RASMUS 35

GROND LEGGER

Hallberg-Rassy's zijn herkenbaar aan de blauwe band op de polyester romp. Het begon anders: zonder band en met een romp van hout. De Rasmus 35 is de start van een succesreeks.

Harry Hallberg en Christoph Rassy: twee namen met elkaar verbonden en tegelijk twee jachtbouwers die nooit met elkaar samenwerkten. Hallberg start in 1943 met botenbouwen. Een van z'n paradepaardjes is de P 28, een achtentwintig voet lange klassieker waarvan er meer dan vijfhonderd gebouwd zijn. Halverwege de bouwperiode van de P 28 start de Zweedse jachtbouwer met polyesterbouw. Een fraaie combinatie van hout en polyester laat Hallberg zien in de Mistral 33.

WINDSCHERM

Christoph Rassy is van Duitse origine en eind zestiger jaren een van Hallbergs concurrenten. In die periode start Rassy met de bouw van de Rasmus 35, op papier gezet door de Zweedse jachtontwerper Olle Enderlein. De Rasmus 35 is een bijzonder schip in z'n tijd: uitgevoerd met een windscherm, achterkajuit, middenkuip en een krachtige binnenboordmotor. De genoemde componenten zijn nog altijd belangrijke ingrediënten voor een groot deel van de Hallberg-Rassy serie. In 1972 gaat Hallberg met pensioen, Christoph Rassy neemt z'n werf over en introduceert de nieuwe naam.

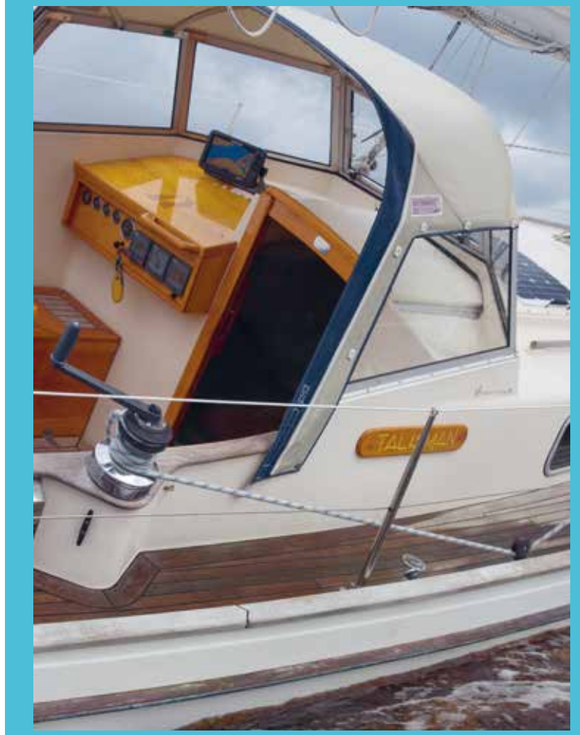
MAHONIE

De eerste twee exemplaren van de Rasmus 35 zijn gemaakt van mahonie. Het exemplaar dat wij bekijken is van jongere datum, meer dan 650 exemplaren later en gemaakt van glasvezelversterkt polyester. Voor de werf wordt de Rasmus een hardloper, net als z'n kleinere zus Monsun 31. Met respect voor de 31 en 35 krijgen twee latere populaire Hallberg-Rassy's de typeaanduiding 312 en 352, ditmaal voorzien van de bekende blauwe band.

SCHEEPSMASSA

De Rasmus 35 kan zijn uitgevoerd met en zonder stuurhuisdak, sloepgetuigd en als kits. Ook de plaatsing van het stuurwiel kent twee varianten: aan de achterzijde van de kajuitopbouw of aan een stuurconsole in de kuip. Het schip dat wij bekijken is er eentje met een stuurconsole plus een windscherm met een stoffen kap. Het schip is sloepgetuigd en de huidige eigenaar heeft een kotterfok op-de-rol toegepast, onder andere prettig bij harde wind. Vandaag varen we met de genua en het grootzeil, bij een wind van vier beaufort. De 35 doet het uitstekend en eenmaal op gang dendert het schip stevig door, daarbij dankbaar gebruikmakend van z'n scheepsmas-

DE RASMUS 35 DOET HET UITSTEKEND EN EENMAAL OP GANG DENDERT HET SCHIP STEVIG DOOR



Lengte over alles	**10,50 m**
Breedte	**3,05 m**
Diepgang	**1,30 m**
Zeiloppervlak	**45 m² (aan de wind)**
Waterverplaatsing	**5.500 kg**
Ballast	**2.500 kg**
Bouwjaar	**circa 1978 (testschip)**
Motor	**Mitsubishi S4-L2 (testschip)**
Motorvermogen	**42 pk (31 kW) bij 3.000 omw/min**
Ontwerp	**Olle Enderlein**
Bouw	**Hallberg-Rassy, Ellös, Zweden**
Prijsindicatie (2021)	**€ 25.000 - € 35.000**

sa. De lange (ondiepe) kiel maakt het schip koersvast en behalve wat ellebogenstoom voor de schootvoering (grootschoot achter de stuurman en een forse genua) is dit een schip dat je met een beetje oefening alleen kunt zeilen. De tussentijds vervangen zeilen staan er netjes op en de tri-radiale snit zijn een voorbeeld van de manier waarop de eigenaar dit schip onderhoud en beheert.

