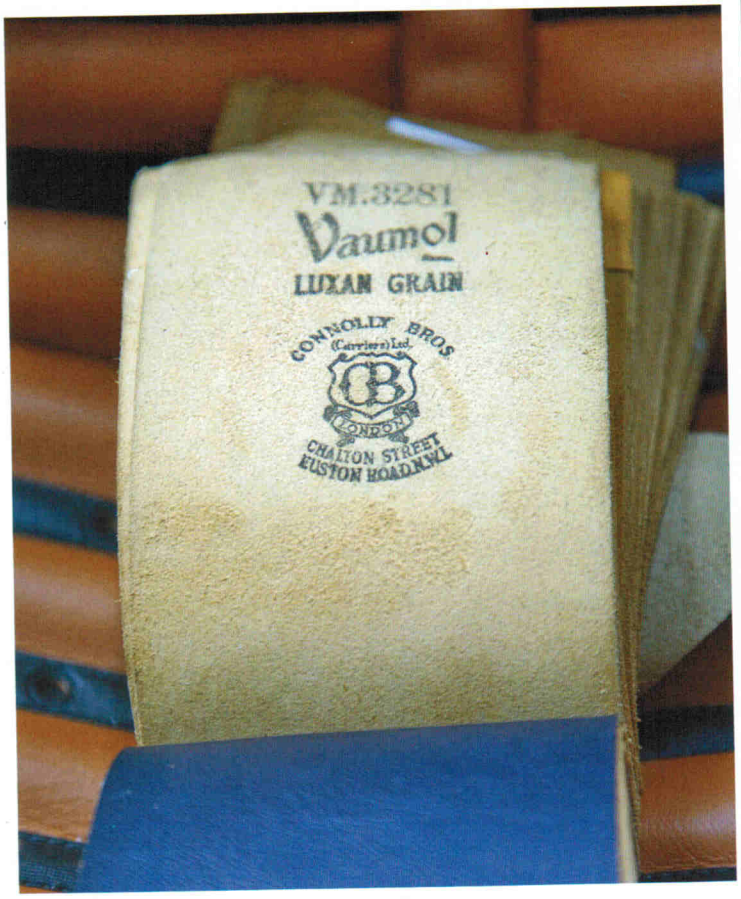
Ferrari-leer: van koe tot cuoio, deel 1

Het lijkt zo normaal, leder in een Ferrari. Maar er is een Ferrari-leer over leder en in Nederland is er maar één persoon die de Ferrari-leer tot in de finesses beheerst: Henk van Lith. In de afgelopen twintig jaar heeft Henk zich ontwikkeld tot een specialist die vanuit het Gelderse Wadenoijen de hele wereld bedient van het begeerlijke en vaak zeldzame klassieke Ferrari-leder. Hij is de enige ter wereld die dat in de volledige breedte kan, heeft de volledige ondersteuning van de fabriek in Maranello en heeft klanten over de hele wereld. Dus hoe u het ook wendt of keert, linksom of rechtsom, direct of indirect komt u toch altijd bij Henk terecht.

TEKST: ROGER LOMME | BEELD: ROGER LOMME

Wie Henk kent zal het kunnen beamen: zijn enthousiasme werkt aanstekelijk en voor je het weet vliegt de tijd om en ben je vijf uur verder. Zo ook bij mij. De titel verraad al dat het hele spectrum besproken zal worden: van koe tot (Ferrari)-cuoio. De meest verrassende uitspraak is eigenlijk al meteen aan het begin van het gesprek. 'Leder was eigenlijk vroeger maar een restproduct', aldus Henk. 'Het was een product van de vleesindustrie voor ons mensen. Vanaf het ontstaan van vervoermiddelen is men leder als interieurbekleding gaan gebruiken. Eerst voor de paardenkoets en later voor het automobiel en er zijn steeds betere technieken ontwikkeld om het leder daarvoor geschikt te maken. Er werden en worden dan ook bijzondere eisen aan gesteld. Zo moet het leder voor een auto temperaturen van min twintig tot plus zeventig graden kunnen overbruggen, dient het vocht te kunnen afstoten en zal het tegen zuren beschermd moeten worden. Een luxe artikel was het vroeger zeker niet. Sterker nog, toen op enig moment het kunstleder uitgevonden werd, vond men dat veel mooier dan echt leder omdat de structuur overal dezelfde was en er geen fouten in zaten. Het was watervast, rekbaar en was makkelijk te verwerken. Dat het bloedheet werd als de auto een tijdje in de zon had gestaan, daar kwam men later vanzelf achter. Er werd ingezien dat echt leder toch niet zo verkeerd was.' Maar laten we beginnen bij het begin.

