Auf der Welle des Erfolgs. Wolfgang Hunger (r.) und Holger Jess behalten in Warnemünde die Balance

Hunger macht die Big

Zur 50. Weltmeisterschaft der 505er startete das größte Feld in der Geschichte de
Warnemünde holten Wolfgang Hunger und Vorschoter Holger Jess den Titel – mi

oints

e. In dem historischen Rennen vor
ten Manövern im rechten Moment

Vollgas. Die WM-Siebten Kellner/Stammerjohannn (l.) peilen nach der Luvtonne die Offset-Marke an und bereiten das Spimanöver vor

Promi-Besucher. SAP-Gründer Hasso Plattner (l.) hat als 46. keine Probleme, den gewichtigen US-Unternehmer Philippe Kahn (64.) in Schach zu halten

Es gibt Siege, die mehr wiegen als ein erster Platz. Tore, die mehr bedeuten als ein Tor. Punkte, die wertvoller sind als ein Punkt. Bigpoints.

Am dritten Tag der 505er-WM vor Warnemünde gelingt dem Boot mit der Nummer GER 8851 solch ein Sieg, der bei der Konkurrenz eine Mischung aus Respekt und Resignation hervorruft. In der Ergebnisliste dieses Tages stehen hinter der eins die Namen Wolfgang Hunger und Holger Jess. Die Lektion, die sie ihren Gegnern in diesem fünften Rennen erteilen, ebnet den Weg zu ihrem historischen dritten WM-Titel bei dieser 50. Weltmeisterschaft.

Es ist einer jener Tage, denen Warnemünde seinen Ruf als Topspot unter den internationalen Regattarevieren verdankt. Beständiger, auflandiger Nordwestwind, herrliche lange Wellen und etwas Sonne. Bei optimalen Bedingungen eröffnet der Amerikaner Hagen das Rennen. Gemäß seiner gestrigen Platzierung gibt er heute den so genannten Pfadfinder für den Torstart (siehe Seite 175).

Hagen hält, mit Wind von Backbord, also eigentlich ohne Wegerecht, auf 169 Schiffe zu, die raumschots mit Maximal-Speed auf ihn zielen und dann knapp hinter seinem Heck ruckartig anluven. Acht Minuten lang klatscht ein Bug nach dem anderen durch seine Heckwelle.

Der Großteil der Flotte ordnet sich hinter dem Pfadfinder sauber in der ersten Reihe mit freiem Wind ein. Das gelingt beim Torstart deutlich mehr Crews und denen deutlich länger als beim Linienstart. Geschwindigkeit ist Trumpf. Erst wenn der Abstand der Top-Teams zum ▷

Bissig. Es gibt kaum ein Bild, auf dem Wolfgang Hunger nicht die Zähne zu Hilfe nimmt

„DER TITEL WAR NICHT ERNSTHAFT IN GEFAHR"

