



Reife Leistung

Die Winner 9 wurde bereits vor acht Jahren vorgestellt, erfreut sich aber noch immer großer Beliebtheit. Ein Grund hierfür ist die ständige Weiterentwicklung und Optimierung von Konstruktion und Details, die das Boot über die Jahre wertiger und praktischer gemacht haben. Jan Kuffel hat die aktuelle „Winner 9 plus“ gesegelt und hatte viel Spaß mit dem schnellen Performance-Cruiser.

Frotzeleien wie „Das Boot ist weiß, da können wir doch einfach die Bilder vom alten Test nehmen“ lassen Christoph Becker völlig kalt, denn er weiß, dass er mit der aktuellen Winner 9 plus viele Asse im Ärmel hat. Becker war viele Jahre als Deutschlandvertreter mit seinem Betrieb Nordic Yachting tätig und hat



Sämtliche Fotos: Inkie Feddersen

2017 Bauformen und Lizenzen der ehemals niederländischen Werft Winner Yachts übernommen und seitdem bietet er die Typen Winner 8 und Winner 9 in Eigenregie an. Tatsächlich gab es bereits 2014 einen Test der damals neuen Winner 9 im PALSTEK, zu jener Zeit stammte das Boot noch komplett aus niederländischer Produktion.

Nach der Übernahme ließ Becker die Kaskos in Polen fertigen, mittlerweile kommen sie von der friesischen Yachtwerft Heeg und werden in Neustadt/Holstein angeliefert. Der Innenausbau und die weiterführenden Arbeiten werden vor Ort oder mit regionalen Zulieferbetrieben ausgeführt. Dies sorgt nicht nur für eine gleichbleibend hohe und

gut kontrollierbare Qualität, sondern vermeidet auch Lieferengpässe, mit denen viele Werften aktuell zu kämpfen haben.

Individuell

Dass sich die Winner 9 plus heute mehr oder weniger deutlich vom Ursprungsmodell unterscheidet, hat mehrere Gründe. Zum einen ist Christoph Becker selbst passionierter Segler und so schon fast instinktiv ständig auf der Suche nach Verbesserungen. Weiterhin hat die Fertigung in Kleinserie den Vorteil, dass Kundenwünsche im hohem Maße realisiert werden und auch diesbezügliches Feedback in den Bau der Yachten einfließt. So verlassen kaum zwei baugleiche Winner-Yachten die Werft, stattdessen kann es fast „Semi-Custom“-Ausführungen. Kunden können nicht nur Rumpffarben und Polsterdesigns wählen, sondern sich das Boot über diverse Ausstattungspakete sehr individuell konfigurieren. Weiterhin stehen für das Interieur drei unterschiedliche Oberflächen zur Option, klassisch in Teak, in unempfindlichem Kunststoff oder wie auf dem Testboot in heller Eiche. Der Standardausbau kann je nach Bedarf um diverse Schapps, Ablagen und anderes Zubehör ergänzt werden.

Ähnlich verhält es sich mit den „Go-Fast-Features“. Neben diversen Trimmeinrichtungen an Deck gibt es drei unterschiedliche Kielausführungen von 1,25 Meter, 1,60 Meter und 1,90 Meter Tiefgang, unter dem Testboot hängt die tiefste Variante. Da alle Kiele über die gleiche Topplatte sowie das gleiche Bolzenmuster verfügen, lassen sich die Kiele auch gegeneinander austauschen, wenn zum Beispiel das Revier gewechselt werden soll.

Konstruktion

Die weitaus größten Unterschiede finden sich hingegen hinter der Fassade. Zwar wird die Winner 9 noch immer im Handauflegeverfahren gebaut, der Rumpf massiv, das Deck als Schaum-Sandwich. Bewährt ist auch das Prinzip, Rumpf und ►



Das Z-Spars-Rigg ist gut verarbeitet und lässt sich sauber trimmen.