Na het doorgaans gedwongen overlijden van de koe wordt deze ontdaan van de huid. Daarna volgt een aantal behandelingen om de huid geschikt te maken als autobekleding. De huid wordt gereinigd en ontdaan van de laatste (vlees)resten en wordt vervolgens machinaal onthaard. Dan worden de vetten eruit geweekt. Deze vetten worden weer handig hergebruikt om er ledervet van te maken. Henk: 'Daarna wordt de huid soms gesplitst, dat wil zeggen dat de huid in meerdere dunnere lagen wordt



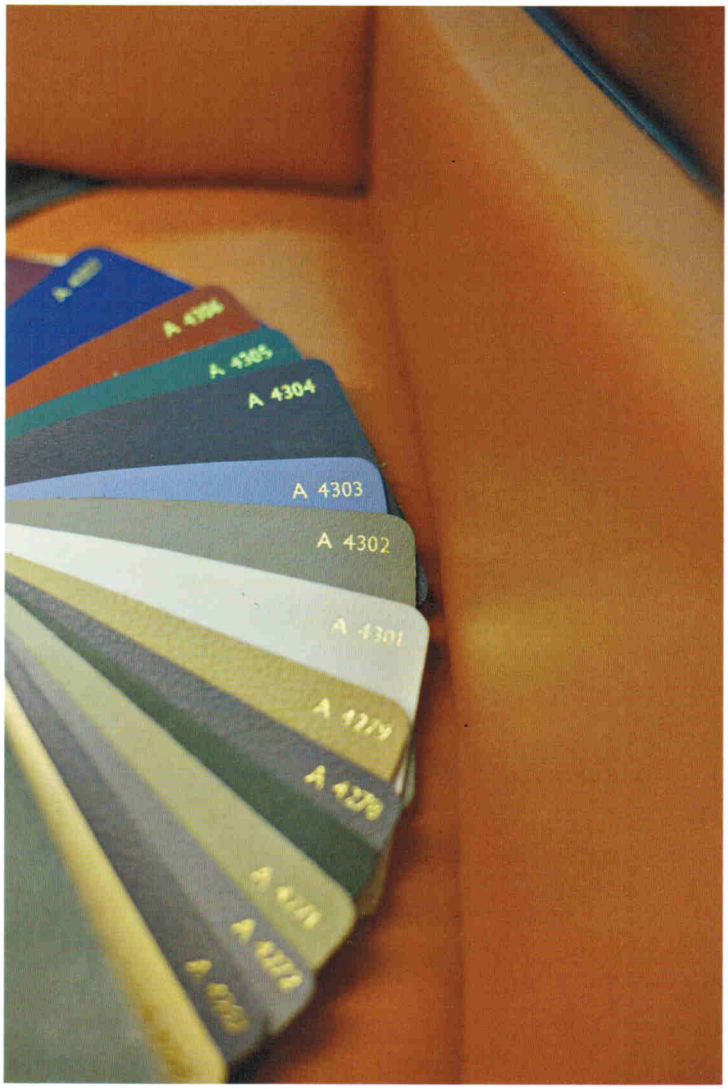
geschift. Dat gebeurt met een groot deel van de moderne huiden, zogenaamd splitleer. Dit zijn de goedkopere huiden. Ze zijn dun, soepel en zeer rekbaar. Ook zijn er bedrijven die afvalleder vermalen en door een lijmlaag weer op een huid laten lijken, 'kroet' wordt dit genoemd, vergelijk het maar met spaanplaat. Met het klassieke Ferrari-leder gebeurt dat zeker niet, dat is 1.6 tot 1.8 millimeter dik en niet gesplitst. Alleen originele volnerf huiden worden hier verwerkt.'

