

Willing 31 - Velbygget og trivelig Cruiser

Tekst og Bilder : Dag Sørli [2000-10-22]

I år (2000) feirer Norges mest produserte seilbåt 25 års jubileum, og dette finner vi grunn til å markere her i Båtbørsen. I desember 1967 hadde Seilas en omtale av båten, som vi har fått anledning til å gjengi deler av. Artikkelforfatteren er dessuten den lykkelige eier av byggenummer 2, og vil i den forbindelse gi til beste noen av sine erfaringer han har hatt i de 20 årene han selv har hatt båten.



Dag Sørli [2000-10-22]

For oss stod valget mellom en King Cruiser og Willing den gangen vi valgte å bytte ut vår Sagawind 20, et valg vi ikke noen gang senere har hatt grunn til å angre på. Da vi bestemte oss, visste vi selvfølgelig ikke at dette skulle bli vår spesielle båt - som vi fremdeles ikke har hjerte til å skille oss med. Vi har i løpet av denne tiden som har gått siden vi ble Willing-frelst, skiftet motor 2 ganger, skiftet seilgarderoben noen ganger, skiftet rigg - riktignok som følge av et mastehavari - og vi har lakkert båten så den ble så god som ny! Årsaken til at vi har hatt vanskelig for å bytte ut Willingen til fordel for større båter, er kanskje først og fremst at vi er blitt så glad i denne båten - og så ble vi aldri bitt av 3-fot syndromet! Noe av forklaringen til den oppriktige båtgledden kan en kanskje forstå bedre i det følgende.

Litt historikk

Willing eksisterte i mange år på papiret før den første båten ble satt i produksjon. Første gang skissen kom for dagen, må ha vært omtrent samtidig med at "Gambling" ble introdusert. Den inngikk i en serie planlagte tur- og havseilere fra Jan Herman Linges tegnebord. Den gang fortonte det seg dristig å planlegge så store båter for serieproduksjon i Norge. Båtprodusentene så ikke like klart som Linge at vi ville få et stort marked for gode cruisingbåter over 30 fot også her i landet. Da Willing kom i 1975, var det allerede et tyvetall gode båter i samme pris- og størrelse på markedet.

Mens de fleste konstruktørene måtte kjempe seg frem på regattabanen med sine nye båter for å få dem annerkjent, nøt Linge godt av sine tidligere bragder med Soling og Yngling og før den tid sine 5,5 metere. Han hadde bevist at han kunne tegne hurtige båter. Selv om Willing litt uheldig ble introdusert som en "halvtonner" og en regattabåt for havseilere, var det som moderne, velbygget cruisingbåt den slo gjennom og har hatt sin store styrke. Og det er som turbåt - en seilende sommerhytte - båten i sin tid ble bedømt.

Willing hadde, som så mange andre nye båter på den tiden, en trang fødsel. De første båtene ble ikke helt som de skulle, og det var først i 1976-produksjonen at produsenten og konstruktøren mente at båten var som den skulle være. Inntrykket som festet seg hos de som fulgte prosjektet, var at dette ble en meget vellykket båt. Det ble lagt mye arbeid i plugg og former, og Willing må være den første norske seilbåt som har en plastfinish som ligger helt på høyden med det man fant i våre naboland. Også rigg, innredning, motorinstallasjon og utrustning var av meget høy klasse. Innredningen er fiks og en lykkelig blanding av tradisjonelt og moderne arrangement. 6 voksne kan køye komfortabelt uten at man behøver å bygge om halve salongen av den grunn. Tar man i bruk sofabenkene i salongen, har Willing køyeplass til 9 voksne. -Tøv, vil nok de fleste si, men det er sant - selv om det neppe er behov for det. Men det er faktisk plass til 9 voksne rundt bordet i den trivelige salongen også. Under seil kan fire køye selv i hardt vær - uten at noe av båtens innredning blokkeres. Disse egenskapene gir båten høyt score som langturbåt og som regattabåt for havseilas.

