

segeln
TEST

Nicht mehr und nicht weniger

Die neue **Winner 9.00** verzichtet auf modische Extravaganzen, sie setzt auf Qualität und gute Segeleigenschaften

Getestet von
Silke Springer

Die **Winner** senkt den Altersdurchschnitt erheblich“, meint Christoph Becker, Inhaber von Nordic Yachting und Deutschland-Importeur der holländischen Yachten. „Wer sich für die 9.00 interessiert, ist deutlich jünger als der typische Winner-Eigner sonst!“ Trotz Wirtschaftskrise verkauft sich die Neue laut Becker gut. Warum gerade sie? Weil sie schlicht ist, nirgends aus dem Rahmen fällt und ihre Linien gute Segeleigenschaften suggerieren? Weil sie eventuell sogar das Zeug hat, ihre große Schwester 10.10 als Klassiker abzulösen? Wir werden sehen. Morgens um 11.00 Uhr, bei 29 Grad im Schatten, starten wir den Diesel und werfen die Leinen los. Da die Fahrinne, die von Neustadt auf die Ostsee hinausführt, von großflächigen Untiefen umgeben ist, verlassen wir uns zunächst auf die Maschine. Unsere Marschgeschwindigkeit beträgt 6,3 Knoten. Während der Yanmar 2YM 15 leise schnurrt, können wir im Cockpit plaudern, ohne die Stimmen heben zu müssen.

Wie ihre großen Schwestern Winner 10.10, 10.20 und 12.20 stammt auch die 9.00 aus dem Hause van de Stadt und damit von Cees van Tongeren. Das lässt auf gute Performance hoffen. Eine Viertelstunde nach dem

Auslaufen, frei von Untiefen, wollen wir es wissen, ziehen das durchgelattete Großsegel hoch, rollen die Fock aus, schalten den Motor aus und gehen auf Kreuzkurs. Die Luvfäden der Fock leicht ansteigend, den Traveller des Großsegels etwas nach Luv gezogen, steuern wir auf das Maritim Hotel in Travemünde zu, dessen oberste Stockwerke aus einem dünnen Seenebel herausragen.

Zwei Windstärken schieben das Testschiff mit fünf Knoten voran. Kleinere Segelkorrekturen, die Fockschot einen Tick aufgefieft und das Vorliek des Großsegels ein wenig mehr durchgesetzt, zeigen alsbald Wirkung. Die Logge klettert auf 5,3 Knoten. Dieser Wert ist sehr passabel für den Hauch, der uns begleitet. Allerdings haben wir nicht die Standard-Garderobe gesetzt, sondern die Cruising-Laminat-Variante. Sie bringt sicher ein, zwei Zehntel mehr als die normale Besegelung aus Dacron. Mit dem Performance-Rigg, das sich Regattafreaks bestellen, könnten wir noch schneller fahren. Dann wäre der achterstaglose Mast mit Dyform-Draht geriggt, und das im Topp ausgestellte Groß würde drei Quadratmeter mehr Fläche zur Wirkung bringen. 51 anstelle von 48 Quadratmeter betrage die Gesamtsegelfläche in diesem Fall.

Neben den beiden Rigg-Varianten gibt es drei verschiedene Kiel-Modelle, mit Tiefgängen

TEST DATEN

Testrevier:
Neustadt in Holstein
Testbedingungen:
7 bis 8 Knoten Wind, keine Welle
Konzept:
sportliche Fahrtenyacht
Preis: ab 80.600 Euro,
Grundpreis inklusive Mehrwertsteuer

von 1,25 bis 1,90 Meter, dazu etliche Modulpakete, mit deren Hilfe sich jeder Winner 9.00-Eigner sein Schiff individuell komplettieren kann. Hintergrund dieses Baukasten-Systems ist Qualitätserhalt. Um preislich konkurrenzfähig zu bleiben, ist die Grundausstattung zwar segelfertig – inklusive Serien-Segeln – aber recht spartanisch eingerichtet und ausgerüstet. Auf keinen Fall möchte die Werft auf Wertigkeit verzichten, lieber speckt sie das Standard-Interieur und -Equipment ab.

