

Pollard Coastliner 49 OC SG

Auf Maß gebaut

Wer sich entscheidet, bei Pollard Jachtbouw in Steenwijk/ Niederlande ein Schiff bauen zu lassen, der tut dies, weil er bei Schiffen „von der Stange“ nicht das gefundene hat, was (zu) ihr oder ihm passt. Unsere Testyacht zeigt, wie sich gute Ideen eines Eigners und die langjährige Erfahrung einer Werft ergänzen.

Text + Fotos: Christian Schneider





15 Meter bester holländischer Schiffbau
Die Pollard Coastliner 49.0C 50 ist das
Topmodell der Baureihe und bereift die
zweite Generation der beliebten Pollard
Coastliner Yachten.

Es geht auch mit Druck: Der Volvo Penta D6-330 schiebt die Coastliner bei Bedarf mit knapp 10 Knoten durchs Wasser und liefert Reserven für stramme Bergfahrten.



Der erste Kasko der Brüder Jan und Hermann Pollard wurde vor 20 Jahren noch unter freiem Himmel geschweißt. Seitdem verließen gut 100 Schiffe die Werft, und beide Brüder legen bis heute mit Hand an, damit bald der nächste Neubau die aufgeräumten und modern ausgestatteten Produktionshallen auf dem blitzsauberen Werftgelände verlässt. Gleich um die Ecke liegt der Jachthafen, von dem aus alle Pollard-Jachten auf ihre Jungfernfahrt zur Erprobung gehen und wo auch zahlreiche Eigner den Liegeplatz für ihre Schiffe haben. So auch die „Spuma IV“, eine Coastliner 49 OC der zweiten Generation.

Design, Konzept, Verarbeitung

Der Modellname ist Programm: Die nach der CE-Kategorie „B“ gebauten Coastliner-Jachten eignen sich mit niedriger Durchfahrtschöpfung, großem, luftigen Deckssalon, offener Plicht auf einer Ebene mit dem Salon und effizienten Rumpflinien nicht nur für ausgedehnte Fahrten über die europäischen Binnengewässer, sondern spulen auch an den Küsten mit ihrem ständigen und seegängigen Rumpf in Verbindung mit der soliden Bauweise gelassen die Meilen ab.

Bei unserer Testjacht handelt es sich um die zweite Generation der Baureihe, die mit moderner aber gleichzeitig auch zeitloser Linie gefällt. Nicht ganz unschuldig daran sind der elegante, leicht ausfallende, unten scharfe und nach oben fülliger werdende und dezent austulpende Waierstevens und der gefällige, leichte nach vorne ansteigende Sprung in der gestreckten Linienführung. Markenzeichen der Modellreihe sind zudem das vorne einfallende und umlaufende Schanzkleid, der große Deckssalon mit der achteren auf einer Ebene liegenden offenen Plicht und dem Dachüberstand des Deckshauses. Zwi-

