

Hallberg-Rassy 35 Rasmus

Die Hallberg-Rassy 35, unter Seglern meist nur „Rasmus“ genannt, war das erste Serienschiff der Welt, das bereits ab Werft mit einer festen Scheibe vor dem Aufbau ausgeliefert wurde. Gezeichnet von Olle Enderlein, wurden die ersten beiden Rasmus komplett in Mahagoni gebaut, erst ab der Baunummer 3 wurde 1967 mit der Serienfertigung in GFK begonnen. Bis 1978 wurden 760 Exemplare der HR 35 Rasmus gebaut, die sowohl mit Slup- als auch mit Ketschrigg geordert werden konnten.

Dieser Erfolg kommt nicht von ungefähr. Zur Entstehungszeit des Schiffes waren 35-Fuß-Yachten mit vollwertiger Achterkajüte eher die Ausnahme, das Raumkonzept unter Deck konnte damals viele Eigner überzeugen. Auch heute wirkt das Schiff großzügig und gut durchdacht. Der Salon mit Längspantry an Steuerbord sowie einem großen U-Sofa an Backbord bietet vier bis fünf Seglern Platz. Viel Stauraum in zahlreichen offenen und geschlossenen Schapps sowie der gut ausgestattete Pantrybereich laden auch zu längeren Törns ein. Der Tisch kann abgesenkt werden, um das U-Sofa als Doppelkoje zu nutzen. Vor dem Hauptschott konnte eine großzügige Nasszelle mit ebenfalls reichlich Stauraum realisiert werden. Das Vorschiff bietet eine V-Koje, die auch für zwei Erwachsene ausreichenden Schlafkomfort bietet. Gleiches gilt für die über das Cockpit zugängliche Achterkajüte. Das ganze Schiff ist in gut verarbeitetem Mahagoni-Sperrholz ausgebaut, Deck und Aufbau

sind von unten mit Vinyl bespannt. Die Rumpfsseiten wurden mit einer Holzweigerung verkleidet, die Kojen und Schlafsäcke wirkungsvoll vor Schwitzwasser schützt.

An Deck ist alles auf sicheres Seesegeln ausgelegt. Eine hohe Fußreling mit aufgesetztem Teakrand bietet viel Halt, lange Handläufe auf dem Aufbau sichern den Weg nach vorn zusätzlich.

Das Seldén-Rigg steht auf dem Aufbau, ein solides Hauptschott mit zusätzlicher Maststütze überträgt die Kräfte zuverlässig auf den Rumpf. Die Püttinge für Oberwanten und doppelte Unterwanten sind ebenfalls kraftschlüssig mit dem Rumpf verbunden. Alle Fallen und Reffleinen werden im Standard am Mast bedient, entsprechende Winschen wurden ab Werft montiert. Ein großes Fluchtluk im Aufbau sowie zahlreiche Lüfter sorgen für die nötige Ventilation unter Deck. Das tiefe Cockpit bietet einer vierköpfigen Crew viel Schutz, durch die feste Scheibe mit angeschlossener Sprayhood gelangt selten Spritzwasser bis nach achtern. Üblicherweise ist eine Radsteuerung montiert, der Rudergänger findet sowohl im Sitzen als auch im Stehen eine angenehme Arbeitshaltung. Leider ist die Sicht voraus etwas eingeschränkt.

Unter Segeln zeigt die Rasmus überraschend gute Geschwindigkeiten auf allen Kursen, nur Höhe kneifen mag sie nicht sonderlich. Durch die weit außen angreifenden Püttinge ist der Anstellwinkel der Genua recht groß, das Schiff sollte also etwas voller gefahren werden. Trotz der

für einen Langkieler typischen hervorragenden Kursstabilität werden Ruderausschläge schnell und zuverlässig umgesetzt, Wenden können zügig gefahren werden. Dabei ist das Segeltragevermögen sehr gut, ein Wechsel von der Genua auf die Fock ist erst ab knapp fünf Beaufort fällig.

Das Fahrverhalten unter Maschine ist ebenfalls Langkiel-typisch, für Hafenanöver braucht man immer etwas Schwung im Schiff. Gesteuerte Rückwärtsfahrt gelingt nur mit viel Platz. Viele Rasmus sind aus diesen Gründen bereits mit einem Bugstrahlruder ausgerüstet, was angesichts der Enge in vielen Marinas auch empfehlenswert ist. Als Standard ist das Schiff mit einem Volvo-Penta mit 75 PS sehr großzügig motorisiert, die Kraft wird über einen dreiflügeligen Festpropeller gut ins Wasser gebracht. Gebrauchte HR 35 Rasmus glänzen häufig durch eine ungewöhnlich große Fahrtenausrüstung und viele technische Gimmicks, deren Qualität und Alter stark preisbestimmend sind.

Auf zahlreichen Schiffen wurde ein Teakdeck nachgerüstet, da dieses nicht im Werftstandard enthalten war, Qualität und Zustand der Holzarbeiten variieren hier sehr stark. Unter Deck ist ein gut gepflegtes Schiff häufig an der Vinylbespannung zu erkennen, die schnell verspakt sein kann und deren Verklebung sich häufig löst. Darüber hinaus sollte die Motorlagerung genau geprüft werden, die Schwingungsdämpfer waren ab Werft etwas schwach ausgelegt.





Technische Daten HR 35 Rasmus

Konstrukteur	Olle Enderlein
Werft	Hallberg-Rassy / Schweden
Takelung	Topp / Slup oder Ketsch
Bauweise	Rumpf GFK massiv Deck Sandwich
Länge ü.A.	10.50 m
LWL	8.20 m
Breite	3.05 m
Tiefgang	1.30 m
Verdrängung	5.500 kg
Ballast	ca. 2.300 kg
Segelfläche a.W.	53 qm
Spinnaker	80 qm
Kojen	5/6
Motor	Volvo Penta MD 21 75 PS
Neupreis 1971	ca. 40.000 Euro
Gebrauchtboote	ab 42.000 Euro
Internet	www.hallberg-rassy.com



**Einen ausführlichen Test
finden Sie im Palstek 1-04
www.palstek.de**