INSTELLING

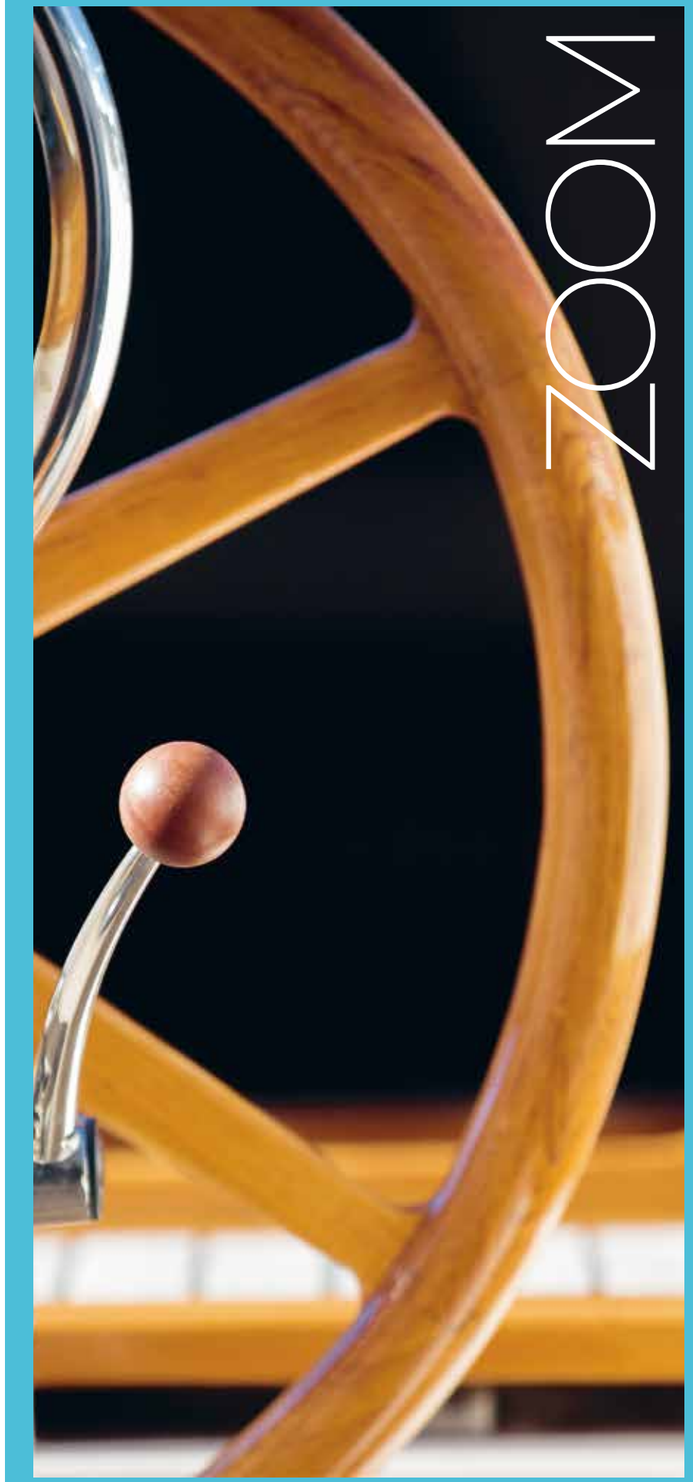
De Rasmus 35 die we hier bekijken is een schip dat flink gebruikt is en ook flink gebruikt wordt. Met een leeftijd van meer dan veertig jaar kan dat betekenen dat een schip z'n beste tijd heeft gehad. De huidige eigenaar en z'n vrouw weten dit haarfijn te pareren: met twee paar rechterhanden én de instelling dat ook een ouder jacht vraagt om het beste. Behalve serieus onderhoud, heeft het schip op diverse plaatsen een upgrade ondergaan, ter verhoging van het vaar- en leefcomfort. De genoemde verbeteringen aan de tuigage zijn daarvan een voorbeeld. Hierdoor vaart het schip comfortabeler.

