

SAILING

JOURNAL

MENORCA MAXI

DER UNBEKANNTESTE ALLER MENSCHEN

STYR & STÄLL



VOLVO OCEAN RACE **8** THE GRACE OF RACE.

REGATTA **30** X40.

REISE **64** VOILES D'ANTIBES.

REGATTA **78** GC32.

TECHNIK **86** BLACK BOSS.

REISE **102** MENORCA MAXI.



ROBERTISSIMA III. IM LANDEANFLUG AUF DER MENORCA MAXI. BILD // JESUS RENEDO/CONSELL INSULAR DE MENORCA

SAILING JOURNAL TEAM

ILLUSTRATION // PIERRE HERVÉ



TOM KÖRBER Er sieht die Welt nur noch in Bildausschnitten und Perspektiven. Das kann mitunter sehr belastend sein – für die Augen und das Gehirn. Ob analog oder digital ist dabei völlig egal. Über Tellerränder und in Magazine zu schauen, ist seine zweite große Leidenschaft. Das Sailing Journal basiert auf seiner Idee.



JAN WEISNER Bei seiner Leidenschaft für anspruchsvolles und schönes Layout kam 2007 das Sailing Journal gerade zum richtigen Zeitpunkt. Er ist seither für die grafische Umsetzung und Druckvorstufe zuständig. Mit seiner Firma Outline-Graphix gestaltet er noch weitere erstklassige Special-Interest-Magazine.



MICHAEL WALTHER Wenn er nicht segelt, denkt er übers Segeln nach. Und wenn er nicht übers Segeln nachdenkt, redet er darüber. Mehr Segeln geht kaum. Der fertige Jurist liebt Mehrrümpfer. Egal ob auf einem F18 bei der Archipelago Raid, auf einem Extreme 40 mit Roland Gäbler oder, oder, oder ...

NAUTISCHE INSTRUMENTE
MÜHLE
GLASHÜTTE/SA.



Seebataillon GMT

www.muehle-glashuette.de

erhältlich im gehobenen Fachhandel

5 Ks, KURZE KURSE & KOCHENDES WASSER.

Dichter gehts kaum. Eine Handbreit Wasser – nein, nicht unterm Kiel, sondern zwischen Rumpf und Mauer. So dicht segeln die 40-Füßer unter Land. Extrem, könnte man meinen. Kein Wunder, die Dinger heißen ja auch so. Extreme 40 macht seinem Namen alle Ehre. Extreme Regattabahn. Extreme Kurse. Extremes Reagieren. Extreme Manöver.



Paul Kohlhoff an der Pinne des TEAM EXTREME GERMANY. Mit nur wenig Trainingszeit ersegelte sich die Crew dennoch einige Achtungserfolge.

TEXT // TOM KÖRBER

Schwer zu segeln, hier in der Hamburger Hafen City, in Sichtweite der Elbphilharmonie. Bei so vielen Extremen (inklusive Konzerthaus) wird einem als Zuschauer ganz schwindelig. Vielleicht ist genau das das Konzept der Macher. Enge Räume für alle. Die Segler können sich nicht verstecken, geschweige denn nach einem Manöver auf einem längeren Schenkel durchatmen. So geschehen in Cardiff, Porto, Istanbul und Venedig. Jetzt Hamburg. Ende August St. Petersburg. Hamburg setzt aber Maßstäbe mit seinem Kurs, der von Kaimauern begrenzt ist, die aufgrund des ablaufenden Wassers immer höher wurden. Nicht nur optisch. Keine 300 Meter breit ist dieser Kurs, wird sich aufgrund des Tidenhubs stark verändern, ebenso die Winde, die stark drehen.

FOTO // JESUS RENEDE



Spektakuläre Segelszenen und Action pur. Die Extreme 40 sind gerade bei den starken und böigen Bedingungen sehr schwer zu kontrollieren. Familie Kohlhoff gelingt dies trotz geringer Trainingszeit.

