

# Kornati Cup

Segeln mit den Bavaria-Machern



Der Kornati Cup gehört zu den beliebtesten Regatten im Mittelmeer. Viele der hundert Yachten auf der Teilnehmerliste stammen von Bavaria Yachtbau. Dieses Jahr schickte die Giebelstädter Werft erstmalig ihr eigenes Werksteam an Bord einer Bavaria 40S nach Kroatien. Marcus Schlichting durfte zusammen mit jenen Menschen segeln, die Bavaria Yachten bauen.



Foto: Peter Verchukharter



Segeln in der karstigen Landschaft der Kornaten, das ist der Kornati Cup, jedes Jahr bestens organisiert von Pitter Yachtcharter.

Aus dem UKW-Funkgerät schnarrt „Baki, Baki, Baki“. Die Fahrer der Schlauchboote, die die Wendemarken zur ersten Wettfahrt des 11. Kornati Cup auf ihre richtige Position legen sollen, rufen das Startschiff. Auf dem sitzt Wettfahrtsleiter Gert Schmidleitner mit seinem Team – und schweigt, so wie der Wind. Es herrscht Windstille im Seegebiet vor Murter. Lethargisch dümpeln die Yachten in der schon heißen Vormittagssonne, während die 700 Segler angespannt der Erlösung, dem ersten Startschuss, entgegenfiebern. Aufgeteilt in acht Gruppen: von Yachten, die mit Spinnaker oder ohne nach der Vermessungsformel ORC gemeldet haben, bis zu den Bavaria 46 Cruiser, Bavaria 42 Match, Beneteau First 45 und 35, die im Charakter von Einheitsklassen ohne jegliche Vergütung gegeneinander segeln.

Während bei einigen Seglern die Nervosität auf ein fast unerträgliches Maß steigt, legen andere ihr Regattafieber ab und nutzen die Zeit für ein entspannendes Sonnenbad. Ganz sicher sind diese unterschiedliche Verhaltensweisen auch eine Frage der Sichtweise. Ist der Cup eine Regatta mit Urlaubscharakter oder ein Charterurlaub mit Regatta-charakter? Sportlich, ehrgeizig und ambitioniert sehen es beide Fraktionen, wie der Kampf um den besten Platz an der Startlinie, den idealen Platz an der Wendemarke und die Freude und Enttäuschung während der täglichen Siegerehrungen zeigen.

Auf der Eröffnungsfeier in dem großen Festzelt, welches Veranstalter Pitter Yachtcharter in der Marina Hramina aufstellte und mit Musik und einem reichhaltigen Büffet für alle füllte, feierten viele Crews zu-

nächst ihr jährliches Wiedersehen. Die meisten Seglerinnen und Segler messen sich nicht zum ersten Mal beim Kornati Cup. Für viele Crews aus Österreich, Deutschland, Kroatien, der Schweiz und dieses Jahr sogar aus Belgien, gehört der Kornati Cup fest in den Urlaubs- beziehungsweise den Regattakalender. Für die Crew der SPORTY ROSY ist es die Ouvertüre, der Auftakt. Und dazu noch mit großem Orchester! Für Dr. Jens Ludmann, Chef der größten deutschen Yachtwerft Bavaria Yachtbau aus Giebelstadt, ist es die erste Segelregatta. Unsportlich ist Ludmann allerdings nicht. Den Ehrgeiz zu gewinnen, dafür alles zu tun und oft auch bis an die Grenzen seiner Kräfte zu gelangen, kennt der Kölner aus dem Automotorsport. Ludmann hat an mehreren 24-Stunden-Rennen auf dem Nürnbergring teilgenommen,

und mit Erfolg. Doch innerhalb der SPORTY ROSY-Crew ist Ludmann der Segler mit den wenigsten Erfahrungen. Geschont wird er von seiner Crew deshalb aber nicht.

Im Pit, im Niedergang, wo alle Fallen ankommen, wird Ludmann eingewiesen und voll unter Last genommen. Spinnakerfall holen, auf Kursen unter Spinnaker für den Trimmer die Winskurbel drehen, bis die Schweißperlen auf das Deck tropfen, in den Halsen den Spinnakerbaum-Toppnant mit Gefühl fieren, um dem Vorschiffsmann eine Chance zu geben, den Baum auf die andere Seite zu schwingen, der Manager fuchst sich von Wettfahrt zu Wettfahrt immer besser ein.