Qualität aus Enkhuizen

Der Laminat-Aufbau erfolgt im Handauflegeverfahren unter Verwendung von Rovinggeweben. Im Unterwasserbereich wird Volllaminat erstellt. Bodentrungen aus Stahl und Schaum verstärken das Kielfundament. Oberhalb der Wasserlinie besteht der Rumpf aus Sandwich-Laminat, genau wie das Deck. Die Rumpf-Deck-Verbindung wird überlaminieren; in die integrierte Fußreling sind die Füße für die

„Die Winner ist schlicht, fällt nicht aus dem Rahmen, ihre Linien suggerieren Segelspaß. Sie könnte der neue Klassiker der Werft werden.“

Die 9.00 folgt damit dem Konzept der Winner 10.10 und 12.20

TECHNISCHE DATEN



LüA	9,00 m
Rumpflänge:	9,00 m
LWL:	8,00 m
Breite:	2,96 m
Tiefgang	
Standard:	1,60 m
flachgehend	
(für Binnenreviere):	1,25 m
Racing-Version:	1,90 m

Verdrängung	
Performance Edition:	3,1 t
Welcome/Nordic Edition:	3,3 t
Ballast Performance Edition:	1,2 t
Ballast Welcome/Nordic Edition:	1,35 t
Großsegel	
Performance Edition:	31 m ²
Welcome/Nordic Edition:	28 m ²
Fock:	20 m ²
Gennaker:	45 m ²

Preis	
Welcome-Edition:	ca. 80.600 Euro
Performance-Edition:	ca. 91.000 Euro
Nordic-Edition:	ca. 95.000 Euro

Stehhöhen	
Pantry:	1,82 m
Nasszelle:	1,82 m
Achternkabine:	1,82 m
Salon:	1,90 m
Vorschiffskabine:	1,60 m

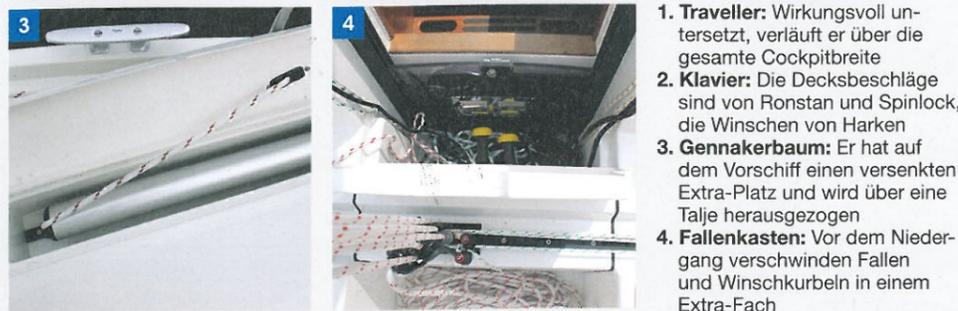
Koijenmaße	
Dreieckskoje vorn:	Länge 2,15 m Breite Kopf 1,80 m

Doppelkoje achtern:	Länge 2,10 m Breite 1,55 m
----------------------------	-------------------------------

Adresse	
Web:	www.winneryachts.com
Deutschland-Vertrieb:	www.winner-yachts.de

DECKSLAYOUT

Aktive Segler werden ihren Spaß haben



- 1. Traveller:** Wirkungsvoll untersetzt, verläuft er über die gesamte Cockpitbreite
- 2. Klavier:** Die Decksbeschläge sind von Ronstan und Spinlock, die Winschen von Harken
- 3. Gennakerbaum:** Er hat auf dem Vorschiff einen versenkten Extra-Platz und wird über eine Talje herausgezogen
- 4. Fallenkasten:** Vor dem Niedergang verschwinden Fallen und Winskurbeln in einem Extra-Fach