Wer hier auf den Booten rumturnt, will es nicht anders. Womit wir beim deutschen Team wären. Die vier Ks, das wären Vater Peter Kohlhoff und Söhne Paul, Max, Johann. Roland Gäbler, der eigentliche Skipper, fiel wegen einer Mittelohrentzündung aus, so musste Paul ans Ruder und mit Phillip Kasüske (STG Lasersegler) ein weiteres K an Bord. Nicht einfach in dem kochendem Wasser, mit seinen „unvorhersehbaren elbischen Böen“, philharmonischen Fallwinden und fiesen Strömungen aufgrund von ablaufendem Wasser (ja, hier gibt es Ebbe und Flut) sowie kreuzenden Judge-Dingis, die gern mal im Weg rumliegen. So geschehen am letzten Tag, als die GAC bei einem riskanten Startmanöver die Wahl hatte, entweder in ein Schlauchboot der Wettfahrtleitung zu fahren oder aber ihren Leeschwimmer unter den (angehobenen) Rumpf der dänischen SAP zu schieben. Sie entschieden sich für Zweites. Das Ergebnis: Die Briten mussten mit gebrochenem Vorstag aufgeben, die Dänen verloren wertvolle Zeit, das Schlauchboot überlebte beziehungsweise deren Insassen wischten sich den Schweiß von der Stirn. Bereits einen Tag vorher schoss die SAP schon in die Sonne, was bekanntermaßen bei Katamaranen gern mal geschieht. Bei 40 Fuß sieht es aber spektakulärer aus. Und ja, es kommt seltener vor als bei den kleineren Brüdern. „Die können schon umkippen, die haben halt keinen Kiel drunter“, so Stevie Morrisson, Skipper OMAN AIR. „Der Überschlag der SAP hat uns aber daran erinnert, wie viel Druck auf den Booten herrscht und wie viel Respekt wir immer wieder haben sollten.“ Auch Sarah Ayton, als einzige Frau im männlich dominierten Extreme-Zirkus auf der THE WAVE, MUSCAT für Taktik und Strategie zuständig, zeigt sich beeindruckt vom Hamburger Wetter: „Das hatte irgendwann rein nichts mehr mit meinen Aufgaben zu tun. Auch wir wollten dann nur noch überleben und kämpften darum, heil ins Ziel zu kommen.“

Mächtig Druck auf den Teich oder vielmehr die Elbe brachte ein durchziehendes – für die Sommermonate seltenes – Orkantief, dessen Ausläufer das Wasser zum Kochen brachten. Dunkle Regenfronten wechselten sich mit extrem böigen Südwinden ab, die allerdings anzeigten, dass das Tiefdruckgebiet durchzieht und mit folgenden Südostwinden anzeigt, dass es sich entfernt. Wie schon bei den anderen Events zuvor besaß Leigh McMillan, Skipper der THE WAVE, MUSCAT, die besten Nerven, um die eher an eine Rallyestrecke erinnernde Race Area zu bewältigen. Er und sein fünfköpfiges Team gewannen nach vier windigen Renntagen den Hamburger Event und bauten damit gleichzeitig ihre Führung in der Gesamtwertung aus. Dabei verloren sie noch am zweiten Tag ihre Hamburger Führungsposition nach sieben wechselhaften Rennen an die Russen auf der GAZPROM und die OMAN AIR. Erst am dritten und vorletzten Regattatag fand der Engländer das richtige Rezept und arbeitete sich mit einem dritten Tagesplatz wieder auf den zweiten Platz vor. Einen Tag später holte sich die Crew um Skipper McMillan den Gesamtsieg in Hamburg. Entspannung? Fehlanzeige. Bereits vier Tage später segelt er schon wieder in Kiel beim GC 32 Cup auf der SULTANAT VON OMAN. Diesmal auf Foils. Genau das könnte den Extreme 40 „drohen“. Ob es allerdings eine sinnvolle Strategie ist, jedes Boot mit Foils auszustatten, nur weil die momentan angesagt sind, sei mal dahingestellt. Die Action, die die Besucher so anzieht, wird damit flöten gehen.

Teilweise konnten die zahlreich angereisten Zuschauer die Boote bei ihren Manövern an der Spundwand beinahe berühren. So lässt sich sicher Interesse für den Sport schaffen, der sonst weit draußen stattfindet.

Ebenso wie viele ihrer Mitsieger (unter anderem Stevie Morrisson) der Extreme Sailing Series segelte sie schon zweimal bei den Olympischen Spielen um Edelmetall mit. Auch für den deutschen Nachwuchs-Segelstar Paul Kohlhoff (20). Gerade gewann er auf dem Nacra 17 mit Carolina Werner die Kieler Woche. Auf der anschließenden WM holten sie sich ihr Ticket für die Olympischen Spiele 2016 ab. Wunder durfte man nach nur einem Tag Training von den fünf K's nicht erwarten.