Den Boss, obwohl fast alle Crewmitglieder für ihn arbeiten, lässt Ludmann nicht rauhhängen. Er ist als Manager in Menschenführung geübt, diese Regel gilt eben auch, oder ganz besonders, an Bord.

Er tritt dort in den Hintergrund, wo andere Experten bessere Arbeit leisten, als er es vielleicht je tun

könnte. Er lässt seine Männer machen, beobachtet jeden Handgriff seiner Mannschaft, hinterfragt, analysiert und speichert alle wichtige Informationen für sich ab. Schon beim nächsten Manöver kann er noch besser die Crew unterstützen

und wächst so ins Team. Er motiviert, kritisiert sachlich und freut sich über jede Yacht, die im Kielwasser zurückbleibt. Über die Yachten, die auf der Ergebnisliste vor der SPORTY ROSY zu finden sind, verliert er kein schlechtes Wort, sucht auch



Foto: HNS

Die erste Regatta für Bavaria-Chef Dr. Jens Ludmann. Dem Manager aus Köln gefällt das sportliche Segeln um Ehre und Pokale.



Foto: Bavaria Yachtbau

Warten auf Wind gehört zu jeder Regatta, so auch beim Kornati Cup.

Keine Profis, aber professionell und schnell segelte die Sporty Rosy-Crew vor Murter. Am Ende wurde sie mit Platz 2 hinter ihrem Schwesterschiff belohnt.



Foto: Peter Kechter

Doch Jens Ludmann hörte sich das Bavaria-40S-Konzept an, hinterfragte und analysierte und gab schließlich Daniel Kohl und Entwicklungsexperten Peter Meyer das Go: „Lass' uns eine schnelle Version der Bavaria 40 Cruiser bauen, mit der wir selbst auf die Regattabahnen gehen.“ Er zeichnete das Projekt ab und übernahm alle damit verbundenen Konsequenzen.

Keine drei Monate später stand die SPORTY ROSY als Baunummer 1 auf der Boot in Düsseldorf. Allen Unkenrufen zum Trotz nun auch ein kommerzieller Erfolg. Die Veranstalter des Match-Race-Germany, das jedes Jahr die besten Match-Race-Segler der Welt an den Bodensee lockt, kauften Bavaria die ersten sieben Yachten ab. Sie waren gerade auf der Suche nach einer wendigen Yacht für die schnellen Manöver beim Match Race, einer die auch bei leichten Winden sofort an-

nicht die Schuld bei den Anderen oder den Umständen. Er gratuliert den Siegern und geht im Anschluss mit seiner Crew in Klausur: Was machen die anderen Crews besser? Was können wir verbessern? Welche Fehler können wir vermeiden und wie? Und auf jeden Fall: Wir machen es beim nächsten Mal besser, weil wir einfach gut segeln wollen!

Ludmann, der aus der Automobilbranche kommt, hatte, bevor er im August 2010 den Chefsessel bei Bavaria übernahm, kaum etwas mit Yachten zu tun. Dennoch merkt man, er ist schon im Thema.

Reichlich neue Modelle hat Ludmann bereits angeschoben und viel Prozessoptimierung in der Produktion in Giebelstadt, ohne dabei den Anspruch für die Qualität zu verlieren, umgesetzt. Er scheint dabei genau so vorzugehen wie an Bord der SPORTY ROSY. Er lässt seine Leute machen, hört sich ihre Meinung an, motiviert sie jeden Tag ihre eigenen

Ideen einzubringen und das Beste herauszuholen.

Als im Herbst die Idee bei Bavaria-Produktmanager Daniel Kohl und Produktionsberater Peter Meyer reifte, außer der „normalen“ Bavaria 40 Cruiser auch eine „GTI“ Version auf den Markt zu bringen, winkten alle ab. Besonders die Händler gaben dem Konzept keine Chance auf dem Markt.

Der Stachel der gescheiterten Bavaria Match Serie, die vor ein paar Jahren eher durch eine desolante Kielkonstruktion als durch Regattaerfolge Schlagzeilen machte, saß vielen Bavaria-Vertriebsleuten noch tief in der verkaufsgewohnten Haut. Eine Neuauflage von reinen Regattaboten fand keine Mehrheit in der Werft in Giebelstadt. Sie hielten SPORTY ROSY für zu sporty, und sahen keinen Kaufreiz für den klassischen Bavaria-Kunden. Es liefen sogar Wetten in der Belegschaft, dass kaum eine Yacht verkauft werden würde.



