



PRÉSENT AU  
**GRAND  
PAVOIS**

# WINNER 900

## Une bonne tête de vainqueur

*Carène étroite bien équilibrée, construction soignée, ce 30 pieds fabriqué aux Pays-Bas surprend par ses proportions inhabituelles mais mérite vraiment le détour.*

**CONDITIONS DE L'ESSAI :** deux demi-journées en mer intérieure à Enkhuizen (Pays-Bas), vent 12 à 20 nœuds.

**P**réésenté pour la première fois en France lors du Grand Pavois, le Winner 900 n'a pas d'équivalent dans la production hexagonale. Très bien construit en petite série par le chantier hollandais Winner et dessiné par le cabinet Van de Stadt, c'est un joli petit bateau, rapide, facile à mener, réellement aménagé... et singulièrement étroit. Le petit dernier du chantier d'Enkhuizen (qui produit aussi un 10.20 et un 12.20) a été conçu en pensant au marché suisse où, dans cette gamme des moins de neuf mètres, une largeur inférieure à trois mètres semble décisive pour trouver place dans les marinas.

**AUTHENTIQUE MOBYLETTE...** Avec un déplacement modéré et une surface mouillée réduite, le Winner 900 se suffit de peu de voile, tout en s'avérant vif et agréable à la barre, notamment dans la version «performance» de notre essai, dotée d'un lest d'1,90 mètre (1,60 mètre en

standard et 1,25 mètre en quille courte) et d'une petite corne sur la grand-voile. Le spi asymétrique de 45 mètres carrés seulement est bien calibré pour la stabilité du bateau. Amuré à l'extrémité d'un bout-dehors télescopique, on borde d'une main et les 8 nœuds sont vite dépassés ! C'est aux allures de reaching que le Winner peut souffrir de la comparaison avec des bateaux plus puissants, et mieux vaut par 20 nœuds ne pas trop chatouiller le vent de travers sous spi, sous peine de passer sur sa barre.

Réellement plaisant sous voiles, le bateau s'avère aussi très convaincant dans sa mise en œuvre. Construits en sandwich, les Winner ont une liaison coque-pont réalisée non par simple collage, mais par stratification intérieure. La reprise de surfaces extérieures est masquée par un liston proéminent (caoutchouc ou inox) faisant aussi office de pare-chocs, et le retour du pont forme un pavois de cinq centimètres de haut sécurisant parfaitement les déplacements. Les cloisons sont stratifiées

au bordé, le fond de coque est renforcé par des varangues métalliques, et la ligne de flottaison teintée dans la masse.

Dirigé par un architecte naval de formation au passé de régatier, le petit chantier installé au bord de l'eau, à une heure de train d'Amsterdam, inspire le sérieux et l'efficacité. Et le 900 affiche des petits détails bien vus comme cette baïlle à bouts à double accès sous le bridge-deck (par une trappe supérieure pour les drisses, par une ouverture sur l'arrière pour les écoutes) ou les coffres amovibles (optionnels) fermant le cockpit.

**...ET MAISON DE POUPEE.** Les seuls défauts repérés tiennent à une difficulté relative pour le barreur à trouver sa place aux forts angles de gîte, compte tenu de l'étroitesse du bateau), et à l'hiloire en pente douce couvrant au niveau du cockpit toute la largeur du passavant, ce qui peut déstabiliser lors des déplacements au port. Homologué en catégorie A, et censé pouvoir affronter toutes les conditions de vent, le Winner souffre en outre de l'absence d'étai lar-

gable de trinquette : en programme hauturier, il faudra prévoir un tourmentin type «Stormbag».

Passé la descente un peu raide (il faut sans doute cela pour préserver un espace intérieur déjà réduit), l'impression de travail soigné persiste. Les vaigrages blancs en contreplaqué rainuré, façon lambris lasurés, sont esthétiques. La hauteur sous barrots (1,93 mètre au pied de la descente) est généreuse, et les lits doubles sont de belles dimensions : 2,10 mètres de long et 1,90 de large en tête de lit pour la cabine avant, 2 mètres par 1,94 pour l'unique cabine arrière mordant au-delà de l'axe du bateau, le côté tribord étant dévolu au compartiment toilettes.

Les volumes ont été optimisés, en témoignent les batteries logées au chausse-pied. C'est certes une maison de poupée, mais à laquelle il ne manque rien, et joliment réalisée. Et c'est d'autant plus remarquable que, sur ce marché des 30 pieds de caractère, le Winner bénéficie d'un prix attractif, mais l'acheteur doit s'attendre à investir dans plusieurs options pour la version la mieux équipée et la plus performante. ■

Texte et photos Frédéric Augendre.  
Plans François Chevalier.

