Vakkieden

Henk van Lith

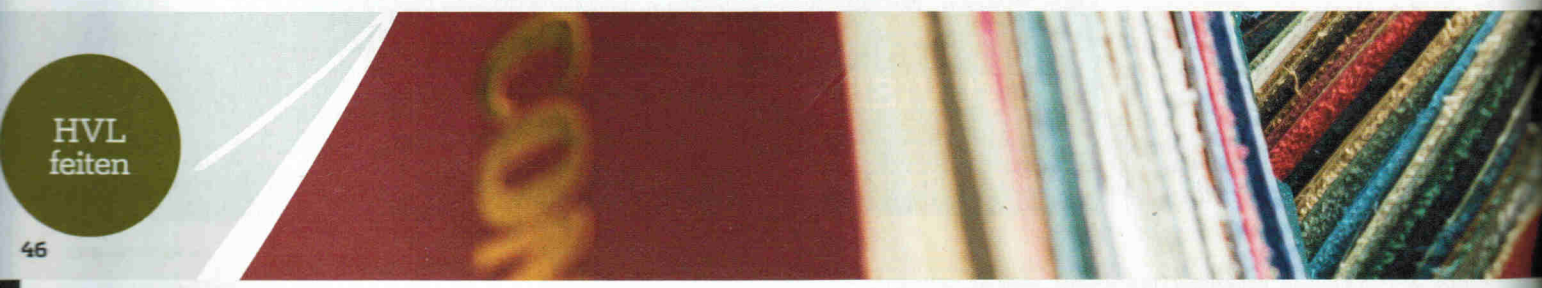
LEERMEESTER

Serieuze collectioneurs wereldwijd weten hun weg naar Henk van Lith te vinden, die het binnenste van elke Ferrari tot in de perfectie kan restaureren.

TEKST & FOTOGRAFIE
MIKE RAANHUIS

HET ATELIER VAN VAN LITH IS PRECIES ZOALS JE HOOPT DAT HET INTERIEUR VAN DE BESTE FERRARI-BEKLEDER TER WERELD ERUITZIET: klein, authentiek en volgepakt met zwaar geurend leer. Het enthousiasme van de Betuwse leerspecialist lijkt grenzeloos. Na elke vraag volgt een volledig uitgediept antwoord, het liefst gelardeerd met voorbeelden uit Van Liths onschatbare en zorgvuldig opgebouwde Ferrari-documentatie, die ze zelfs in Modena niet (meer) bezitten. Sterker nog, juryleden van de grootste concoursen ter wereld gaan bij hem te rade om te horen op welke specifieke interieurdetails ze moeten letten. Hoe vooraanstaand zijn klandizie ook is – soms laten ze zelfs hun auto invliegen –, voor Henk van Lith is iedereen gelijk. Van arrogantie wil hij niets weten en aan borstklopperij doet hij al helemaal niet. Zelfs toen hij door Roberto Vaglietti, destijds de grote baas van Ferrari Classiche, gevraagd werd om leiding te komen geven aan zijn *Upholstery Department*, bedankte hij vriendelijk voor de eer.

De meeste punten scoorde Van Lith bij Classiche met een Ferrari 250 GT Lusso. Deze auto had een geschatte veiling-opbrengst van tussen de 480.000 en 580.000 euro, maar



HVL feiten

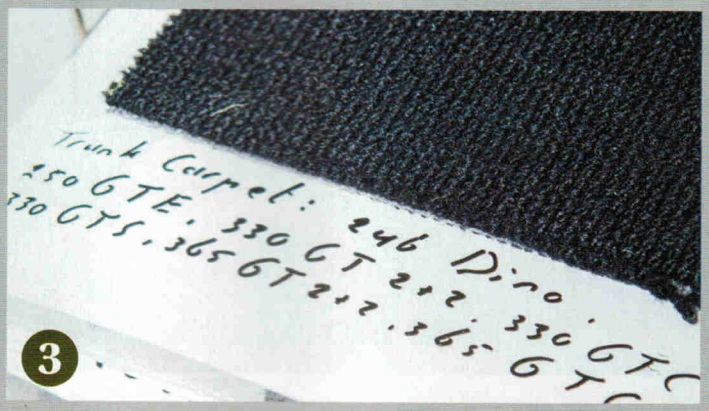
ALLEEN ORIGINEEL

1 "Ik ben de enige ter wereld die Ferrari-tapijt kan leveren zoals het vroeger gemaakt werd. Dat wil zeggen: met exact de juiste dikte van de woldraad en met de juiste rug – de *backing*."

2 Een voorbeeld van het uitgebreide archief van Van Lith: het bevat alle gegevens en foto's van hoe het er allemaal heeft uitgezien toen de auto de fabriek verliet.

3 Eveneens uitgebreid gedocumenteerd zijn alle bekledingsmaterialen en -kleuren die ooit zijn gebruikt door Ferrari, inclusief voor welke modellen.

