



America`s Cupper „Shosholoza“ und „Germany I“

Baubericht: von Heinz Schmalenstroth

Ohne ein gewisses Maß an Verrücktheit geht es wohl nicht, um gleichzeitig zwei Modelle der aktuellen America`s Cup Yachten zu bauen. Aber wer einmal vom America`s Cup Virus befallen ist kennt da keine Grenzen.

Aber zu einem Mach Race gehören nun mal zwei Boote und da meine Frau das zweite Boot steuern wird freue ich mich jetzt schon auf die kommenden Rennen.

Spätestens nach dem Besuch der Louis Vuitton Act`s in Marseille und Malmö, wo wir gemeinsam die Cupper an Land und auf dem Wasser hautnah erleben konnten, war der Startschuss gefallen. Die Alinghi, den Gewinner des 31. America`s Cup hatte ich schon gebaut, diesmal sollten es zwei Boote aus dem sogenannten Mittelfeld werden. Optisch gefiel uns die Sholsholoza sehr gut, aber da zum erstenmal in der Geschichte des America`s Cup ein deutsches Boot als Herausforderer beim Cup 2007 um die Kanne segeln würde, mußte das zweite Boot zwangsläufig die Germany I werden.

Der 32. America`s Cup

Im März 2003 gewann die Schweizer „Alinghi“ den America's Cup im Finale gegen Team Neuseeland. Damit hat Alinghi den America's Cup zum ersten Mal nach Europa gebracht, wo er vor 156 Jahren in Cowes begann.

Weil es aber in der Schweiz keine Meeresanbindung gibt, wurde das spanische Valencia nicht zuletzt aufgrund seiner berechenbaren Wetterbedingungen als gastgebende Stadt ausgewählt.

Die Teilnehmerliste für den 32. America's Cup ist die vielschichtigste in seiner langen Geschichte. Insgesamt zwölf Teams repräsentieren zehn verschiedene Länder von fünf Kontinenten, die um die älteste Sporttrophäe kämpfen.

Mit dem United Internet Team Germany stellt sich zum ersten Mal auch eine deutsche Kampagne der Herausforderung. Alle elf gemeldeten Herausforderer-Teams begannen umgehend mit dem Bau neuer Yachten. Die Segelnummern hinter dem Länderkürzel werden seit Einführung der IAAC-Klasse im Jahr 1992 in der Reihenfolge der Entstehung vergeben. Die Germany I, das neue Schiff des United Internet Team Germany, hatte bereits im vergangenen Jahr die Segelnummer 89 erhalten.

Inzwischen wurden 17 neue Yachten gebaut, damit ist die begehrte Zahl 100 erreicht. Diese Segelnummer erhielt das neueste Boot vom Team Alinghi, die SUI-100. Durch neue Regeln konnte der 32. America`s Cup modernisiert und wesentlich zuschauerfreundlich gestaltet werden.

Erstmalig fanden vor dem eigentlichen Louis Vuitton Cup, in dem der Herausforderer von Alinghi ermittelt wird, eine Rennserie von 13 Vorregatten, den sogenannten Louis Vuitton Act`s, in verschiedenen europäischen Ländern statt. Da die Ergebnisse dieser Act`s für den Louis Vuitton Cup gewertet werden, nahmen alle Teams daran teil. Bereits jetzt ist das Interesse am 32. America's Cup enorm. ARD und ZDF haben sich die Fernsehübertragungsrechte für die Regatten vertraglich gesichert. Hinschauen lohnt sich auf alle Fälle.

Termine zum America's Cup:

16. April bis 12. Juni 2007: Rennserie der elf Herausforderer-Yachten aus Deutschland, Spanien, Frankreich, Italien (3), Schweden, Südafrika, Amerika, Neuseeland und China.

23. Juni bis 7. Juli 2007: Finalrennen zwischen „Alinghi“ (Schweiz) und dem Sieger der Herausforderer-Serie.

Die IAAC Yachten nach Version 5.0

Gerade einmal vier Jahre liegt der Triumph der Alinghi beim 31. America`s Cup vor Neuseeland zurück. Eine nur scheinbar kurze Zeit, denn seither ist viel passiert: Neue Teams sind entstanden, Routiniers haben sich verabschiedet und der Pokal ist in Europa heimisch geworden. Nur wenig verändert



haben sich dagegen die Yachten. Doch wer im kommenden Jahr in Valencia genau hinschaut, wird trotzdem einige Innovationen entdecken.