Rigg: Die Püttingaufnahmen setzen an der Rumpf-Deck-Verbindung an

Holepunkte: Das Vorsegel der Winner ist klein, die Fock-schiene daher kurz

Steuern: Serienmäßig mit Pinne. Das Rad kann geschwenkt werden

Heck: Der offene Heckspiegel kann mit einer mobilen Backskiste verschlossen werden

UNTER DECK

Klassischer Ausbau mit kleinen Finessen



- 1. Salon:** Als Komfort-Highlight empfand unsere Testerin die in einer Sattlerei eigens für Winner angefertigten Salonsfasen. Der Platz unter ihnen ist größtenteils mit Wassertanks belegt. Zusätzlichen Stauraum stellt die Werft in Form einer mobilen Backskiste zur Verfügung, die gleichzeitig das offene Heck abschließt
- 2. Kartentisch:** Ein vollwertiger Navi-Platz auf einem Boot unter zehn Meter Länge ist mittlerweile eine Rarität
- 3. Vorschiff:** Mit 2,15 Meter Länge ist die Koje 5 Zentimeter länger als die Doppelkoje im Achterschiff. Die Breite am Kopf beträgt 1,80 Meter
- 4. Pantry:** An steuerbord eingebaut, bietet sie alle nötigen Stau- und Arbeitsvorrichtungen
- 5. Motor:** Das Boot wird von einem Yanmar-Diesel des Typs 2YM angetrieben. Mit seinen 14 PS ist er nach der neuen Gesetzgebung in Deutschland gerade noch führerscheinfrei

TEST
WINNER 9.00



NUR SEGELN IST UMWELT- SCHONENDER

Störender Abgasrauch und Geruch gehören bei den neuen **D1 und D2 Boots- und Yachtdieseln** der Vergangenheit an.

Die Partikelemission wurde um 50% reduziert und die Emissionswerte erfüllen die weltweit strengsten Abgasnormen. Dazu kommt, dass die Neugestaltung der Brennräume auch dafür sorgt, dass die D1 und D2 Boots-, Yacht- und Dieselmotoren jetzt noch leiser laufen.

Wenn Sie noch umweltschonender fahren wollen, müssen Sie Segel setzen.

VOLVO PENTA

www.volvopenta.de



EINFACH - BESSER

DIE TESTDATEN

Maße und Formeln

Segeltragezahl: 4,7



Welcome- und Nordic-Edition: Yachten mit einer großen Segeltragezahl können auf

Grund ihres hohen Krängungswiderstandes mit höheren Windgeschwindigkeiten ohne Reff segeln als weniger steife Boote. Die Segeltragezahl einer typischen Fahrtenyacht liegt bei 4,2. Steife Cruiser Racer erreichen den Wert 5.

$$\sqrt{\text{Segelfl. } 48 \text{ m}^2 \cdot \sqrt{\text{Verdr. } 3,3 \text{ t}}} = 4,7$$

Ballastanteil: 41 %

Mit einem Ballastanteil von 41 Prozent kann man sicher und komfortabel segeln. Einen Ballastanteil von 25 % sollten Fahrtenyachten mit dem üblichen moderaten Tiefgang aus Gründen der Seetüchtigkeit nicht unterschreiten.

Längen-Breitenverhältnis: 3,0 : 1



Ein Längen-Breiten-Verhältnis von 3 : 1

spricht für eine ausgewogene Fahrtenyacht. Reine Racer können ein Verhältnis von 2,2 : 1 erreichen.

Zusammen mit dem Ballastanteil hat dieser Wert starken Einfluss auf das Segelvermögen einer Yacht und die Segelcharakteristika am Wind und raumschots.

Rumpfschwindigkeit: 6,9 kn

Maximal erreichte Fahrt durchs Wasser beim Test: 6,6 Knoten unter Gennaker, Windgeschwindigkeit: 4-8 Knoten, Lage: bis 10°

$$2,43 \times \sqrt{\text{Wasserslinienlänge } 8 \text{ m}} = 6,9 \text{ kn}$$

Relingstützen eingearbeitet. In der eigenen Holzwerkstatt entsteht die Einrichtung inklusive der Schrank-Module, von denen im Bedarfsfall weitere dazugekauft werden müssen.

