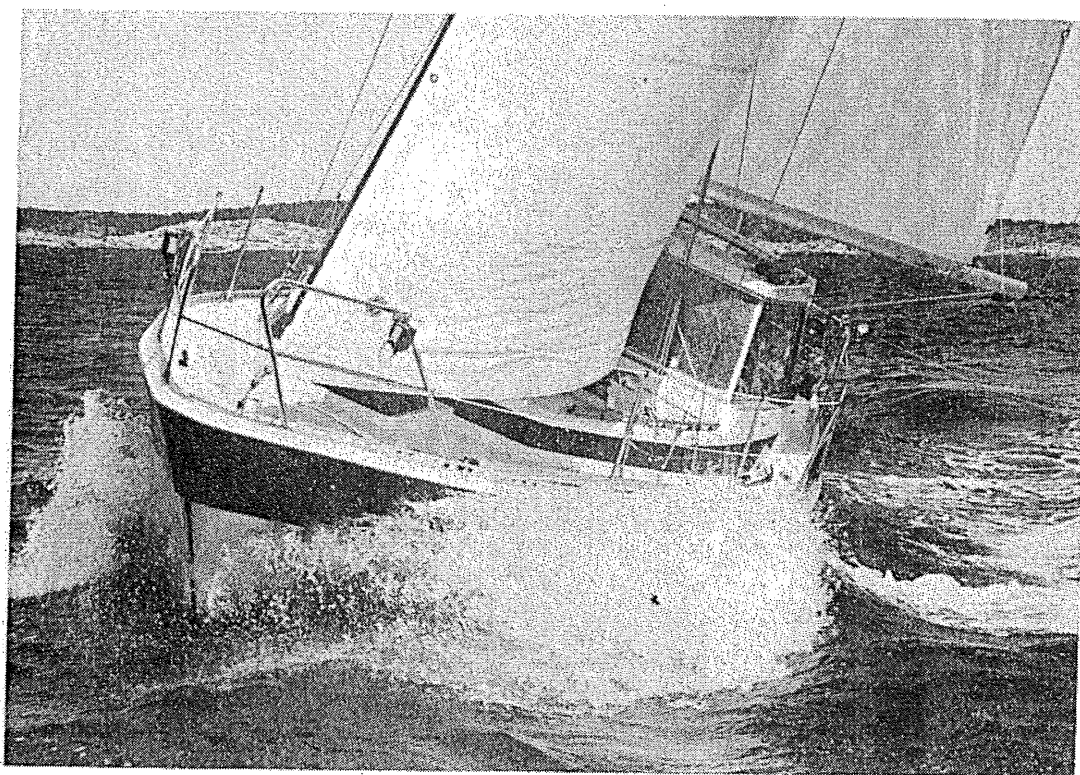
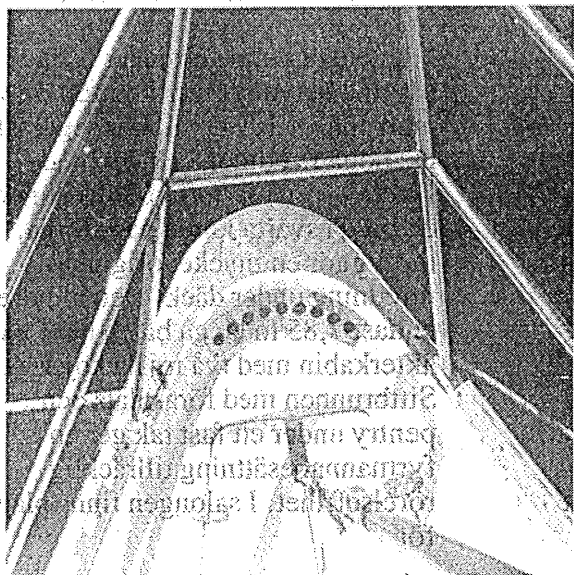
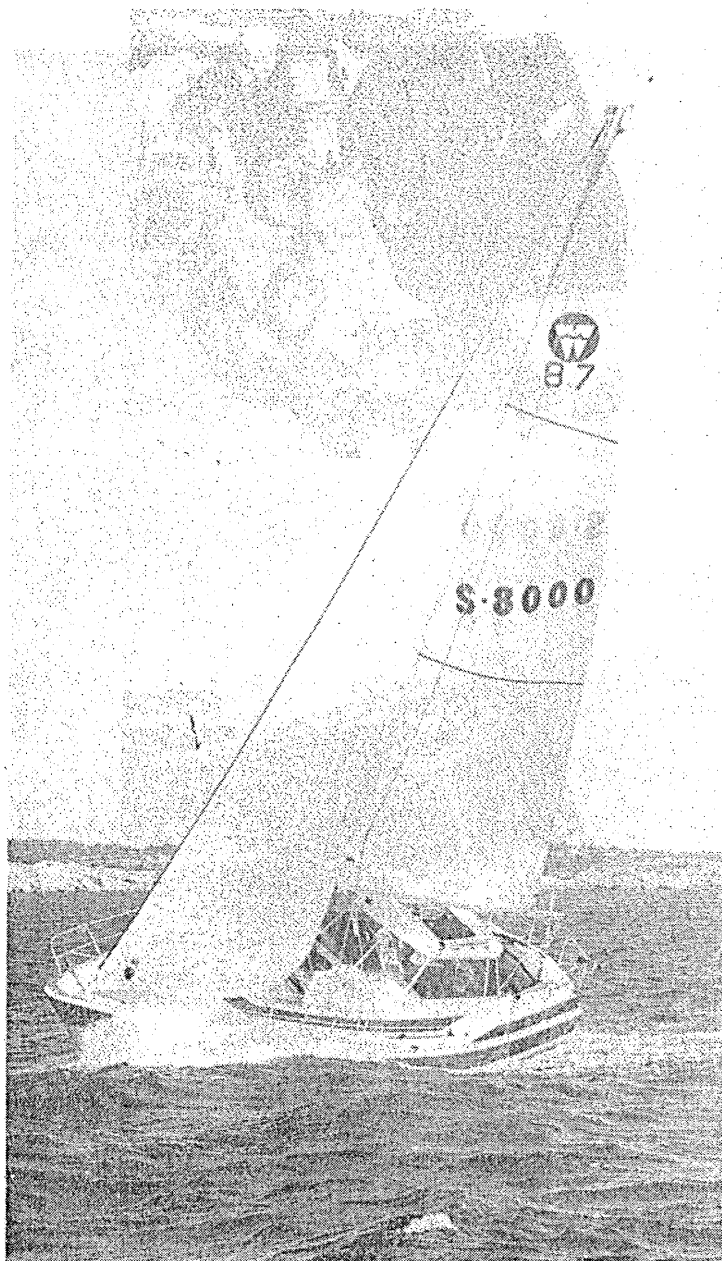