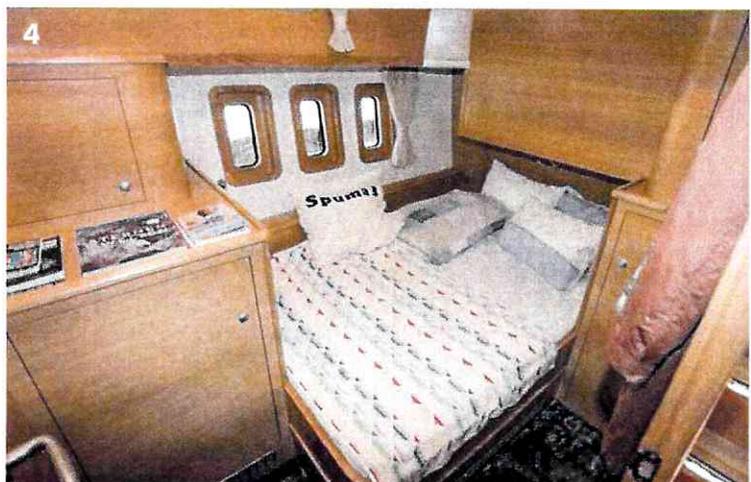
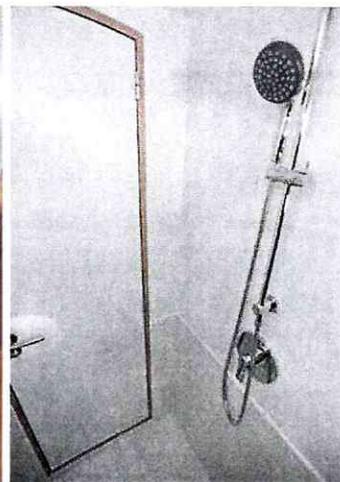
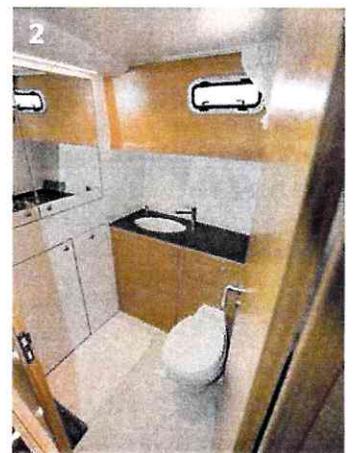
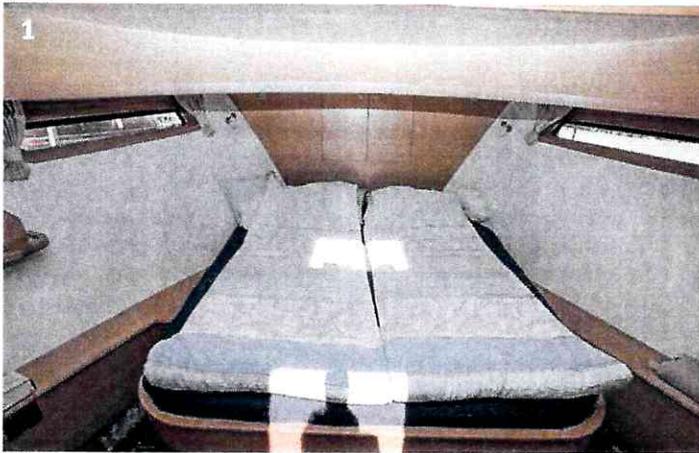
schen 38 und 49 Fuß liegen die bisher gebauten Jachten der Coastliner-Baureihe, und auch eine Version mit Achterkajüte ist dabei. Unsere 49er ist mit knapp 15 Meter Länge das Topmodell. Wie auch bei der kleineren 43 Fuß Schwester wurden hier bereits die Fenster des Deckssalons vollflächig verklebt, statt sie hinter Aluminium-Rahmen einzufassen. Das gibt dem Schiff einen moderneren, homogeneren und zeitgemäßen Look. Insgesamt macht das Schiff schon auf den ersten Blick an der Pier einen kraftvollen, wertigen Eindruck und gibt schon optisch die Erklärung ab, bereits zu sein für die große Reise.

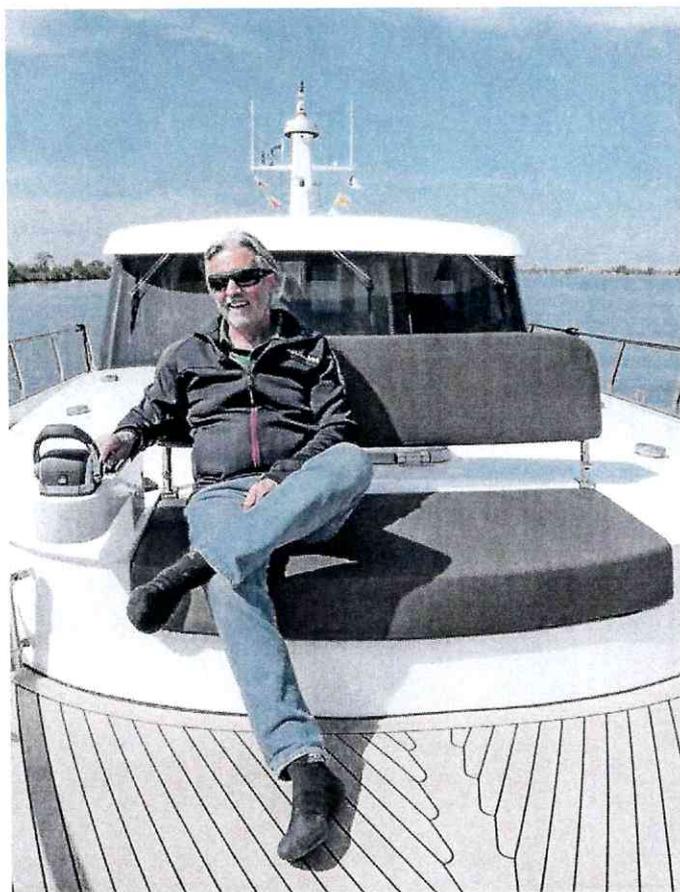
Dazu tragen auch die auf den ersten Blick erkennbaren, aufwendig und hochwertig gefertigten Details bei. Das beginnt mit den Hochglanz polierten Scheuerleisten und Trittkanten auf dem Schanzkleid und auch an der extra eingeschweißten Süllkante an den Stufen des breiten Gangbordes zur Plicht hinunter. „Das machen wir immer so“, so Hermann Pollard und erklärt: „Das sind belastete Flächen, jeder noch so sorgfältig aufgetragene Korrosionsschutz wird irgendwann beschädigt. So aber ist die Fläche unempfindlich, gegen Rost geschützt und widerstandsfähig gegen Kratzer und Beschädigungen.“ ➤