Während bei den großen Regatten wie dem Volvo Ocean Race oder dem America's Cup die Boote in der Regel jwd (janz weit draußen) ihr Heil suchen und für den Zuschauer die seglerischen Leistungen kaum bis gar nicht nachvollziehbar sind, sitzt er hier in der ersten Reihe, wie bei der Sportschau. Er sieht die Anspannung, hört das Schreien der Skipper, riecht das kochende Wasser und erlebt Segeln pur. Selbst für die Segler sind die Extreme 40 herausfordernd zu handeln. Innerhalb von 30 Sekunden müssen sie ihre Boote stoppen, wenden, beschleunigen, stoppen, wenden, beschleunigen. Mit anderen Worten: sicher über die Ziellinie bringen. Und das achtmal pro Renntag. Während der 15-minütigen Rennen kann zu jeder Zeit alles geschehen und bei der Rundung an einer anderen Stelle. Während einige zum Beispiel am Südufer der Elbe einparkten, ging direkt vor der Tribüne plötzlich die Post ab beziehungsweise die Winddüse an. Wer an der richtigen Stelle war, hatte schlichtweg Glück. Konnte das aber keine 100 Meter an der Luvtonne sofort wieder verlieren. Dicht gedrängt sind hier eben nicht nur die Zuschauer.

RANKING

- THE WAVE, MUSCAT
- GAZPROM TEAM RUSSIA
- SAP EXTREME SAILING TEAM
- RED BULL SAILING TEAM
- OMAN AIR
- TEAM TURX
- LINO SONEGO
- GAC PINDAR
- EXTREME TEAM GERMANY

FOTO // JESUS RENEDE



FOTO // TOM KÖRBER





FOTO // JESUS REINDO

Die X40 Yachten kamen der Kaimauer in Hamburg teilweise bedrohlich nahe. Aber gerade dies machte den besonderen Reiz in der Hansestadt für die Zuschauer aus.

PAUL KOHLHOFF IM INTERVIEW

INTERVIEW // MICHAEL WALTHER

Paul Kohlhoff hat sich in den vergangenen Monaten zu einer echten Olympiahoffnung für Rio 2016 entwickelt. Zusammen mit Carolina Werner hat er sich dieses Jahr im Nacra 17 unter die ganz großen Namen gesegelt. Mitte Juli kam dann der kurzzeitige Umstieg, als ihm für ein Wochenende ein Extreme 40 für die Veranstaltung in Hamburg angeboten wurde.

Herzlichen Glückwunsch zu eurer Leistung bei der Nacra-WM. Ihr habt dieses Jahr einen Riesenschritt nach vorn gemacht, woran liegt das? In den olympischen Klassen reicht es nicht aus, einfach nur mehr zu segeln als andere. Zwar haben wir sehr viel trainiert, doch war vor allem die Qualität des Trainings in diesem Jahr sehr gut, da wir mit dem zweiten deutschen Team eine starke Trainingspartnerschaft entwickeln konnten. Wir haben uns gegenseitig stark gemacht und so kennen wir unser Boot einfach viel besser. Wissen, wann wir pushen können und wann lieber ein Gang zurückgeschaltet werden sollte. Dazu kommt ein sehr solides Bootshandling und Speed bei fast allen Bedingungen.

Nach der WM bist du X40 in Hamburg gesegelt. Wie war der Umstieg für dich? Der Extreme-40-Event war vor allem lehrreich! Wir sind als Crew in dieser Konstellation noch nie zuvor gesegelt. Zu dieser Unerfahrenheit kommt dann noch, dass der X40 ein ganz besonderes Boot ist, vor allem auf solch unheimlich kurzen Kursen, mit anderen Wettfahrregeln und sehr speziellen Fluss-Bedingungen. All diese besonderen Komponenten haben natürlich nicht unbedingt zu einem schön aussehenden Gesamtergebnis geführt, jedoch konnten wir alle unser persönliches Ziel für den Event erreichen: Wir sind hinterher als bessere Segler nach Hause gefahren.

Wie unterscheidet sich das X40-Segeln von einem Nacra 17? Durch die eben genannten Begebenheiten und dadurch, dass das Design des X40 heute vergleichsweise altmodisch und sehr träge ist. Mir ist an den ersten Trainingstagen hier in Rio erst mal wieder aufgefallen, was für ein unglaublich cooles, wendiges, rasantes, aber auch kleines Boot der Nacra 17 ist!