Die Segeleigenschaften lassen kaum Wünsche offen, das Boot verträgt eine Menge Wind und erreicht sehr gute Geschwindigkeiten.

Deck auf voller Länge zusammenzulaminieren, dies verhindert langfristig Leckagen und sorgt für einen sehr festen Bootskörper. Neu ist hingegen die konsequente Verwendung von hochwertigen Vinylesterharzen. Diese bieten nicht nur einen deutlich besseren Osmoseschutz als herkömmliche Harze, sondern ermöglichen auch eine noch steifere Struktur. Rundum einlamierte Schotten, eine tragende Innenschale sowie Bodenwrangen aus rostfreiem Stahl sorgen weiterhin dafür, dass die Konstruktion auch unter hoher Riggspannung und viel Druck rigoros ihre Form hält. Insgesamt eine sehr hochwertige Bauweise, die weit über den Standards der üblichen Großserie liegt.

An Deck

Auch mit mittlerweile acht Jahren „auf dem Buckel“ wirkt die markante Konstruktion aus dem Hause E. G. van de Stadt & Partners noch immer keineswegs veraltet, sondern eher zeitlos elegant.

Ein angedeuteter Deckssprung, ein schmaler, gewölbter Aufbau sowie die prägnante Fensterlinie machen das Design im positiven Sinne zeitlos, ein Stil, der zum Beispiel an aktuelle

J-Boats erinnert. Trotz kompakter Maße bietet die kleine Yacht ausreichend viel Decksfläche, um sich sicher bewegen und in Manövern effizient arbeiten zu können. Beim Betreten von vorn hilft ein geteilter

Bugkorb, weiterhin gibt es einen großen Ankerkasten. Die Rollanlage ist versenkt montiert, was ein tief geschnittenes Vorsegel ermöglicht, ein ausfahrbarer Gennakerbaum ist ebenfalls vorhanden.



Die Winner lässt sich gut von der hohen Kante steuern, leider fehlt eine Fußstütze für größere Krängungswinkel. Die Pinne passt gut zum Charakter des Bootes.



Die Beschläge sind von guter Qualität und richtig platziert.

Auch die Seitendecks sind breit genug ausgefallen, um sicher nach vorn zu kommen, außen am Rumpf angeschlagene Püttinge helfen hierbei. Sie begrenzen die maximale Größe der Genua allerdings auf zirka 106 Prozent Überlappung. Die Relingstützen sowie Bug- und Heckkörbe sind sicher in einer eingeformten Fußreling verankert, zwei Edelstahlhandläufe auf dem Aufbau geben zusätzliche Sicherheit, könnten aber gern etwas länger ausfallen, zumal sich die Antirutschstruktur an Deck auf dem Testboot als (noch) zu glatt herausstellt. Laut Christoph Becker liegt dies daran, dass das Boot fast „backfrisch“ aus der Form kommt und so noch mit Trennwachs behaftet ist, nach einigen Deckswäschen würde sich der nötige Grip einstellen. Ansonsten bietet die Decksaurüstung keinen Grund zur Beanstandung, alle wesentlichen Trimmelemente sind schon im Standard an Bord,

die Beschläge sind ausreichend dimensioniert und an den richtigen Stellen platziert, weiterhin stammt das komplette Equipment aus den gehobenen Segmenten von Harken und Spinlock.

Besonders positiv fallen hier die leinenverstellbaren Holepunkte der Genua sowie ein langer Traveller vor dem Niedergang auf. Ebenfalls überzeugen kann das schön verjüngte Z-Spars-Rigg. Es steht auf dem Aufbau, ist mit reckarmen Compacted-Stagen und -Wanten ausgestattet und verfügt über ein stark gefeiltes Salingpaar. Alle Fallen, Strecker und Reffleinen sind in Schächten auf Winschen und Hebelstopper neben dem Niedergang geführt, was für eine sehr aufgeräumte Optik an Deck sorgt.