- 1 Im Vorschiff hat das Eignerpaar sein Reich mit einem eigenen Bad und Schrankraum.**
- 2 Das Tagesbad im Durchgang ins Vorschiff. Hinter der unteren Tür im Schott findet noch eine Waschmaschine Platz.**
- 3 So eine geräumige Duschkabine hätte mancher gerne zuhause.**
- 4 Die gemütliche Gästekabine für zwei an Steuerbord mit gutem Ausblick durch die Fenster im Rumpf.**



Achtern die breite Badeplattform – ebenfalls mit umlaufender, polierter Scheuerleiste. Hinter den Klappen im Heck verbergen sich riesige Stauräume, die auch Bordfahräder mühelos aufnehmen.





Platz an der Sonne: Vom vorderen Fahrstand lässt sich die Coastliner entspannt durchs Revier lotsen.

Besser geht's nicht und es ist nur eines der zahlreichen Beispiele für den Qualitätsanspruch der Werft, der sich durch das ganze Schiff zieht. Das Deck ist auf Wunsch des Eigners mit Kork in Stabdeckoptik belegt, was eine gute Isolierung, ausgezeichnete Rutschfestigkeit, eine schöne Optik und ein angenehmes Laufgefühl erzeugt. Ausgehend von der Plicht betritt der Besucher durch die vollständig zu öffnende Schiebetür den Salon mit der großen Pantry an Backbord. Davor der Fahrstand findet sich der Fahrstand, gegenüber die große U-Sitzgruppe mit Esstisch. Ein paar Stufen hinunter geht's ins Vorschiff mit der Eignersuite inklusive dem eigenen Badezimer, einer Gästekabine mit Doppelkoje, einer separaten, sehr großzügigen Dusche und einem weiteren großen Badezimer, das auch die Waschmaschine aufnimmt.

Das Schiff entstand bei Pollard ganz nach Kundenwunsch des Schweizer Eigner-Ehepaars Magi und Bruno Spadin. Bruno Spadin als Ingenieur und langjähriger Bootseigner, der sogar selbst vor Jahren eine 48 Fuß-Segelyacht ausgebaut hatte, wusste genau was er wollte. Auf der Pollard-Werft fand er das Unternehmen, das bereit und in der Lage war, seine



Rund 100 Yachten bis 25 Meter Länge verließen in den letzten 20 Jahren die Werft der Brüder Jan (li.) und Hermann Pollard.

Wünsche auf hohem Niveau in die Tat umzusetzen. Zahlreiche Details gehen daher auch auf Spadins Ideen zurück, und werden heute z.T. von der Werft als mögliche Optionen auch auf anderen Yachten angeboten.

So z.B. der von Spadin entwickelte und produzierte Geruchsfilter an Bord, der die Raumluft filtert und dafür sorgt, dass sich der auf älteren Schiffen typische, oft etwas muffige „Schiffsgeschmack“ erst gar nicht einstellt. Ebenfalls auf Spadins Ideen-Reichtum geht die elektrisch ausfahrbare Étagere in der Ecke der Pantry zurück, die Gewürze, Bratöl und weitere Küchenutensilien seefest und auslaufsicher aufnimmt, auf Knopfdruck zur Verfügung stellt, und dabei den Platz in der Pantry optimal ausnutzt. Ähnlich ausgetüftelt ist die Beifahrersitzbank, die sich ergibt, wenn die Lehne des vorderen Schenkels des U-Sofas nach vorne geklappt wird. So weit, so bekannt – die Möglichkeit, diese Sitzbank dann elektrisch auf die gewünschte Höhe für die gute Rundumsicht anzuheben, geht wieder auf die Initiative des Eigners zurück, und wurde von Pollard perfekt umgesetzt. Weitere Gimmicks wie der ausfahrbare, doppelt angeordnete Fernseher, der es ermöglicht, wahlweise aus der Plicht oder vom Salon aus Fernsehen zu gucken, der unter dem Teppich mit Linoleum geschützte und versiegelte Holzfußboden, oder der großzügige, saubere Motorraum mit den intelligent angeordne- ➤