Die Vorgaben macht das 58 Seiten starke Regelwerk des America's Cup Managements, das für den nächsten Cup nur noch Boote der sogenannten Version 5.0 zuläßt. Sie enthält im Vergleich zum 31. AC verschärfte Eckdaten, die alle Boote ähnlicher machen. Dennoch bleibt das Design ein wohl gehütetes Geheimnis, denn keiner der elf Herausforderer will sich frühzeitig in die Karten schauen lassen.

Die Yachten sind danach etwa 25 bis 26 Meter lang und zirka 3,5 bis 4 Meter breit. Der Tiefgang beträgt 4,10 Meter. Zudem wurde die Crewstärke von 16 auf 17 Personen erhöht. Der „Gast“ an Bord ist jetzt der 18. Mann. Wer niemanden mitnimmt, muß ein Strafgewicht von 100 Kilogramm mitnehmen.

Obwohl das vorgegebene Korsett eng ist, sind die meisten technischen Daten nur ungefähre Werte. Ein America's Cupper darf maximal 24 Tonnen und neun Kilogramm wiegen, wobei Letztere nur die Meßtoleranz der Waage widerspiegeln. Je nachdem wie leicht das gesamte Boot über Wasser am Ende wird, hängen knapp 20 Tonnen als Ballast in der Kielbombe, die 4,10 Meter tief ins Wasser reicht. Der Mast, der mindestens 750 Kilogramm wiegen muß, ragt dann rund 33 Meter in die Höhe. Auch die Segelflächen haben dabei vorgeschriebene Maße. So umfaßt die Gesamtsegelfläche am Wind zirka 320 Quadratmeter, wovon das Großsegel rund 215 Quadratmeter ausmacht. Ein Spinnaker zieht die AC-Yachten auf Vorwindkurs mit einer Segelfläche von etwa 510 Quadratmetern voran.

Das deutsche Team

Mit "United Internet Team Germany" tritt damit erstmals ein deutscher Herausforderer bei der seit 1851 ausgetragenen Segelregatta an.

Die Gründer des deutschen America's-Cup-Syndikats hatten lange mit der Verkündung ihrer Herausforderung gewartet. Willy Kuhweide, Kommodore des Deutschen Challenger Yacht Clubs, hat in Valencia/Spanien wenige Stunden vor Meldeschluß am 29.04.2005 das United Internet Team Germany zur Herausforderung des 32. America's Cup angemeldet. Das Syndikat trägt den Namen des Hauptsponsors, der United Internet AG aus Montabaur, und wird von der Deutschen Challenge 2007 AG betrieben.

Erst der Einstieg des Internet-Service-Providers United Internet AG, vor allem bekannt durch seine Marken GMX und 1&1, hatte quasi im letzten Moment den Weg frei gemacht und das Projekt bis 2007 gesichert. Mit einem Gesamtbudget von mehr als 50 Millionen Euro operiert das deutsche Team im Mittelfeld der Herausforderer.

Das Segelteam besteht aus insgesamt 28 Seglern, davon sind 15 Deutsche.

In einem Gespräch mit Jesper Bank während der „Boot“ in Düsseldorf äußerte sich der dänische Skipper der Germany I zum Abschneiden in den kommenden Rennen weiterhin optimistisch, wobei er jedoch auf Probleme mit der Kielfinne hinwies, die das Team zeitlich zurückgeworfen hätte. Aber noch bleiben drei Monate Zeit zum Training vor Valencia um Crew und Boot optimal in Einklang zu bringen.

Für den kurzfristigen Start des deutschen Teams zu den Act's 2005 und 2006 wurde ein gebrauchter Cupper, die Ex - „Mascalzone Latino“, ITA-72 gekauft und innerhalb von nur sechs Tagen umgebaut. Die nunmehr unter GER-72 segelnde Yacht wurde gemäß Version 5.0 modifiziert und immer wieder optimiert. Der Rumpf wurde an der Wasserlinie im Bugbereich um 15 Zentimeter verlängert und die Kielbombe um eine Tonne Blei erleichtert, damit das deutsche Boot das vom neuen Regelwerk vorgeschriebene maximale Gesamtgewicht einhält. Während einige der finanzstärksten Team auf eine Zweibootstrategie setzen um das Potenzial des besten Bootes auszuloten, setzt das deutsche Team auf eine Einbootstrategie und vertraut auf die computergestützten Vorgaben für die neue Yacht.