Das Cockpit präsentiert sich ergonomisch gut gestaltet und für ein Boot dieser Länge geräumig. Die Duchten erstrecken sich über ►



PALSTEK News- letter

Kommen Sie an Bord

Melden Sie sich für unseren kostenlosen Newsletter an.
Wir berichten monatlich über Wissenswertes
aus der Welt des Segelns.

Zur Anmeldung einfach diesen Link nutzen

<https://news-palstek.de/>



Das Cockpit präsentiert sich geräumig und ergonomisch gut gestaltet, der griffige Kunststoffbelag in Teak-Optik ist ein Extra, auf Wunsch werden auch die Laufdecks belegt.



Die schiere Bugnase ist schick, auf Wunsch montiert die Werft einen Ankerbeschlag.



Fallen, Strecker und Reffleinen laufen verdeckt nach achtern, alle Umlenkungen erwiesen sich als leichtgängig. Die Mastkabel sind zu exponiert, hier sollte eine bessere Lösung gefunden werden.



Die versenkte Rollanlage ermöglicht tief geschnittene Vorsegel, lief im Test aber nicht ganz problemlos.

zirka zwei Drittel der Cockpitlänge und bieten bis zu drei Personen einen geschützten Platz in Luv. Das Süll verläuft über die Länge der Duchten und ist nach außen abgeschrägt, so dass sich hier gute Steuerpositionen auf der hohen Kante ergeben. Leider fehlt dann eine Möglichkeit, die Füße auch bei größeren Krängungswinkeln sicher auf der Ducht abzustützen. Weiter achtern sitzt die Crew direkt an Deck, im Falle der optionalen Radsteuerung auch der Rudergänger. Das Testboot ist mit der Standard-Pinnensteuerung ausgestattet, was sehr gut zum Charakter der agilen,

sportlichen Yacht sowie zum Cockpitlayout passt. Wahlweise liefert die Werft ein Rad mit schwenkbarer Säule, das sich jeweils nach Luv klappen lässt.

Wie bei modernen Yachten oft zu finden ist auch der Spiegel der Winner 9 plus komplett offen. Wem dies nicht behagt oder wer mehr Backskistenstauraum benötigt, kann sich eine praktische Box liefern lassen, die das Heck bei Bedarf verschließt.

Stauraum bietet auch die große Backskiste an Steuerbord in ausreichendem Maße, Fender, Leinen und sonstiges nicht zu sperriges

und schweres Equipment schluckt sie problemlos.

Der Niedergang mit Brückendeck erweist sich als besonders praktisch, so dient letzteres als Staufach für das vom „Klavier“ kommende Tauwerk. Das Niedergangsschott verschwindet auf Schienen geführt ebenfalls eine Etage tiefer, eine sehr funktionale Lösung.

Unter Deck

Das Interieur hat sich bewährt und wurde über die Produktionszeit beibehalten. Es bietet ein überraschend großzügiges Raumgefühl für eine

30-Fuß-Yacht und darüber hinaus alles, was auf längeren Törns wichtig ist. So eröffnet sich an Backbord achtern eine richtige, mit einer Tür separierte Eignerkamer inklusive langer Doppelkoje. Leider steht über dem inneren Schlafplatz nur eine sehr begrenzte Höhe zur Verfügung, was angesichts der sportlichen und damit flachen Rumpflinien kein Wunder ist. Dennoch können sich auch zwei große Schläfer hier arrangieren, zur Not wird diagonal geschlafen ... Weiterhin verfügt die Kammer über Standfläche zum Anziehen, ein kleines Bänkchen sowie einen geräumigen Kleiderschrank, für Licht und Luft sorgt ein Klappfenster zum Cockpit.

Gegenüber an Steuerbord wurde die Nasszelle realisiert, mit See-WC inklusive Fäkalientank, Waschtisch auf Wunsch mit Warm- und Kalt-Druckwasser sowie vielen Staumöglichkeiten einschließlich offenem Ölzeugschapp ist sie ebenfalls vollwertig ausgestattet, eine Dusche wird als Extra angeboten.