SJ Wie war es, als Team Kohlhoff anzutreten, und wie war die Kommunikation an Bord? Das war natürlich etwas ganz Besonderes. So eine Chance werden wir nicht wieder bekommen und wir sind sehr dankbar, dass man uns die Teilnahme zugetraut hat. Dennoch ist es auf dem Wasser nicht viel anders als bei „normalen“ Teams. Wir sind alle gewohnt, vorn zu segeln, und haben sehr wenig Erfahrung mit dieser Art Wettkampf und sind sehr, sehr ehrgeizig. Daher war es auch ab und zu laut an Bord, jedoch nimmt das keiner persönlich und wir haben uns hinterher trotzdem wieder lieb.

Plant ihr eine Kampagne in der Extreme Sailing Series oder wie sehen eure weiteren Pläne aus? Momentan ist daran überhaupt nicht zu denken. Wir sind alle in unsere eigenen olympischen und Big-Boat-Projekte eingebunden und bringen allein deshalb schon nicht die nötige Zeit mit. Wir wollen unheimlich gern wieder alle zusammen Regatten segeln und werden das auch tun. Auf welchem Boot und durch wen finanziert, wird man dann sehen, geplant ist jedoch nichts.

Peter Kohlhoff, Phillip Kasüske, Max, Johann und Paul Kohlhoff



FOTO // JENS HOYER

Paul Kohlhoff, der in Strande bei Kiel wohnt, gilt als eines der vielversprechendsten deutschen Segeltalente. Kohlhoffs erklärtes Ziel ist ein Start bei den olympischen Spielen 2016 in Rio. Die Teilnahme seines Bruders Max Kohlhoff (Kiel) und seines Vaters Peter Kohlhoff (Strande) machen das Team Extreme Germany zu einer echten Familienangelegenheit. Bugmann Max (22) hat beim Red Bull Youth America's Cup 2013

mit dem deutschen All In Racing Team Erfahrung auf großen und extrem schnellen Katamaranen gesammelt. Peter Kohlhoff (47) ist ein bekannter und international erfolgreicher Bigboat-Segler. Er wird das Großsegel trimmen. Paul sitzt am Ruder, Johann fährt die Fock und das fünfte K, Phillip Kasüske, der für Roland Gäbler einspringt, übernimmt wie Max den Gennakertrimm und bearbeitet das Vorschiff. ☒



FOTO // JENS HOYER

Spektakuläre Segelszenen und Action pur. Die Extreme 40 sind gerade bei den starken und böigen Bedingungen sehr schwer zu kontrollieren. Familie Kohlhoff gelingt dies trotz geringer Trainingszeit.



FOTO // TOM KÖRBER

NUR NICHT DEN DURCHBLICK
VERLIEREN. LIEBER GLEICH
ABONNIEREN.

I M P R E S S U M

Meeresleuchten Verlag UG (haftungsbeschränkt), Esmarchstraße 61, 24105 Kiel, Tel. +49 (0) 431-888 67 79, info@sailing-journal.de, www.sailing-journal.de
Bankverbindung Förde Sparkasse, Kto.-Nr. 100198 03 49, BLZ 210 501 70 **Herausgeber** Tom Körber, Jan Weisner, Michael Walther **Chefredakteur**
 Tom Körber, tkoerber@sailing-journal.de **Art-Director/Produktion** Jan Weisner, Klausdorfer Weg 167, 24148 Kiel, jweisner@sailing-journal.de,
 Tel. +49 (0) 431-64 73 173 **Technische Redaktion** Michael Walther, Frankestraße 5, 24118 Kiel, m.walther@sailing-journal.de, Tel. +49 (0) 177-622 84 67
Druck Impress Media GmbH, Heinz-Nixdorf-Str. 9, 41179 Mönchengladbach **Lektorat** (Kirsta Stoltenburg), Ina Krug, (engl.: Dörte Horn) **Autoren** Nikoals Noetzel,
 Dr. Friedemann Prose, Michael Walther, Tom Körber **Fotografen** Nikoals Noetzel, Carlo Borlenghi/VDR, Matt Knighton/Abu Dhabi Racing, Ian Roman/Abu
 Dhabi Racing, Jesus Renedo, Jens Hoyer, Team SCA, Amory Ross/Teram Alvimedica, Sander von der Borch, Oliver Maier, Lars Wehrmann
Illustrator Pierre Hervé **Ständige Mitarbeiter** Ecki von der Mosel, Heinrich Hecht, Marcus Baur, Weert Kramer, Willii Gohl (williigo@gmx.net), Daniel Opitz,
 Eric Heil & Timo Plössel, Claus Langenhan (cl@sailing-journal.de), Christophe Sorenti

