

7186
Segling
PRESENTERAR

DIVA 35

— genomtänkt och lättseglad

Som första båttidning kan R&C Segling presentera Fabolas helt nya Diva 35, en snabb familjebåt där ingenting lämnats åt slumpen.



I fyra år har Bernt Lindqvist på Fabola gått omkring och funderat på hur den nya Diva 35:an egentligen skulle se ut. Ritat, täljt trämodeller, talat med kunder och återförsäljare, förkastat förslag och hittat på nya lösningar. För ett år sedan fastställdes de slutliga ritningarna och i augusti i år seglade båt nummer ett.

Det är alltså en ovanligt lång mognadsprocess som ligger bakom Diva 35, och det finns därmed en tanke bakom såväl konceptet i stort som i de små detaljerna. Det finns ingenting av allt det vedertagna på dagens segelbåtar som tas för givet av Bernt Lindqvist; han är beredd att ompröva det mesta, och resultatet blir många annorlunda och praktiska lösningar. Några är direkt iögonfallande, som den öppna gången från badplattformen i akterspeglin in till sittbrunnen på Diva 35, medan andra märks mer först när man seglar, som tex den speciellt rundade sittbrunnssargen.

Och en hel del av tänkandet har naturligtvis satt spår också under vattnet, där de långa, raka linjerna på det grunda skrovet ger en snabb och ovanligt kursstabil båt.

LÅG VIKT KÄPPHÄST

Bernt Lindqvist har alltid varit en innovativ konstruktör, och hans ofta oortodoxa idéer är Fabola-programmets gemensamma nämnare: Campus 600, den övernattningsbara dagsegelaren; Kuster 29, den välseglande motorsegelaren; Diva 39, storbåt till småbåtspris; Diva 45, jätten med tre separata sittbrunnar – alla är goda exempel på annorlunda idéer satta i system för att tilltala vissa speciella kategorier av seglare.

En käpphäst för Bernt Lindqvist är båtar med låg vikt, med litet deplacement. En lätt båt är billigare att bygga, och lättare och roligare att segla, menar han: "Det är helt fel, det är en gammal missuppfattning helt enkelt, att en tung båt av traditionellt slag automatiskt är en 'bättre båt'. Tyngden har ingenting med styrkan att göra. För att få en stark båt gäller det bara att *dimensionera rätt*, och med dagens material kan man göra det och ändå få det lätt."

En kär Lindqvistsk parallell är flyget –

vem skulle drömma om att överdimensionera ett flygplan...

Diva 35 är byggd enligt senaste rön, med en kombination av handupplagd rowing (glas) och Kevlarmatta på var sida om 20 mm Divinycell H-80 som sandwichmaterial. Med det laminatet anser tillverkaren att skrov och däck blir 25% lättare och samtidigt 20% starkare än med konventionella metoder. Hela mittsträngen mellan de två skrovhalvorna och området runt kölen är då fortfarande i solitt plastlaminat.

Det är viktigt att vara försiktig med kilona när man väljer att bygga en lättdeplacementsbåt. Det är mycket inredning, beslag och utrustning som ska få plats utan att båten får flyta djupare än den tänkta vattenlinjen – gör den det så går de fina seglingsegenskaperna förlorade. Därför kommer de moderna lamineringsmetoderna att vara till speciellt stor nytta för båtar med litet deplacement. De håller verkligen den tänkta vikten utan att förlora något i styrka. Och enligt Bernt Lindqvist blir de inte bara *billigare* och *roligare* att segla, utan också *tryggare* och *enklare* att segla. Det

krävs inte samma kraftiga doningar ombord eftersom påkänningarna blir mindre, och därmed blir arbetet ombord mycket lättare att klara av för besättningen. Diva 35 deplacerar drygt 4 ton, en vikt som är normal för 3-4 fot kortare båtar.

FART OCH FUNKTION

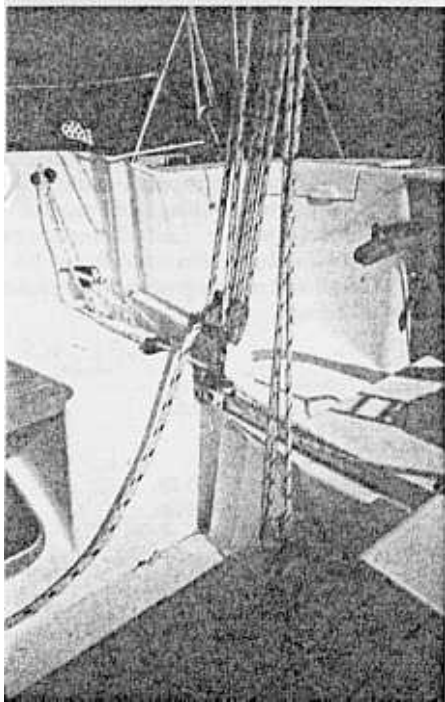
Den grundläggande målsättningen med Diva 35 har enligt Bernt Lindqvist varit att göra en båt som är snabb och lättseglad. Han menar att den kombinationen kräver en del eftertanke för att bli genomförbar: det är lätt att göra en båt snabb om man till exempel hänger på mycket segel, men då blir den gärna svårhanterlig på kuppen. Det är knappast meningen att en familj ska behöva reva och skifta segel för varje gång som vinden ökar eller minskar ett par sekundmeter.

