



Toegestuurd door Ank de Roo en Dennis Bezemer, genomen op de Noordzee tijdens de kustweek naar Nieuwpoort.

## NA ZEVENTIEN JAAR IN EEN NIEUW JASJE

# Polybri 560

De Kolibri is al jaren een vertrouwde verschijning op de Nederlandse wateren. Traditioneel van hout, nu eindelijk in polyester. Een puntgave 560 diende als plug voor de Polybri 560. Wij bekeken deze nostalgische nieuwkomer.

TEKST: HENK BEZEMER FOTO'S: ROB BONTE  
MET DANK AAN DE VERENIGING VAN KOLIBRI  
ZEILERS (VKZ).

**D**e eerste Kolibri 560 werd in 1964 op de Hiswa gepresenteerd. Het was een ontwerp van G.A. Pfeiffer en werd gebouwd door Van den Brink in Stompwijk. Na een productie van duizend exemplaren verliet de laatste Kolibri 560 in 1980 de werf. Maar liefst 95 procent van de Kolibri's werd door de klant zelf afgebouwd.

De Kolibri 560 werd in 1978 een officiële nationale wedstrijdklasse met een hechte eigenaarsvereniging. De Vereniging van Kolibri Zeilers (VKZ) organiseert zowel toerzeil-evenementen als wedstrijden ([www.kolibrizeilers.net](http://www.kolibrizeilers.net)).

**Goede moment en goede prijs** De werf bouwt Kolibri's tot op de dag van vandaag, maar dan in andere modellen. Kolibri Jachtbouw ontwikkelde na de 560 respectievelijk de 700, 620, 900, 800, 1100 en 950. Geen van deze nieuwe modellen is echter zo populair geworden als de 560. De 560 kwam precies op het juiste moment. De boot was uniek. De rompen worden met plakhout in een mal gebouwd. De details van het procédé worden tot de dag van vandaag geheim gehouden. De Kolibri's zijn, in tegenstelling tot de Waarschepen die veel later ontwikkeld werden, echte rondspanten.

Het midden van de jaren '60: de polyesterbouw en daarmee de seriebouw komen op. De mensen hadden wat meer geld te besteden. De belangstelling voor de watersport groeide, ook bij jonge mensen. Die hadden nog niet veel te besteden, maar beschikten wel over veel energie. Dus kwam Van den Brink met een kleine, zeewaardige en betaalbare boot, met een volledig interieur en vier slaapplekken, trailerbaar en geschikt voor alle binnen- en kustwateren. De boot leek uitermate geschikt voor kleine gezinnen of een duo beman-



ning met plan tot gezinsuitbreiding. Een schot in de roos. Bovendien kon de boot voor weinig gekocht worden als een albouwpakket, waarbij de werf de romp leverde en de koper de boot afbouwde in om en nabij 350 uur.

Hoewel Kolibri Jachtbouw zich sinds het stilleggen van de productie van de 560 concentreerde op de bouw van maar liefst zes nieuwe modellen, bleef de Kolibri 560 een stempel drukken op de werf. Meestal lagen er wel een paar, al was het alleen vanwege reparatie, onderhoud en service.

**De Polybri** Vele oude Kolibri's zijn nu over de dertig jaar oud en onderhand aan vervanging toe. De schare trouwe fans is niet noemenswaardig afgenomen en de vraag naar nieuwbouw groeit. Volledige houtbouw zou echter te duur worden. Van den Brink kocht de *Chapeau* op; een volledig door de werf gebouwde Kolibri 560 uit 1975. Deze boot gebruikte hij als plug voor de nieuwe polyesterversie die voor het eerst dit jaar op Boot Holland gepresenteerd werd.



## De Polybri is vrijwel identiek aan de Kolibri, onderdelen zijn uitwisselbaar

**Nieuwe romp voor oude boot** De boot is vrijwel identiek aan de oude Kolibri. "De eenheid blijft hierdoor bewaard, zodat onderdelen uitwisselbaar zijn tussen de oudere houten modellen en de nieuwe kunststofserie", zegt Van den Brink. "Ook ontstaat op deze manier de mogelijkheid om onderdelen van een in slechte staat verkerende 560, zoals beslagen, tuigage, kiel en dergelijke, over te zetten op een los aan te schaffen kunststof casco." Het casco wordt met een binnenmal geleverd. De bedden zitten er al in. De polyester Kolibri 560 is als casco te krijgen vanaf € 9.950,-, zeilklaar voor € 17.999,-.

