

MIT MACHT ÜBER ALLE MEERE

Boris Herrmann ist angekommen im OLYMP DER HOCHSEE-PROFIS. Seine „Malizia“ zählt zu den schnellsten Imocas. Mit ihr will er 2020 solo nonstop um die Welt. Wir waren bei einer Überführung an Bord

Als wär's 'ne Spazierfahrt. Der Skipper und sein foilender Untersatz bei 15 bis 20 Knoten



Seltene Pflicht. Im Einhand-Modus steuert meist nicht der Skipper, sondern der Autopilot

Es rappelt und dröhnt im Cockpit, als wäre etwas kaputt. Selbst hinten an der Pinne, gute zwei Meter weg vom offenen Niedergang, sprengt der treckerartige Lärm jede Schmerzgrenze. Vollkommen ungedämmt, nur von zwei Schaumplatten leidlich abgedeckt, röhrt der Dreizylinder-Lombardini im Zentrum dessen, was auf normalen Booten als Kajüte gelten würde.

Es ist ein elender Kampf: Kraft gegen Widerstand, 30 PS Leistung gegen 7,6 Tonnen Verdrängung. Und so klingt es auch.

Bei 3600 Touren entwickelt der Einbaudiesel ein akustisches Inferno, das von der Intensität an eine vierstrahlige Antonow kurz vorm Abheben heranreicht, allerdings mit dem rustikalen Oberton eines Bulldozers. Umgekehrt proportional zum Getöse setzt sich „Malizia“ jedoch nur äußerst behäbig in Bewegung.

Ausgangs des Hafens La Base von Lorient meldet die Ultraschall-Logge des Navigationssystems magere 4,5 Knoten Fahrt durchs Wasser. Ein Witz, eigentlich, ange-

sichts der gespannten Linien dieser Hochseerennyacht, ihrer Eleganz, ihrer auf Höchstgeschwindigkeit getrimmten Konstruktion. Kaum irgendwo erscheint der Begriff „Hilfsantrieb“ angebracht als hier. Die Maschine mutet an wie ein steinzeitliches Werkzeug inmitten einer Raumkapsel.

Mit einer Ausnahme. Der Faustkeil von einem Motor wird nämlich nicht über einen klassischen Fahrhebel samt Drahtseilsteuerung betätigt – das wäre zu klobig, zu schwer.

DAS COCKPIT IST KOMPLETT GESCHÜTZT – ANDERS GINGE ES KAUM

Gas und Getriebe werden stattdessen über zwei Dyneema-Schlaufen bedient, vier Millimeter dünn nur und leicht wie ein Wattenbausch.

Sie stecken in einer Tasche aus Segeltuch, an einem Zwischenschott des mächtigen Haupt-Stringers, der sich durchs ganze Schiff zieht. Man kann die Maschine also unter Deck regulieren, wenn es nur darum geht, Ladestrom zu produzieren und ein bisschen Abwärme ins karge Carbon-Gehäuse zu bringen. Die Leinen sind aber lang genug, um sie auch bis ans Ende der Plicht zu führen. Mit einem Alu-Karabiner an der Decke eingehakt, lässt sich „Malizia“ so entspannt aus der Hafenzufahrt dirigieren: eine Hand an der Pinne, eine an den endlos geschorenen Dyneema-Bändseln.

Es ist nur eine dieser in ihrer Schlichtheit ingenösen Detaillösungen an Bord, die zusammengenommen einen der potentesten Open 60 aller Zeiten ergeben – unvorstellbar leicht, beängstigend stark, rasend schnell. Boris Herrmanns neues Boot.

Um alle Eigenheiten dieses bis zum Letzten optimierten Boliden kennenzulernen,

hat sich die YACHT für die Überführung nach Le Havre eingeschifft, wo der 36-jährige Hamburger und sein Co-Skipper Thomas Ruyant Anfang November zum legendären Transat Jacques Vabre starten werden – zweihand über den Atlantik und über den Äquator nach Salvador de Bahia.