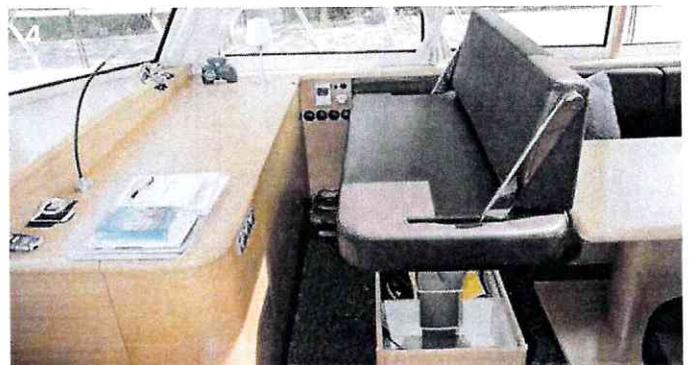
Gestreckte Linie: Die Pollard Coastliner SG ist modern und zeitlos zugleich.



1



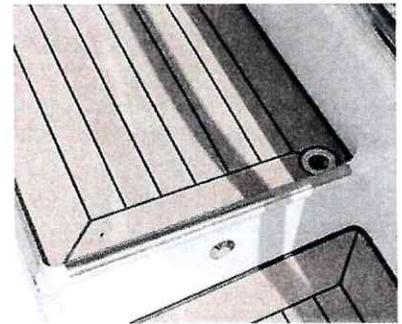
3



4

- 1 Der helle und wohnliche Salon mit bester Rundumsicht.
- 2 Die vollausgestattete Pant-ry. Das elektrisch ausfahrbare Regal war eine Idee des Eigners.
- 3 Der gut ausgestattete Fahrstand mit einem würdigen Recaro-Sitz für lange Tage am Rad.

4 Die Lehne der vorderen Sitzbank lässt sich umklappen, die Bank kann elektrisch hochgefahren werden und gibt so ein weiteres Staufach frei.



Schönes Detail: Polierte Trittkante am Süll des Gangbords. Das Deck wurde mit Kork belegt.

Die große Achterplicht. Für den Tisch gibt's eine mittlere Einlage. Er kann elektrisch heruntergefahren werden und wird mit zusätzlichen Polstern zur großen „Liegewiese“.

ten Staufächern und Schubladen und vieles andere stehen auf der Liste der Extras, die dieses Boot zu einem Unikat werden lassen. Dessen praktische Funktionalität der Yacht ist dabei wohl nur mit der eines Schweizer Taschenmessers zu vergleichen. Nicht unerwähnt bleiben soll aber der vorne angeordnete Außenfahrstand. Hier wird an der Vorkante des Decksaufbaus eine bequeme Bank aufgeklappt, und stehen Gashebel und Joystick-Pinne zur Verfügung, um das Schiff bei Sonnenschein bequem und urgemütlich von außen über Flüsse, Seen und Kanäle zu schippern. Das klappt perfekt und macht Spaß, wie wir uns selbst überzeugen konnten. Klar: Die Raymarine App auf dem Smartphone kann mit der Rückfahrkamera verbunden werden, sodass auch von hier aus immer der Blick auf den aufkommenden Verkehr gegeben ist.

