



Selbst bei extrem wenig Wind kommt die ZZ-Top mühelos in Fahrt. Richtig flott geht es ab etwa 4 Beaufort voran. Unter Gennaker soll es der Proto

# Rasanten Surfbrett

430 Kilo leicht, acht Meter lang und aufregend schnell: Der Schweizer Bootsbauer Sammy Smits will mit seiner ZZ-Top die Nase vorn haben – zumindest nach gesegelter Zeit

**D**er Mann entspricht so gar nicht dem Klischee vom behäbigen Schweizer. Das wird deutlich, sobald man mit ihm ins Boot steigt, denn spätestens dann kann Sammy Smits seine Begeisterung fürs schnelle Segeln nicht mehr verbergen. Er liebt den Speed, den Rausch der Geschwindigkeit. Genau das vermittelt die ZZ-Top, eine acht Meter lange Rennjolle aus Holz.

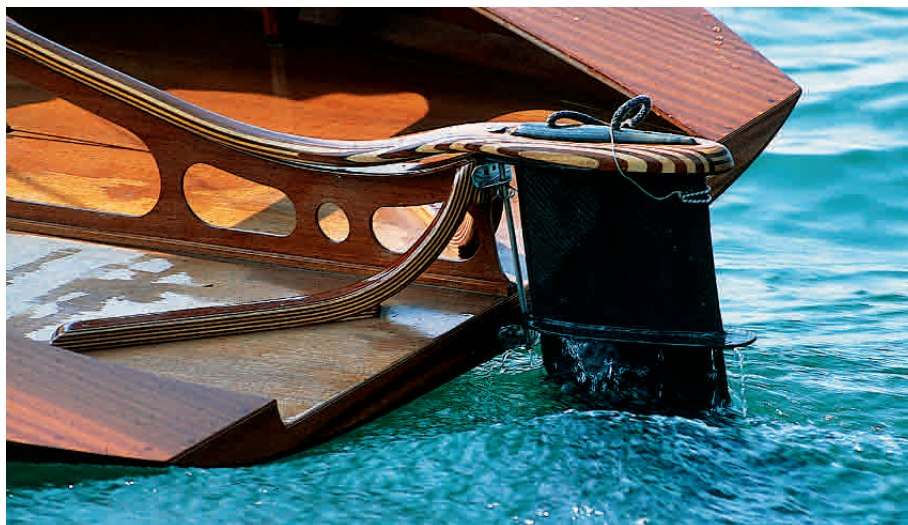
In seiner kleinen, aber sehr feinen Werft am Schweizer Ufer des Bodensees

hat Smits das Boot gebaut. Der gelernte Schreiner ist spezialisiert auf formverleimte Holzjachten der Extraklasse. Den Familienbetrieb führt er bereits in zweiter Generation.

„Meine Schiffe sollen in erster Linie schnell und schön sein, und, ganz wichtig, sie sollen Spaß machen“, sagt er. Rennwerte seien ihm gleichgültig. So standen Joker-Kielboot, 20er-Rennjolle und 18-Footer für die ZZ-Top Pate, verrät Smits. „Ich habe versucht, die Vorteile dieser

drei völlig unterschiedlichen Konstruktionen in einem Boot zu vereinen.“ Das hieß, die Neuentwicklung sollte bequem in der Handhabung, komfortabel zu trailern und extrem schnell auf dem Wasser sein.

Gemäß der Firmentradition kam als Werkstoff natürlich nur Holz in Frage, und zwar ausschließlich von Eins-A-Qualität und in bester Verarbeitung. Smits hat die Rumpfschale in aufwändiger Kompositbauweise aus Sipo- und Sapeli-Maha-



Der glatte Wasserablauf sorgt dafür, dass das Carbon-Ruderblatt ideal angeströmt wird



Aus dem Steven ragt der Gennakerbaum. Er kann bis zu zwei Meter ausgefahren werden

typ schon auf mehr als 20 Knoten gebracht haben

goni gefertigt. Für den Doppelboden verarbeitete er Marine-Teak-Sperrholz. Für das Deck wählte er Sapeli, für die Scheuerleisten Teak. Gänzlich mochte sich der junge Bootsbauer aber modernen High-tech-Werkstoffen nicht verschließen. So sind Ruder und Kiel aus aufwändigem Carbon-Laminat, und auch der Aluminium-Mast besitzt ein zirka zwei Meter langes, aufgesetztes Kohlefaser-Toppteil. Das verbessert die Trimmöglichkeiten des Riggs.

Erstrangig sind auch die verwendeten Arbeitsmaterialien. Epoxidharze von SP-Systemen sorgen für dauerhaft feste Verbindungen der formverleimten Hölzer. Bei der Lackierung der Außenhaut und des Decks setzt Smits auf Produkte von International. Der Zweikomponenten-Lack aus der Perfection-Reihe ist ähnlich robust wie eine Gelcoat-Schicht und hält den Pflegeaufwand in Grenzen.