4 Op zijn naaimachines weet Van Lith het interieur met de juiste stiknaden en zelfs exact het juiste garen weer in nieuwstaat terug te brengen.



omdat hij tot in de kleinste finesses was gerestaureerd, ging hij van de hand voor ruim driekwart miljoen euro. Niet alleen dankzij Van Lith – de restaurateur en de spuiter deden ook hun duit in het zakje –, maar het puntgave interieur speelde wel degelijk een grote rol bij de uiteindelijke prijs. Van Lith: "Alles wat ik aan kennis en ervaring in me heb, kon ik kwijt in die Lusso. Zelfs Jean Todt (voormalig Ferrari F1-teambaas, *red.*) kwam me er persoonlijk mee feliciteren en ook de eigenaar was diep geraakt door het eindresultaat. Vanaf dat moment werd het een gekkenhuis rond de auto en voelde ik mezelf de attractie: iedereen kwam op me af en wilde weten wie die Henk van Lith toch was. Nou gewoon, ik dus." Die te prijzen Hollandse nuchterheid bezat hij ook al toen hij dertig jaar geleden begon met het bekledersvak en helikopters voorzag van een nieuw binnenste. Al snel werden het auto's, spitste Van Lith zich toe op 'Italiaans exclusief' en sinds een jaar of zestien zijn het louter de meest unieke Ferrari's in de wereld waarop hij zijn ongekende kunsten loslaat.

Voordat Van Lith aan een project begint (denk niet dat u het komende half jaar bij hem terechtkunt), zoekt hij uit welke materialen in de betreffende auto zaten. Mocht hij dat niet uit zijn hoofd weten, dan haalt hij deze informatie uit zijn 'bijbels': vuistdikke naslagwerken waarin alle denkbare gegevens, namen, nummers, codes, afmetingen en kleuren vermeld staan. Henk van Lith laat me wat voorbeelden zien van de Ferrari FF, maar ook van de 250 Pininfarina Coupé. "Werkelijk álles wordt vernoemd: het chassisnummer op het bodynummer (door Pininfarina

EIGEN LEERMERK

Tien jaar geleden, op 14 juni 2002, ging de beste en bekendste leerproducent ter wereld, Connolly, failliet. Een tegenvaller voor Van Lith, die immers alleen met het beste leer wenst te werken. Maar de bekleder was niet voor één gat te vangen en besloot zijn eigen leerlabel, 'HVL Class', op te richten, leer dat identiek is aan hetgeen Connolly produceerde. "Er wordt een selectie gemaakt uit 3 procent die is overgebleven van de beste huiden ter wereld. Het liefst huiden van jonge stieren; die hebben minder geleden. De huid van een stier heeft sowieso een iets vastere structuur."

PROJECTEN

1 Van Lith werkt momenteel aan een inktzwarte Daytona met slechts 21.000 kilometer, eigendom van 'een Europese royal'.

2 De befaamde Daytona-stoelen heeft Van Lith inmiddels al heel vaak gereconstrueerd, maar met één stoel is hij toch zeker zestig tot zeventig uur bezig.

3 "Dit is een Daytona-prototype. Een heel bijzondere auto met een al even mooi verhaal. Voordat aan het ontwerp van de Daytona werd begonnen, heeft Scaglietti het eerste prototype gemaakt. Het tweede, derde, vierde en vijfde zijn gemaakt door ontwerper Leonardo Fioravanti. De auto is gebaseerd op de 275 GTB4, maar in een zijpaneel vond ik de aanduiding '275 Daytona'. Dat vind ik geweldig om te ontdekken."

aan de auto's toegekend, *red.*), deze exterieurkleur en dit motornummer had plastic met leer in de kleur 3478. Toen ik deze informatie in handen kreeg, heb ik een vreugdesprong gemaakt." Van Lith bladert verder en stokt bij wat lijkt op een 'puzzelpagina' van een stoel. "Hier staat exact beschreven hoe deze stoelen uit elkaar moeten en wat voor sluitingen en clipjes er zijn gebruikt. Dat is essentieel voor mij. Je moet bijna een chirurg zijn om er zo eentje uit elkaar te halen. Voorheen schreef ik elk detail op, wat waar hoort te zitten: welk bandje, welk kraaltje, welk gaatje, de doorsnede van de gaatjes waar de bout van de gordel doorheen komt – alles tot in het kleinste detail. Je moet weten dat veel materialen er niet meer zijn. Maar dat wil én moet ik wel hebben. Iets wat erop lijkt, volstaat niet voor mij. Aan originaliteit kun je geen concessies doen. Ik laat zonodig het originele materiaal analyseren in een laboratorium, zodat ik precies weet waaruit het bestaat."