Davor schließt sich die Pantry an, die im Testschiff lediglich mit einem Spirituskocher ausgestattet ist, ein Gasherd nebst Backofen und kompletter Installation ist aber ebenfalls möglich. Weiterhin gibt es eine ausreichend große Spüle sowie ein Kühlfach. Auch Stellfläche sowie Stauraum sind ausreichend vorhanden. Der Salon verfügt über zwei Längsbänke, die auch zum Schlafen komfortable Maße bieten, einen Salontisch mit zwei Klappblättern sowie große offene Schapps an beiden Seiten, hier lassen sich auf Wunsch noch zusätzliche Schränke installieren.

Das Vorschiff eignet sich zum komfortablen Übernachten für zwei Erwachsene, auch im Fußraum kommt man sich nicht so schnell ins Gehege, die Höhen über den Kojen stimmen auch. Unter den Polsterauflagen können Segel oder andere nicht zu schwere Ausrüstungsgegenstände gestaut werden. Insgesamt bietet das Schiff gute Bewegungsfreiheit, für die notwendige Stehhöhe sorgt im Niedergangsbereich ein Kunstgriff. Hier ist der Kajütboden zulasten



Eine tiefe Backskiste an Steuerbord schluckt viel Ausrüstung, auf Wunsch gibt es auch eine mobile Staukiste zusätzlich im Heck.

der Bilge tiefer gelegt, man steht also fast direkt auf dem Rumpf. Weiter vorn steigt der Boden an, da hier die Kielwrangen laufen, so dass zumindest ein Minimum an Bilgevolumen gegeben ist.

Insgesamt ist das Interieur der Winner funktional und praktisch ausgeführt, die GfK- und Holzarbeiten geben keinen Anlass zur Kritik. Auch in entlegenen Winkeln lassen sich keine Nachlässigkeiten finden, die Spaltmaße stimmen, alle Kanten sind versiegelt und die technischen Installationen sind nachvollziehbar

und fachmännisch ausgeführt. Die Ausführung des Testbootes in heller Eiche sorgt für ein dezent modernes und überaus helles Ambiente, das gut mit dem Weiß der Innenschale des Salonhimmels und anderer Oberflächen harmonisiert.

Unter Segeln

Am Testtag finden sich vor der Ancora Marina in Neustadt mit 15 bis 18 Knoten Wind gute Testbedingungen, allerdings passen Wind und Welle nicht recht ►



Niedergang mit Fallenfach im Brückendeck und versenkbaren Steckschotten, ein breiter Traveller mit Leinenverstellung sorgt für effektiven Trimm.



Das Interieur präsentiert sich hell und moderat modern, für die Polster lassen sich unterschiedliche Qualitäten ordern, ebenso für die Holzfurniere.

zusammen, und einige giftige Böen sowie starke Winddreher fordern die Winner 9 plus zusätzlich. Das Testboot ist mit Groß und Genua in lichtgrauem CDX-Pro-Laminat von Quantum ausgestattet, alternativ lassen sich Dacronsegel des gleichen Herstellers sowie unterschiedliche Segelsätze von Jensen ordern. Die Performance-Tücher stehen dem Boot allerdings gut zu Gesicht und lassen sich hervorragend trimmen, was uns dazu veranlasst, auf ein Reff im Groß zu verzichten und die 105-Prozent-Genua komplett auszurollen. Über die Achterstagtalje lässt sich das Mastprofil schön biegen, und mit entsprechend flach getrimmten Segeln gehen wir zunächst an die Kreuz. Dabei erweist sich die Winner 9 mit dem Tiefkiel schnell als überaus steife Konstruktion, die die volle Segelfläche unter den genannten Bedingungen noch problemlos tragen kann, ohne viel Luvgiebigkeit oder Krängung zu produzieren. Hierzu fahren wir den Traveller ein Stück in Lee und das Großsegel-Achterliek leicht geöffnet. So lassen sich Böen durch rechtzeitiges Anluven gut parieren, ein Fieren der Großschot ist nur nötig, wenn der Rudergänger