—Konsten är att få en båt som seglar fort, men som ändå fungerar, menar Diva 35:ans konstruktör.

—Jag har löst det genom att göra ett extremt lättdrivet skrov, med raka linjer både i för och akter. Det är linjerna på skrovet, inte en lång eller kort köl, som avgör om båten blir kursstabil. Ju rakare linjerna är, desto mindre vill de styra båten åt något håll, och desto mer lättseglad blir båten. Och tack vare det lättdrivna skrovet har jag kunnat nöja mig med en moderat segelyta.

När R&C Segling provseglade Diva 35 i början av september fick vi tillfälle att prova hur idéerna höll i verkligheten. Vi seglade inomskärs, det ska sägas, inte i havssjö, men åskbyar gjorde att vi fick känna på vindar från 3 till 8 meter per sekund. Både lätt, mellan och på gränsen till hård vind, alltså.

Och nog var hon kursstabil, Diva 35. Hon snårade rakt och snällt både på brant



Storskotet har dubbla utväxlingsanordningar — en för de många metrarna och en (på benen) för fininställningen. Notera uppöjningen i mitten av rorsmansbrunnen. Där står man vid rattstyrning, eller vilar sina fötter om man sitter på aktertoften, och den tjänar som fotstöd när båten kränger.



Först kom badstegen på akterspegeln, sedan kom en infälld plattform — nu har Diva 35 tagit steget fullt ut med en öppen passage som delar akterdäck i två halvkor med en lucka över. Lägg märke till de två stuvluckorna på de båda akterhalvorna.

slör med spinnaker och på kryss i byig vind på 6-8 meter. I det senare fallet styrde båten nästan sig själv, med bara ett lätt mot håll på rodet. Hon krängde till och lovade en aning i byarna, men hade aldrig den minsta tendens att förlora greppet i sjön. Ändå hade vi inte påverkat balansen genom att manipulera med skotningen av stor och genua; båda seglen var grovinställda med helt normal krysskotning.

Jag kunde inte låta bli att jämföra 35:ans kursstabilitet med den hos min egen Nordiska Folkbåt, som kräver ett lösskotat storsegel och låsning av rorkulten om jag vill gå ner och hämta upp en öl ur kölsvinet under liknande omständigheter. Och det är ju en klassiskt långkölad båt, om någon.

Diva 35 har en fenköl, med elliptisk form. Den är tom mindre än "vanliga" fenkölar, så uppenbarligen ligger det mycket i Bernt Lindqvists resonemang att "skrovformen har större betydelse för kursstabiliteten än kölens form."

Diva 35:ans akter är mycket bred och bärig, och för att förhindra att båten ställer sig på näsan när den kränger har förskeppet fått ovanligt fylliga sektioner över vattenlinjen. Därigenom blir det mer harmoni mellan ändskeppen; skrovet får rakare linjer och seglar snällare.

Skrovformen verkar också göra båten slutstyv. Divan kändes normalt initialvek, men stabil vid en viss krängningsvinkel. Också vid tvärsig, hårdkrängande spinnakergång spårade hon snällt utan kamp med rodet. Lade sig ner till en viss gräns, men snurrade aldrig upp i en skärning för att bettet i sjön blev för svagt.

Överhuvudtaget kändes Diva 35 stabil och trygg att segla. Inte fullt så jollelik och livlig som jag kanske hade väntat mig med tanke på det låga deplacementet.

RORKULT ELLER RATT

Däckslayouten utanför brunnen är ganska konventionell, om än med märkesvaror över hela beslagsfronten på det provexemplar som jag seglade; heldragen tråd i stående riggen, CR-4 vantskruvar, Easy Lock avlastare, genuatravare från Axhede

& Hansson, luckor och vinschar från Lewmar, block från Rutgersson, kickstång, etc. Inte allt detta blir standard på båten, men det tyder på att varvet i alla fall är vaket när det gäller fungerande däcksbeslag.

