geht's lang!“ Bugmann Jean-Marie Dauris (1) zeigt Skipper Jochen Schümann (2) die entscheidende Lücke im Gedrängel. Bei Bedarf hält der Bugmann im Masttopp auch Ausschau nach dem richtigen Wind (3). Der Rest der Crew macht bei Marschfahrt Gewicht auf der hohen Kante (4, 5).



1



3

Das ist allerdings auch kein Wunder: Jochen Schümann (56) zählt zu den ganz Großen des Segelsports: Dreimal gewann der gelernte Sportlehrer olympisches Gold, zweimal holte er mit dem Team Alinghi den America's Cup. Jetzt ist er sportlicher Leiter und Skipper des „Audi A1 Team powered by ALL4ONE“ und startet damit beim Audi MedCup, einer Regattaserie, bei der sich die Teilnehmerliste liest wie ein Who's who des Segelsports: Der siebenfache Weltmeister Paul Cayard aus den USA steuert die schwedische „Artemis“, der neuseeländische America's-Cup-Volksheld Dean Barker steht am Ruder der Kiwi-Jacht „Emirates“, der britische Goldmedaillenhamster Ben Ainslie lenkt die englische „TeamOrigin“. Insgesamt elf Boote bestreiten die fünf MedCup-Regatten, und im Unterschied zum America's Cup, wo schon seit Jahren die Rechtsanwältinnen mehr zu tun haben als die Segler, geht es hier vor allem um den Sport. Ein strenges Reglement verbietet konstruktive Extravaganzen bei den Booten des Typs Transpac 52, hält so die Kosten in einem erträglichen Rahmen und sorgt damit nicht nur theoretisch für größtmögliche Chancengleichheit. Jochen Schümann hat eine ähnliche Leistungsdichte noch in keiner anderen Dickschiff-Klasse erlebt: „Das ist absolut hochkarätiger Sport, hier kann jeder gewinnen“, sagt er – und John Cook, Eigner der britischen „Cristabella“ und Präsident der Transpac-Klassenvereinigung, bringt die Qualitäten des Reglements in drei Wörtern auf den Punkt: „Fast, fun, simple“ seien die Schiffe.

Da ist was dran, denn schnell sind sie in der Tat. Selbst moderaten Wind von zwölf Knoten setzen die Med-



2

Cup-Racer schon in Geschwindigkeiten von bis zu neun Knoten um, und anders als die fragilen Konstrukte im America's Cup müssen sie auch bei Starkwind nicht im Hafen bleiben. Und dann wird die Audi A1 richtig schnell: Bis zu 25 Knoten rennt das knapp 16 Meter lange und rund acht Tonnen schwere Schiff, wenn es richtig pfeift. Spätestens dann kommt auch der Fun-Faktor so richtig zum Tragen, zumindest für alle, die immun gegen Seekrankheit und nicht wasserscheu sind. Denn 25 Knoten entsprechen rund 45 Stundenkilometern, die sich auf dem Wasser viel schneller anfühlen als auf der Straße. Für ein rauschhaftes Gesamterlebnis sollte man allerdings nicht allzu allergisch auf hässliche Geräusche reagieren. Denn wenn nach einer Wende die Segel dicht geholt werden, ähnelt die Akustik an Bord



4

5



bisweilen der eines Katastrophenfilms. Jeweils zwei Mann kurbeln dann wie die Berserker an jeder der beiden Tandemwinden – im Fachjargon „Grinder“ genannt – und setzen dabei das ultrahochmolekulare und noch nicht einmal fingerdicke Dyneema-Tauwerk derart unter Spannung, dass an dem filigran wirkenden Kohlefasermast Zugkräfte von bis zu zehn Tonnen auftreten und der Kunststoffrumpf mit dem durch Mark und Bein gehenden Sound brechender Stahlträger auf die extreme Belastung reagiert.