Sørlandet Sailing Yachts AS

Det var Sørlandet Sailing Yachts AS i Søgne som bygget Willing, en meget dynamisk liten bedrift som på kort tid fikk på plass en moderne og tidsmessig produksjonsbygning. Alle forutsetninger lå til rette for at bedriften skulle kunne bygge kvalitetsbåter - og at den skulle kunne møte konkurransen fra utlandet. Vel ansett på kort tid gjorde at det kanskje ikke er til å undres over at Willing har funnet kjøpere både i Sverige og Danmark. Det var neppe ufortjent. Dessverre varte ikke eventyret så mange årene. Willing var ingen billig båt, og mange måtte nok nøye seg med å drømme om noe så stort og kapitalkrevende. Var man litt fingernem kunne man få båten for vel kr. 150.000,-. Skulle man ha den ferdig og med litt ekstra (nødvendig) seil og utstyr, slapp man ikke under kr. 200.000,- Likevel anså man at Willing var godt utstyrt både over og under dekk. Det man måtte ha i tillegg var en liten kryssfokk for hardt vær og helst en maks genua for lett vær. Kompass, logg, anker, redningsbøyer m.m. var ting man måtte anskaffe ekstra. På dagens bruktbåtmarked er Willing en attraktiv båt. En godt vedlikeholdt båt med oppdatert utstyr får en neppe kjøpt under kr. 300.000,-. Alt i alt ble Willing en båt som både konstruktøren og båtbyggeren har all grunn til å være stolte av. En båt som ga grunn til å håpe at Norge fortsatt kunne henge med

i konkurransen på markedet for gode turseilbåter. I ettertid kan vi konstatere at håpet brast - og at vi her til lands ikke maktet de utfordringene som kunne ført til at vi også hadde blitt anerkjente seilbåtprodusenter.

Norsk Willing-klubb

Norsk Willing-klubb ble stiftet så sent som i 1992. Klubben har i dag mer enn 50 medlemmer, fra Limfjorden i syd til Bodø i nord - hvor målsettingen er å øke gleden ved å eie en Willing. Medlemmene besitter en betydelig erfaring - og klubben er en verdifull kunnskapsbank. Det er en gjeng entusiastiske Willingeiere, som gjerne ser nye medlemmer velkommen i klubben. Felles for alle medlemmer, er at de er glade i Willing. De fleste beholder båtene sine lenge, og de stiller svært pent med dem. Mange av båtene har vært på langtur og vist ypperlig sjødyktighet. Noen har sogar vær på jordomseiling. En del av medlemmene er også ivrige regattaseilere - og de hevder at Willing hevder seg bra som regattabåt. I det hele er medlemmene enige om at Willing er en herlig båt! Kontakt med klubben får en via [Willing klubb-hjemmesider](#) på internett, eller at vår redaksjon formidler kontakt. Vi ønsker klubben lykke til med Willingens 25 års jubileum!

Ikke overrigget

Hvordan er hun så under seil? Kanskje ikke så spennende som man ville vente, Willing er i alle fall ikke overrigget. Det virker snarere som om man kunne ønske litt ekstra duk - særlig i lett vær. Følelsen til rors er at båten virker tung. Men det er hun ikke. 3,5 tonn depasement er ingen overvekt for en så stor båt. Så det må være den relativt beskjedne riggen som gjør båten litt tungdrevet. Linge anbefalte en større genua med litt straff i målingene for lettværseiling.

Med en IOR-rating som bringer båten helt opp i klasse IV kan man neppe si at Willing er båten man velger for kappseiling. For å kompensere på dette og for å tilfredsstillende de som ønsket mer fart - ble det konstruert en alternativ rigg som var høyere enn den første, og som skulle vise seg å gi båten betydelig bedre seilegenskaper. Men uansett, med eller uten høy rigg; velseilende er hun. Og det er vel det viktigste for en god havgående turbåt. Fint balansert på roret, snur på femøren, ligger fint på været med bakk fokk og roret i borde. Ser man på tegningen, virker roret lite - sammenliknet med dagens nykonstruksjoner. Vi har opplevd å seile på en frisk og skarp slør med spinnaker mens flere andre kastet roret. Willing styrer kursen uten særlige anstrengelser. Så roret er effektivt. Som turbåt kunne vi ha ønsket oss et litt større storseil, men når vi har skiftet seil, er det blitt med tanken. Willing har den svakhet, som de fleste masthead-riggede båter, at den er vrien å seile bare for storseilet. Og med en svær genua er det ofte vrient å krysse seg inn i trange havner. Det innbyr dessverre alt for lett til bruk av motor.