„GERMANY I“

Auf diesen Namen wurde die erste in Deutschland gebaute America's Cup-Yacht mit der Segelnummer GER-89 am 24. April 2006 von Eva Luise Köhler der Gattin unseres Bundespräsidenten, in Kiel getauft. Mit Millionenaufwand entstand auf der Knierim - Werft in Kiel die erste deutsche Rennyacht für den 32. America's Cup. Das High-Tech-Geschöpf, ist vom Masttopp bis zur Kielbombe ein Kunstwerk aus Karbon und Titan. Details bleiben für Besucher vorerst unsichtbar. Know-How soll Vorsprung bringen. Zuvor hatte das zehnköpfige Designteam um seinen Leiter Axel Mohnhaupt mit aufwendigen Computerberechnungen 70 verschiedene Rumpfformen entwickelt, aus denen die Linien der neuen Yacht ausgewählt wurden. Jedoch wird sich die GER-89 selbst für Laien auf den ersten Blick von der Trainingsyacht GER-72 unterscheiden. Nach Fertigstellung wurde die neue Yacht im August 2006 per Tief-lader nach Valencia überführt. Bisher wurde die Germany I nur im Training



eingesetzt und wird für die Rennen in 2007 optimiert. Am 20.01.2007 wurde auf der „Boot“ in Düsseldorf das neue Design der Germany I enthüllt mit dem die GER-89 die Wettfahrten zum Louis Vuitton Cup vor Valencia bestreiten wird. Mit schwarz-rot-goldenen Streifen an Bug und Heck geht das United Internet Team Germany in die Ausscheidungsrennen für den 32. America's Cup in Valencia.

Im Training segeln Jesper Bank und seine Crew mit der Germany I in Vergleichsrennen gegen die eigene Trainingsyacht GER 72 oder gegen andere Teams. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse werden genutzt, die Germany I weiter zu optimieren und so beim Louis Vuitton Cup für die eine oder andere Überraschung sorgen zu können.

„SHOSHOLOZA“

Mit dem Team Shosholoza tritt zum erstmalig ein südafrikanischer Herausforderer im Americas Cup an. Der Teamname "Shosholoza" wurzelt tief in der Kultur Südafrikas. Er geht auf ein traditionelles Lied der Minenarbeiter zurück. Direkt übersetzt bedeutet "Shosholoza" "geh vorwärts, mach deinen Weg" - genau zutreffend für die Stimmung des AC-Teams.

Eine Verbindung von Tradition und High-Tech. Die Yacht des Teams aus Südafrika fällt auf: Den Rumpf der RSA 83 ziert ein prachtvolle Welle, die die Elemente aus der Kunst der Völker der Ndebele, Zulu und Xhosa verbindet. Das Motiv symbolisiert den Fluß des Wassers. Entworfen hat das farbenprächtige Design Captain Salvatore Sarno, der Gründer des Teams. Das Schiff selbst ist eine hoch moderne Konstruktion. Die RSA 83 ist die erste Yacht, die nach der fünften Version, also der leicht modifizierten neuen Klasse-Regeln des America's Cup gebaut wurde. Feierlich getauft wurde sie am 19. April 2005 in Valencia, wo das Team – wie seine Konkurrenten – während des Wettbewerbs eine ständige Landbasis im Hafen unterhält. Die Shosholoza-Yacht ist schnittige 25 Meter lang und mit einem 32 Meter hohen Mast ausgestattet. Und sie verfügt über High-Tech der Spitzenklasse: Unter Deck verbirgt sich eine leistungsstarke und hoch entwickelte technische Ausstattung, die bislang nur ein ganz kleiner Kreis von Eingeweihten zu Gesicht bekommen hat.

Da das Team Shosholoza seinerzeit ein Design-Paket zum Bau ihres ersten Bootes vom Team-Alinghi erworben hat, ist eine Ähnlichkeit der RSA 83 mit den Alinghi-Yachten SUI 64 und SUI 75 nicht zu verkennen. Für Shosholoza hat die Suche nach den entscheidenden Zentimetern ebenfalls begonnen, die RSA-83 wurde in den Wintermonaten umgebaut, sie erhielt einen neuen Bug und ein neues Heck.