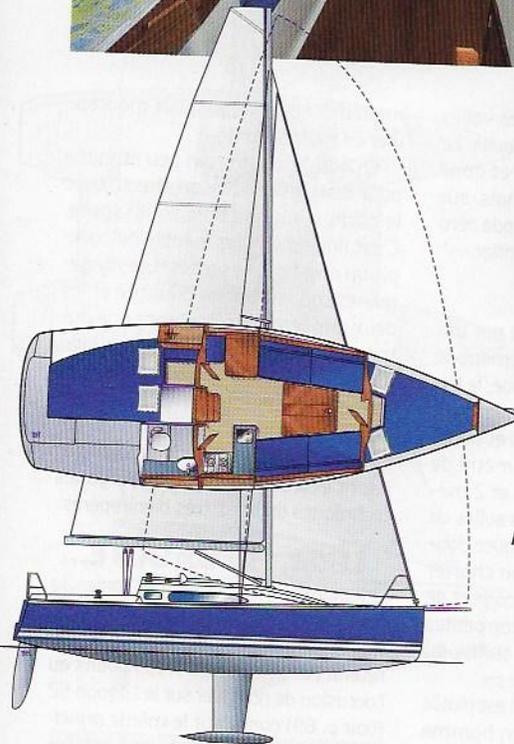


**Cockpit : tout est en place.** Rien à redire, tout y est, et l'accastillage est de qualité. En option, une barre à roue basculante à trois positions contrôlée par une pédale au pied. Pas de pataras, les barres de flèche angulées à 20 degrés assurant la tenue du mât alu.



**Intérieur : classique et soigné.**

Fargues en lamellé-collé, chants sur tous les panneaux, l'ébénisterie parle d'elle-même. On regrette seulement l'absence d'obturateur de lumière sur les panneaux de pont, et l'obligation de retirer complètement la descente pour accéder au moteur.



## LES PLUS

Esthétique, performances, construction sérieuse et soignée.

## LES MOINS

Puissance limitée, espace intérieur réduit.

## Les chiffres de Voiles et Voiliers

	WINNER 900	J 92-S	POGO 30
Longueur coque	9,00 m	9,12 m	9,14 m
Longueur flottaison	8,00 m	7,80 m	9,14 m
Largeur	2,96 m	3,05 m	3,70 m
Tirant d'eau	1,60/1,90/1,25 m	1,90 m	1,94 m/1,05-2,50 m
Voilure au près	51 m <sup>2</sup>	54 m <sup>2</sup>	59 m <sup>2</sup>
Déplacement léger	3,1 t	2,55 t	2,8 t
Poids du lest	1,2 t	1,05 t	0,945 t
Matériau	sand. mousse	sandwich	sand. mousse
Certification CE	A	B	A
Lancement	2013	2005	2013
Architecte	Van de Stadt	Johnstone	Finot-Conq
Chantier	Winner Yachts	J Boats	Structures
Prix ttc	82 403 €	87 255 €	99 160 €

Architecte : Van de Stadt. Chantier : Winner Yachts, [www.winneryachts.com](http://www.winneryachts.com)  
Importateur : Winner-Seascape distribution, François Coutant, 06.81.18.14.14.

## L'ENTRÉE DE GAMME TRÈS BON MARCHÉ

**PRIX STANDARD** (avec grand-voile et foc croisière, antifouling, mâtage et mise à l'eau aux Pays-Bas) :

82 403 €

**BATEAU ESSAYÉ**

120 058 €

### PRINCIPALES OPTIONS

**Packs performance + haute performance** (dont lest profond, gréement Dyform, accastillage haut de gamme, bout-dehors, gréement spi) :

10 073 €

**Bout-dehors carbone :**

1 057 €

**Barre à roue basculante :**

6 786 €

**Guindeau électrique :**

1 660 €

## RANGEMENTS : ÇA RESTE PETIT

MOYENNE POUR LES MONOCOQUES DE 8,50 À 9,50 MÈTRES : 3 800 L

**VOLUME TOTAL DE RANGEMENT : 2 536 L**

**COCKPIT 896 L**

**CABINES ARR. 292 L**

**TOILETTES 140 L**

**CUISINE 168 L**

**CARRÉ 326 L**

**CABINE AVANT 625 L**

**BAILLE À MOUILLAGE 60 L**

**TABLE À CARTES 29 L**

Il fallait s'y attendre : carène étroite égale volumes intérieurs modestes, et par conséquent rangements restreints. Restent l'option des coffres arrière amovibles dans le cockpit, d'un volume de 150 litres, et la possibilité «à la carte» pour la cabine avant des équipets courant sur le bordé ou des penderies textile.

## NOS 5 VITESSES CIBLES

**MER PLATE + GRAND-VOILE + FOC PUIS SPI ASYMÉTRIQUE**

13 nœuds réels + 45° du vent = 6,1 nœuds

13 nœuds réels + 90° du vent = 6,6 nœuds

18 nœuds réels + 45° du vent = 6,6 nœuds

18 nœuds réels + 100° du vent = 8,2 nœuds

18 nœuds réels + 150° du vent = 7,5 nœuds

**CONCLUSION.** Dans l'exercice de style qui vise à concilier performances sous voiles et agrément de vie, le Winner est un peu l'anti-Pogo 30, ou comment faire étroit quand d'autres voient beaucoup plus large. Probablement moins armé pour les grandes traversées, il se rapproche beaucoup plus d'un J 92 par sa silhouette et ses proportions, l'emménagement en plus, la vocation régatière en moins. Le compromis est en tout cas harmonieux.