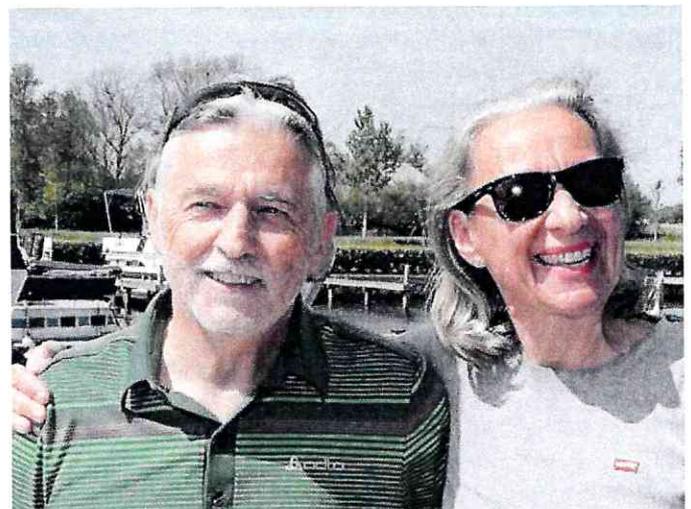
In Sachen Verarbeitung und Bauqualität ist die Pollard Coastliner 49 über jeden Zweifel erhaben. Nachdem der Kasko geschweißt wird, wird dieser durch einen externen Lackierfachbetrieb grundiert, gespachtelt und mit hochwertigem Zweikomponenten-Korrosionsschutz dauerhaft versiegelt und dann lackiert. Das ist dann aber auch das einzige Gewerk, das bei Pollard nicht im Hause angesiedelt ist. Wer die sauberen, aufgeräumten Werfthallen und das hochwertige Werkzeug bei Pollard mit eigenen Augen gesehen hat, der hegt keinen Zweifel daran, dass die Qualitäts-Maßstäbe hier in der Premium-League angesiedelt sind. Entsprechend präsentiert sich auch unsere Testyacht, sodass auch der Blick „hinter die Kulissen“, die uns der Eigner stolz gewährt, nicht den Ansatz von Kritik erlauben. Alles im dunkelgrünen Bereich!

Fahreigenschaften

Motorisiert ist unsere knapp 15 Meter lange und leer ca. 26 Tonnen wiegende Coastliner 49 mit einem Volvo Penta D6-330 Diesel, der seine 243 kw (330 PS) natürlich über eine Wellenanlage und einen Vier-Blatt Bronze Propeller ins Wasser bringt. Erstmals sind aber Bug- und Heckstrahlruder dran, denn der Platz im Hafen zum Manövrieren ist nicht üppig bemessen. Eigner Bruno Spadin bleibt aber locker und dirigiert den Zossen per Fernbedienung vom Gangbord aus ins Fahrwasser. Die

beherzt auch in längeren Frequenzen eingesetzten Querstrahler verraten, dass auch hier bei der Installation auf Qualität, Robustheit, entsprechende Kabelquerschnitte und Batteriekapazitäten geachtet wurde. Unabhängig davon zeigt sich die Yacht aber auch unter Hauptmaschine handig, und benötigt lediglich eine bis eineinhalb Schiffslängen Platz für den Vollkreis mit hart eingeschlagenem Ruder. Kaum hörbar ist der säuselnde Sechszylinder-Diesel, der in seinem großzügigen Reich unter dem Salonboden in Gesellschaft zahlreicher Nebenaggregate der Bordtechnik gelassen auf seinen Einsatz wartet. Das – so viel sei im Vorwege verraten – wird sich auch beim Durchfahren der diversen Fahrstufen nicht ändern.

Der Fahrstand ist übersichtlich, die Rundumsicht gut, die Raymarine-Instrumentierung gibt Auskunft über alles Wissenswerte, bei Bedarf auch in Form der Ansichten der verschiedenen Kameras an Bord. Somit ist alles im Blick! Zwar sind die Anzeigen für den Brennstoffverbrauch nicht



Ließen sich ihr Schiff für lange Reisen durch Europa auf Maß bauen: Bruno und Magi Spadin aus der Schweiz.

angeschlossen, Bruno Spadin weiß aber aus den Erfahrungen seiner ersten Fahrseason im Jahr 2021 zu berichten, dass die Jacht im Durchschnitt lediglich ca. vier Liter Diesel im Geschwindigkeitsbereich von 6 bis 9 km/h auf den holländischen Kanälen verbrauchte. Zwischen 9 und 10 km/h bei 1300 bis 1500 U/min ermitteln wir dann auch eine angenehme Marschfahrt, die zügiges Vorankommen und ruhige Fahrt miteinander vereint. Soll es mal etwas flotter gehen, lassen sich auch 12 bis 13 km/h bei ca. 2000 U/min gelassen fahren, mit 3570 U/min läuft der Volvo-Diesel bei Volllast kurz oberhalb der Nenndrehzahl und die Jacht schiebt bei 17,5 km/h eine ordentliche Bugwelle vor sich her. Schön zu wissen, dass Reserven da sind, aber in der Fahr-Praxis bei einer Jacht wie dieser aber eher unbedeutend. Schon bedeutsamer ist,