Die Beschläge stammen von Harken und Ronstan. Hier wie auch bei den Segeln kann aber letztlich der Kunde frei wählen, welche Marken und Hersteller er bevorzugt. „Nicht jeder will schließlich mit einem pechschwarzen Gennaker unterwegs sein“, sagt Smits.

### Rekordverdächtige Werte

Am Ende kommt das Boot auf ein Gewicht von gerade mal 350 Kilogramm plus 80 Kilo, die der 1,60 Meter tief gehende Kiel samt Bleibombe auf die Waage bringt. Alternativ ist die ZZ-Top aber auch als Schwertboot zu haben. Angesichts einer Segelfläche, die sich inklusive Spi nach Smits' Angaben auf unglaubliche 100 Quadratmeter beläuft, sind 430 Kilogramm Gesamtgewicht für eine acht Meter lange Yacht außerordentlich wenig.

Entsprechend groß ist auch die Segeltragezahl. Bei einer Amwind-Fläche mit

Groß und Genua von 40 Quadratmetern entspricht sie einem Wert von 8,43. Zum Vergleich: Sehr gut betuchte, sportliche Yachten kommen im Durchschnitt auf eine Segeltragezahl zwischen 5 und 6.

Schon diese theoretischen Werte lassen erahnen, dass die ZZ-Top nicht gerade ein Boot für Anfänger ist. Im Gegenteil, Crews, die mit diesem heißen Sportgerät bei reichlich Wind auf ihre Kosten kommen wollen, sollten geübte Steuerleute und Trapezkünstler sein. Wer über diese Fähigkeiten verfügt, darf sich auf einen wahren Geschwindigkeitsrausch gefasst machen. Angeblich wurden mit der ZZ-Top bei verschiedenen Regatten bereits 20 Knoten und mehr erreicht.

Und noch ein Wert belegt das hohe Potenzial des Bootes: Seine Bodensee-Yardstickzahl lautet 85. In dieser Liga spielen beispielsweise auch die rasanten 18-Footer. Die sind nur bei Stark- ▷

FOTOS: H.-G. KIESEL



Der obere Teil des Mastes ist aus Kohlefaser. Dadurch lässt sich das Rigg optimal trimmen

wind noch schneller als Smits' Konstruktion, da sie aufgrund ihres extremen Längen-Breiten-Verhältnisses über die besseren Gleiteigenschaften verfügen. Doch das nimmt der Bootsbauer gelassen hin. Er hält sich vielmehr an den alten Spruch, wonach bei viel Wind selbst ein Bund Stroh segelt, sich richtig gute Konstruktionen folglich dadurch auszeichnen, dass sie auch bei wenig Winddruck schnell in Fahrt kommen.

### Überzeugende Segeleigenschaften

Davon können wir uns überzeugen. Als wir an Bord gehen, weht lediglich ein laues Lüftchen über das Schwäbische Meer, nicht mehr als ein bis zwei Windstärken. Klar, dass unter diesen Bedingungen die ZZ-Top ihr Speed-Potenzial nicht voll entfalten kann. Dennoch ist Smits zufrieden, und auch wir staunen. Bewegt sich doch alles, was sonst noch auf

dem Wasser mit Segeln unterwegs ist, deutlich langsamer als wir. Selbst die Match-Racer, die zeitgleich vor Friedrichshafen um Medaillen kämpfen, können nicht mithalten.

Hoch am Wind segelt das Boot deutlich schneller als die gemessene, wahre Windgeschwindigkeit. Erst einmal in Fahrt, lassen sich Rigg und Segel derart optimal einstellen, dass es eindrucksvoll von der Wirkung des scheinbaren Windes profitiert. Statt im Trapez sorgt zudem ein Mann in Lee für den nötigen Trimm, um die vom Wasser benetzte Oberfläche klein zu halten.

Einziges Manko: Hält sich die Crew bei niedrigen Geschwindigkeiten zu weit achtern auf, strömt Wasser durchs offene Heck ins Cockpit und bleibt dort bei Lage in Lee auf dem Doppelboden teilweise stehen. Smits sollte den Sperrholz-Boden noch modifizieren, damit eindringendes

Wasser auch vollständig wieder abfließen kann, statt als unnötiger Ballast mitgeschleppt zu werden.

Leicht und locker liegt das Boot auf dem Ruder, lediglich ein geringer Druck macht sich an der langen Pinne mit Ausleger bemerkbar. Rasch hat man sich auch an das zunächst unübersichtlich erscheinende Schoten- und Streckergewirr an Bord gewöhnt.

Für drei Mann, die Idealbesetzung, ist reichlich Platz im übergroßen Cockpit. Ab etwa 3 Beaufort muss der Steuermann seine Vorderleute zudem sowieso ins Trapez schicken, damit das Boot nicht zu viel Lage schiebt und dann automatisch langsamer wird.