(ich) mal wieder nicht aufgepasst hat, weil er mit der Crew plaudert. Die Geschwindigkeit hoch am Wind pendelt dabei permanent zwischen 5,5 und 6 Knoten nach GPS, was angesichts der Kabellewelle sehr gute Werte sind. Nach einer Winddrehung kommt die kurze, steile See bald direkt von vorn, wenn wir an der

Windkante segeln, was gelegentlich für recht hartes Einsetzen sorgt. Auf dem anderen Bug läuft es naturgemäß besser, der Bug setzt deutlich weicher ein und auch die Geschwindigkeit klettert noch um zwei Zehntelknoten. Nach einigen Schlägen ermitteln wir Wendewinkel um die 80 Grad, bei flacherem



Die V-Koje im Vorschiff bietet gute Liegemaße und ausreichend Höhe.



Angesichts der Bootsgröße wirkt die Achterkammer geräumig.



Die Türen für Vorschiff und Achterkajüte (Foto) gehören neben anderen sinnvollen Extras zum Komfortpaket.



Im Bad kann man sich gut bewegen, Warmwasser und Dusche sind Extras.

Wasser und etwas stetigerem Wind dürften noch einige Grad weniger möglich sein. Auch auf dem Raumkurs zurück fühlt sich die Winner ausgesprochen wohl, sie loggt im Mittel deutlich über 7 Knoten, bei passender Welle sind erste Gleitansätze und deutlich höhere Geschwindigkeiten drin. Leider ist

der Gennaker noch nicht an Bord, damit wäre das Boot unter diesen Bedingungen sicher für zweistellige Speedwerte gut. Wie bereits am Wind zeigt die Konstruktion auch raumschots ein sehr feinfühliges Steuerverhalten, gibt immer ausreichend Rückmeldung und lässt sich dennoch problemlos und mit wenig

Kraftaufwand über den Pinnenausleger dirigieren.

Insgesamt vermittelt die Winner 9 plus ausgesprochen viel Segelspaß, ist dezent sportlich, ohne eine Fahrtencrew zu überfordern und wirkt ausgesprochen steif. Auch die Festigkeit des Bootskörpers ist über Kritik erhaben, trotz Hackwelle und viel Druck lässt sich nicht das kleinste Knarzen oder Quietschen hören, das Rigg steht auch in harten Böen fest und ohne viel Durchhang. Auch längere Seetörns sollten sich mit diesem Boot und entsprechender Ausrüstung problemlos meistern lassen, nach CE ist die Konstruktion in Kategorie A eingestuft.



Der Naviplatz eignet sich für Seekarten wie für die Laptop-Navigation.



Die Pantry ist ausreichend groß und verfügt über viel Stauraum.