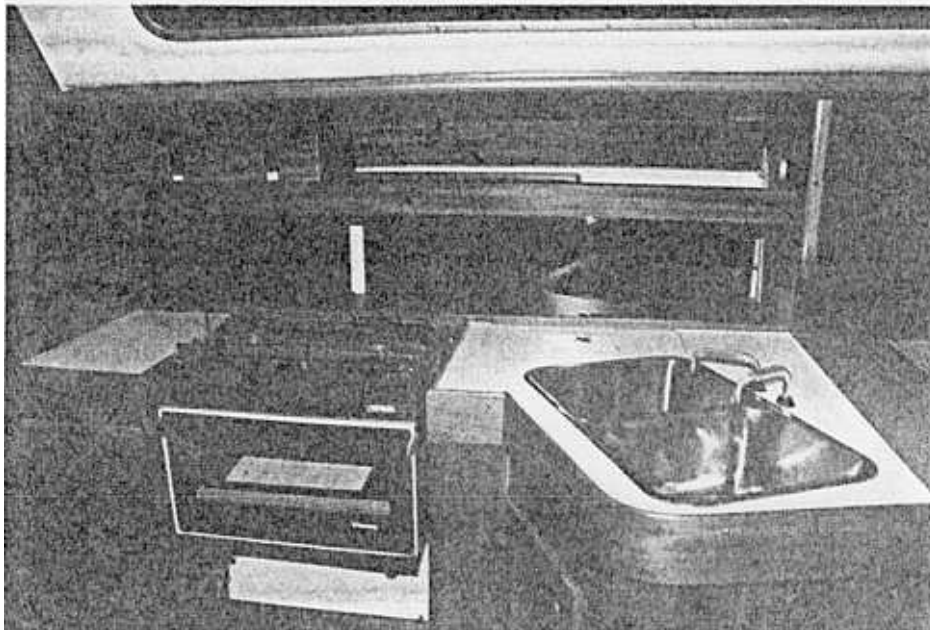
Sittbrunnen är däremot lite mer okonventionell. Som vanligt när det gäller Fabelas båtar, kan man nog säga. Bernt Lindqvist har alltid ägnat stor möda åt att göra brunnar som är sitt-, stå-, och arbetsvänliga — och så också på Diva 35. Kanterna är ryggstödshöga, med en sittriktig rundning som nog skulle ha godkänts till och med av Socialstyrelsen, om nu myndigheternas omsorg om medborgarnas väl och ve hade nått ända in i designkontoren. Ovankanten på sargen är tillräckligt bred för att sitta på, och utsidan rundas nedåt i en övergång mot däck som gör att man sitter stadigt och bekvämt däruppe också under krängning. I framkant på brunnen är sittbrunnssargen skålad i en mjuk övergång till ruffens akterkant — bästa platsen på plana solbogar.

I stället för bridgedäck har Diva 35 en kort gång fram till nedgångsluckan. Det är en plats där man står utmärkt placerad för att sköta alla fall och tampar som kommer förifrån till avlastarna, och man kan tex också sköta spinnakern på vinscharna på rufftaket, via brytblock i relingen, från den platsen. På så sätt når man själv både gaj, sköt och upp&nedhalare, allt från en och samma plats, med stöd i sidled och utom vägen för andra aktiviteter i brunnen.

När man står här så har man i själva verket undersidan på sittbrunnsbordet under fötterna. Det är en teakskiva som är fästad i ett par ledade, rostfria beslag och som kan fällas upp i ett läge där den fungerar som bord mellan tofterna i brunnen — en mycket typisk Lindqvist-innovation.

Båda sidotofterna är delade på mitten av en lyftbar, ribbad teaklucka. Under den sitter en snedställd, öppningsbar Lewmarlucka som kan användas som stuvfack/vädring/reservutgång från båtens akterinnadömen.

Den Diva 35 vi seglade hade rorkult,



Vid pentryt har man en bra arbetsplats med gott om stuvutrymmen. Skjutdörrarna till skåpraden är i plexiglas, och ovanför finns en hylla av samma längd. Foto: C Lundin

men brunnen är också gjord för rattstyrning. Oavsett vilken variant man väljer är alla vinklar och vrår sittriktiga och försedda med stöd för fötter och stjärt vid olika krängningsvinklar. Också aktertoften är delad; man lyfter en lucka och har direkt utgång till en badplatta i samma plan som är infälld i akterspegeln.

HAMNVÄNLIG INREDNING

Att avvika alltför mycket från etablerade uppfattningar om hur en båt ska se ut såväl utom- som inombords låter sig inte göras ens av en progressiv båttillverkare om han vill bibehålla kontakten med verkligheten – marknaden. Diva 35 har förvisso ett modernt och ganska sportigt utseende, men



Toiletten med tvättho ligger om styrbord, akter om navigationsutrymmet. Notera spegelglaset i skjutluckan till skåpet. Foto: C. Lundin

hon håller sig ändå i stort inom de tämligen traditionella ramar som blivit normgivande i segelbåtsbranschen.