YACHT: Herzlichen Glückwunsch zum dritten 505er-WM-Titel. War es ein einfacher Sieg?
Hunger: Sechs Punkte Vorsprung vor den Amerikanern sind nicht viel. Aber der Abstand sieht enger aus, als er eigentlich war. Wir hatten nicht das Gefühl, dass der Titel ernsthaft in Gefahr war.
Aber der Start in die Serie verlief mit Rang 24 alles andere als optimal.
Da haben wir uns sehr geärgert. Der Pfadfinder wurde beim Torstart zweimal behindert. Dann muss man den Start abbrechen. So sind wir mit großem Abstand gestartet und hatten sofort unseren Streicher weg.
Ihr Vorschoter Holger Jess hat sich nach dem ersten Tag im Interview mit den „Kieler Nachrichten" sehr kritisch über die Leistung der Wettfahrtleitung geäußert. Der Wettfahrtleiter wartet heute noch auf eine Entschuldigung.
Es sind da noch andere Sachen vorgefallen. Ein Amerikaner hat den Pfadfinder behindert und ist dafür nicht disqualifiziert worden. Und nach einer Bahnverkürzung ist die riesige Flotte völlig unübersichtlich gemischt worden. Einige haben sogar abgekürzt. Das Rennen hätte annulliert werden müssen. Holger hat danach sehr emotional reagiert. Das hätte er nicht tun sollen.
Standen Sie sehr unter Druck, die Jubiläums-WM im eigenen Land zu gewinnen?
Es war schon etwas anderes als irgendeine andere WM. Und wir haben uns auch ziemlich professionell vorbereitet. Fast wie bei meinen Olympia-Kampagnen im 470er, wenn auch mit deutlich weniger Trainingsstunden. Der Druck war da und ich war nicht so sicher, ob es wirklich klappt.
Die Konkurrenz war heftig. Besonders die drei von Milliardär Kahn bezahlten Profiteams aus den USA hatten es auf den Titel abgesehen. Warum können Sie als Amateur da mithalten?
Die treiben schon einen sehr hohen Aufwand. Aber bei wechselnden Bedingungen haben wir unsererseits Vorteile.
Hätten Sie auch den Profisegler und Titelverteidiger Morgan Larson schlagen können, der nicht angetreten ist?
Klar, der ist nicht besser, nur weil er mit dem Segeln Geld verdient.
Wie sehr haben Sie sich über die Niederlage bei der Kieler Woche geärgert?
Es hat mich schon gewurmt. Claas Lehmann und Martin Schöler hatten eine Woche, in der alles passte, und wir waren nicht gut drauf. Aber die WM war unser Ziel in diesem Jahr. Darauf war unser Plan abgestimmt, und alles hat funktioniert.
Es ist nicht lange her, da hatten deutsche 505er-Crews keine Chance, in die Nähe der Top Ten zu kommen. Jetzt sind vier Teams unter den ersten sieben. Wie erklären Sie das?
Es hat wohl schon mit unserem Einstieg in die Klasse zu tun. Nach den Erfolgen haben wir Schiffe mit dem bestehenden Set-up inklusive Trimminformationen in Deutschland verkauft. Dadurch sind mehr Leute schnell geworden. Entsprechend sind die von Holger verkauften und ausgebauten Rondar-Schiffe auf höchstem Niveau. Gute Segler können jetzt mit bestem Material beginnen.
Die Amerikaner ärgert die deutsche Dominanz. Phillipp Kahn, der schon ein Dutzend 505er besitzt, hat jetzt selber eine Form gebaut und produziert eigene Hightech-Jollen. Macht das die Klasse nicht kaputt?
So lange die Schiffe frei verkäuflich sind, sehe ich kein Problem. Aber ich glaube auch nicht, dass die viel schneller werden können als wir.
Welchen Anteil hat Holger Jess am Erfolg?
Wir sind eine optimale Kombination. Er ist ein erstklassiger Vorschoter. Außerdem kann ich sicher sein, dass er das Boot optimal vorbereitet. Dafür hätte ich neben meinem Arztberuf keine Zeit.
Erwarten Sie einen Boom für die Klasse nach der großen Resonanz der Jubiläums-WM?
Mal sehen, was davon bleibt. Verdient hätte es der 505er. Er macht unglaublich viel Spaß.

Rest des Feldes groß genug ist, gewinnen sie die taktische Freiheit, Winddrehungen durch Wenden in Vorsprung umzumünzen. Deshalb ist die Startkreuz deutlich länger als die übrigen Schenkel. Bis dahin sind sie verdammt, auf die gewählte Seite zu segeln. Die Schiffe, die spät hinter dem Pfadfinder starten, kreuzen mit Wind von Steuerbord und blockieren mit Wegerecht den Rest der Flotte.

Manche Teilnehmer begegnen dem unübersichtlichen Gewusel der Renneröffnung mit gehörigem Respekt. Die Jubiläums-WM hat Crews gelockt, von denen viele kaum oder gar keine Regatta-Erfahrung haben. Egal, Hauptsache, dabei sein. Allein 114 deutsche Mannschaften zählen zur größten 505er-Flotte der Geschichte.

Die Fiven-Familie adoptiert sie gern. Sie werden in die Wagenburgen aus Bussen, Vans und Kombis integriert. Man lehrt sie, die Neoprensocken zum Trocknen über die Scheibenwischer zu stülpen, die Unterpersenning zum Vorzelt zu machen und das Event-T-Shirt nicht zum Event zu tragen. Dazu der passende Schmuddel-Look, lässige Sonnenbrille, salzverkrustetes Käppi. 505er-Segler leben das Understatement. Sie könnten sich Hotelsuiten leisten, statt in den Kombi zu kriechen. Hinter dem Schlabber-Outfit verbergen sich zu einem großen Teil gestandene Männer, die im richtigen Leben „Manager Magazin" und „Financial Times" lesen. Aber das Hausen in der Wagenburg gehört zum 505er way of life. Es entspricht dem Credo: immer schön bodenständig bleiben, „back to the roots".