TOERENTAL

Af werf is het schip voorzien van een Volvo Penta type MD21A. Volgens de specificaties levert deze 75 pk aan het vliegwiel, maar dan wel bij een toerental van 4.500 omwentelingen per minuut. In de praktijk vinden we dit toerental nogal veel voor een diesel binnenboordmotor. Een werkelijk motorvermogen van 51 pk is voor de MD21A meer gangbaar, bij een motortoerental van 3.000 omwentelingen per minuut. Hier aan boord is de motor inmiddels vervangen. Veel draaiuren en een te geringe compressie in de cilinders was voor de eigenaar voldoende reden de motor te vervangen door een nieuwe: een viercilinder Mitsubishi van 42 pk, een prima vermogen voor deze vijfenhalve ton zware langkieler. Aan de warmtewisselaar van het koelwatersysteem is een verwarming gekoppeld die bij draaiende motor de hoofdkajuit verwarmd. Draait de hoofdmotor niet, dan kan de separate dieselverwarming het stookwerk overnemen.

HOUT

Hallberg-Rassy is goed in hout. Het interieur is netjes betimmerd in mahonie en de twee rechterhanden van de timmervrouw aan boord hebben de nodige detailverbeteringen doorgevoerd, waaronder een verbeterde geleiding van de keukenblokladen. Verder hebben de eigenaren ervoor gekozen de slingerranden van de salontafel losneembaar te maken: wel zo prettig als er aan de tafel ook gewerkt wordt. Ook de vloeren zijn eenvoudig losneembaar, mede dankzij hun handzame formaat. Behalve over een nette hoofdkajuit,



Een Rasmus 35 bekijken, betekent dat je in ieder geval inzoomt op de onderstaande drie aandachtspunten.

TEAKDEK

Op een schip van veertig jaar of ouder is het niet vreemd dat je het teakdek tussentijds moet vervangen. De vraag is of dit al is gedaan of dat je als nieuwe eigenaar aan de beurt bent. Renoveren en opnieuw rubberen heeft een grens, volledig vervangen in het genoemde tijdsbestek is normaal.

DEELNAAD

De romp bestaat uit twee helften welke solide aan elkaar gelamineerd zijn, met de deelnaad over de lengte van het schip. Bij de Rasmus 35 vertoont deze deelnaad nogal eens scheurtjes. Is dat het geval, dan dient dit met nieuw laminaat hersteld te worden.

MOTORINSTALLATIE

Is de motorinstallatie nog origineel, dan is de kans groot dat deze er al een flink aantal draaiuren op heeft zitten. Een proefvaart en een compressiemeting door een professional is aan te raden.

BEHALVE SERIEUS ONDERHOUD, HEEFT HET SCHIP OP DIVERSE PLAATSEN EEN UPGRADE ONDERGAAN, TER VERHOGING VAN HET VAAR- EN LEEFCOMFORT

heeft het schip ook de beschikking over een nette achterkajuit. De roerkoning doorkruist deze extra slaaphut resoluut, maar desondanks is deze kajuit relatief ruim. De betimmering in zowel de achter- als hoofdkajuit is nog fris van kleur.

TEAK

Ook aan dek volop hout: teak. Bij aankoop van het schip was het teak al toe aan stevig onderhoud en als eerste werd besloten de kitnaden opnieuw te rubberen. Dit pakte niet goed uit: de oude naden bleken te zijn voorzien van rubber waarop de nieuwe kit niet wilde hechten, volgens de eigenaren waarschijnlijk vanwege de toepassing van siliconenkit. Het teak geeft goede antislip en de gangboorden zijn voldoende breed. Ter plaatse van het dubbel uitgevoerde hoofdwant is de doorloop smaller, wat vraagt om enige handigheid. Inmiddels is het teakdek professioneel vervangen, verlijmd in een bedding compound zonder gebruik te maken van schroeven. De renovatie van het houtwerk in de kuip werd in eigen beheer uitgevoerd en ziet er prima uit.

CRÈME

De kuip mag dan zijn voorzien van hoogglans gelakt teak, een poetsboot is deze Rasmus 35 allerminst. De eigenaren varen op zoutwater, inclusief nu en dan droogvallen. De gebruikerssporen die daarbij horen, pogen de eigenaren met goed onderhoud te compenseren, maar voor de eigenaren heeft het vertroetelen ook een grens. Er moet ook gevaren worden. Het onderhoud en de upgrades die ze uitvoeren, dienen wat hun betreft het nog lange leven van deze polyester klassieker. De veroudering van de teakhouten handrelingen en de verkrijting van de crème gelcoat nemen ze voor lief. Een smetteloos schip is geen must. D

CONCLUSIE

De Rasmus 35 is een praktisch en robuust toerzeiljacht. Z'n lange kiel met bescheiden diepgang maakt het schip geschikt voor ondiepe wateren en biedt een goedmoedige zeiler. Indien uitgevoerd met een vast stuurhuisdak vertoont het schip uiterlijke trekken van een motorsailer, zonder daarbij in te leveren op zeileigenschappen. Bovendien laat het hier beoordeelde schip zien dat je met een investering in je tuig een prima zeiler kunt creëren. Dankzij het windscherm voor en de extra kajuit achterop, biedt de middenkuip veel beschutting. Tref je een net exemplaar, dan verkeert ook het interieur vaak nog in een prima staat.

Met dank aan: familie Van der Klei