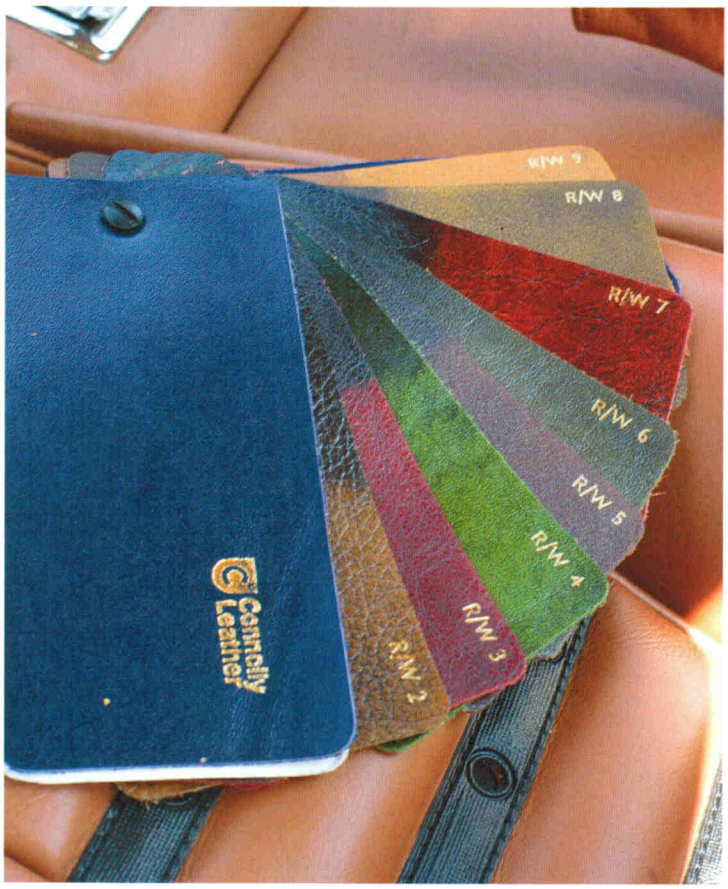
De telefoon gaat. Maranello aan de lijn. Henk: *'Yes, I received the sample and we have it. What serial number does the Ferrari have? Oh, OK, then I know exactly what you need.'* Henk verontschuldigt zich. 'Ze zijn bij de Classiche afdeling een Ferrari aan het restaureren en daar zit zo'n zeldzaam blauw leder in. Ze hadden er een klein stukje van opgestuurd om er zeker te van zijn of we over hetzelfde spreken. Bij Ferrari hebben ze ook binnen een modelreeks soms gewisseld van leerstructuur of leverancier. Het originele zogenaamde Vaumol- of Autolux-leder had een eigen kleurrnummer waaraan een nerfbeeld gekoppeld was. Als je het perfect wil doen, dan

moet je natuurlijk ook exact weten uit welke periode en serie de bekleding stamt.' We nemen een slok koffie en gaan weer verder.

