

Sohn des Drachens erobert Monaco

Moderner Ansatz macht sich bezahlt

Draußen auf dem Wasser ist es das ungewöhnliche, abgeflachte 20,6-Quadratmeter-Hauptsegel am 11-Meter-Carbonmast der Longtze Premier, das das Boot von allen anderen unterscheidet.

Hinzu kommt ein 13,4 Meter langer Baum und ein 58,5 Quadratmeter großer, asymmetrischer Spinnaker an einem 2,4-Meter-Carbon-Bugsprit. Das Ergebnis ist ein beeindruckender Vortrieb, der vom niedrigen Schwerpunkt des Bootes und der Rumpfbreite ausbalanciert wird. Ein kleinerer Klüver (7,4 Quadratmeter) steht für starke Winde bereit.

Die Leistung des Takelwerks hängt außerdem mit den verwendeten Materialien zusammen, darunter laminiertes Pentex für das Hauptsegel und den Klüver, Hightech-Stoff, der doppelt so viel Reckwiderstand bietet wie normales Dacron-Polyester und viel UV-beständiger ist. Der Spinnaker besteht aus MP 70, einem leichten und widerstandsfähigen Material.

Entwickelt wurden die Segel von Luc Gellusseau und Bruce Holis.

Die schnelle, wendige und leicht zu segelnde Longtze Premier beeindruckte während ihres Europa-Debuts beim Primo Cup. Co-Designer Luc Gellusseau erklärt, warum sie "fliegt"

Keine Frage: Die beeindruckendste Bootsklasse beim 25. Primo Cup in Monaco vergangenen Monat war die der Longtze Premier. Sie feierte hier ihr Europa-Debut und den Start einer fünfteiligen Regatta-Serie in diesem Jahr.

Longtze ist Chinesisch und bedeutet «Sohn des Drachens». Der Name deutet bereits die Entstehungsgeschichte dieses 6,80 Meter langen, edlen Sportbootes an. Entworfen wurde das Viermann-Gefährt vom Neuseeländer Steve Thomson und perfektioniert von drei Teammitgliedern der chinesischen Mannschaft während des

America's Cups in Valencia im Jahr 2007: Xavier de Lesquen, Pierre Mas und Luc Gellusseau. Letzterer ist der Skipper der von Lufthansa gesponserten Longtze Premier «FRA 818», eines von elfen dieser Flitzer, die in Monaco um den Sieg führen.

Im RCZ-Gespräch erklärte Luc Gellusseau: «Wir haben uns ausführlich mit dem chinesischen Segelbund ausgetauscht, der ein in China gebautes, attraktives und leicht zu segelndes Boot wollte, dass auch für unerfahrenere Segler leicht beherrschbar sein würde. Und es ist in der Tat einfach zu segeln, kann dank seines Kiels nicht kentern und ist zugleich sehr wendig.»

Was genau macht die Longtze so speziell?

«Sie ist ein sehr modernes Boot. Es steckt viel Carbon drin, was die Longtze leicht, aber widerstandsfähig macht. Auch, dass 40 Prozent ihres Gesamtgewichts



Lufthansa geht aufs Wasser - mit erfahrenerem Team und atemberaubendem Boot

inklusive Ausgleichsballast auf dem Kiel liegt, ist ziemlich ungewöhnlich.»

Ein weiterer herausragender Aspekt ist das Segel, das Luc konstruiert hat. «Es ist modern mit seinem großen Gilling, das sonst eher bei Katamaranen zu sehen ist. Es sorgt für viel Power, sodass man selbst bei wenig Wind schnell viel Fahrt aufnimmt.»

Segel zu entwickeln zählt zu Lucs Spezialitäten. Er segelt selbst seit dem 16. Lebensjahr und kann seither die Finger nicht mehr davon lassen. Sein

Übergang zum Profisegler? «Keine Ahnung, wann das war – denn ich habe nie etwas anderes gemacht.»