Der Schlenker zum Starhafen, einmal rund um die Bretagne, ist gute 300 Seemeilen lang. Er führt durch eines der aufregendsten Reviere Europas, geprägt von starken Gezeiten, gefürchteten Kapeffekten und im Herbst von zahlreichen Tiefdruckgebieten aus Westen. Genug Abwechslung, um Einblicke in die vielfältigen Herausforderungen eines Imoca-Skippers zu erhaschen und Erfahrungen auf seinem Arbeitsgerät zu sammeln, einem der ersten der Tragflügel-Generation – diesem in jeder Hinsicht herausstechendsten Merkmal des Bootes, welches dabei ist, weite Teile der Wettsegelei zu revolutionieren.

Davor aber steht eine Plackerei, die selbst den Krawall der Maschine vergessen macht: Segelsetzen. Allein das Groß erfordert schon eine komplette Fitnessseinheit. Dabei ist die Crew zu dritt; zwei Mann kurbeln am Grinder – im Overdrive erst, dem längsten von insgesamt vier Gängen im Getriebe. Der reicht für Normalsterbliche bis zum ersten Drittel des 29 Meter hohen Carbonmasts. Dann klettert der Segelhalb merklich langsamer hinan, bis sich zum Schluss, im kleinsten Gang, die Zeit Richtung Unendlichkeit dehnt. Kurz vor dem Topp geht der Segelhalb nur noch zentimeterweise voran.

Allein würde das Setzen gut 20 Minuten dauern und in erster Erschöpfung münden – bevor die Genua ausgerollt und der Gennaker ins Rigg gezogen wäre, was nochmal soviel Kraft und Zeit kostet. Aber wenigstens schweigt von da an der Schiffsdiesel.

„Malizia“ ist spät fertig geworden, falls es so etwas wie „fertig“ überhaupt gibt. Am Mittag lagen noch überall Werkzeugtaschen offen, herrschte konzentrierte Betriebsamkeit. Drei, vier „Preparateur“, wie die Bootsleute hier heißen, wuselten unter und über Deck, was eine Ahnung von der Komplexität verschafft, die ein moderner Open 60 mit sich bringt. Jedes Boot ein Kleinunternehmen. Erst am frühen Abend geht es los.

Die Sonne versinkt in grellem Orange am Horizont, als vor der Insel Groix eine alte →

SCHALTZENTRALE

Ein Imoca mit Foils ist in der Bedienung **KOMPLEX**. Zwischen den Niedergangsluken enden nicht weniger als 34 (!) Fallen und Strecker, alle in **CONSTRUCTOR-KLEMMEN** belegt



NAVI-ZENTRALE

Der Lebensraum unter Deck misst kaum mehr als sechs Quadratmeter. In der Mitte ein drehbares Schaltpult mit PC-Monitor



SCHLAF-STATT

Je eine Rohrkoje aus Carbon auf beiden Seiten ist alles, was den Skipper an Komfort erwartet; darunter Wasserballast-Tanks



MASCHINEN-RAUM

Unter dem Navigationsplatz steht völlig ungedämmt der 30-PS-Lombardini-Diesel. Marschfahrt unter Maschine: 4,5 Knoten



KONTROLL-LEINE

Um Gas und Getriebe des Einbaumotors zu bedienen, werden bei Bedarf dünne Dyneema-Bändsel durchs Cockpit gespannt



Schwerarbeit. Es gibt nur eine Antriebssäule für vier Winschen, aber reichlich zu kurbeln



Für seine Länge geriet der Rumpf sehr flach – was auch für das gleitfreudige Unterwasserschiff gilt

Dünung den Bug wie im Karussell anhebt und wieder senkt. Die Wetterdaten auf dem Bordrechner, der wie so vieles hier doppelt ausgelegt ist, lassen zwar nichts Schlimmes erwarten – 5 bis 6 Beaufort aus Südwest, langsam abnehmend. Aber bei Ouessant, diesem mystischen Außenposten der Bretagne (s. auch Bericht S. 24), sollen noch drei bis vier Meter Welle stehen. Und haben nicht alle Imoca-Skipper von den geradezu brutalen Bewegungen der neuen Foiler gesprochen, wenn es ordentlich kajolt?