Vervolgens verdwijnt de huid in looizuurbaden, een zoutbad om het afsterven van de huid te stoppen. Dit is cruciaal voor het behoud van het leder. In het verleden volgde er dan een stap die ik niet voor mogelijk had gehouden, maar die wel heel herkenbaar is. De huiden verdwijnen in een bad waaraan geurextracten zijn toegevoegd. Iedere leerlooierij heeft daarvoor een typische en eigen geur ontwikkeld, vaak een mengsel van rottend speciaal hout en blad aangevuld met enkele 'geheime' stofjes. Na het ruiken aan verschillende ledersoorten in het onmetelijk aantal lederstalen bij Henk kan ik dat alleen maar bevestigen. De range voert van een typische wat heldere leerlucht tot een toch wat muffige aan sigarenlucht denkende geur. Moderne ledersoorten ruiken overigens naar vinyl. Elke klassieke huid werd en wordt door en door gekleurd tot een zeemachtige kleur, lichtbeige dus. Kijk op de achterkant van vrijwel ieder klassieke kleurstaal en u ziet deze kleur. Vervolgens wordt de huid opgespannen, het liefst zo strak mogelijk want dat levert het maximale oppervlak op, en wordt de huid in iedere gewenste kleur gespoten. Van zwart, via bruin naar beige en wit. Als er door en door gekleurd wordt, spreekt men van vat-verven. Deze vorm van kleuren gebeurt vanaf eind jaren zeventig met iedere huid. Bij moderne hedendaagse ledersoorten volgt vervolgens een 'verdoezelingsproces'. Er wordt over de dunnere huid een laag coating van voornamelijk vinyl gespoten om alle imperfecties in het leer te verdoezelen. Daardoor wordt het mogelijk om alle soorten leder te gebruiken, ook die met prikkeldraadbeschadigingen, zuuraantasting en insectenbeten. Hierdoor ontstaat een op het oog fraaie leersoort, maar de toplaag is slechts een dekmantel voor wat eronder zit. Het werkt uiteraard wel kostenbesparend voor de fabrikant. Vrijwel alle huidige autofabrikanten gebruiken deze leersoort, zelfs de topmerken. Henk laat op een staal zien wat er met deze leersoorten na wat over elkaar schuiven gebeurt: de toplaag laat langzaam los.... Henk: 'Nadeel is ook dat bij het opspannen van dergelijke leersoorten imperfecties weer zichtbaar worden. Ik heb recent nog bij een gerespecteerd automerk gezien dat de imperfecties door dit opspannen op de achterbank weer zichtbaar waren, echt doodzonde.' Door het gebruik maken van de vinyl coating worden ook alle poriën afgedicht. Behandeling van een dergelijke huid is bijna onmogelijk waardoor de levensduur korter is.

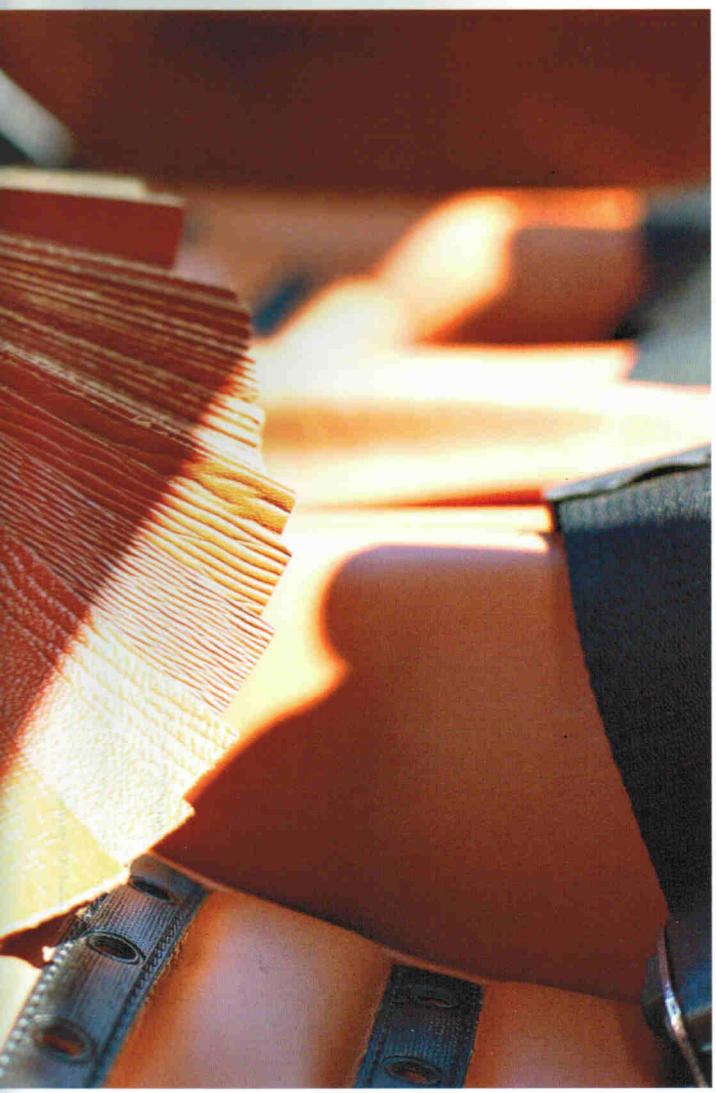
Meestal werd vroeger in de klassieke auto de pure huid met de natuurlijke nerf als zodanig verwerkt. Er waren mogelijkheden om geprint leder te krijgen. Deze print werd dan op de pure volnerfhuid