Med litt mer duk i storseilet kunne man kanskje unngå unødig bruk av motor, og kanskje ville man få en litt raskere seilbåt også. Prisen man måtte betale er en litt dårligere rating, men hvor mange bryr seg om det. Båten seiler imidlertid utmerket på genuaen alene, og for den som vegrer seg for å starte motoren - manøvrerer elegant bare ved hjelp av forseilet



Dag Sørli [2000-10-22]

Fine loskøyer

Det tradisjonelle ved innredningen er arrangementet med to køyer i forpiggen, toalett og klesskap i eget avlukke foran salongen og bysse og navigasjonsplass med stikkøyer akterover ved nedgangen fra cockpiten. Selve salongen er en blanding av nytt og gammelt. Her ble den ofte kritiserte og lite funksjonelle dinetten forbedret i form av en langskips køyebenk på styrbord side og to tverrskips benker på babord. Derved fremstår en kvadratisk gruppe med et stort bord i midten. Og så - det beste av det hele; En fin, passe trang loskøye på hver side. Og med et virkelig raffinement i tillegg: Ventilert, - vi må nesten si vinduer! - ut gjennom fribordet. Man kan ligge i loskøya og nyte synet av konkurrerende båter - sol og sprut (til lovart) eller studere fiskene i le, om man har sans for slikt. Fint også for den type skipperer som aldri sover mange timene uten å måtte sjekke posisjonen når båten ligger på svai i en blåsete utehavn. Hele innredningen er som forannevnt pent utført - her er mye fint trearbeide i teak, vakre tekstiler og åpent og luftig. Men naturligvis var det også ting som kunne være bedre. En del skarpe kanter skjemet den ellers så sjømessig høye standard. En lysventil på toalettrommet hadde vært bra - slik som det var ble det litt trangt og mørkt der. Lys i luken i forpiggen var et annet poeng som manglet på de første båtene, men dette er selvfølgelig utbedret og eksisterer neppe som noe problem for dagens Willing-

seilere. Kokeapparatet på tvers fikk et minus da båten ble testet, men det er først ved stor krengeing at man får problemer når en skal koke under seilas. Ellers er det mye stueplass i og rundt busa.

Hva med våttøyet?

Et sted å gjøre av det våte oljetøyet ble registrert som et savn da båten var ny. Det hører med i en skikkelig turbåt likesåvel som i en havkrysser. Det ble pekt på at det burde være mulig å få det til under lederen ned fra cockpiten, og slik er det blitt etter hvert. Men ellers er det masse stuerom for klær og alt det man drar med seg i båt, selv om loskøyene naturligvis tar den beste skapplassen i salongen. Cockpiten er stor nok til at man trives i den bådde under seilas og til bords, og benkene er lange nok til at man kan ligge rett ut i sola eller til en liten høneblund på frivakten. Teakdekte benker er ikke bare pent og praktisk, men også langt mer behagelig å sitte på enn plast. Det er to store stuerom for fendere, seilsekker og tauverk helt akter. Under benkene har man plass til småtterier som vinsjhåndtak, seisinger og andre ting som en trenger å stue vekk under seilas. Glemmes må heller ikke den kraftige rorkulten med rorforlenger som standard og en smart åpning i pushpiten med nedfellbar badetrapp/redningsleder. Likevel er cockpiten relativt beskjeden i volum, og et høyt brodekk med skinne for storseilhalingen gir trygghet i tilfelle man skulle få grønn sjø over dekk. Det er lett å ta seg frem på dekk fra cockpiten. Overflaten er ru og gir bedre feste for gummisålene enn man var vant til på plastdekk. Vantene sitter også så langt inne at man fint får plass mellom rekka og strekkfiskene. Rigg og dekkarrangement er helt konvensjonelt. Aluminiumslisten langs rekka gir muligheter for feste av blokker, fendere, stagseil med mere.



Dag Sørli [2000-10-22]

Grei og lydsvak motor

De første båtene hadde motoren plassert under salongbenken på babord side og med hydraulisk drev til propellen, men fikk etter hvert den tradisjonelle plasseringen under cockpitdørken. Med Volvo Pentas seilbåtdrev ble det en riktig vellykket løsning. Selv har vi valgt å beholde motoren midtskips, og på den måten fått et usedvanlig stort stuerom der motoren egentlig skulle stått under trappen. Fordelen er etter vår oppfatning at båten balanserer bedre med motoren midtskips, og særlig i lett vær har dette en positiv effekt på fartsegenskapene. Motoren er også lettere tilgjengelig for service og vedlikehold. Uansett plassering, har motorstøyen ikke vært plagsom i Willing. Effekten er også bra. Vår nyeste motor er en Volvo Penta MD 2002 på 18 hk, som på 3200 omdreininger logger 7 knop i stille vær og flat sjø. Vi har også montert den minste lydputta en kan tenke seg, og motorstøy er noe vi ikke lenger registrerer.