Boris Herrmann angelt sich einen Marker und geht am Cockpitsüll steuerbords in die Hocke. Er zieht drei vertikale Linien, die schmale Spalten ergeben, und fängt an, sie mit einer Art Formel zu füllen – die Wacheinteilung für die kommenden Tage. Drei Stunden „On“, drei Stunden „Off“, drei Stunden „SB“. Es ist ein simpler Rhythmus: Wache, Freiwache, Bereitschaft.

Allerdings bedeutet die Abfolge, dass „Malizia“ zwei lange Nächte und anderthalb Tage de facto einhand gesegelt wird. In der

Biskaya. Im Herbst. Entlang der bretonischen Küste, deren Fischer entgegen aller Vorschriften den Einsatz von AIS schon aus Konkurrenzdenken und Stolz standhaft verweigern, mitunter auch die ordnungsgemäße Lichterführung.

Um halb neun, als der Horizont mit dem Himmel konturenlos verschwimmt, meldet sich der Skipper an Deck ab, kurz darauf auch Laurent Bourgués, sein Bootsmann. „Weck



FAST IMMER ZWEISTELLIG

Ab 15 Knoten Fahrt fühlt sich das Boot wohl, ab 20 Knoten wird es nass. Top Speed in der vergangenen Saison: 31 Knoten

mich, wenn deine Wache um ist“, sagt Boris Herrmann. „Und geh alle paar Minuten Ausguck; wir sind ja recht zügig unterwegs!“ Dann verholt er sich auch schon in die Rohrkoje. Zurück bleibt der Reporter, der sich eigentlich als Beobachter an Bord wähnte, nun aber als Aushilfs-Lokführer auf einem silbergrauen TGV-Schnellzug durch die mondlose Nacht jagt.

Es dauert einen Moment, bis die Tragweite der Entscheidung alle Stadien der Schockverarbeitung passiert hat – Zweifel, Unglaube, Panik, Auflehnung, Wut, Gewissheit. Als klar wird, dass es sich nicht etwa um einen Scherz handelt, beherrschen zwei illusorische Wünsche das Denken: den Pausenknopf drücken zu können, wie bei einer DVD, deren Spannung unerträglich wird, oder wenigstens unbehelligt von jedem Schiffsverkehr durch die Wache zu kommen.

Denn alles, wirklich alles hier ist mindestens respekt einflößend, wenn nicht zum Schaudern. Segeln mal X.

Die Geschwindigkeit: zwei- bis dreimal so hoch wie auf normalen Booten. Die Zahl der Leinen: viermal so groß. Die Dimension

des Geschosses, das mit seinen Deckssalinen zwölf Meter von Backbord bis Steuerbord misst: gut dreimal so breit wie üblich. Der Kiel: dreimal so tief. Und der Preis erst: Vorsichtigen Schätzungen zufolge liegt er um den Faktor 30 über dem einer durchschnittlichen Fahrtenyacht.

Vier Millionen Euro soll der Bau der ehemaligen „Gitana 16“ gekostet haben, als sie vor zwei Jahren zu Wasser ging. Nur das Beste war gut genug. Der Restwert dürfte bei gut drei Millionen liegen. Eine nächtliche Kollision, wie sie Alex Thomson mit seiner „Hugo Boss“ vor Jahren einmal auf Überführungstörn widerfahren ist, steht folglich auf dem Index des absolut Undenkbaren.