gedrukt waarna de finish werd aangebracht. Ook werden van nature gladde huiden in een grote ton gegooid (een soort wasmachine) waar door ronddraaien een oneven structuur ontstond. Later ging men ook bij Connolly gecorrigeerde huiden bewerken voor de goedkopere series van de auto-industrie. Dit leder is gelukkig nooit gebruikt in een Ferrari. Leder met een print heet bij Connolly heel chique 'grains'. Aan de hand van een waaier toont Henk mij de verschillende 'grains' van Connolly. Je kunt het zo gek niet bedenken of er is wel een print bedacht. Dan volgt op zowel de moderne als de klassieke ledersoorten nog een finishing-proces. Het leder ondergaat nog een anti-vochtbehandeling en een antizuur behandeling. Alle klassieke ledersoorten kregen vervolgens nog een zijdeglanslaag.

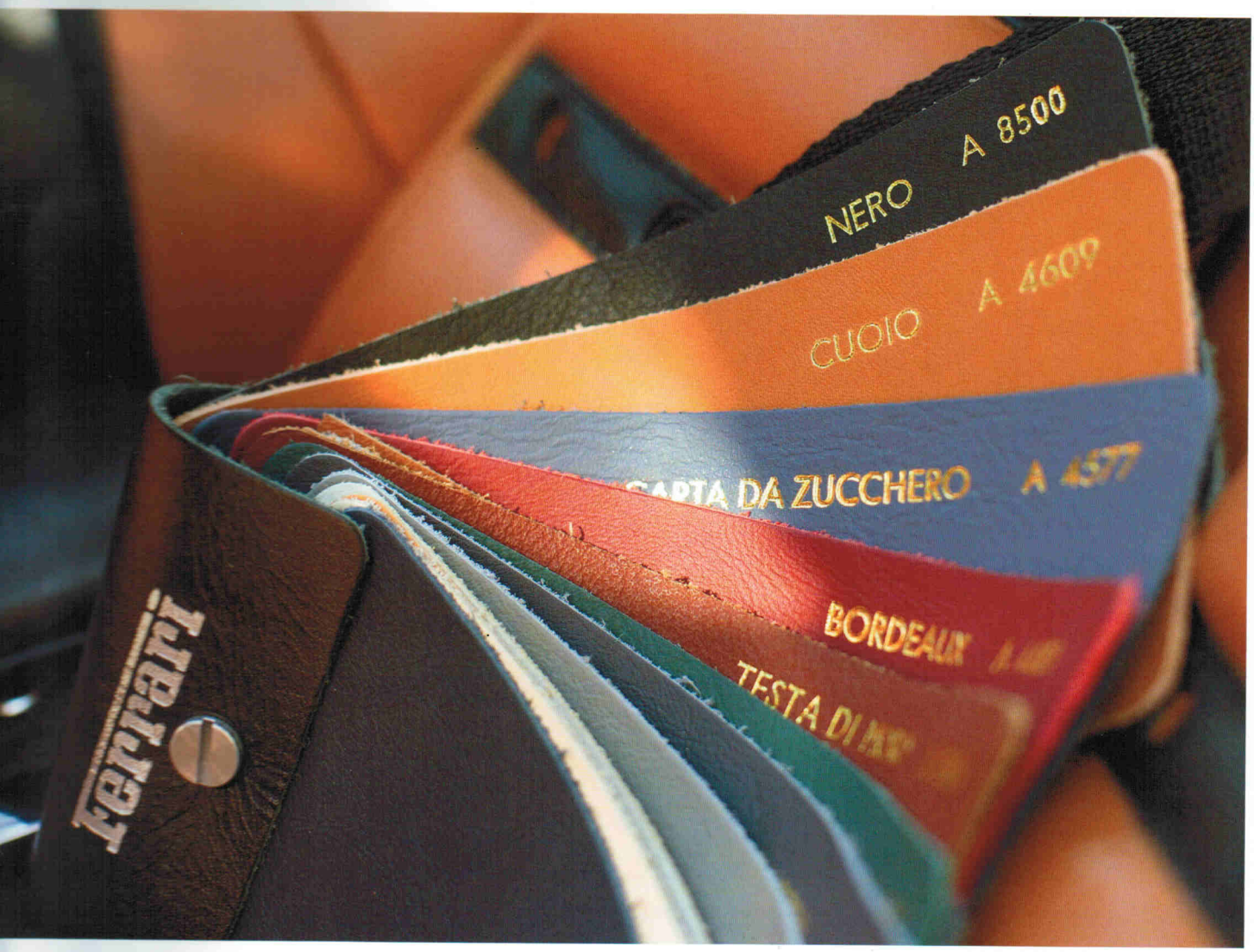
Henk: 'ik wil nadrukkelijk een verschil maken tussen het moderne en het klassieke Ferrari-leder. Arbo Tan en Connolly waren lederleveranciers waar Ferrari gebruik van maakte. Na het faillissement van de leveranciers van Ferrari, eerst ging Arbo Tan en later Connolly op de fles, is het vinden van de juiste huiden voor res-