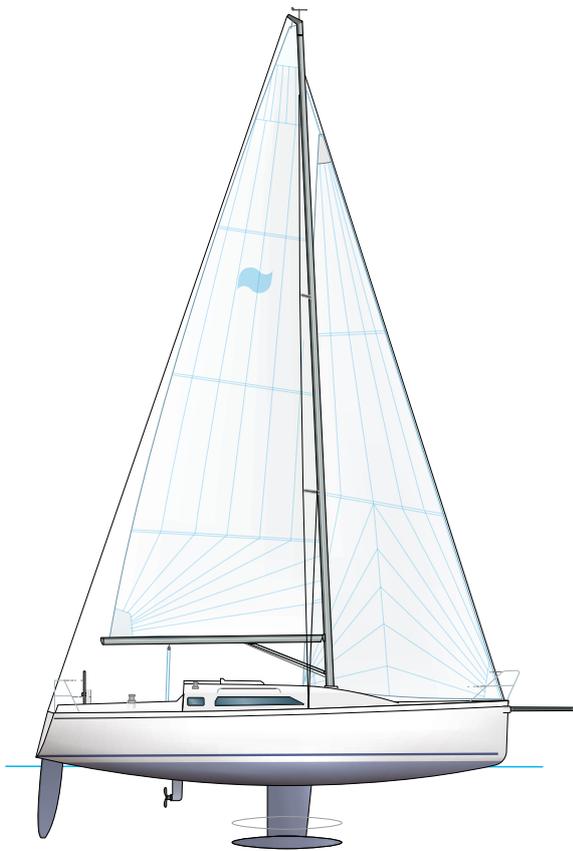
Unter Motor

Die Bewertung einer Yacht unter Maschine ist üblicherweise nur ungeliebtes Pflichtprogramm, doch diesmal kommt es anders. Bereits im Standard wird die Winner 9 plus mit einem Elektroantrieb von ePropulsion ausgeliefert und verfügt damit im Serienbau über ein weiteres Alleinstellungsmerkmal. Der Drive 6.0 Evo mit Pod-Antrieb wird von einem E175/8,96-kWh-Akku ►

gespeist und leistet 6,0 kW (9,9 PS). Dies klingt zunächst nach nicht viel, entspricht durch den effizienten Wirkungsgrad des Elektromotors aber deutlich mehr Diesel-PS. Geladen wird im Standard über ein 30-Ampere-Ladegerät, darüber hinaus ist das Testboot mit einem Dreiblatt-Festpropeller ausgestattet, um bei mitdrehender Schraube während des Segelns der Rekuperationseffekt nutzen zu können. Wer indessen der Segelperformance höheren Stellenwert beimisst, kann

sich auch einen zweiblättrigen Faltpropeller montieren lassen. Mit dem Akku geht die Werft von einer Reichweite von zirka 15 Meilen aus, eine effiziente Fahrweise vorausgesetzt. Für größere Reichweiten befindet sich eine Efoy-Brennstoffzelle als emissionsfreie Energiequelle und Range Extender auf der Optionsliste, sie leistet 75 Watt und maximal 150 Ah pro Tag. Ebenfalls als Option kann ein 10,3 kW-Yanmar-Saildrive installiert werden. Von dieser Möglichkeit wird aber laut

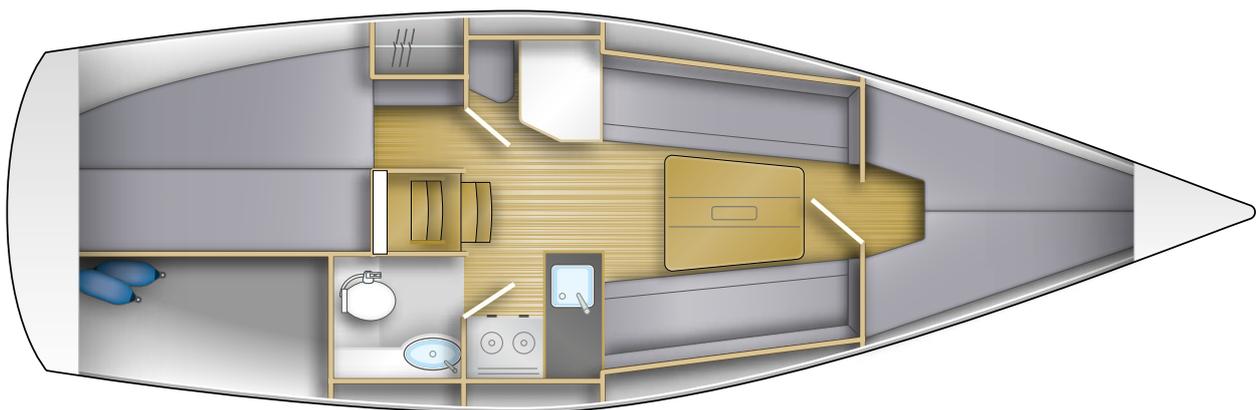
Christoph Becker von seinen Kunden kaum Gebrauch gemacht. Was nicht weiter verwundert, denn das elektrische Fahren und Manövrieren klappt vorzüglich. Selbst gegen Wind und ruppige Wellen schiebt der „Stromer“ das 3,5 Tonnen schwere Boot problemlos aus dem Hafen, bei geschätzten 60 Prozent Drehzahl mit knappen 5 Knoten. Bei glattem Wasser und Vollast stehen über 6 Knoten auf dem GPS, und das Ganze fast geräuschlos. Auch Schubverzögerungen wie beim Diesel