Samantha Davies und Tanguy de Lamotte segeln auf „Initiatives Cœur“ etwa zehn Seemeilen schräg voraus, auch auf einem Tragflügel-Imoca. Sie waren mit der ehemaligen „Maître CoQ“ von Jérémie Beyou, Dritter der Vendée Globe, kurz vorher ausgelaufen. Und obwohl dies nur ein Zubringer ist, kein Rennen, will übermorgen natürlich keine der beiden Crews als Zweite vor dem Schleusentor von Le Havre stehen.

TROTZ DER RADIKALEN LINIEN WIRKT DAS BOOT BILDHÜBSCH

wasser. Sein Pendant in Luv ist hochgeklappt, um nur ja keinen unnötigen Widerstand zu produzieren.

Im Windschatten der völlig überdachten Plicht ist es nahezu windstill; keine Spray dringt hierher. Es wirkt, als wäre das Boot in mäßiger See mit 8, vielleicht 10 Knoten unterwegs. Doch die Anzeigen an den beiden Carbonstangen, die das Dach tragen, zeigen fast durchweg doppelt so viel Fahrt an: 13 bis 15 Knoten sind es fast immer, und sobald eine Bö einfällt, gepaart mit der richtigen Welle, klettert der Speed flugs auf 20 Knoten. Kaum je fällt die Geschwindigkeit des Bootes unter die des Windes; meist loggt „Malizia“ zwei bis drei Knoten mehr, als es weht.

„Schade, dass wir nicht die richtigen Bedingungen haben“, wird Boris Herrmann am nächsten Morgen beklagen. „Das ist nicht optimal zum Foilen. Wir bräuchten etwas mehr Wind, 20 bis 25 Knoten, aus 110 Grad wahren Einfallswinkel. Dann fliegen wir an allen anderen nur so vorbei.“ Die L-förmigen Foils entfalten unter diesen Voraussetzungen ihre größte Wirkung. Sie produzieren mehrere Tonnen Auftrieb und hebeln „Mali- →

Die Yacht mit dem Segelzeichen „MON 10“ gibt eine erhabene Vorstellung ihres Könnens. Mit ihrem surfbrettartigen Rumpf bügelt sie die aufgewühlte Biskaya platt, als wäre sie ein feuchtes Laken. Lediglich das Ruder in Lee hinterlässt eine dünne Schaumspur im ansonsten glatt abreißenden Kiel-

STARKES DEBÜT



Mit zwei TOP-RESULTATEN in der ersten Saison hat Boris Herrmann sein Potenzial und das des Bootes KLAR BESTÄTIGT

FASTNET RACE

Beim britischen Hochsee-Klassiker, der überwiegend von Leichtwind geprägt war, gelang dem Hamburger und seinem Co-Skipper Pierre Casiraghi der erste Podiumsplatz im direkten Wettbewerb der Open 60. Nur „SMA“ und „St. Michel-Virbac“ lagen im Ziel vor „Malizia“ – was nicht verwundert, weil deren Stammskipper im Winter zuvor schon die Vendée Globe gesegelt hatten. Für Boris



Herrmann und Pierre Casiraghi dagegen war es der erste Regatta-Einsatz.

TRANSAT JACQUES VABRE

Einen echten Hätetest bestand Herrmann im November beim Rennen von Le

Havre nach Salvador de Bahia an der brasilianischen Küste. Zusammen mit dem französischen Profiskipper Thomas Ruyat (u. r.) erreichte er trotz eines taktischen Fehlers zu Beginn und zweier technischer Handicaps den vierten Platz in einem Spitzenfeld. „Wir haben sehr viel gelernt“, berichtete der 36-Jährige zufrieden. „Malizia‘ hat ein enormes Potenzial.“ Er könne die neue Saison daher „kaum erwarten“.

per, der Vendée – seinem großen Traum. Er hat ein Top-Boot, die nötige Grundfinanzierung und mehr Vorbereitungszeit und Kontinuität als die meisten Konkurrenten.