Das hat besonders den Amerikaner Philippe Kahn begeistert. Als der schwerreiche 130-Kilo-Steuermann die Luvtonne in den Achtzigern erreicht, ist das Führungstrio mit den Kieler-Woche-Siegern Claas Lehmann/Martin Schöler, Dietrich Scheder-Bieschin/Rainer Görge und Hunger/Jess zwar längst entschwunden. Aber der ▷

Hebelarm. 505er entwickeln 35 Prozent mehr Druck als 470er. Gewicht am Draht ist nötig

Zaghafter Jubler. Rainer Görge, im Trapez von Dietrich Scheder-Bieschin, freut sich über Bronze

Software-Milliardär kämpft um den Respekt der Flotte. Die Sache mit der Wagenburg lässt er zwar aus – er hat für seinen Tross die gesamte 17. Etage des Nobel-Hotels Neptun gemietet –, aber der 53-Jährige genießt den Adrenalinrausch bei der Tonnenrundung im Zehner-Pack genauso wie das Düsseldorfer Youngster-Duo Bogacki/Lindemann, das den Start seiner 470er-Olympiakampagne hier mit dem Junioren-Weltmeistertitel (U 25) befeuert und im Gesamtklassement Rang 12 belegt.

Kahn ist Größeres gewohnt, wie seine 77 Fuß Supersled, Farr 40, Mumm 30 oder Melges 24. Er gibt seit einiger Zeit mehrere Millionen Dollar jährlich für das Segeln aus, ist selber mehr als 200 Tage auf dem Wasser, hat für sein Pegasus-Racing-Team mehr als 40 Profi-Segler auf der Gehaltsliste – aber jetzt ist er ganz dem 505er verfallen. Ein Dutzend Fiven soll er in seinem Besitz haben und regelmäßig vor seinem Heimatrevier in Santa Cruz bewegen lassen.

Der Haussegen im Team hängt nur einmal schief, als der Boss nicht von anderen Pegasus-Profis unterrichtet wird, dass ein Protest gegen ihn vorliegt. Kahn erscheint nicht zur Verhandlung und wird wegen Abschiebens vom Gegner und grober Unsportlichkeit mit einer nicht streichbaren Disqualifikation (DND) bestraft. Immerhin gelingt es den Profis bei einer Nachverhandlung, den Penalty in eine streichbare Strafe umzuwandeln.

An der Luvtonne hat er einen anderen herausragenden Fiven-Promi in seinem Kielwasser. Hasso Plattner, der Gründer der SAP-Software-Schmiede, ist mit seinen 61 Jahren ebenso auf die Jolle zurückgekommen wie sein US-Kollege. Allerdings bringt der Deutsche deutlich mehr Grundlagen mit. Er segelte schon im 470er gegen Wolfgang Hunger. Und mit dem Vorschoter-Profi Peter Alarie am Draht erinnert er sich immer mehr an seine Wurzeln. Plattners Höhepunkt ist ein elfter Platz bei Starkwind im dritten Lauf. Und nun passiert er auch in diesem Ren- ▷

Harte Arbeit. Das Revier vor Warnemünde brachte viele der 170 Crews an ihre Grenzen. Aber der Mega-Event war ein voller Erfolg

DAS IST DER 505ER

Die Entwicklung der Klasse begann 1953. Bei Vergleichswettfahrten des Welt-Seglerverbandes im französischen La Baule mit dem Ziel, die beste Zwei-Mann-Schwertjolle zu finden, zeigte sich der 18-Fußer Coronet deutlich überlegen. Sein Designer John Westell bekam vom französischen Verband die Auflage, das Schiff etwas zu verkleinern. Ein Jahr später war es so weit – die Geburtsstunde des 505ers.

1955 fand die erste Weltmeisterschaft statt. 1957 adelte Paul Elvström die Klasse mit seinem Einstieg und wurde zweimal hintereinander Weltmeister. Noch heute schwärmt er: „Der 505er war immer mein Lieblingsboot, obwohl ich alle möglichen Typen ausprobiert habe. Keine Klasse hat mir so viel Spaß gemacht." Diese Ansicht teilen heute Segler aus über 20 Ländern in fünf Kontinenten. Die Zahl der registrierten Boote nähert sich der 9000.

