

# Komfortabel Rei



Wer heute ein Boot der Vierzehnmeter-Klasse auf Kiel legt, der hat genaue Vorstellungen. Vor allem dann, wenn wie bei Succes Yachts üblich, nicht ein Boot dem anderen gleicht, auch wenn es aus derselben Typenreihe stammt. „Successe“ kommen ausnahmslos als Custom Builds daher, und da macht auch der hier vorgestellte jüngste Spross, die „135“ keine Ausnahme.

# sen

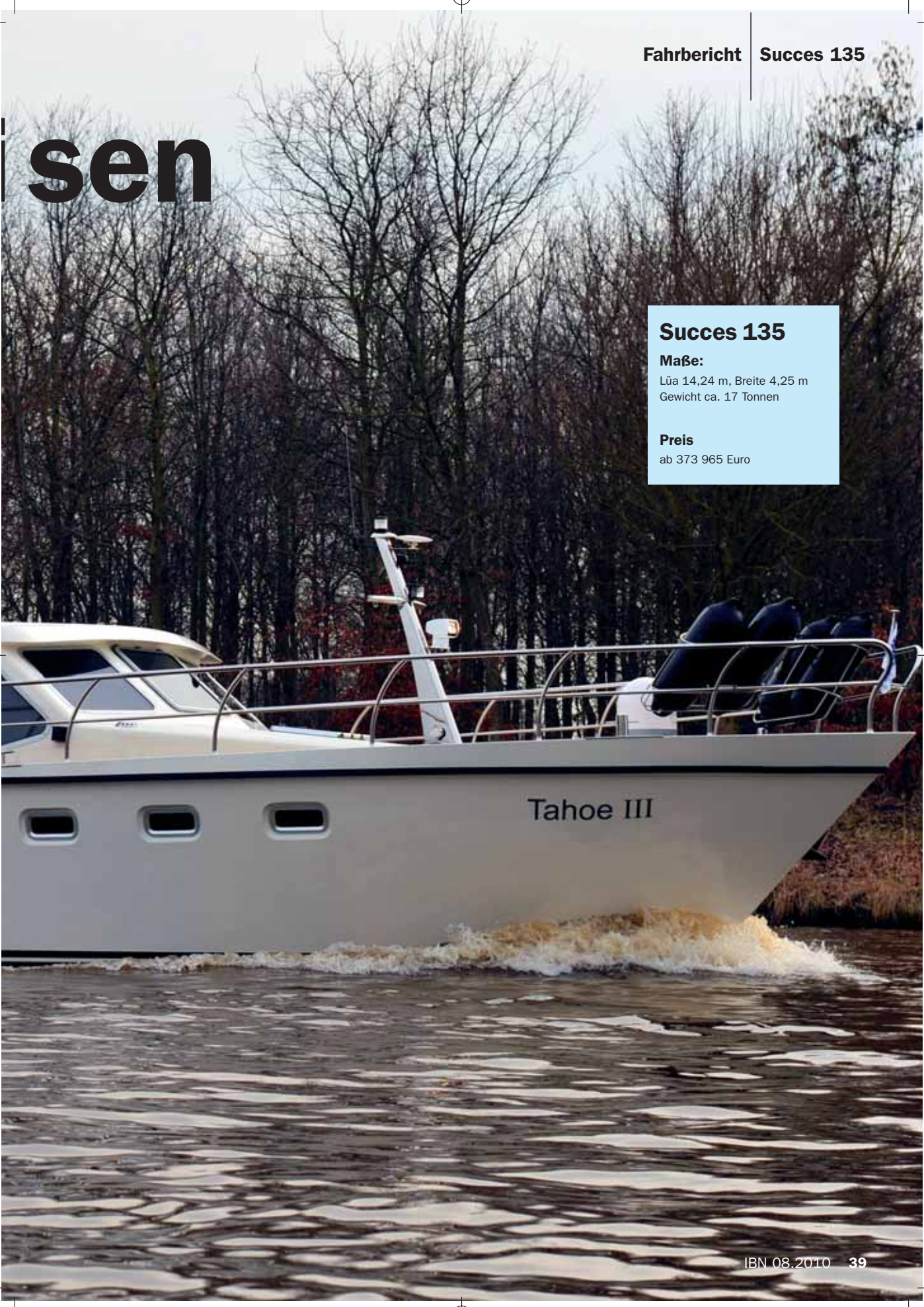
## Succes 135

### Maße:

Lüa 14,24 m, Breite 4,25 m  
Gewicht ca. 17 Tonnen

### Preis

ab 373 965 Euro



Tahoe III



Das perfekte Reiseschiff: elegant im Erscheinungsbild und vollgestopft mit Elektronik und in der Grundausstattung überdurchschnittlich fahrfertig.