tauratie nog moeilijker geworden. Voor de huiden die ik gebruik, gelden dezelfde selectiecriteria als destijds en ik beschik dan ook als één van de weinigen ter wereld over deze speciale klassieke (Ferrari-) huiden. Er wordt een selectie gemaakt uit slechts 3% van de beste huiden ter wereld. De wereldwijde crisis maakt dat het op dit moment nog moeilijker is geschikte huiden te vinden omdat de vleesconsumptie sterk is teruggelopen.'

Wereldwijd wordt er bij Henk leder ingekocht voor Ferrari's, ook door Ferrari in Maranello zelf. Henk: 'Het belangrijkste is dat de huid aan zo weinig mogelijk ontberingen heeft blootgestaan. Denk daarbij aan afrasteringen, insectenbeten maar bijvoorbeeld ook een vechtpartijtje tussen twee koeien met hoorns kan de huid ernstig beschadigen.' Van dat alles is dus geen sprake bij Henk's koeien- en stierenhuiden. Géén afrastering, gebieden waar weinig insecten rondvliegen en koeien en stieren zonder hoorns. Henk: 'Daarnaast is het zo dat huiden van koeien die al eens kalfjes hebben gehad veel flexibeler is. Mijn voorkeur gaat uit naar jonge stierenhuiden, die hebben veel minder rek.' Henk pakt een flink stuk leder en laat zien waar de staart van een koe normaal tegenaan zwiept. 'Kijk, hier zie je wat imperfecties, de staart zit natuurlijk vol met zuren en dat tast de huid aan. Dat stuk is dus niet bruikbaar, maar je kunt het ook niet voorkomen. Nog een voordeel van jonge stieren is dat groeinerven en vetplooien nauwelijks voorkomen. Het is natuurlijk aardig om te zien dat leer een natuurproduct is, maar deze imperfecties wil niemand in het interieur van zijn kostbare klassieker terug zien.' Strakke egale leersoorten zijn natuurlijk heel chique. Maar als een auto na verloop van tijd een versleten stoel heeft, vindt men het gezien de leeftijd van de auto vaak mooier om een wat ouder en doorleefder leder in de auto te hebben. Dit inspireerde lederleveranciers destijds al om ledersoorten te introduceren die er oud en doorleefd uitzagen. Leer werd in een iets lichtere kleur gespoten en daarna volgde een iets donkerder kleur waardoor de nerf en poriën zichtbaar werden. Vervolgens werd de donkere kleur er met de hand uitgewreven. Resultaat was een op het oog oude en doorleefde ledersoort, maar dan splinternieuw.