Det var inte så värst länge sedan man förknippade begreppet motorseglare med en halvlyckad kompromiss med måttliga segelkunskaper. Även fartresurserna under gång för motor låg långt under en mycket motorsvagare halvplanande båt i samma storlek. Enda fördelen var att man tog sig fram med tak över huvudet. Att dessa till viss del förutfattade meningarna inte längre behöver gälla, bevisar de båda nya motorseglarna från Sverige, Winga 87 och den litet mindre tvillingsystem



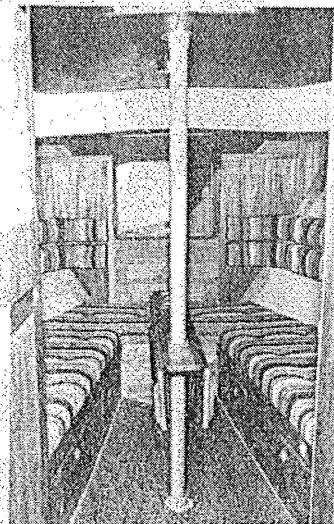
Winga 78, på ett övertygande sätt. De uppfyller alla krav man kan ställa på en modern segelbåt, vilket en lekman inte märker i första taget. Undervattensroppen med sin djupa, smala köl och balancerade roder med skädda har lika slanka linjer som en modern halvtonnare. Riggkonstruktionen och segelurvalet tillsammans med alla trimdetaljer vittnar om kappseglingserfarenhet. För att förstå detta måste man först ha provseglat dem då det intryck man får på en mäsas helt domineras av det komfortabla motorbåtsutseendet.

