



Diva 34 SC med den rätta mixen

Många har försökt hitta den bästa kombinationen av turseglare och kappseglingssbåt. Få har lyckats så väl som Bernt Lindquist med nya Diva 34 SC. Text & foto: Axel Nissen-Lie

DIVA 34 SC är en unik segelbåt. Den är konstruerad för att hävda sig väl i ORCi, men bjuder också på en komfortabel inredning med tre kabiner. Det är en voluminös 34-fotare med gott om plats både i sittbrunnen och under däck, i en båt som väger 1 000 kg mindre än konkurrenterna.

Bernt Lindquist med Fabola Yachts har en historik som går tillbaka till 1983, då han skapade Diva 39. Bernt har i fyra år arbetat på att utveckla 34-fotaren samt produktionstekniken för att bygga båten. Dessutom har sonen Markus använt oändligt många timmar vid datorn för att optimera båten för kappseg-

ling. Resultatet har blivit en stor 34-fotare på 4,5 ton med moderat segelföring och en speciell köl.

Vi hade fina förhållanden under vår provsegling i oktober i Stockholms skärgård med 5-8 m/sek vind. Båten överraskade positivt både på kryss och läns. Vi höll en snittfart på 6,3 knop under olika förhållanden på hela turen och en toppfart på nästan 10 knop.

Prototypen är utrustad med två rattar. Rorkult är standard. Trots den kompakta storleken har rorsman gott om plats. Det finns också plats för storsegelstrimmar framför rorsman.

Det är lätt att hitta rätt spår på kryssen. Med en effektiv vindvinkel på mellan 24 och 26 grader

hade vi nog med kraft för att hålla en båtfart på 6,5-7 knop. Det är bra, faktiskt bättre än båtens polardiagram. Det lovar gott för kommande kappseglingar.

MED SPINNAKERN UPPE sköt båten fart. Nu fick vi glädje av båtens låga vikt och skrovlinjer. I hastigheter över 8 knop släpper vattnet bakom häcken. Skrovet frigör sig då från den begränsning som vattenlinjelängden sätter och går från displacementsskrov till ett halvplanande skrov. Inte många båtar av den här typen klarar detta i så låg vindhastighet.

På slör låg farten på 7,5-9,5 knop. Med mer vind kunde vi mycket enkelt hålla en snittfart

på över 10 knop eller mer.

Bernt Lindquist har fått konstruktionshjälp från Australien för att viktoptimera det vakuuminjicerade skrovet. Han har använt olika skumkärnor beroende på belastningen på olika ställen samt olika laminattjocklekar och fiberriktningar i glasfibern. Även inredningen är tillverkad med lätta material. Båten byggs i vinylester i stället för polyester. Vinylester har bättre egenskaper, vilket ökar både styrkan och hållbarheten.

Kåre Ljung står för kölen. Han är expert på området och har även konstruerat katamaranen M32.

Sittbrunnen är som i en 40-fotare med gott om plats runt



Pentryt tar en del plats i salongen, men här är ändå gott om utrymme.



Kojerna i förpiken är breda i framkant. Skrovfönster gör att kabinen känns stor.

Diva 34 SC provsegldes 11 oktober i skärgården utanför Stockholm.

rattarna. Sittbrunnen fungerar väl för kappsegling med fullt manskap.

På salongstaket sitter tre vinschar och här justeras focken, en lösning som vi gillar. Fockens skotvinkel justeras med en "Flytande" skotpunkt. Det sparar vikt och ger flexibilitet.

Trots tre kabiner så är det gott om stuvutrymmen. Det finns också ett grunt stuvutrymme under den ena sittbrunnsbänken samt en öppning ner till kabinen på den andra bänken. Även ankarboxen föröver är stor, tack vare mycket volym i bogen.

ÄVEN UNDER DÄCK imponerar Diva 34 SC med mycket volym. Det gör att kojerna i förpiken är bredare än förväntat. Förpiken har också gott om stuvplats och hyllor. Lite överraskande är att Bernt Lindquist har valt att lägga vattentanken här framme, men tanken töms vid kappsegling

oavsett var den placeras.

Kartbordet är borttaget. I stället är toaletten placerad mitt emot pentryt. Salongsbordet kan öppnas som ett kartbord och gör salongsbordet till den naturliga platsen att studera sjökort vid.

Pentryt är öppet i framkant med en ö in mot nedgången från sittbrunnen. Lösningen gör att platsen utnyttjas bättre och gör det enklare att röra sig här samt mer stöd vid sjögång. Nedgången är placerad lite mot styrbord. Stegen är också lite smalare och brantare än idealiskt.

Toaletten är helt OK. Där finns till och med plats för våta sjökläder i ena hörnet. Akterkabinerna är också större än vad som är brukligt på båtar i den här storleken, men det är lite trångt. Akterkabinen har mycket ljus, men ingen ventilering. Det ska dock komma senare.

Båten har fått ett lyft vad gäller finish och stil under däck. Det

är gott om ljus. Både vindrutor i skrovet och överbyggnaden gör att intrycket av "källare" är minimalt.

Diva 34 SC överraskar positivt även med det tekniska. Provbåten hade ett CanBus-elsystem från CZone och Mastervolt samt ett Litiumjon förbrukningsbatteri. Båten har skrovgenomföringar av komposit. Diva 34 SC har även ett vattentätt skott framför rodet, en lösning vi menar borde vara obligatorisk. Den har också ett vattentätt skott i bogen.

PRISMÄSSIGT HAMNAR DIVA 34 SC mellan Dehler 34 och Arcona 340. Cirka 1 455 000 kr är en bra utgångspunkt, men det är utan segel för 84 000 kr. Dessutom finns ett komfortpaket med landström, varmvatten, kyl och lyse för 73 000 kr. Mer elektronik, värme och sprayhood kostar 130 000 kr. För kappseglare finns ett sportpaket för 152 000 kr. ☺



Fakta Diva 34 SC

Längd ö a:	10,33 m
Längd v l:	9,21 m
Bredd:	3,48 m
Djupgående:	1 945 m
Ballast:	1 650 kg
Deplac.:	4 850 kg
Motor:	20 hk, sail drive
Storsegel:	40 m ²
Fock:	28 m ²
Design:	Bernt Lindquist
Pris:	1 455 000 kr
Info:	www.divayachts.se