In Deutschland werden in der Rangliste etwa 100 Crews als aktive Regattasegler geführt. Ein Standardschiff vom britischen Hersteller Rondar kostet bei Bootshändler Holger Jess etwa 19 000 Euro inklusive Segel, so viel wie ein 49er. Für die Exklusiv-Ausstattung werden noch einmal rund 4000 Euro fällig. Gebrauchte konkurrenzfähige Schiffe sind aber schon deutlich günstiger zu haben. Auch die Bootswerft Mader ist seit einiger Zeit auf dem 505er-Markt vertreten. Mit dem deutschen Produkt wurden Achtungserfolge gefeiert wie der Sieg im vorletzten WM-Rennen. Die Segel der Europäer werden überwiegend vom Dänen Bojsen Møller geschneidert. Das durchsichtige Kevlar-Groß gehört inzwischen zum Standard, die Fock wird noch aus Dacron gefertigt. Seit das Spinnaker-Maß auf 22 Quadratmeter erweitert und der Spinnakerbaum verlängert wurde, kann die Klasse gut mit der modernen Skiff-Konkurrenz mithalten. Man muss allerdings das Trimmen lieben. Nahezu alle Variablen sind auf diesem Schiff stufenlos verstellbar. Der Steuermann kann bis zu zehn Leinen bedienen und damit Geschwindigkeit und Höhe der Jolle beeinflussen. Der letzte Schrei sind die so genannten High-Aspect-Schwerter und Ruder. Sie sind seitlich anstellbar, senkrecht und waagerecht zu justieren, 30 Zentimeter schmal und bis zu 1,70 Meter tief. Info: www.int505er.de.

Kevlar-Großsegel gehören zum Klassenstandard, genauso wie die unzähligen Trimmeinrichtungen, die zu beherrschen man lernen muss. Die modernen Ruder sind lang und schmal

Faszination Jolle. 505er garantieren eine hohe gefühlte Geschwindigkeit durch Nähe zum Wasser

nen seinen gewichtigen Mitstreiter, der an der Leetonne Schwierigkeiten hat, die Windkante zu finden.

Es ist nicht leicht, die „Gaspedale" dieser Jolle zu entdecken. „Ich hätte es mir einfacher vorgestellt", sagt der Däne Jørgen Bojsen Møller bei seiner Stippvisite in der Klasse, der je eine olympische Gold- und Bronzemedaille im Flying Dutchman besitzt. Und sein Bruder Jacob an der Vorschot stattet fast die gesamte europäische Spitze mit seinen Segeln aus.

Immerhin kann Møller an diesem Tag die finale Attacke des Orthopäden Hunger und des Bootshändlers Jess auf den WM-Titel aus der Nähe beobachten. Zwei Runden folgt GER 8851 dem Führungsduo, das jetzt Kampflinie fährt. An der Kreuz sind die Favoriten bei diesem Mittelwind nicht schnell genug, aber unter Spinnaker holen sie immer wieder auf. Großmeister Hunger hockt fast steif auf dem Seitentank und dirigiert seine Rondar-„Five" konzentriert die Wellenberge herab in Richtung Ziel. Seit der Spi nach einer Regeländerung auf 22 Quadratmeter gewachsen ist, steht der Vorschoter wie im Skiff ab 3 Windstärken auch auf dem Vormwind-Schenkel im Trapez.

Die Führenden Lehmann/Schöler halsen zuerst Richtung Ziel, Scheder-Bieschin/Görge folgen, und Hunger/Jess bleibt für den Angriff keine Wahl, als ihr weißrotes Geschoss noch ein wenig weiter auf die rechte Seite zu lenken. Es sind die entscheidenden Meter.

Der übergroße Spi wird wie bei allen Fiven etwas ungelenk auf den neuen Bug gezerrt. Hunger nimmt die Schot in den Mund, scheucht das Presseboot weg, weil das Motorgeräusch stört, und ab geht die Post. In der Mitte der Bahn kommt die Bö, die Favoriten segeln fast zehn Grad tiefer direkt Richtung Ziel. Die Spitzen-Crews müssen noch zweimal halsen und verlieren das Rennen um eine Bootslänge. Das war Hungers Bigpoint. Auch wenn noch vier Rennen zu fahren sind: Nach dieser Niederlage ist die Konkurrenz besiegt. *Carsten Kemmling*

Gelebtes Understatement. 505er-Segler sind Camper. Sie hausen in Bussen und Kombis, um ihren Sportgeräten möglichst nahe zu sein