Erscheinungsweise 5-mal jährlich **Abonnements** info@sailing-journal.de, Einzelheftpreis Deutschland 6 €, Jahresabonnement Deutschland 22 €, Jahresabonnement Ausland 38 €, jeweils inkl. Versandkosten. Das SAILING JOURNAL ist nach Ablauf des Mindestbestelljahres (5 Ausgaben) jederzeit kündbar. Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes bedarf der Zustimmung des Verlags. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen. Das SAILING JOURNAL wird ganz oder in Teilen im Print und digital vertrieben.

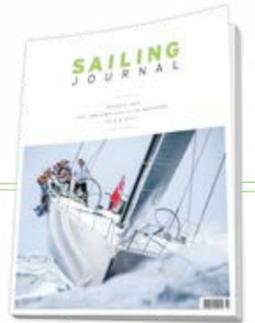
ZU JEDER AUSGABE ERSCHEINT EIN NEWSLETTER, DER EINE ONLINEVERSION DER JEWEILIGEN AUSGABE ENTHÄLT. MEHR BILDER, MEHR BEWEGTE BILDER, MEHR EMOTIONEN.

UNTER ALLEN NEUEN „SAILING JOURNAL“-**ABONNENTEN** VERLOSEN WIR



- 1 VON 10 ARMBÄNDERN VON TAMPEN KIEL
- 1 X THE+RADIO UKW IN GREY
- 3 X KABELSCHLOSS VON SAFEMAN

ABO FÜR NUR 22 EURO INNERHALB DEUTSCHLANDS
 Bequem bestellen unter:
WWW.SAILING-JOURNAL.DE
 info@sailing-journal.de, Tel. +49 (0) 431-888 67 79



SAILING JOURNAL 4/2015 ERSCHEINT ENDE OKTOBER.

- DE GROODE BOOT**
- ZEEBOOTEN AUF DEM DARSSER BODDEN
- ROWING OVER THE ATLANTIC**
- 4.500 KILOMETER WASSER
- DIE WIEGE DER MENSCHHEIT**
- DIE GESCHICHTE DER HÄNGEMATTE

„DIE FAMILIE BESASS MEHRERE SEGELYACHTEN, ABER DIE VICTURA WAR DIE WICHTIGSTE DAVON. MIT FAST FÜNFZIG JAHREN WAR SIE AM LÄNGSTEN IM BESITZ DER KENNEDYS UND WURDE AM MEISTEN GESEGELT. SIE WAR AUS HOLZ, EHER RANK, 25 FUSS, ALSO 7,62 METER LANG, SPARTANISCH AUSGESTATTET UND GAFFELGETAKELT.“



RYMHART

ORIGINAL TROYER



MADE IN GERMANY

 ORIGINAL TROYER

- 100% MERINOWOLLE
- AZOFARBSTOFFFREI GEFÄRBT
- IN DREI FARBEN ERHÄTLICH
- EFFEKTIVE WÄRMESPEICHERUNG
- VERDECKTER ZIPPER
- DOPPELTE BÜNDCHEN
- INKL. REFRESHING-SERVICE
- MIT INNENFUTTER ERHÄTLICH
- NUMMERIERT UND ZERTIFIZIERT

**EXKLUSIVE
 QUALITÄT AB WERK
 NICHT IM HANDEL
 ERHÄTLICH!**



**UNSER BESTSELLER
 RYMHART-TROYER
 AUS 100% MERINOWOLLE**

Exklusiv im Onlineshop auf www.rymhart.de

HISTORY AND HEROES.



LUMINOR SUBMERSIBILE 1950
3 DAYS CHRONO FLYBACK
AUTOMATIC TITANIO (REF. 615)

PANERAI
LABORATORIO DI IDEE.

PANERAI BOUTIQUE

MÜNCHEN - Maximilianstraße 31, 80539 - Tel + 49 (0)89 20 30 30 96

PANERAI.COM