Zwei Männer stehen ganz wesentlich hinter Herrmanns Kampagne. Zum einen Pierre Casiraghi, monegassischer Thronfolger, Unternehmer und Vorsitzender des Yacht Club de Monaco, für den „Malizia“ startet. Er finanziert den laufenden Betrieb

des Rennstalls – und segelt, so oft es ihm möglich ist, selbst mit. Beim Rolex Fastnet Race vorigen Sommer belegten die beiden Freunde den hervorragenden dritten Platz gegen fast die gesamte Imoca-Klasse.

Der andere Förderer ist Gerhard Senft, ein Immobilienentwickler aus Stuttgart. Er hat sich schon vor dem Start der vorigen Vendée Globe das ehemalige Boot von Sébastien Josse gesichert und verchartert →

liche aufrichtende Moment, sind sie konstruktiv deutlich überlegen.

Wurden die Foils zunächst eher skeptisch beurteilt, weil sie den Widerstand bei Leichtwind vergrößern, die Anfälligkeit gegenüber im Wasser treibenden Gegenständen erhöhen und die Kosten noch weiter nach oben schrauben, führt inzwischen kein Weg mehr an den bis zu 400 000 Euro teuren Vollcarbon-Bauteilen vorbei. Bei der Vendée Globe 2016/17 segelten die vier Bestplatzierten ausnahmslos mit Tragflügeln. Selbst Paul Meilhat, der derzeit erfolgreichste Soloskipper auf einem herkömmlichen Open 60 („SMA“), sagte vor wenigen Wochen: „Die Zukunft gehört den Foils.“

Wer bei der Vendée Globe 2020 ernsthaft ums Podium kämpfen will, braucht ein Boot vom Schlag der „Malizia“ oder muss eine ältere Konstruktion umrüsten, wie Jörg Riechers und andere Skipper dies planen.

Eine komplette Neuentwicklung wird womöglich nur der Brite Alex Thomson an den Start bringen, zuletzt Zweiter bei der Solo-Nonstop-Regatta um die Welt. Er hat mit „Hugo Boss“ einen langfristig engagierten Sponsor, ein erfahrenes Team und gilt als einer der Favoriten.

Vor diesem Hintergrund schätzt Boris Herrmann seine Aussichten nach der ersten Saison auf „Malizia“ äußerst positiv ein. „Es ist absolut motivierend, die Möglichkeiten des Bootes zu erahnen“, resümierte er Ende November, nur zwei Tage nach dem Zieleinlauf beim Transat Jacques Vabre. Er sehe eine „unglaubliche Chance am Horizont“.

Tatsächlich ist die Konstellation von Boot und Skipper ein Glücksfall. Der Hamburger, längst anerkannt und respektiert in den Kreisen der

französischen Offshore-Elite, hat sich in den zurückliegenden zehn Jahren alle Erfahrung erarbeitet, die es für so ein Projekt braucht. Er ist auf der „Beluga Racer“ höchst erfolgreich Class 40 gesegelt, wurde auf dem Open 60 „Neutrogena“ Fünfter beim Barcelona World Race 2011, hat als Navigator auf dem modifizierten Volvo 70 „Maserati“ fast ein Dutzend Rekordfahrten rund um die Welt absolviert und verpasste mit Francis Joyons Maxi-Triamaran „Idéc“ vor zwei Jahren nur knapp die Jules Verne Trophy.

Dreimal ist er bereits gegen die Zeit um die Erde gesegelt, zwei Mal nonstop. Jetzt steht er vor dem Heiligen Gral der Soloskip-

schlossen nagelt sie die Küste längs, dass Tonnen, Leuchttürme und Schiffe bedrohlich schnell näherkommen – eher wie auf einem Rennkatamaran als auf einem Einrumpfboot. Einerseits krängt sie kaum, andererseits bockt sie im Seegang, der bei Nacht hinter der Abschirmung der Kanzel nur schwer zu erahnen ist.