Von **Claus Breitenfeld**

Etwa vier Jahrzehnte liegt die Gründung der Succes-Werft, Stammsitz Marknesse in Flevoland zurück. In all den Jahren hat sich viel geändert und der heutige Inhaber fuhr und fährt unbeirrbar eine knallharte Strategie, durchforstete das Unternehmen konsequent, schnitt alte Zöpfe kompromisslos ab und passte es an die Bedürfnisse und Erwartungen heutiger Eigner an.

Auch das nach außen hin präsentierte Image blieb davon nicht verschont. Bis vor wenigen Jahren wusste kaum jemand, dass sich hinter dem Titel „Jachtbouw 2000“ die Traditionswerft

Succes verbirgt, die neben der Stahlverarbeitung auch die bekannten „Marcos“ erfolgreich im Markt platziert hat. Insgesamt arbeiten 17 Bootsbau-Spezialisten und drei Lackierer für Jachtbouw 2000, auf die Werftchef Meschendorp große Stücke hält, deren Verlässlichkeit und Fachkenntnis.

Alles in allem sind es drei Produktionsschienen, die bei Jachtbouw 2000 gefahren werden. Zum einen die Edelmarke Succes, dann eine abgespecktere Variante, die Aqua-Classic-Serie, beide in Stahl und die bereits erwähnte Marco-Reihe.

Die Aqua Classic unterscheidet sich von der Succesreihe nur in wenigen Details,

ist ebenfalls grundsollide vom Konzept und der Wertstabilität. Auch hier wird beim Kaskobau in Sachen Sicherheit und Solidität des Basisschiffes kein Kompromiss akzeptiert.

Succes-Yachten werden in fünf Längen aufgelegt, von 10,80 bis 14,50 Meter, die Aquas können in dreifacher Ausführung geordert werden, von 10,50 bis zwölf Meter über alles und bei den Marcos stehen ebenfalls drei Basisrümpfe zur Verfügung, von 8,10 bis 9,90 Meter.

#### Fahreigenschaften

Allein die CE-Zertifizierung „B“, Kategorie „außerhalb von Küstengewässern“, lässt darauf schließen, dass wir es



Der Steuerstand: Kommandostuhl und ser vo

## Fahrbericht Succes 135



Perfekte Installation des Vetus Deutz Diesel DET A66 EMR mit 154 kW (210 PS).



Aufwändige Hydraulikinstallation für Bug- und Heckschraube bzw. das Ankerschirr.



Auf Hochglanz polierte Poller.



Bei so viel Technik muss die Elektronik-Installation gut sein.

er vounterstütztes Ruder.

hier mit einem „kampferproben“ Rumpf zu tun haben.

Dies auf Herz und Nieren zu checken blieb uns leider vor den Toren der Werft in Marknesse versagt, dort begrenzt ein Kanal die Möglichkeiten. Auch die Wassertiefe von maximal ein bis zwei Metern unter dem Kiel schränkt aussagekräftige Schnellfahrversuche einigermaßen ein, denn der Rumpf saugt sich bei Volllast doch um einiges fest.

So kann davon ausgegangen werden, dass in offenem Wasser und nach etlichen Betriebsstunden sich das Bild der Geschwindigkeitsagenda doch um etliche Einheiten nach oben verändern wird. Dennoch kann der Succes 135 aufgrund erster Fahreindrücke und aus der Erfahrung von hunderten von Bootstests attestiert werden, dass wir es hier fahrtechnisch mit einem absolut ausgereiften Boot zu tun haben.