Er hat Segel entworfen, war Segellehrer, als der Sport in französischen Schulen aufkam, Manager von Renn-Teams, allen voran des Corum Sailing Teams, und kann auf fünf America's Cup-Teilnahmen verweisen.

Erstmals dabei war er 1987, mit der French Kiss. Damals war er fürs Segel verantwortlich. 1992 arbeitete er für die Italiener und dann 2000 und

2003 in Neuseeland wieder mit dem französischen Team. 2007 schließlich war er zuletzt dabei, als die chinesische Equipe mit Frankreich zusammenarbeitete.

Hat ihm der Primo Cup gefallen? Zuschauer auf der Hafenanlage zeigten sich überrascht, wie eng das Feld beieinander war, und lobten die Klasse sämtlicher Segler. «Darauf kann man nicht unbedingt schließen», schmunzelt Luc, «denn auch ohne großes Können kann man mit diesem Boot sehr schnell werden und in Führung gehen, denn es ist so wendig. Damit eine Regatta zu gewinnen, ist also nicht ohne.»

Sein Team war nach sieben Rennen tatsächlich um Haarsbreite geschlagen vom bekannten französischen Segler Nicholas Béranger – aber das tat seinem Enthusiasmus keinen Abbruch. «Es war eine phantastische Regatta! Zum ersten Mal konkurrierten elf Boot miteinander, und die vielen Führungswechsel haben für viel Spannung gesorgt.»

Vom attraktiven Preisgeld von 25 000 Euro mal ganz abgesehen, stand für alle beim Primo Cup fest: die Longtze Premier bringt einfach Spaß!
Claire Lathbury/as



Luc Gellusseau, Skipper des Longtze-Teams Lufthansa

Warum segeln?

Thierry Arnould, Lufthansa-Marketing-Direktor für Frankreich, klärt auf

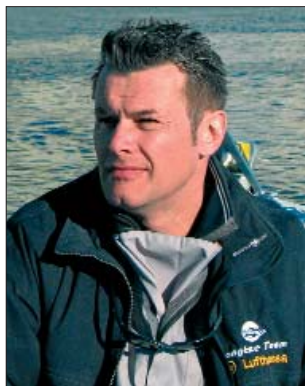
Warum hat sich Lufthansa dazu entschlossen, ein Boot zu sponsern?

Ein Boot in den Lufthansa-Farben passt perfekt in unsere Marketing-Strategie für Frankreich: Das Land verfügt über mehr als 5500 Kilometer Küste, mehr als vier Millionen Menschen haben einen Segelschein und die Öffentlichkeit ist sehr an diesem Sport interessiert. Insofern ist es für Lufthansa als größte ausländische Fluggesellschaft in Frankreich eine tolle Möglichkeit, dichter an den französischen Markt zu gelangen. Hinzu kommt, dass die Werte, für die der Segelsport steht –

Leistung, Innovation, Emotion, Umweltschutz – Lufthansas Unternehmens-Philosophie sehr nahe sind.

Sponsert Lufthansa erstmalig eine Segelmannschaft?

Unser Unternehmen steht der Sportwelt im allgemeinen sehr nahe, wie unsere diversen aktuellen und früheren Engagements beweisen. Segeln ist allerdings in der Tat ein Novum für uns. Die Gelegenheit, eine Longtze Premier in den Lufthansa-Farben mit einem erfahrenen Team zu sponsern, schien uns als logischer Schritt. Hinzuzufügen ist, dass wir dieses Erlebnis mit unseren Partnern Sixt, die uns



Thierry Arnould (Lufthansa)

in Sachen Boots-Transport unterstützen, mit Murphy & Nye, die uns ausrüsten, sowie Breitling und Swiss International Air Lines teilen.

Wir haben also ein professionelles Team, erstklassige Partner und ein super Boot ... und verfügen damit über alle Zutaten, die es für eine Erfolgsgeschichte braucht.

Europas Spitze im One-Design

Bernard d'Alessandri über die große Anziehung des Primo Cups

Nach seiner Winterruhe bricht der Yacht Club von Monaco jeden Februar in emsige Geschäftigkeit aus, wenn Dutzende Boote zur ersten großen Regatta des Jahres ins Fürstentum reisen.