Det gäller också invändigt i den numera rätt stereotypa, marknadsinriktade layout som blivit standard på alla (nästan) segelbåtar mellan 30 och 40 fot; förpik, salong, pentry, navbord/toilett, och akterhytt med ingång förifrån. Och det är inte mycket att säga om det – så vill folk ha det – och att möblera om bara för att vara okonventionell är det ju inte mycket mening med. (Det skulle i så fall vara för att tillmötesgå den "kreativa designerns krav på självförverkligande", men sådana behov drabbar nog inte Bernt Lindqvist, som står stadigt med båda fötterna på jorden.)

Till exempel en ovanligt trivsamt salong med nästan cirkelrunda soffor kring ett runt bord. Tjocka dynor att sitta på och bakom ryggen, men inga hyllor eller skåp i den här delen av båten, vilket kan saknas av den som är van vid det. Inte heller under kojerna/sofforna finns särskilt mycket stuv, men grundtanken är att detta ska vara en plats att samlas vid; prytlarna ska förvaras på mer lättåtkomliga ställen. Vid det ovanligt stora navigationsbordet finns i stället gott om fack och hyllor, likaså i pentryt mitt emot. Båda platserna har generösa ytor och är bekvämt tillgängliga.

Akter om pentryt ligger ingången till den akte dubbelkojen, och bakom toaletten på andra sidan kan man välja mellan ett stuvutrymme som är åtkomligt från brunnen eller ytterligare en dubbelkoj.

Diva 35 har ett par föredömligt stabila grabräcken på var sida i salongen, längs hela dess längd. Men i övrigt präglas båten av den moderna seglarens hamnliggarvanor; det är framför allt vid stillaliggandet som den ska fungera inombords. En långseglare över öppna vatten skulle önska sig mer av tex högre sargar vid pentryt och kanske också salongskojer som kunde förvandlas till sjökojer, och en del andra "sjömansmässiga" detaljer. Men Bernt Lindqvist vet vad kunden vill ha, och har gjort inredningen därefter. Segla gör man uppe på däck.

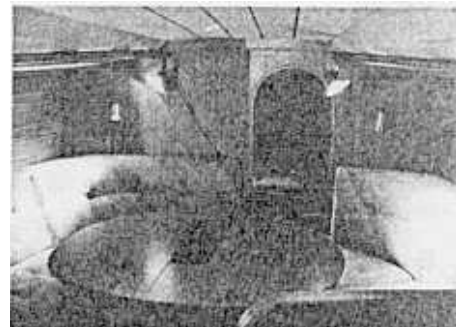
VÄL DEFINIERAD MÅLGRUPP

Med Diva 35 har Bernt Lindqvist inte bara gjort en nedskaling av den populära D'39. Han menar att livet inte är fullt så kelt, utan att varje båt måste ha ett berättigande på marknaden, måste motsvara vissa bestämda krav hos en tämligen väl definierad målgrupp. Med 35:an vänder sig Fabola till "en generation som vuxit upp med jollesegling, H-båt och Express, och nu vill segla med sina familjer, med ökade krav på seglingskvalitet."

Båtens image ska vara sportig, genom rätt design och rätta seglingsegenskaper. Ett tecken i tiden är den brutna akterspegeln på Diva 35, ett lån från bland annat en del av senare års tolvor och IOR-båtar.

Men det är också den enda, flyktiga anknytningen till regelbåtar. Diva 35 är ritad helt utan sneglande på någon regel – precis som de flesta av 80-talets familjebåtar – och för den som vill kappsegla hoppas man på en entypsklass i framtiden. För att det ska fungera bra måste Diva 35 bli något av en storsäljare. Över 40 båtar har redan sålts med bara ritningarna och Fabolas goda namn som underlag, och det är ingen dålig början.

Bengt Jörnstedt



Rundade soffor med tjocka dynor gör salongen ovanligt ombonad och bekväm. Bordssoffan kan med bordshalvans hjälp göras om till en koj, men konstruktören Bernt Lindqvist menar att det är en nödlösning. Sova gör man i förpiken – där öppningen på bilden kan stängas till med en dörr – eller akteröver. Lätt tillgängliga hyllor och fack saknas i den här delen av båten. Notera de kraftiga grabräckena i taket. Foto: C Lundin

Data: Löa 10,80 m
Lvl 8,90 m
Bredd 3,30 m
Djupgående 1,85 m
Storsegel 35,00 kvm
Fock 20,80 kvm
Genua 150% 34,70 kvm
Spinnaker 95,00 kvm
Displacement 3 950 kg
Blyköl, 1 770 kg
Motor Yanmar 2GM20 18 hk
Fart med motor 7 knop
Propeller Folding
Bränsletank ca 40 l

Fabola AB
Box 44
134 00 Gustavsberg
Tel 0766-34175