Bauunterlagen

Bauunterlagen für aktuelle America's Cup Yachten sind aus Geheimhaltungsgründen so gut wie nicht zu bekommen. Es wird viel Geheimniskrämerei betrieben, selbst die Kiele werden an Land durch Planen verdeckt. Die Angst vor Spionage ist hoch und nicht unbegründet, das haben in der Vergangenheit entsprechende Gerichtsverfahren gezeigt. Aber ich hatte Glück, nachdem ich mein Alinghi-Modell, mit Fotos und Baubericht (siehe Modellwerftausgabe 06 2003) beim Alinghi-Syndikat vorgestellt hatte, bekam ich postwendend einen PDF-Modellbauplan der SUI-64 im Maßstab 1:60. Vergleiche mit den Rumpfmäßen meiner Alinghi zeigten, daß ich mit meinem Riß gar nicht so schlecht lag. Aber für meine neuen Cupper, die nach Version 5 der America's Cup Vorgaben gebaut werden sollten mußte ich noch einige Optimierungen vornehmen. Daher konnte der Alinghi-Plan nur als Anhaltspunkt dienen. Also zeichnete ich einen neuen Spanten- und Längenschnitt und begann Berechnungen über die Verdrängung der neuen Rümpfe durchzuführen. Das Gesamtgewicht der neuen Modelle sollte bei einem Maßstab von 1:18 etwa 8 Kg betragen. Sämtliche weiteren Details entnahm ich Fotos, die ich aus dem Internet herunterlud und auf eine maßstäbliche Größe kopierte. Sehr aufschlußreich waren auch meine Fotos, die ich bei den Louis Vuitton Act's in Marseille und Malmö machen konnte. Hier konnte ich die Cupper hautnah erleben und wesentliche Details in Erfahrung bringen.

So entstanden nach und nach meine "Bauunterlagen" für die beiden Modelle.



Modellmaße:

Länge: 1400 mm

Breite: 225 mm

Masthöhe: 1800 mm

Segelfläche: 0,96 m²

Gesamtgewicht: 8,0 kg

Kielgewicht: 5,1 kg

Kiellänge: 550 mm



Bau der Rümpfe und Decks

Da ich gleichzeitig zwei Boote bauen wollte lag es nahe, die Rümpfe und Decks in einer Negativform zu laminieren. Also erstellte ich nach bekannter Methode zuerst einen Spantengerüst aus 4 mm Pappelsperholz und beplankte das Rumpfskelett mit 3 mm Balsaholz. Anschließend wurde der Rumpfkern gestrakt, verschliffen und mit einer Glasmatte von 160 g/m² versehen, gespachtelt und wieder verschliffen. Diese Prozedur wiederholte sich so lange, bis schlussendlich ein glatter Positivrumpf vor mir lag.

Über den Formenbau und die Deck- sowie die Rumpfherstellung möchte ich nicht näher eingehen, da ich diese Baumethoden doch weitestgehend als bekannt voraussetze.

Die Rümpfe und Decks laminierte ich mit Epoxidharz, als erste Schicht 160 g/m² Glasgewebe und zwei Schichten je 200 g/m² Carbonschicht.



Rumpfeinbauten

Aus Gewichtsgründen entschied ich mich zur Kielaufnahme eine Kieltasche und als Masthalterung, ein entsprechendes Kunststoffrohr zu verwenden.

Die aus Carbonfasern hergestellte Kieltasche laminierte ich in den Rumpfboden ein und verklebte den oberen Teil unter der Plicht. Somit entstand eine verwindungssteife Einheit und die vom Kiel in den Rumpf eingeleiteten Kräfte können optimal abgefangen werden.

Die Masthalterung besteht aus einem 20 mm Kunststoffrohr mit einer Wanddicke von 1,5 mm. In das auf dem Rumpfboden aufstehende Rohr wurde unten als Mastfuß eine 3 mm starke Alu-Scheibe, die mit einem Zapfen versehen wurde eingesetzt und mit dem Rumpfboden, sowie mit dem Deck verklebt. Damit sich der Mast nicht verdrehen kann, habe ich auf dem Deck einen Deckel mit passender Mastöffnung aufgebracht. Der Nachteil dieser Methode ist, daß die Mastneigung später nicht mehr verstellt werden kann. Daher ist ein exaktes einsetzen der Masthalterung erforderlich.