De boot is nu ook verkrijgbaar met een kielmidzwaard dat de diepgang variabel maakt tussen 50 en 120 centimeter (meerprijs € 1.370,-). Gezien het vrij geringe gewicht is de Kolibri altijd al uitstekend trailerbaar geweest, maar met deze ophaalbare kiel wordt vervoer over de weg helemaal eenvoudig.

**Opbouwen Polybri** De vraagprijs voor een houten Kolibri 560 varieert op internet tussen de € 600,- en € 5.500,-. De prijs is uiteraard gerelateerd aan de staat waarin de boot verkeert. Voor de laagste prijzen zult u niet veel meer kunnen verwachten dan een boot die fors onderhanden genomen moet worden of die misschien geschikt is als voorraadkast voor onderdelen om een polyester romp mee op te bouwen. Onder de duurdere boten vindt u piekfijn onderhouden exemplaren.

Stel u vindt een oude Kolibri voor € 1.000,- waarop veel onderdelen als de kiel, de mast, de giek, de blokjes op het dak, de kussens, de patrijspoorten, het roer, het roerbeslag, de preekstoel, de kajuitramen, de zwemtrap en de puttings en de motorsteun nog deugen. Vervolgens koopt u een polyester casco met binnenmal voor een kleine € 10.000,-. Met lijm, sikaflex, vernis en wat vervangingen aan blokjes en lijn ter waarde € 1.000,- en nieuwe zeilen (grootzeil, fok en stormfok) € 1.440,- en om en nabij de 350 uur (één winterklus) vaart u voor € 13.440,- met een zo goed als

Linksboven: interieur Polybri 560.

Linksonder: de *Beau't* van Annemarie Mast.

Boven: toegezonden door Joke van Wouw.



## Veel eigenaars roemen het zeegedrag

**Linksboven: de romp van de Chapeau is klaar om er een mal van te maken.**

**Linksonder: de mal van de Polybri-romp.**

**Rechtsboven: de binnenschaal.**

**Rechtsonder: het eerste dek komt uit de mal.**

nieuwe Polybri, zoals de Kolibri met polyester romp nu al liefkozend genoemd wordt.

**Zwakke plekken zehands Kolibri 560** Klassieke houten Kolibri's 560 zijn op zijn minst zeventien jaar oud. Na zo'n lang leven is het niet verwonderlijk dat er zich een paar zwakke plekken openbaren.

Het vlak onder de vloerdelen. Daar kan water zijn blijven staan dat tot rotte plekken heeft geleid. Als u klopt, klinkt het dan dof of helder? Steek eventueel met een schroevendraaier. Is het hout hard of zacht? Vooral het vlak tussen kiel en schegje is een beruchte zwakke plek.

Het schegje zelf is een notoire bron van ellende: inwatering en rotte plekken.

Onder de banken en bij de schotten blijft in hoekjes vaak water staan. Dat zijn plaatsen waar het kan gaan rotten. Sommigen hebben die schotten doorboord zodat het water naar het diepste punt van het vlak kan lopen. Dat is prima bij de langsscheepse schotten, maar niet goed bij de dwars-scheepse, die immers als 'waterdicht' schot een functie vervullen bij het drijfvermogen als de boot onverhoeds volstaat.

Let ook op de constructie van de bakskisten en de vogel-nestjes in de kulpwand (bij sommige Kolibri's zijn die dichtgemaakt). Ook daar kan water zijn blijven staan met alle gevolgen van dien.

De raampjes gaan vaak lekken. Dat is op zich niet zo moeilijk te repareren.

### Vergelijking met moderne trailerbare boten

Veel eigenaars van de Kolibri 560 roemen het zeegedrag van de klassieker. Met een wind van 6 à 7 Beaufort hoeft u zich op het IJsselmeer weinig zorgen te maken, mits gereefd en goed getrimd.