Zum 25. Primo Cup in diesem Jahr, der traditionell an zwei Wochenenden stattfand, kamen fast zweihundert Yachten. Vor 25 Jahren waren es gerade mal zwölf.

Ein Grund für die Popularität des Rennens sind die klimatischen Voraussetzungen einer sonnigen Winter-Riviera mit frischer Brise, der zweite ist die Tatsache, dass die Regatta nun offiziell Europas erste Veranstaltung für One-Design-Boote ist. Das heißt, alle Boote einer Klasse sind vom gleichen Modell. Dieses Jahr waren 13 Klassen vertreten, zwei mehr als 2008.

Der Generalsekretär des Yacht Clubs, Bernard d'Alessandri, erklärte im RCZ-Gespräch Hintergründe.

Wie fing alles an mit dem Primo Cup?

Eine Regatta existierte damals bereits, organisiert zusammen mit Saint-Laurent-du-Var. Zu der Zeit wurde für gewöhnlich im Winter gesegelt, nicht im Sommer. Als der damalige Prinz Albert vor 25 Jahren Präsident unseres Clubs wurde, wollte er die sportliche Seite des Vereins durch ein neues Event betonen, und so entstand der Primo Cup.



Bernard d'Alessandri, Generalsekretär des Yacht Clubs von Monaco

Wann hatte sich der Cup etabliert?

Es dauerte ungefähr zehn Jahre, bis die Regatta sich einen Namen gemacht hatte. Ich glaube, das fiel mit dem Zeitpunkt zusammen, als wir vom Modus, alle Boote starten zu lassen, auf den One-Design-Modus umstiegen. Fortan ging es steil bergauf. Heute hat der Primo Cup seinen festen Platz im Regatten-Kalender der französischen Riviera und jeder Konkurrent hätte es zu diesem Zeitpunkt schwer.

Was hatte der Primo Cup 2009 an Besonderheiten zu bieten?

Am ersten Wochenende haben wir den 80. Geburtstag der Dragon-Klasse mit einer fantastischen Regatta der internationalen Segler-Elite

gefeiert. Außerdem konnten wir vier neue Serien begrüßen – die Melges 20, Esse 850, GP42 und die Longtze («Sohn des Drachens») Premier, ein neues Rennboot, das in China für die jüngsten olympischen Spiele entwickelt wurde.

Viele Boot-Konstrukteure nutzen den Primo Cup, um bei einem Abendessen ein neues Modell vorzustellen. Insofern ist es für den Club wichtig, neue Serien einzuführen, wenngleich bei 15 wahrscheinlich das Limit liegt. Es ist wichtiger, jede einzelne Klasse gut vertreten zu haben, um ein hohes sportliches Niveau auf dem Wasser beizubehalten, und dafür zu sorgen, dass sie Segler an Land eine tolle Zeit zusammen verbringen.

Wie viele Nationalitäten waren vertreten?

Vergangenes Jahr waren es 20, darunter erstmals Russland, Spanien und Portugal. Ich glaube, die waren dieses Jahr alle erneut dabei. Viele Briten reisen traditionell an, vor allem in der Laser-Klasse, und die Deutschen und Schweizer sind immer stark vertreten. Deren Anwesenheit und die in diesem Jahr extrem hohe Qualität der Wettbewerbe waren die beste Belohnung, die wir uns als Yacht Club Monaco für unsere Anstrengungen hätten wünschen können.

Claire Lathbury/as



Die Longtze in Lufthansa-Farben vor der prachtvollen Kulisse Monacos

Weitere Tour-Daten der Longtze in Europa 2009

21.-24. Mai
Le Grand Prix de l'Ecole Navale, Brest

4.-7. Juni
Deauville International Week

4.-6. September
Light Vessel Race, Zeebrugge/Belgien

16.-18. Oktober
Bodensee-Regatta, Kreuzlingen/Schweiz