Foto: Bavaria Yachtbau

springt, mit der aber auch Firmen-events ausgetragen werden können. Denn das Match-Race-Germany geht nur über fünf Tage und damit sich die Yachten für das Match-Race-Center rechnen, müssen auch die restlichen Wochen der Saison ausgelastet werden. Auch Match-Race-Ass und mehrfacher Welt-, Europa- und Deutscher Meister in vielen Kielbootklassen Markus Wieser bescheinigt der Bavaria 40S ein gelungenes Konzept: „Bavaria liegt mit der 40S voll im Trend, die Symbiose aus Performance und Komfort ist gelungen. Farr Design hat den Spagat bestens gemeistert.“

Die ersten Flächen auf dem Wasser zeigen einen Brisenstrich und sofort es tönt wieder „Baki, Baki, Baki“ aus dem UKW-Gerät.

Die Spannung steigt. Keine halbe Stunde später sind alle Tonnen ausgebracht und positioniert, der Kurs steht, der Wind hat sich auf 2 bis 3

Windstärken hochgeschraubt und Gert Schmidleitner informiert die Teilnehmer über UKW: „Start 1 in 10 Minuten.“

Der Auftakt läuft für die SPORTY ROSY und seine Crew optimal und es zeigt sich, was alle aus dem Bavaria-Team erhofft hatten: Es wird ein Zweikampf in der Klasse ORC-Yachten mit Spinnaker zwischen den beiden Bavaria 40S Schwesterschiffen SPORTY ROSY und der AMOCA von Paul Huber, Chef von Yachten Metl in Süddeutschland und damit selbst Bavaria-Händler.

Bei ihm an Bord hält Ernst Seidl das Steuer in der Hand, der 1972 und 1976 für Österreich bei den Olympischen Spielen vor Kiel und Montreal an den Start ging. Während das Bavaria-Werksteam mit der SPORTY ROSY die erste Wettfahrt für sich entscheiden kann und ihre Schwester auf Platz zwei verweist, dreht sich bei der zweiten Wett-

fahrt des Tages, die von Murter in die Piskera führt, der Spieß um. Die Huber-Crew macht den Ersten, die Crew um Bavaria CEO Ludmann den Zweiten. Alle anderen Boote der Gruppe, ob ältere Bavaria oder aus französischer Produktion, haben das Nachsehen und nach berechneter Zeit kaum die Chance an das Führungsduo anzuschließen, jedenfalls nicht am ersten Tag.

Man ist mehr als zufrieden im Bavaria-Lager über den ersten Tag und lässt sich in der Marina Piskera Fisch und Fleisch vom Grill schmecken. Der Veranstalter Pitter Yachtcharter hat für das leibliche Wohl aller Teilnehmer auch an diesem Zwischenstopp perfekt gesorgt. Im Cockpit findet das Debriefing statt, die Nachbesprechung aller Manöver und Entscheidungen des Tages an Bord der SPORTY ROSY.

Die Taktik im ersten Rennen stimmte, beim Start zum zweiten



Über 100 Schiffe mit knapp 700 Seglern meldeten zur 11. Auflage des Kornati Cups.

Lauf war die Yacht einfach zu weit hinter der Linie. Die fünf Bootslängen waren nicht wieder aufzuholen, auch nicht mit der Entscheidung, die rechte Seite auf der Startkreuz zu wählen. Steuermann und Taktiker nehmen die Schuld des Tages auf sich. Einig sind sich alle in der sehr guten Performance der Yacht. Selbst das Bavaria-Team hatte nicht geglaubt, dass ihre Bavaria 40S so gut läuft und so perfekt in ihre Vermessung gegenüber der Konkurrenz passt. „Wir wollen einfach nur gute Produkte machen, mehr nicht“, bringt Jens, wie alle Dr. Ludmann nach wenigen Stunden an Bord der SPORTY ROSY nennen, die Firmenphilosophie auf einen Punkt. Ein Punkt, der zwar einfach und einleuchtend erscheint, aber von Ludmanns Team in der Werft und auch auf dem Wasser beim Kornati Cup immer wieder hart erkämpft werden muss.

Ohne harte Arbeit wären die SPORTY ROSY und ihr Schwesterschiff AMOCA nicht auf den ersten beiden Plätzen auf dem Podium. Auf beiden Yachten segeln keine Profis, keine Segel-Helden, die sich schon das Betreten des Cockpits mit großen Dollarscheinen belohnen lassen. An Bord sind erfahrene Segler, Yacht-Designer, Segelmacher, aber niemand, dem der Sieg bei einem Rennen einfach in den Schoß fällt. Dennoch ist der CEO von Bavaria sehr beeindruckt von seiner Crew, er genießt die professionelle Ruhe an Bord. „Wenn ich an den Tonnen das Geschreie auf anderen Yachten höre, kann ich nicht verstehen, wie das Spaß sein soll. Und beschleunigend wirkt das Gebrülle garantiert nicht, sonst wären die vorne, nicht wir“, analysiert Ludmann weiter. Wieder einen Schritt tiefer im Thema Regattasegeln.