De Kolibri 560 doet met zijn smalle geveegde spiegel naar moderne begrippen wat ouderwets aan. De boot is natuurlijk niet voor niets in de zestiger jaren getekend. Nadat er vijftig gebouwd zijn, heeft de werf de spiegel veranderd. De oorspronkelijke negatieve spiegel is vervangen door een positieve.

Kleine boten zijn doorgaans breed. Ze hebben enerzijds binnenruimte nodig en kunnen ook wel wat breedte voor de vormstabiliteit gebruiken. De Kolibri is echter vrij smal voor zijn lengte. Met zijn verhouding van lengte versus breedte van 1:2,80 is het een van de smalste boten tussen de 5,5 en 7,5 meter. Samen met het geveegde achterschip en een grootste breedte leidt dit tot weinig vervorming van het onderwaterschip als de boot helt. Dat wijst erop dat de boot waarschijnlijk ook onder helling en met flinke wind goed in de hand te houden is.

Hoewel er wel een aantal trailerbare boten zijn die voor hun lengte lichter zijn dan de 560, is dat in absolute zin niet het geval. Dat maakt de boot heel goed trailerbaar. Het geringe gewicht is van betekenis voor het acceleratievermogen bij licht weer.

Ondanks het feit dat de boot naar de inzichten van de jaren zestig naar onze smaak grof ondertuigd is, blijken er toch nog drie van de 19 trailerbare boten onder de 7,5 meter nog minder zeil te dragen. Een kleine veertig procent van deze modernere boten doet het op papier in licht weer minder goed dan deze Kolibri en dat is toch heel goed voor een ontwerp uit het midden van de jaren '60. Gezien de geringe waterlijn-lengte zal de boot het bij meer wind op een aan-de-windse koers moeten alleggen tegen andere kajuitboten, maar hoewel de romp daar niet helemaal geschikt voor is, zal een weinig beladen Kolibri 560 op ruime koersen snel in plané kunnen gaan.

De Kolibri 560 is een boot die gemakkelijk te hanteren is. Er



Grote foto: de eerste schotten zijn geplaatst.

De mal van de binnenschaal.

Onder: de Polybri 560 op de Hiswa 2007.



staat zo weinig zeil op dat ondanks zijn beperkte diepgang en geringe gewicht, er maar drie van de negentien trailerbare boten zijn die nog later kunnen reën.

Het vaargebied zal zich doorgaans beperken tot het IJsselmeer, het Wad en de kustwateren, hoewel grotere reizen zeker mogelijk zijn. Dan is het wel verstandig om het weerbericht goed in de gaten te houden. Kleine, beweeglijke boten moeten niet te veel door brekers uitgedaagd worden. Meer dan de helft van de trailerbare kleine boten loopt overigens meer risico om door een breker op zijn zij gegooid te worden. Toch blijft het een te kleine boot voor slecht weer. Maar ook dat is betrekkelijk: de Kolibri scoort in deze beduidend beter dan het Waarschip 570, waarmee ik twee keer naar de Azoren voer.

De Kolibri 560 ontpopt zich in deze vergelijking als een verrassend goede zeiler die menig moderne, kleine trailerbare boot ver achter zich laat. Z

## Technische gegevens

<b>Ontwerp</b>	G.A. Pfeifer,
<b>Bouw</b>	Kolibri Jachtbouw, Stompwijk <a href="http://www.kolibri-jachtbouw.nl">www.kolibri-jachtbouw.nl</a>
<b>Lengte over alles</b>	5,60 m
<b>Lengte waterlijn</b>	5,00 m
<b>Breedte</b>	2,00 m
<b>Diepgang</b>	1,00 m
<b>kielmidzwaarduitvoering</b>	0,50 – 1,20 m
<b>Waterverplaatsing</b>	0,7 ton
<b>Ballast</b>	225 kg
<b>Grootzeil</b>	7 m <sup>2</sup>
<b>Werkfok</b>	5 m <sup>2</sup>
<b>Stormfok</b>	3 m <sup>2</sup>
<b>Spinnaker</b>	18 m <sup>2</sup>