Wir segeln die Nordic-Ausführung, eine Cruising-Variante mit Schwerpunktlegung auf Komfort und Wohnlichkeit. Im Vergleich zur Welcome-Version bietet sie einiges an Extras, unter anderem mehr Schrankraum, außerdem Teakfußboden, Luken in Bad und Achterkajüte, die als Option gelten, und ein sauber verlegtes, strapazierfähiges „Rosch Yacht-Deck“ aus Kunstfaser, das einem Teakdeck ähnelt, aber nicht ergraut und pflegeleichter ist. Der Preisunterschied zwischen Welcome- und Nordic-Edition beträgt circa 15.000 Euro.

6,6 Knoten bei zwei Beaufort

Unser Testschiff hat einen Gennaker an Bord, den wir bei nächstbesten Gelegenheit auspacken und hochziehen. Da wir nur zu zweit an Bord sind, übernimmt der Vorschoter das Anschlagen und Hochziehen, während der Steuermann darauf achtet, nicht zu hoch zu steuern, um das bauchige Vorsegel möglichst schnell zum Stehen zu bringen. Es dauert keine drei Minuten, bis sich zwischen ausgefahrenem Bugspriet, Masttopp und hinterer Schotwisch 45 Quadratmeter dezentes Grau entfalten.

Mit durchschnittlich sechs Knoten segeln wir aufs offene Meer hinaus. Dabei legt sich die Winner 9.00 nur mäßig, maximal zehn Grad, auf die Seite. Spitzenwerte von 6,6 Knoten erreichen wir, als wir einem kleinen Winddrücker nachgeben, etwas abfallen und den Gennaker entsprechend auffieren. Zwei Windstärken mehr, und ab ginge die Rauschfahrt. An diesem Tag können wir sie leider nicht erleben, denn nach

„Bei zwei Beaufort machen wir über sechs Knoten Fahrt. Etwas mehr Wind, und ab ginge die Rauschfahrt unter Gennaker.“

Auch auf raumen Kursen verspricht die Winner Segelspaß

dem kurzen, hoffnungsvollen Aufbäumen flaut der Wind wieder auf zwei Beaufort ab.

Wir packen den Gennaker ein und begeben uns erneut mit einer mentalen Checkliste auf Kreuzkurs. Lassen sich die Fockschoten gut bedienen? Ja. Sind die Strecker aus dem sicheren Cockpit zu erreichen? Ja. Unser Haupt-Augenmerk gilt jedoch dem Steuerrad. Anstelle einer Pinne besitzt das Schiff in der Nordic-Ausstattung ein schwenkbares Rad von Jefa Steering Systems. Mit einem kurzen

Tritt aufs Fußpedal löst man die Arretierung und kann das Rad dann auf die andere Seite klappen. Der Vorteil liegt auf beziehungsweise in der Hand. Die Winner 9.00 lässt sich bequem von der hohen Kante aus steuern, obwohl der Durchmesser des Rades angenehm klein ist. Wer beim Steuern lieber steht, setzt das Rad auf seiner Mittelposition fest.

Serienmäßig wird die neue Holländerin mit Carbon-Pinne ausgeliefert. Bei einer Schiffsgröße von neun Metern ist die

Pinne eine sehr gute Option. Klappt der Skipper ihren Ausleger aus, kann er einhand segeln, da er dann an alle relevanten Schoten und Strecker heran reicht. Mit dem Rad ist das nicht ganz so einfach. Möchte er beispielsweise die Großschot bedienen, muss man zunächst das Rad festsetzen und dann nach vorn ins Cockpit laufen, denn die Travellerschiene ist auf dem Brückendeck vor dem Niedergang montiert. So oder so ist der Skipper gut beraten, sich von seiner Crew Unterstüt-

zung zu holen, denn die Winner 9.00 ist ein Boot für aktive, trimmungsfreudige Segler. Ob mit Pinne oder Rad, ist letztlich eine Frage von Gewohnheit und Komfortansprüchen. Mit der Pinne ist man agiler, ein Rad hält das Cockpit frei und schafft, wie auf unserem Testschiff, Platz für vier Personen. Da es schwenkbar ist, kann der Rudergänger zügig vom Steuerstand ins Cockpit wechseln.