Auch der Tag zwei beginnt wieder mit dem Warten auf den Wind, das Regattafeld liegt in Öl und Gert Schmidleitner muss umdisponieren. Ein Up-And-Down-Kurs wie am Vortag ist unter diesen Windverhältnissen nicht zu schaffen. Der



### Die Kornati-Inseln

Insgesamt sollen es 152 Inseln und kleinere Felsen sein, die die dichteste Inselgruppe der kroatischen Küste ausmachen. Sie erstreckt sich zwischen Zadar im Norden und Sibenik im Süden.

Namensgeber und größte Insel ist Kornat. Die Verwaltung des teilweise als Nationalpark geschützten Archipels sitzt in Murter.

Die Bavaria 40S ist ein normales Serienschiff aus Giebelstadt. Das S verleiht ihr die nötige Performance für Regatten, ohne dass sie ihre Cruising Qualitäten verliert.

versierte Wettfahrtsleiter macht das einzig Richtige und fordert die Flotte auf, seinem Startschiff in Richtung Biograd zu folgen wie Küken ihrer Entenmutter. Und er behält Recht. Gegen Mittag setzt sich langsam eine konstante Brise durch und die dritte Wettfahrt mit Kurs Biograd kann gestartet werden. Während des gesamten Kornati Cup wird an Bord der SPORTY ROSY Eng-



Foto: Bavaria Yachtbau

lich gesprochen. Eine Managerallüre von Dr. Jens Ludmann vielleicht? Nein, eine Notwendigkeit, weil die Crew international besetzt ist. Auf dem Vorschiff steht der Amerikaner Patrick Shaughnessy, seit Mitte der 1990er Jahre die Lieblingsposition des 41-jährigen aus Annapolis. Mumm 30, Farr 40, den großen TP52 Yachten und den etwas kleineren GP42, auf vielen schnellen Regatta-



yachten war es in Pats Verantwortung, dass die Vorsegel im richtigen Moment fertig zum Setzen und Bergen sind, dass alle Fallen klar laufen und dass in der Startphase der Steuermann exakt weiß, wie viele Bootslängen es noch bis zur Startlinie sind. Ein Mann der großen Dialoge ist Pat Shaughnessy nicht, eher ein Typ der stilleren Sorte, aber bei Weitem kein Langweiler.

Wenn Pat etwas sagt, trifft es den Nagel auf den Kopf und ist selten ohne etwas Sarkasmus oder Selbstironie. Auch er ist gern der Beobachter, der zunächst ein Situation analysiert und dann schnell seine Schlüsse zieht und handelt, ein typischer Manager amerikanischer Schule. Patrick Shaughnessy ist einer der wichtigsten Partner von Bavaria Yachtbau. Als Präsident

von Farr Yacht Design ist er für das Design und damit die Segeleigenschaften der Bavaria Flotte verantwortlich. Zwar musste für die Bavaria 40S Serie kein neuer Rumpf gezeichnet werden, aber Patrick Shaughnessy und sein Team überarbeiteten Kielform, Segelplan und die Gewichtsverteilung, um der klassischen Bavaria Cruiser das „S“ zu verleihen.



Dass es so gut mit der Regatta-Linie von Bavaria laufen würde, hatten selbst die Bavaria-Macher nicht ganz so deutlich erwartet.

Foto: Bavaria Yachtbau

Gleich hinter Patrick Shaughnessy an Bord der SPORTY ROSY hat beim Kornati Cup Keith Carew, ebenfalls von Farr Yacht Design aus den USA, die Position des Mastmanns übernommen. Der Familienvater mit Wurzeln in Florida hat im Farr Designteam bereits weltbekannte Boote wie der MARI CHA 4, oder die Massenklassen Melges 20 und 30 mitentwickelt und betreut auch Bavaria Yachtbau als Kunden.

Im Segelteam der SPORTY ROSY hat Keith Carew sich schnell eingelebt und unterstützt, neben seiner großen Erfahrung als Regattasegler, die Crew mit kernigen Sprüchen und entspannt damit oft kritische Situationen.