Den Ruderker stellte ich aus 10 mm Messingrohr her, in dem als Lager zwei 4 mm Sintermetallbuchsen eingepreßt wurden. Zur Stabilität fertigte ich aus kupferkaschierten Platten eine Bodenplatte, in die der Koker mit vier Verstrebungen eingelötet wurde.

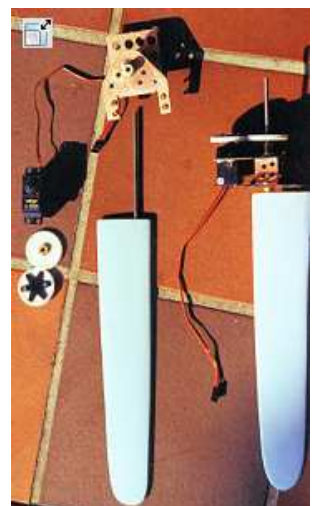
Aus Gewichtsersparnisgründen habe ich alle überschüssigen Materialanhäufungen ausgebohrt oder abgesägt.

Kielflosse und Ruder

Hatte ich für meine Alinghi das Ruder und den Kielschaft noch aus wasserfestem Sperrholz gefertigt, entschied ich mich für die beiden neuen Cupper zu einer Sandwichbauweise.

Der Kielschaft besteht aus mehreren aufeinandergeleimten Schichten Balsaholz. Längs durch den Schaft wurde ein 4 mm Federstahldraht durchgeführt und mit Harz vergossen. Der Stahldraht ist oben und unten mit M4 Gewinde versehen, so daß am unteren Ende die Kielbombe und oben in der Plicht der Kiel befestigt werden kann.

Der Kern des Ruderblatts besteht aus 5 mm Balsaholz mit einem Schlitz zur Aufnahme der mit einer Ver-



drehsicherung ausgestatteten Ruderachse. Als Achse verwendete ich 4 mm VA-Rundmaterial. Anschließend wurde der Schaft und das Ruder entsprechend profiliert und zur Versteifung mit Carbonegewebe überzogen.

Um die Oberfläche glatt zu bekommen und mir die unangenehme Spachtel-, und Schleifarbeit zu ersparen preßte ich die mit Harz und Kohlefaser versehenen Rohlinge zwischen entsprechend zugeschnittenen Sperrholzbrettern.

Die Sperrholzstücke wurden auf Überlänge bzw. –breite zugeschnitten. In die überstehenden Ränder wurden jeweils vier Löcher zur Aufnahme von M6 Sechskantschrauben gebohrt. Zwischen den Hölzern klebte ich entsprechendes ABS – Material mit glatter Oberfläche.

Arbeitsschritte für Flosse und Ruder:

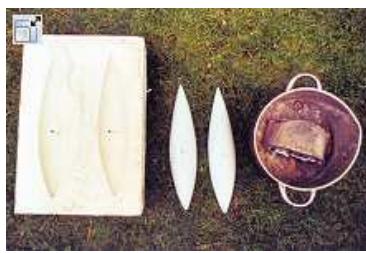
- Beide ABS-Teile mit Folientrennmittel einpinseln und trocknen lassen
- Anschließend mit Epoxitharz bestreichen
- drei Schichten Kohlefaserewebe von 200 g/m² auflegen und satt mit Epoxi bestreichen
- Kern auflegen und mit Harz bestreichen
- Darauf ebenfalls drei Schichten Kohlefaserewebe auflegen und satt mit Epoxi bestreichen
- ABS-Teil auflegen
- Schrauben durchstecken und stramm anziehen
- Die Form in Backofen (Heizung) aushärten lassen



Am nächsten Tag entformen, überstehende Kanten abschneiden und beschleifen, fertig.

Die Ballastbombe besteht aus zwei horizontal geteilten Hälften, die mittels des längs durch den Kielschaft geführten Stahldrahtes miteinander verschraubt wurden.