Winner 9 plus

Technische Daten

Konstrukteur	E. G. Van de Stadt & Partners
Takelungsart	7/8-Sloop
Baumaterial	GfK-Sandwich
Länge über Alles	9,00 m
Länge Wasserlinie	8,00 m
Breite	2,96 m
Tiefgang	1,60 m (Standard), 1,25 m, 1,90 m (Option)
Verdrängung	3.300 kg
Ballast	1.300 kg
Segelfläche am Wind	48 m ²
Großsegel	28 m ²
Vorsegel	20 m ²
Gennaker (Option)	72 m ²
Maschine	6 kW Elektroantrieb
Grundpreis	138.000 Euro (inkl. 19 % USt.)
Werft/Händler	Winner Yachts GmbH
Telefon	+49 4561 7149933
Internet	www.winneryachts.com



Grafiker: Ole Pfeiler

gehören der Vergangenheit an, egal ob voraus oder achteraus, das Boot reagiert direkt. Ein Umstand, an den ich mich allerdings gewöhnen muss. Durch das hohe Drehmoment fahre ich anfangs immer zu schnell, bis ich lerne, nur mit gelegentlichen kurzen „Gas“-Schüben durch den Hafen zu gleiten. Auch Manöver erfordern ein Umdenken, Beschleunigen und Abstoppen erfolgen unmittelbar, und unsere ersten Versuche geraten zwar nicht zur Katastrophe, sind aber alles andere als elegant, Gewöhnungssache eben. Insgesamt passt der Antrieb hervorragend zur modernen Konzeption der Winner 9 plus und ist sicherlich eine Empfehlung, wenn nicht regelmäßig über sehr weite Strecken motort werden muss, zumal er auch beim Segeln Vorteile bietet. So fällt die Antriebseinheit mit Akku und Ladegerät nicht nur deutlich leichter aus als ein adäquater Diesel inklusive Peripherie wie Getriebe, Tank und Auspuffanlage, ihr Gewicht ist obendrein auf kleinstem Raum mittschiffs konzentriert. Dies macht sich vor allem bei ruppiger Welle von vorn wie bei unseren Testschlägen durch angenehmere Bootsbewegungen und eine verbesserte Performance bemerkbar.

Fazit

Die Winner 9 plus ist ein überaus hochwertig gebauter und ausgestatteter Performance-Cruiser mit exzellenten Segeleigenschaften, der sich über zahlreiche Optionen und Ausstattungspakete sehr individuell gestalten lässt.

Obschon bereits einige Jahre alt, wirkt das Design immer noch aktuell beziehungsweise im positiven Sinne zeitlos. Verglichen mit ähnlichen Konstruktionen aus der Großserie ist die Winner kein Schnäppchen, stellt aber angesichts ihrer hohen Qualität und erwiesenen Wertstabilität einen guten Gegenwert dar. Das Platzangebot unter Deck sowie die Aufteilung gestatten auch ausgedehnte Törns mit zwei bis drei Erwachsenen, auch eine Familie mit zwei Kindern wird gut an Bord zurechtkommen, eine gewisse sportliche Einstellung vorausgesetzt. 



Praxis und Technik für Bootseigner und Segler!

Das Magazin erscheint 6 x im Jahr:

Ein Abonnement kostet **45,- EUR!**

PALSTEK Verlag

Tel. 040-401963-40

ahoi@palstek.de

www.palstek.de