I detta hänseende erbjuder båda båtarna betydligt mer komfort än vad man annars är van vid hos segelbåtar. De höga friborden och det breda skrovet som mästertligt döljs genom de breda svarta fälten på sidorna, möjliggör en mycket originell inredning under däck. Den mindre endast 7,85 m långa båten har t ex akterkabin med två rejäla kojer. Sittbrunnen med förarplats och pentry under ett fast tak ger en fyrmannabesättning tillräcklig rörelsefrihet. I salongen finns plats för



toilettrum, en stor U-soffa och en Owner's cabin, som avskiljes från salongen med ett draperi. I Winga 87, som är 8,75 m lång är Owner's cabin avskild med en stabil vikkdörr från salongen. Hon har också betydligt angenämare proportioner på hela inredningen. Så långt saknar båda båtarna motstycke. Man måste medge att konstruktören Rolf Eliasson har lyckats med en otroligt väldisponerad planlösning som samtidigt är en fröjd för ögat. Båtarnas linjer är moderna och även akterdäckets upphöjning; för att få plats med akterkabinen, passar helt in i layouten.

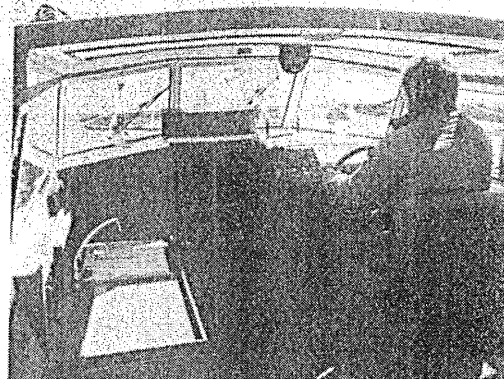
I vattnet och för segel märker man inte de höga friborden. Genom de smala kantstolparna och stora fönstren i styrhytten har man lyckats få ett harmoniskt utseende på båtarna.



Framförallt har man hos Wingabåtarna ej upprepat det som man finner hos de flesta andra jämförbara motorseglare, nämligen att styrhytten inkräktar på sikten framåt. När man seglar sitter man på sittbrunnssargen och styr med rorkulten som i en vanlig segelbåt. Härifrån har man oinskränkt sikt föröver. Rattstyrningen kan lätt frikopplas genom ett enkelt handgrepp och båten är lätt att styra med rorkult, även om man använder rorkultförlängare. Rattstyrningen i styrhytten använder man endast vid gång för motor eller vid dåligt väder. Ser man de båda systrarna i vattnet så förstår man att likheten emellan dem

ej är tillfällig utan avsiktlig. Båtarna är så lika att det är svårt att skilja dem åt. Först när de ligger bredvid varandra märker man skillnaden. Styrhytten på Winga 78 är nämligen något lägre än på 87-an. Härigenom får 78-an mer långsträckta linjer. Båtarna är uppbyggda i handupplagd glasfiberarmerad plast och såväl plastarbetet som den utsökta teakinredningen, har mycket hög finish.

Prismässigt ligger båtarna i förhållande till vikten mycket nära varandra. 87-an kostar 26.750 DM/ton och 78-an 27.355 DM/ton.

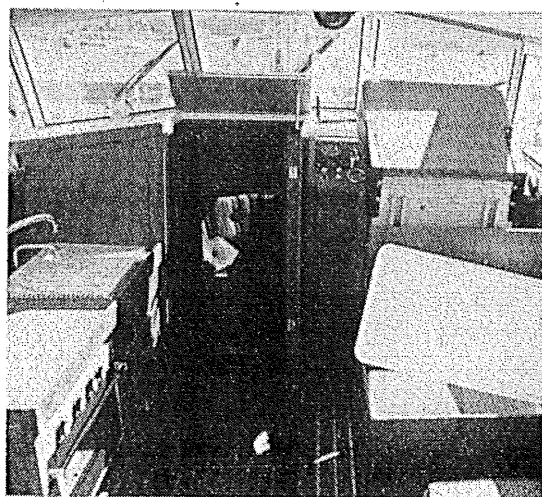
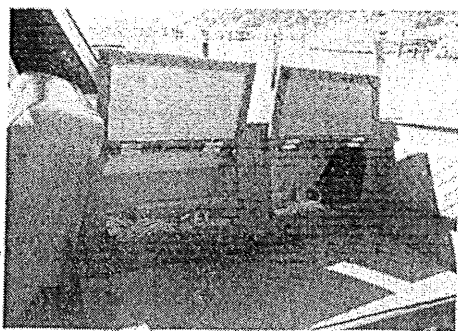