Die unter diesen Umständen ermittelte volle Geschwindigkeit bei 2500 U/min Volllast von 16,8 km/h (9,1 kn), erreicht man nach ca. 20 Sekunden, kann so stehen bleiben und entspricht in jeder Hinsicht der Relation von Testgewicht und Motorisierung. Schließlich haben wir es hier mit einer Single-Maschine zu tun, die immerhin gut 19 Tonnen zu bewegen hatte und die mit 155 kW (210 PS) nicht als übermotorisiert anzusehen ist.

Im Übrigen steht es jedem Eigner frei, sich auch für eine Doppelanlage zu entscheiden. Als solide Marschfahrt kann die Drehzahl auf 1800 U/min reduziert werden. Dabei läuft der Rumpf immer noch 12,4 km/h (6,7), was der üblichen Kanalfahrt am nächsten kommt.

Beeindruckend sind die Manövriereigenschaften. Mit hydraulischen Querstrahlrudern vorn und achtern kann gepowert werden, was das Zeug hält, ohne Bedenken haben zu müssen, dass etwas zu Bruch geht. Auf dem Teller zu Drehen ist kein Thema und hat natürlich auch seinen Preis. Das Ansprecherhalten des Ruders

ist ein Genuss. Dank der Servo-Unterstützung wird es locker mit einem Finger bedient. Schnelle Kurvenfahrten steckt diese Succes ohne Krängung weg, die Dekoration bleibt dort stehen, wo sie hingehört. Auch die Geräuschdämmung in allen gemessenen Fahrstufen muss der positiven Seite des Tests zugeordnet werden.

**Viel Ausstattung und hochwertige Verarbeitung**

Wer sich ein Boot dieser Klasse zulegt, vollgestopft mit Zusatzausrüstung, die unterm Strich zusammen mit dem Basispreis sicherlich locker an der Marke von 450 000,- Euro kratzt, der wird diese Summe kaum investieren, hätte er nicht bereits positive Erfahrungen mit der Werft Jachtbouw 2000 gemacht. Unser Testboot war nicht das erste, das der Eigner dort orderte.

Eine der Spezialitäten von Succes ist es unter anderem, dem Kunden jedweden Wunsch zu erfüllen, soweit es nicht gegen die Sicherheitsstandards und CE-Normen verstößt. Und dazu gehört auch der Innenausbau.

Bevorzugte Materialien sind in der Regel helle Eiche, Teak oder Kirsche. Letzteres trifft auch in diesem Fall zu, allerdings zusätzlich gebeizt auf Mahagoni. Eine nicht alltägliche Kombination, jedoch ganz im Sinne des Eigners. Grundsätzlich: Jeder Holzbauswunsch kann realisiert werden. Und man mag es glauben oder nicht – sogar die Türklinken sind echt vergoldet.

Weiteres Highlight ist darüber hinaus die Warmwasserheizung, die sich nicht mit den üblichen Luftaustritten begnügt, sondern für wohlige Wärme durch die einzelnen Radiatoren im Boot garantiert. Hinzu kommen die aufwändige und kostspielige Installation der Hydraulik für die Bug- und Heckschraube, das Ankereschirr und den Topmast, plus vierfache Unterwasserbeleuchtung, massives Teakdeck und Autopilot.

**Komfort unter Deck**

Im Vorschiff treffen wir bei



Impressionen aus dem Salon. Wer klassischen Holzausbau liebt, kommt auf seine Kosten.



Treppe in den Unterdecksbereich.

diesem Modell auf versetzte Etagenbetten, platziert jeweils steuer- bzw. backbords. Wem dies nicht kuschelig genug sein sollte, der kann auch die traditionelle V-Koje oder ein Doppelbett ordern.



Die großzügige Pantry.

Dass hier – wie im gesamten Boot – nicht mit Stauraum geizigt wurde, versteht sich eigentlich von selbst. Auf diesen trifft man unter den Betten, in Schränken, Ablagen, Schubladen und unter den Sitzgelegenheiten.

Für Frischluft und wirkungsvolle Lüftung garantieren Luken, die mit Jalousien versehen vor neugierigen Blicken schützen, Bullseys und Fenster. Helle Deckenverkleidung mit Spots kompensiert den dunklen Aus-