Vor dem Abgießen habe ich beide Halbtteile mittels Balsaholzform in einer Gipsform abgeformt und anschließend mit Blei ausgegossen.



Die Kiertaschen aus vier Lagen Carbonegewebe formte ich vom oberen Teil des fertigen Kielschaftes ab und laminierte diese in die beiden Rumpfe ein.

Das Rigg

Die Originalsegel der Cupper bestehen aus Kohlefaserewebe und werden in aufwendigen Arbeitsgängen gefertigt, um das mittels Computer errechnete Profil exakt einzuhalten. Einzelne Kohlefaserstränge werden per Hand in verschiedenen Stärken auf speziellen Formen aufgelegt. Dabei hängt der Segelmacher im Trapez über dem Segel und fährt mittels Kranbahn in jede gewünschte Position. Anschließend wird das gesamte Segel im Ofen „gebacken“.

Als Vorlage für den Segelschnitt verwendete ich eine Abbildung der GER-89, die ich auf den Modellmaßstab von 1:18 vergrößerte.

Auf Basis dieser Zeichnung stellte die Segelmacherei Latsch die beiden Großsegel mit eingearbeiteten Taschen zur Aufnahme der Segellatten und die passende Fock her. Als Segellatten zog ich anschließend 1 mm starke Kohlefaserstäbe in die Taschen des Großsegels ein.

Als Segelstoff wählte ich ein Mylar-Gewebe mit eingewebten Carbon-Fäden. Dieses Material kommt auch optisch den Originalsegeln der Americas Cupper sehr nahe.

Als Mast verwendete ich einen handelsüblichen schwarz eloxierten Aluminiummast 17 mm x 2000 mm. Um die beiden Cupper mit einem Achterstag fahren zu können, mußte ich wegen der weit ausgestellten Großsegel einen langen Kopfbeschlag anfertigen. Der Kopfbeschlag besteht aus einem 5 mm Messingrohr mit eingeschnittenem Gewinde, der mittels M3 Schraube am Mast geschraubt wird. Die erforderliche Verlängerung auf ca. 250 mm habe ich mittels 5 mm Carbonrohr auf dem ein passendes Messingrohr-Endstück mit eingelöteter Öse vorgenommen.



Die Salings fertigte ich aus einer schwarz eingefärbten Teppichleiste aus Kunststoff. Aus der profilierten Leiste sägte ich mit der Kreissäge entsprechende Stücke aus und klebte die beiden Teile zusammen. In den Zwischenraum klebte ich 2 x 1 mm Messingröhrchen, so daß die Salings auf die in den Mast eingeklebten Stahlstiften gesteckt werden können.

Als Wantenseil verwendete ich geflochtenes Stahlseile, die im Kreuzverband durch den Mast geführt werden. Den Großbaum habe ich aus Gewichtsgründen in Leimholzbauweise hergestellt und anschließend schwarz lackiert.

Als Fockbaum verwendete ich ein 7 mm Carbonrohr.

Einbau der RC-Anlage

Zum Steuern des Bootes werden drei Kanäle benötigt. Damit wird das Ruderservo, die Segelwinde und das Trimmservo für die Fockschot betätigt.

Damit die Installation der Elektronikteile einfach und leicht zugänglich erfolgen sollte, stellte ich eine Auflageplatte her, bei der die Segelwindeneinheit mit Servos eingeschraubt werden kann. Dazu habe ich unter die ebenfalls aus kupferkaschiereten Platten bestehende Auflage M3 Messingmuttern gelötet. Somit kann die komplette Elektronikeinheit durch lösen der vier Schrauben herausgenommen werden. Hierdurch kann ich die Umlaufschot zur Steuerung der Segel bereits außerhalb des Bootes einstellen und testen.

Als Windenakku wurde ein 3300 mA NiHM-Zellen mit 7,2 Volt. Der Akku versorgt die Graupner-Regatta Segelwinde, sowie den Empfänger und die Servos über das BEC-Systems der Segelwinde.

Die Ansteuerung des Ruders erfolgt direkt vom Steuerservo über ein Zahnradpaar mit einem Durchmesser von 36 mm.