Auch der Weg übers Seitendeck aufs Vorschiff ist nahezu stolperfrei gestaltet. Die Fock-

KOMMENTAR

segeln -Testerin Silke Springer



„Ohne Schnickschnack“

Die Winner 9.00 erfüllt die Erwartungen, die man an eine moderne Fahrtenyacht mit (gelegentlichen) Regatta-Ambitionen stellt. Ob sie sich zum Klassiker entwickelt, wird die Zukunft weisen. Sie segelt angenehm, ist schnell und wendig, aber nicht nervös. Hinsichtlich Handhabung und Ausbau eignet sie sich für Paare wie für junge Familien. Stellt man die mobile Heckbox auf, wird Stauraum gewonnen und der offene Spiegel (kinder)sicher abgeschlossen. Preislich und qualitativ gehört die Holländerin, die in Enkhuizen gebaut wird, ins anspruchsvolle Segment. Mit der Einsteiger-Ausführung, die werftseitig Welcome-Edition genannt wird, besteht aber die Möglichkeit, sich zunächst auf den Grundkomfort zu konzentrieren und nach und nach zu komplettieren.

schienen sitzen dicht am Kajütaufbau, und die Wanten sind ganz außen am Rumpf angebracht, die Laufdecks dadurch frei. Angenehm bemerkbar macht sich diese Bewegungsfreiheit beim Anlegemanöver in der Marina.

Alles da, was man braucht

In Kabinen-Gestaltung und Interieur-Anordnung entspricht die Winner 9.00 einer klassischen Fahrtenyacht, wie sie sich seit Jahrzehnten bewährt hat: Das Vorschiff bietet die obligatorische Doppelkabine mit V-Koje, der Wohnbereich zeigt klappbaren Tischen, steuerbord neben dem Niedergang befinden

sich die über Eck angeordnete Pantry, dahinter die Nasszelle, im Backborddachterschiff eine zweite Doppelkabine, davor hat der Navigator seinen Arbeitsbereich. Nichts Überraschendes also, dafür ist alles genau so, wie man es von einem hochwertigen Schiff erwartet.

Neben schönen Holzarbeiten fallen vor allem die exzellenten Sofas auf. Deren Polster entziehen in einer kleinen Sattlerei, die ausschließlich für Winner arbeitet.

Die Kojen in den Kabinen sind komfortabel und groß, im Vorschiff 2,15 Meter lang und auf Kopfhöhe 1,80 Meter breit, achtern 2,10 Meter lang und auf ganzer Länge 1,55 Meter breit. Im Salon sitzt man dank der guten Polsterqualität sehr bequem, der Navigator hat einen extra Sitz mit Blick in Fahrtrichtung, die Pantry ist mit Spüle, Kühlbox, Zweiflammenherd, Mülleimer-Fach und Geschirrschränken ausgestattet, und im Bad gibt es sogar einen offenen Schrank für nasses Ölzeug. Weil der Stauraum unter Deck auf längeren Törns knapp werden könnte, da die Sofa-Kästen zur Hälfte von Wassertanks belegt werden, gibt es eine mobile Backskiste. Bei Bedarf wird sie im Heck aufgestellt – und schon kann die Reise losgehen.

DAS FAZIT

PRO

- Alle nötigen Trimmrichtungen an der richtigen Stelle
- Schlichter, aber komfortabler und hochwertiger Innenausbau
- hohe strukturelle Qualität

CONTRA

- Grundausstattung recht spartanisch

Die Winner 9.00 ist eine interessante Bereicherung im Segment unter 30 Fuß. Trotz moderner Optik segelt man mit ihr fern des Mainstreams.

★★★★★