Am Steuer der SPORTY ROSY steht der Bavaria Produktmanager Daniel Kohl selbst. Der Münchner wechselte erst vor wenigen Jahren zu Bavaria und fand in Peter Meyer, der Bavaria in Produktionsfragen und Auswahl der Lieferanten berät, einen Seelenverwandten. Beide Regattasegler waren quasi die Urheber der Bavaria 40S und setzten ihre Idee mit Herzblut um. Sie verpassten der Bavaria 40S eine stabile Bodengruppe, an der der Kiel aufgehängt wird und alle Lasten des Riggs aufgefangen werden. „Wie schon bei der Bavaria 45 Cruiser hängt der Kiel nun stabil an der Bodengruppe und nicht mehr an dem Rumpf. Dadurch konnten wir den

Laminatplan für den Rumpf noch optimaler gestalten“, erklärt Peter Meyer. Nach dem guten Abschneiden im Kornati Cup sieht es für die Bavaria 40S auch kommerziell rosiger aus, der Regatta-Erfolg beflügelt den Markt bereits.

Das freudige Grinsen der Crew nach den zweiten Tag Kornati Cup und den Plätzen eins und zwei im Gesamtklassament für beide 40S-Yachten ist nicht zu übersehen. Zwar siegte im dritten Rennen wieder das Schwesterschiff von Paul Huber, und man musste nach berechneter Zeit sogar noch die First 35 des Österreichers Luis Gazzari vorlassen, doch die Chancen auf den Gesamtsieg sind immer noch offen.

Als am Morgen zum dritten und letzten Wettfahrttag die gefürchtete Bora, ein stürmischer und böiger Fallwind an der kroatischen Küste, über die Decks fegt und die Crews weckt, ist das Wettfahrtsleiter-Team von Pitter Yachtcharter schon längst auf den Beinen.

Wie jeden Morgen ist die Steuer-mannsbesprechung der Ort, um erste wichtige Entscheidungen für den Tag zu fällen. Die ausgefallene 4. Wettfahrt vom Vortag soll jetzt nachgeholt und das letzte Rennen zurück nach Murter ebenfalls noch abgehalten werden, was durch die vorherrschenden Windbedingungen mit teilweise 25 Knoten kein leichtes Unterfangen ist, besonders für die auf großen Yachten noch un-geübten Crews.

Doch der „kalte Windstoß“, wie die Bora übersetzt heißt, hat ein Ein-sehen und nimmt seinen Atem im Laufe des Vormittags etwas zurück. Unter besten Bedingungen können beide Wettfahrten über die Bühne

gebracht werden und es kommt zwischen den Bavaria 40 Schwestern zum Wimpernschlagfinale auf der Ziellinie vor Murter. Über den ganzen Kurs von etwa 15 Meilen waren sich die SPORTY ROSY und die AMOCA nicht von der Seite gewichen, lagen maximal zwei Bootslängen auseinander.

Knapp 5 Sekunden trennen die beiden Kontrahentinnen im Ziel. Man gratuliert sich und hat schon wieder reichlich Grund zum Feiern: Beide Bavaria 40S haben es auf das Podium geschafft.

„Huber und seine Crew haben super gesegelt und ein klein wenig schneller als wir. Mit dem zweiten Platz für die SPORTY ROSY sind wir sehr zufrieden. Ich habe eine Menge in Sachen Regattasegeln dazugelernt und freue mich auf die nächste Regatta“, resümiert Dr. Jens Ludmann und blättert eifrig in seinem Kalender, ob ein Start seiner Bavaria-Werksteam noch in dieser Saison möglich ist.



Foto: Pitter Yachtcharter

Gute Geschwindigkeit auch am Wind.



Foto: Bavaria Yachtbau

### Bavaria 40S

Die Bavaria 40S ist 11,99 Meter lang und hat eine Wasserlinie von 10,69 Meter.

Die Masthöhe beträgt 19,20 Meter und ragt dadurch 1,80 Meter mehr in den Himmel als ihre „normale“ Cruising-Schwester. Die 40S trägt mit Großsegel und Genau (105%) 91 Quadratmeter am Wind.

Neben dem höheren Mast verfügt die 40S über wichtige Features für das Regattasegeln, wie Carbon-Spinnaker-Baum, Beschläge von Selden und Lewmar oder Bord-elektronik für Logge und Wind inklusive drei großen Anzeigen am Mast. Außer den genannten Spezialitäten ist die 40S eine baugleiche Schwester der Cruising-Version: Rumpf- und Deckform und die Ruderanlage sind identisch.