### Einzigartige Schönheit

Die ZZ-Top ist nicht nur rasend schnell, sie ist auch bildschön. In jedem Hafen ein echter Hingucker. Meister-Schreiner Sammy Smits und seine Gesellen haben wirklich ihr Bestes gegeben. Sämtliche Holz- und Lackierarbeiten sind vollendet ausgeführt. So viel Handarbeit hat ihren Preis. Über 45 000 Euro muss auf den Tisch blättern, wer sich eine ZZ-Top bauen lassen will.

Im Gegenzug erhält der Käufer ein Unikat. Denn das Vorführboot ist keineswegs eine festgefahrene Größe. Es verkörpert eher den Prototyp einer neuen Bootsgeneration. Die Werft kann und will aufgrund der mittlerweile gewonnenen Eckdaten ganz nach den Wünschen der Kunden individuelle Vorstellungen verwirklichen. Der Gedanke, mit seinem Entwurf eine Einheitsklasse zu etablieren, liegt Smits daher völlig fern. Vielmehr wird die ZZ-Top schon aufgrund ihres hohen Preises wohl auf Dauer ein Nischenprodukt bleiben.

Fazit: Der leichtgewichtige und formvollendete Acht-Meter-Renner kostet viel Geld, er verlangt von der Crew viel seglerisches Geschick, und er zieht, wann und wo immer er aufkreuzt, viele Blicke auf sich. Einer kleinen Segelelite wird er sicherlich nicht minder viel Spaß bereiten. Zumindest dann, wenn einem nicht daran gelegen ist, jedes Rennen auch auf dem Papier zu gewinnen. Auf seiner Homepage im Internet verkündet Werftchef Sammy Smits frech: „ZZ-Top, zum Siegen gebaut“ – und meint damit nach gesegelter, nicht nach berechneter Zeit.

Michael Naujok

# ZZ-TOP

## ► TECHNISCHE DATEN (WERFTANGABEN)

<b>Konstrukteur</b> .....	Sammy Smits
<b>CE-Entwurfskategorie</b> .....	geplant C oder D
<b>Lüa (Rumpflänge)</b> .....	8,00 m
<b>Gesamtlänge</b> .....	8,30 m
<b>Breite</b> .....	2,10 m
<b>Tiefgang</b> .....	1,60 m
<b>Gewicht</b> .....	430 kg
<b>Ballast gesamt/-anteil</b> .....	80 kg/23 %
<b>Segelfläche am Wind</b> .....	40 m <sup>2</sup>
<b>Segeltragezahl</b> .....	8,43
<b>Motor</b> .....	E-Außenborder

**Rumpf- und Decksbauweise** Rumpf aus Sipo-Mahagoni in Kompositbauweise. Doppelboden aus Teak-Sperrholz. Deck aus Sapeli-Sperrholz. Teak-Scheuerleiste

**Rigg** Mast, Baum und Gennakerbaum aus Leichtmetall, Mastspitze aus Kohlefaser

**Anhänge** Kiel und Ruder aus Kohlefaser

**Preis, segelfertig** ..... 45 240 Euro |

**Bau und Vertrieb** Bootswerft Sammy Smits, Kupferwiesenstraße 6, 9320 Arbon TG, Schweiz (Südufer Bodensee); Telefon 0041/79/423 34 02, Fax 0041/71/446 23 16; s.smits@bluewin.ch; www.smits.ch



**Bis zu 100 Quadratmeter Tuch kann die ZZ-Top auf rauhen Kursen tragen. Dann aber ist die Crew voll gefordert**



**Zwei Vorsegel nach Wahl: Fock oder Genua an der Rollanlage**

## ► DIE WERFT

1983 machte Sammy Smits' Vater Georg sein Hobby zum Beruf und gründete einen Bootsbaubetrieb. Als begeisterter Segler ist der Senior bis heute in der Oldtimer-Szene aktiv. Zwei Jahre später, 1985, begeisterte er auch den Filius für sein Werk, die Werft erhielt den Namen Smits & Sohn. Das Gespann arbeitete 15 Jahre lang erfolgreich zusammen, dann setzte sich der Vater im Jahr 2000 zur Ruhe. Seitdem firmiert der Betrieb

als GmbH unter Bootswerft Sammy Smits. Neben Neubauten aus Holz, die beim Optimisten beginnen und mit der ZZ-Top ihren vorläufigen Höhepunkt erreicht haben, hat sich der gelernte Schreiner auch im Restaurierungsbereich auf den Naturwerkstoff spezialisiert. Unter seinen Händen gelangen etwa alte 20er-Rennjollen zu neuem Glanz. Außerdem ist Sammy Smits offizieller Segelvermesser in der Schweiz.