Beschläge

Die Beschläge wurden bis auf wenige Ausnahmen aus Alu oder Messing selbst gefertigt. Dabei bereitete mir die Herstellung der Steuerräder doch einige Schwierigkeiten. Den Radkranz habe ich aus 2 mm Messingrohr über ein Kunststoffrohr mit einem Durchmesser von 35 mm Durchmesser gebogen. Durch die Materialspannung kam dann der passende Durchmesser von 45 mm heraus. Als Speichen verwendete ich 1,2 mm Messingdraht, die in die Naben eingebohrt und verklebt wurden. Der Gesamtzusammenbau erfolgte anschließend mittels Lötchablone aus Sperrholz.

Die Coffegrinder bestehen aus 1 mm ABS und die Handkurbeln aus MS-Draht mit aufgeklebten Löthülsen.

Farbgebung und Beschriftung

Nach den üblichen Spachtel- und Schleifarbeiten brachte ich zunächst eine Grundierung auf, schliß diese naß an und spritzte die Rümpfe mit Acryl-Autolack. Shosholoza in schwarzer und Germany I in weißer Farbe. Die Antirutschbeläge in der Plicht und auf Deck imitierte ich mit schwarzem Mattlack.

Die Logos für Rümpfe und Segel ließ ich in den original Farben bei einer Beschriftungsfirma ausplotten. Eine besondere Herausforderung stelle dabei die „Welle“ am Rumpf der Shosholoza dar. Die 1230 mm lange Welle wurde auf wasserfester Folie gedruckt und mit Hand ausgeschnitten. Das Aufbringen des Wellenzuges mußte mit aller Vorsicht durchgeführt werden um Blasenbildung zu vermeiden.

Das am 20.01.2007 auf der Boot in Düsseldorf vorgestellte neue Design der Germany I mit der deutschen Farben an Bug und Heck mit dem die Ger-89 die Wettfahrten zum Louis Vuitton Cup vor Valencia bestreiten wird, habe ich nachträglich modifiziert.

Besonders bedanken möchte ich mich an dieser Stelle bei T-Systems und UITG, die mir die Logos als Vector-Graphikdateien zur Verfügung stellten.

Fazit und erste Segelerfahrungen

Die Rümpfe für beide Boote hatte ich bereits im Sommer 2005 fertig gestellt und die endgültige Fertigstellung für Anfang 2007 geplant. Aber als dann die Einladung zur Modellbaummesse in Bremen ins Haus flatterte, stand der neue Fertigstellungstermin fest, Mitte November 2006.

Diesen Termin schaffte ich dann auch mit knapper Not, eine Woche vor Beginn der Messe waren beide Modelle bis auf einige wenige Details fertig.

Entgegen kam mir auch das gute Wetter, das den ganzen Sommer über bis in den späten Herbst hinein anhielt, und ich daher meine „Kellerwerkstatt“ auf die Terrasse verlegen konnte.

Die erste Berührung mit dem Element Wasser erfolgte dann an einem schönen Fe-



bruartag, bei frühlingshaften Temperaturen von 12° C auf dem heimischen Emssee. Bei leichter südöstlicher Brise mit einigen etwas stärkeren Böen segelte die "Shosholoza" dann zum erstmal. Die ersten Schläge ließen sich gut an.

Also übergab ich das „Ruder“, sprich Fernsteuerung an meine Frau und setzte die „Germany I“ aufs Wasser. Beide Boote segelten konstant neutral mit leichter Krängung und erreichten bei diesen leichten Bedingungen schon fast Rumpfgeschwindigkeit. Nach und nach entwickelte sich ein spannendes „mach race“ bei dem beide Boote sich als absolut gleichwertig erwiesen.

Am späten Nachmittag würde die Luft doch spürbar kühler, meine Frau klagte bereits über kalte Finger, daher brachen wir nach zwei Stunden schweren Herzens die Testläufe ab.

Möglicherweise sind die Segeleigenschaften für stärkere Windbedingungen mit einem anderen Trimm noch zu verbessern, aber zunächst bin ich mit beiden Cuppern äußerst zufrieden.

Zur Info einige interessante Internetadressen:

www.united-internet-team-germany.de

<http://portal.gmx.net/de/themen/americas-cup/index>

<http://www.sail-3d.com/>

www.teamshosholoza.com

www.t-systems-hightechsailing.de

www.alinghi.com

www.bmworacleracing.com

www.americascup.com/en/

Heinz Schmalenstroth

Warendorf, den 23.02.2007