Selbst mit dem Boot vertraute Segler stehen jenseits von 15 Knoten Fahrt kaum je freihändig im Cockpit, ohne sich an der Säule des Grinders, an einer der dünnen Leinen an der Decke oder an den Seitenwänden wenigstens leicht abzustützen – zu abrupt kann man bei dem teils erratischen Hin und Her, dem Beschleunigen und Abbremsen die Balance oder sogar den Halt verlieren.

Das Foil wirkt dabei wie ein Nachbrenner für die Bootsklasse, deren Leistungsfähigkeit bereits vor Einführung der Tragflügel einzigartig war. Aktuelle Imocas verdrängen rund fünf Tonnen weniger als ein kaum größerer Volvo 65 – bei annähernd gleicher Segelfläche und mehr Wasserballast-Kapazitäten. Addiert man den dynamischen Auftrieb der Tragflügel und das dadurch erzeugte zusätz-

Speed-Garant. Die Verstellung der Flügel soll auf „Malizia“ künftig permanent möglich sein

zia“ zur Hälfte aus dem Wasser. Luftaufnahmen vor der Küste von Monaco zeigen das beängstigende Halbwind-Potenzial dieser Maschine.

Doch weit weg vom Ideal segelt „Malizia“ auf der ersten Hälfte des Kurses rund um die Bretagne keineswegs. Bei 120 bis 140 Grad Windeinfallswinkel und um die 5 Beaufort fühlt sie sich wahrhaft lebendig an. So ent-

OHNE FOILS HABEN IMOCAS HEUTE KAUM NOCH EINE SIEGCHANCE

„EIN, ZWEI SPONSOREN WÄREN NOCH GUT“



Die Grundfinanzierung steht. Für sein großes Ziel Vendée Globe 2020 sucht Boris Herrmann aber noch finanzielle Unterstützung – nur dann kann er „Malizia“ optimal vorbereiten und weiterentwickeln. Bisher an Bord: Yacht Club de Monaco, BMW Yachtsport und Dynamiq. Als Partner sind ferner die Peter Frisch GmbH (Musto, Zhik), Eberspächer und Lampe & Partner dabei.



TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur.....	Verdier/VPLP	Elf Monate dauerte der Bau der „Malizia“. Sie ging im August 2015 zu Wasser, damals noch unter ihrem ersten Namen „Gitana 16“. Die Kosten: ca. 4 Millionen Euro. Sie zählt zur ersten für die Nutzung von Foils konzipierten Generation Imocas
Lüa (Rumpflänge).....	18,28 m	
Breite/Büa.....	5,70/12,00 m	
Tiefgang.....	4,50 m	
Gewicht.....	7,6 t	
Kielballast/-anteil....	4,2 t/55 %*	
Masthöhe.....	29,00 m	
Segelfläche a. Wind.	320–390m ² **	
Segeltragezahl.....	9,1–10,0	

*Schätzwert ** mit Genua 1 bzw. mit Code 0

DeliusYachtYCHDSV_Trimmen –[2035591]
(id #2858077)
107.0 mm x 280.0 mm

es seit April 2017 an Herrmanns Team. Sie kennen sich von einer Mittelmeerregatta auf Senfts privater Yacht, einer CNB. Dabei kamen sie ins Reden. „Boris hat mir von seinem Traum erzählt, von seinem Konzept, von der Wertbeständigkeit der Imocas. Er ist so ein guter Segler, so ein seriöser Geschäftspartner, und er kommt so sympathisch rüber. Deshalb habe ich die Vorfinanzierung übernommen.“