De telefoon gaat weer in Wadenoijen. Henk oogt wat nerveus en even later wordt duidelijk waarom. Een persoon met blauw bloed in de aderen aan de lijn. Hij wilde weten wanneer zijn Daytona klaar is. Hij staat nog onder een zwarte doek, dus dat zal nog wel even gaan duren. Belt die persoon dan hoogstpersoonlijk, vraag ik? Henk: 'Ja, dat had ik ook niet verwacht. Ze zijn die Daytona hier laatst met een prachtige vrachtwagen komen brengen, een schitterende Daytona met pas 21.000 kilometer op de teller. Er zit een houten stuur in, dat



kon destijds eigenlijk niet maar hij wilde dat graag. Ik ga het hele interieur vernieuwen.'
Opvallend is dat Henk werkelijk alle kleurstalen van Connolly en ook veel demonstratiemateriaal van Connolly in bezit heeft, terwijl de fabriek toch failliet is.
Henk: 'Ja dat klopt. Ik heb één heel groot geluk gehad. In 2002 organiseerde FCN een rit, en daarbij zouden ze ook mijn bedrijf aandoen. Ik heb toen Connolly benaderd en gevraagd of ze mij zo veel mogelijk demonstratiemateriaal wilden opsturen. Dat deden ze, alleen toen ik het terug wilde sturen was de fabriek failliet. Er was ook niemand meer die het in ontvangst wilde nemen. *'You can keep it, it's over'*, werd gezegd aan ander kant van de lijn. Daar heb ik nu nog profijt van. Op de eerste plaats heb ik alle exacte kleurstalen en omdat veel ledersoorten niet meer leverbaar zijn, ben ik nu ook in staat deze exact na te maken onder mijn eigen label.'

Wat zijn eigenlijk de kwaliteitscriteria die aan leder worden gesteld? Henk: 'Op de eerste plaats de lichtechtheid, een maat voor hoe het leder zich in de tijd houdt en hoe de kleur wordt vastgehouden. De schaal loopt van één tot en met acht. De klassieke Ferrari-bekleding zit doorgaans op een cijfer aangeduid als groter dan zes. Dan is er een criterium voor de schuurechtheid. Deze geeft aan in hoeverre het leder bestand is tegen beschadigingen, de hardheid van de toplaag. Je zult begrijpen dat de moderne ledersoorten met de vinyl-coating daar erg slecht scoren. En dan heb je nog de dikte. Vroeger was het leder tussen de 1.6 en 1.8 millimeter dik, tegenwoordig tussen de 1.0 en 1.2 millimeter. Verder wordt er tegenwoordig wel gezegd dat leder soepel moet zijn en zacht moet aanvoelen. Dat was vroeger anders, toen waren de huiden dikker en wat stugger. Dit had als voordeel dat wanneer een auto was voorzien van een mooi strak interieur dit ook in de regel zo bleef. Leer heeft geen elastische eigenschap, wanneer leer eenmaal is uitgerekt zullen de plooien niet meer verdwijnen en ontstaat na enige tijd een soort zitzak.' Henk vervolgt: 'Een zeer gerespecteerd Ferrari-verzamelaar vertelde mij een paar jaar geleden dat een goed naar originele maatstaven gerestaureerd interieur een graadmeter is voor de gehele restauratie. Goed restaureren is over het algemeen geen kinderspel en hoewel het interieur een item is dat direct opvalt, is het toch altijd het laatste dat nog moet gebeuren.'

Het vijf uur durende gesprek voerde regelmatig naar specifieke Ferrari's. De originele dashboardbekledingen van de 246 Dino, de 288 GTO en de Daytona, de verschillende dakhemelbekledingen van de Dino, het ruitjesraster van de 250 GT SWB, de jacht op een oude Italiaanse meester, meer daarover en nog veel meer in het volgende nummer van de Gli Amici della Ferrari. •