Aber hier bricht nichts, der dramatische Geräuschpegel ist ganz normal, und danach ist erst mal wieder Ruhe. Die Crew macht Gewicht auf der hohen Kante, Skipper Schümann hält die Audi A1 auf Kurs, Taktiker Sébastien Col achtet auf die Manöver der Konkurrenz, Navigator Marc Lagesse errechnet auf seinem wasserdichten Laptop die optimale Strategie für den Weg zur nächsten Wendemarke, und bei Leichtwind klettert Bugmann Jean-Marie Dauris mal eben mit artistischer Leichtigkeit in die 26 Meter hohe

Mastspitze, um von dort oben Ausschau nach etwaigen Windfeldern oder -löchern zu halten. Doch spätestens an der nächsten Wendemarke geht der Tanz wieder los: Während die Kombattanten mit haarsträubend engen Manövern um Wegerecht und Ideallinie rangeln, kommt auf der Audi A1 das Vorsegel runter, der 260 Quadratmeter große Leichtwind-Gennaker geht hoch, vier Mann kurbeln wie die Wilden, ein Ballett für elf Tänzer nach der Choreografie von Jochen Schümann – und nach gerade mal 30 Sekunden herrscht schon wieder Ruhe im Schiff, mit achterlichem Wind geht's weiter zur nächsten Halse. >>



Schwerarbeit an den Grindern (1): Zum Dichtholen der Segel werden ganze Kerle gebraucht – nicht nur, wenn die Konkurrenz aus Neuseeland (links) und Russland (rechts) zum Überholen ansetzt (2).

Verständigungsschwierigkeiten gibt es dabei trotz der multinationalen Crew (fünf Franzosen, zwei Deutsche, jeweils ein Australier, Holländer, Italiener, Schweizer und Spanier) keine. Bordsprache ist Englisch, aber wenn es drauf ankommt, weiß ohnehin jeder, was zu tun ist. Schümann lobt denn auch seine Mannschaft, die er in den letzten Jahren zusammen mit seinem französischen Partner Stéphane Kandler aufbaute, in den höchsten Tönen: „Eine tolle Truppe, fast alle waren auch schon beim America's Cup dabei.“ Und da wollen sie auch wieder hin, jedenfalls dann, wenn die langwierigen Querelen um den Cup der Cups dereinst endlich ausgestanden sind. Denn das traditionsreiche Millionenspiel um die silberne Kanne stellt für jeden Profisegler ganz klar die größte denkbare Herausforderung dar. Stéphane Kandler: „Was wir hier beim Audi MedCup machen, ist Segeln auf höchstem Niveau, vergleichbar mit der Champions League im Fußball.“ So gesehen ist die Audi A1 dann doch ein ganz komfortables Schiff: Beim Fußball gibt's schließlich noch nicht mal Nudelsalat ... //

Foto: Hermann J. Müller

LE MANS 2010: SIEG FÜR AUDI SPORT UND PARTNER TAG HEUER



Im Jahre 1970 trug Leinwandlegende Steve McQueen die Monaco im Film „Le Mans“. Heute schreiben Audi Sport und TAG Heuer mit einem historischen Sieg und einem Schnitt von 225,228 km/h wieder Geschichte.

HISTORY BEGINS EVERY MORNING

Audi Sport
Official Partner

TAG Heuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860



Audi MedCup 2010

Elf Boote der TP52-Klasse aus zehn Nationen starten in diesem Jahr zu den Wettfahrten der weltweit populärsten Regattaserie, dem Audi MedCup. Nach dem Saisonauftakt im portugiesischen Cascais fanden die nächsten Läufe vor Marseille (F) und den spanischen Häfen Barcelona und Cartagena statt. Das Finale geht vom 20. bis 25. September vor der sardinischen Metropole Cagliari über die See-Bühne. Jedes einzelne Event gliedert sich in bis zu neun Kurzstrecken-Regatten und eine Langstrecken-Wettfahrt über eine Distanz von bis zu 40 Seemeilen (ca. 75 Kilometer).

Im Internet finden Sie Hintergrundinfos, Ergebnislisten und Fotogalerien zum Audi MedCup: www.medcup.org

Bewegte Bilder von den spannenden Rennen sehen Sie bei www.audi.tv