dass der große Verdränger lediglich 15 Sekunden benötigt, um aus dem Stand knapp die Vmax zu erreichen. Nicht dass hier Beschleunigungsrennen auf dem Programm stehen, aber es zeigt, dass der Volvo ordentlich Druck aus seinen knapp sechs Litern Hubraum liefert, sodass auch angesichts strammer Bergfahrten, drückendem Seitenwind beim Manövrieren oder beim Fahren in Tidengewässern bei Bedarf die Leistung zur Verfügung steht und souveränes Fahren möglich macht. Am Liegeplatz angekommen stellt die Pollard Coastliner dann nochmals unter Beweis, dass sich 15 Meter Stahl in bester holländischer Bauweise durchaus lässig manövrieren lassen. In engem Bogen geht's vor die Box und in einer mustergültigen Geradeausfahrt über den Achtersteven mit nur geringer Ruderkorrektur gleitet die Coastliner an ihren Liegeplatz. 🌊

► Kontakt

Pollard Jachtbouw
Elzenbroek 7
8331 VD Steenwijk
Niederlande
Tel.: +31 6 27 43 27 67
info@pollardjachtbouw.nl
www.pollardjachtbouw.nl



► Pollard Coastliner 49 OC SG

Herstellerland:
 Niederlande
Motorisierung Test KW (PS):
 Volvo Penta D6 330
Antriebsart:
 Welle
Preis Standard/Testschiff (€):
 ca. 1,1 Mio. € (2021) /auf Anfrage

► Mein Fazit



Christian Schneider
 Chefredakteur

Mit der Pollard Coastliner 49 SG zeigen die Brüder Hermann und Jan Pollard einmal mehr, dass sie in der Reihe der niederländischen Qualitätswerften oben mitspielen. Das Schiff gefällt durch seine moderne und gleichzeitig zeitlose Optik, die exzellente Bauqualität, die ausgezeichneten Fahreigenschaften und die hohe Funktionalität an Bord. Kommen dann noch die Ideen und Gestaltungen findiger und erfahrener Bootseigner wie die des Ehepaars Spadin hinzu, wird aus einer feinen Motoryacht eine passgenaue Maßanfertigung zum Reisen, Leben und Erleben.

► Messwerte

| Fahrstufe | Drehzahl U/min | Geschwindigkeit | | Verbrauch | | | Schallpegel* dB(A) |
|------------------------------|-------------------|-----------------|--------|-----------------------|------|------|-----------------------|
| | | kn | (km/h) | l/h | l/sm | l/km | |
| Standgas eingekuppelt | 600 | 2,3 | 4,2 | Keine Messung / | | | 52 |
| langsame Marschfahrt | 1200 | 4,3 | 8,0 | ca. 4 l/h | | | 54 |
| Marschfahrt | 1350 | 5,1 | 9,5 | bei 6 - 9 km/h | | | 55 |
| schnelle Marschfahrt | 2000 | 6,9 | 12,7 | im Jahresdurchschnitt | | | 61 |
| V-max. | 3570 | 9,4 | 17,5 | (Eignerangabe) | | | 71 |

Beschleunigung 0-Vmax minus 1kn. (Sek): 15, Drehkreis in Bootslängen = 1- 1,5, Reichweite bei Revierfahrt/Marschfahrt (Tankinhalt-10 %) in sm (km): ca. 2300 km +

*Gemessen am (Innen)Fahrstand

| | | | | | |
|-------------|------------|-------------------|-----------------------------|------------------------|-----------------|
| 14,95 m | 4,75 m | 1,25 m | 3,50 m (Mast gelegt) | 234 kw (330 PS) | Stahl |
| 1500 l | 1500 l | ca. 26.000 kg | CE B | k.A. | 4+2 (Salon) |

TESTBEDINGUNGEN: Revier: Steenwijk-Ossenzijl Kanal / Niederlande, Wind (Bft)/Strom (kn)/Wellenhöhe(m): 2/0/0,1, Personen an Bord: 4, Tankinhalt Brennstoff/Wasser (Liter) ca.: 600/500