Vårt intresse gällde framför allt hur den "mindre" båten förhöll sig i jämförelse med den "större". Därför gjorde vi en omfattande provsegling utanför Göteborg. Vädret var utmärkt med solsken och råttlig sjö inomskärs, med en vindstyrka på ca 5 Beaufort. Efter att ha satt segel, vilket fögick mycket snabbt då rigg och beslag fungerade väl tillsammans, stack vi i väg på första kryssen. 87-an hade storsegel och den självslående focken medan 78-an hade storsegel och Genua II. Båda båtarna hade då optimal segelsättning och krängde på hård kryss ner till avbärarlisten. Förvånansvärt nog gick båda båtarna lika snabbt fram till första kryssmärket. 87-an var visserligen något snabbare, men gick ej så högt mot vinden som 78-an. Det skiljde 2-3 grader i

höjdtagningsförmåga. På undanvind stack däremot 87-an ifrån 78-an tack vare den längre vattenlinjen. Samma fartskillnad noterades även på halv vind. Båda båtarna hade dock ett gemensamt; lovgirigheten ökade i takt med krängningen, men inte mer än normalt. Man märker tydligt att båtarna har delat lateralplan - varje rörelse på rodet resulterade i en omedelbar kursändring, men på ett kultiverat och ej oroligt sätt.



Vid denna provsegling framkom det tydligt att båda båtarna är segelbåtar som man har satt en motorsegelöverbyggnad på, för att få motorseglarens utrymmen. Det så vanliga intrycket av hälften segelbåt och hälften motorbåt finns ej kvar hos dessa båtar. Efter seglingstesterna provade vi hur båtarna betar sig under gång för motor. Med 7,67 hk/ton hos 78-an och 8,75 hk/ton hos 87-an har



båda båtarna i förhållande till sina respektive vattenlinjelängder starkare motorer än normalt. Båda är rena displacementbåtar och kan knappast förväntas gå snabbare än vad skrovformerna tillåter. Härigenom har man emellertid extra kraftreserver i motorerna vilket är önskvärt i hårt väder och i hög sjö. Båda båtarna är mycket lättmanövrerade och det gick även bra att backa med bibehållen styrförmåga. Ljuddämpningen av motorerna visade tydliga skillnader. Här var 78-an betydligt tystare och decibelmätaren visade 8–10 dB mindre än hos 87-an. Här borde varvet lägga ner mer omsorg vid ljudisoleringen.

Båtarnas pentryn är mycket bekväma och lättarbetade med tryckvattenanläggning och trelågiga gasspisar samt en stor diskho. Varmvatten och elkylbox (under förarstolen) är standard på 87-an. Placeringen av hela pentrynheten i styrhytten, vilket i stort sett innebär att den är belägen i sittbrunnen är säkert ovant för segelbåtsskeppare. Egentligen finns det bara fördelar med ett sådant arrangemang. Matos försvinner direkt ut i friska luften och alla måltider kan avnjutas vid det borttagbara bordet i sittbrunnen. Vid dåligt väder kan sittbrunnen täckas av ett kapell som fästs i bakkanten på styrhytten. Den som lagar mat vid pentryt kan samtidigt delta i det som händer ombord eller titta på livet i hamn omkring båten.

Sittplatserna i salongen är mycket gemytliga och bekväma. Det enda som egentligen stör är att ljusinsläppen är lite för små så att ljuset ej räcker till i salongen, även om solen skiner utanför. Större fönster och skylights vore välkommet.

Kvaliteten på de tekniska installationerna är mycket hög. Likaså var inredningens finish föredömlig.

YACHT – slutbedömning

Båda wingaversionerna är på grund av sina stabila konstruktioner säkra skärgårdssegelare. Endast de höga glasöverbyggnaderna avhåller oss från att bestyrka att de är även högsjösäkra. Segelegenskaperna låter sig inte längre jämföras med traditionella motorsegelare då undervattensskropp och rigg har rena segelbåts-egenskaper.

Winga-båtarna är inte billiga men ger köparen en hög kvalitet.