Nog zo'n voorbeeld van Van Liths drang naar originaliteit heeft te maken met het zogenaamde *mousehair*, dat als bekleding voor verschillende Ferrari-dashboards werd gebruikt. Omdat de fabriek die het *mousehair* veertig jaar geleden produceerde niet meer bestaat, heeft Van Lith een oud-medewerker in Italië opgespoord die nog in het bezit was van de apparatuur om het te vervaardigen. Het bijzondere product is inmiddels weer voorhanden en gaat de hele wereld over. Van Lith is de enige die het levert. Datzelfde geldt voor de garen die hij gebruikt. Als 'bewijs' toont hij me een karton vol kleurige garensoorten, stuk voor stuk voorzien van originele fabrieksnummers. "Noem het een afwijking. Het is zoeken tot je erbij neervalt."

Mijn oog valt op een vergeeld papiertje met de naam Pininfarina erop. "Leuk hè? Is hartstikke nieuw", aldus Van Lith. "Dit stickertje laat ik reproduceren op oud, vergeeld

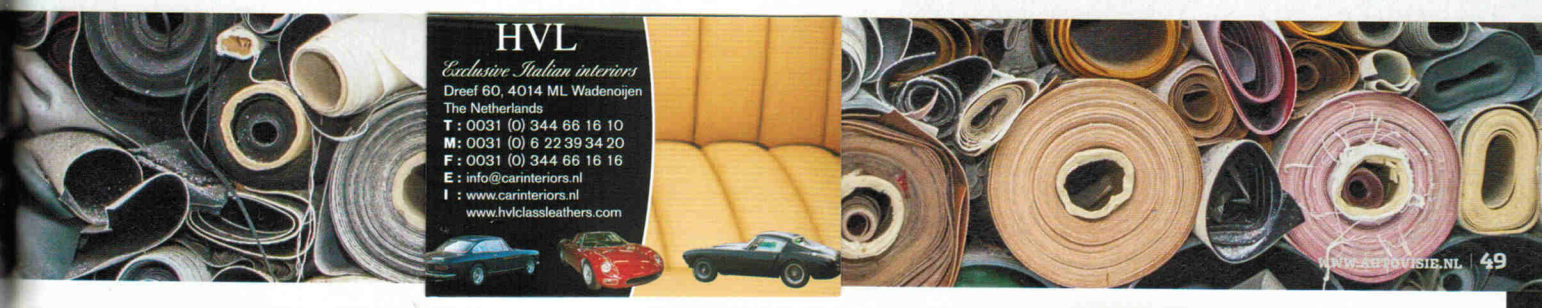
HVL feiten

LEER EN LEER

"Vergeleken met die van mij zijn de moderne huiden totaal anders qua voor- en nabehandeling, dikte, kwaliteit, souplesse en verving. De toplaag van het moderne leer komt er vrij snel vanaf. Ik noem deze leersoorten ook wel 'verdoezelleer'. Wat gebeurt er: er komt een kunststof coatinglaag over het leer om de fouten, zoals littekens en muggenbeten, te bedekken. Dat zogenaamde 'kippenleer' zit overigens ook in de nieuwe auto's."

Van Lith aan het werk met het tapijt. "Van Ferrari weet ik voor wat betreft bekleding en interieurs zo'n 98 procent. En als het moet, kan ik ook achter die resterende twee procent komen."

'Iets wat erop lijkt, volstaat niet voor mij. Aan *originaliteit* kun je geen concessies doen'

papier en vervolgens plak ik het op de plaats waar het vroeger ook zat. Dat kan op de achterkant van de bank zijn of onder een tapijt. Het watervaste papier dat achter de deurpanelen zit, moest en zou ik ook origineel hebben. Dus ben ik weer gaan zoeken en heb ik het gevonden. Maar inderdaad, je ziet het niet. Ik zeg dan altijd: maar het zát er wel, dus origineel, dus moet het er komen! Die plekken waar de stickers zaten, heb ik overigens allemaal gedocumenteerd. Klanten vinden dat ultiem. Zij krijgen bij aflevering sowieso een certificaat van originaliteit dat door Ferrari Classiche wordt erkend. Noem het een paspoort waarin staat om welke auto het gaat, met het chassisnummer, wat er is gebeurd qua interieurrestauratie en natuurlijk met foto's van vóór, tijdens en na."

Hoe intensief, tijdrovend en secuur zijn werk ook is, op de vraag wat hem drijft om zijn vak met zoveel bezieling uit te voeren, geeft Van Lith antwoord middels een anekdote. "Laatst kreeg ik een mailtje van iemand wiens Ferrari 330 GT 2+2 ik ooit heb bekleed. 'Het is nu tien jaar geleden dat je mijn auto hebt bekleed en het lijkt wel gisteren dat ik bij je wegreed. Zó goed ziet alles er nog uit, je kunt gewoon niet zien dat ermee gereden is.' Van zo'n berichtje word zelfs ík even stil en dan kan mijn dag niet meer stuk. Een groter compliment kan iemand me niet geven."