Der 49-jährige bezeichnet sich zwar als „Genuss- und Fahrtensegler“, hat sich aber im Zuge seiner Investition längst selbst mit dem Hochgeschwindigkeitsvirus infiziert. Vorigen Winter skipperte er nicht seine 76-Fuß-Yacht über den Atlantik, sondern heuerte als zweite Hand auf Henrik Masekowitz' Class 40 „Croix du Sud“ an. Im Juni will er mit Boris Herrmann auf „Malizia“ von Frankreich aus nach Bermuda aufbrechen, die Überführung zum Start der Atlantic Anniversary Regatta segeln. Auch Gerhard Senft ist ein Glücksfall: vertrauensvoll, vermögend und obendrein verrückt genug für



Schlanke Flanke. Lage verringert die benetzte Fläche des achtern sehr breiten Rumpfes enorm

ein Vorhaben, dem jetzt nur noch der ein oder andere Sponsor fehlt, um die Weiterentwicklung des Bootes zu gewährleisten. Mit BMW ist die erste Weltmarke inzwischen bereits an Bord, wenn auch bisher noch mit vergleichsweise kleinem Budget.

Einen Plan, wie sich das „enorme Potenzial“ der Konstruktion von Guillaume Verdier und VPLP noch steigern ließe, hat Boris Herrmann längst. „Die Lehren aus dem Transat Jacques Vabre sind dafür unbezahlbar wertvoll.“

Beim ersten echten Härtetest der zurückliegenden Saison, mit böigem Starkwind und sehr grobem Seegang, zeigte sich die schon zuvor erkennbare Neigung des Bootes, etwas zu buglastig unterwegs zu sein. „Versucht man, eine Welle wie mit der Jolle abzusurfen, steckt man permanent fest“, so Herrmann. Daher will der Skipper seine Segelgarderobe überarbeiten, kleine Spis und Gennaker testen. Das Stausystem wird er optimieren, um nicht benötigte Segel und Ausrüstung so weit nach achtern bringen zu können wie möglich. Und auch die permanente Verstellbarkeit der Foils steht auf der Wunschliste, um noch mehr Auftrieb erzeugen zu können und den Bug weiter zu entlasten. Bisher existiert dies erst in Ansätzen.

In Gedanken ist der Profisegler mit Betriebswirtschaftsabschluss schon einige Schritte weiter. Er würde gern mit einem Partner wie SAP ein Echtzeit-Analysesystem entwickeln, das mithilfe von Lastsensoren in allen Leinen reproduzierbare Werte für die Optimierung des Segel- und Riggtrimms ermittelt. Auch eine Art kardanischer Zahnarztstuhl schwebt ihm vor, aus Carbon gebaut natürlich und möglichst leicht, der ihn nach vorher eingestellten Ruhezeiten automatisch aufrichtet, wenn er Ausguck gehen und Kurs oder Wetter prüfen muss. „Und für

SO LEICHT, SO FILIGRAN IST SIE – UND DOCH SO HART IM NEHMEN

Gäste, die nicht so gut mit der Pinne klar kommen, hätte ich gern ein Rad, das über Funk und Autopilot die Ruder ansteuert.“

Ob BMW da eventuell helfen kann? Haben die Münchener beim letzten America's Cup nicht ein Steuerrad für Jimmy Spithill entwickelt? Und wenn sie dann schon mal dabei sind, könnten sie per Subwoofer und Klang-Management vielleicht auch gleich den lärmigen Lombardini befrieden?

Für den Beobachter stünde im Übrigen eine beschlagfreie Beschichtung der Cockpitverglasung weit oben auf der Liste der Nützlichkeiten; beim Ausschauhhalten nach unbeleuchteten bretonischen Fischern sind unfreiwillige Salzwasserduschen sonst unvermeidlich. Sie haben allerdings eine in tiefer Nacht segensreiche, weil absolut erfrischende Wirkung: Danach ist das Risiko, in ein plötzliches Wachkoma zu verfallen, gleich null. Weshalb „Malizia“ dann auch heil in Le Havre angekommen ist.

JOCHEN RIEKER