Ferrari-leer: van koe tot cuoio, deel 2

In het vorige nummer kon u lezen waar leder vandaan komt en op welke manier het bewerkt kan worden om het geschikt te maken als product voor uw Ferrari. Tijdens het bezoek aan Henk van Lith ging ik echter ook wat dieper op de materie in, want het leder in uw stoel is nog maar het begin.

TEKST: ROGER LOMME | BEELD: ROGER LOMME

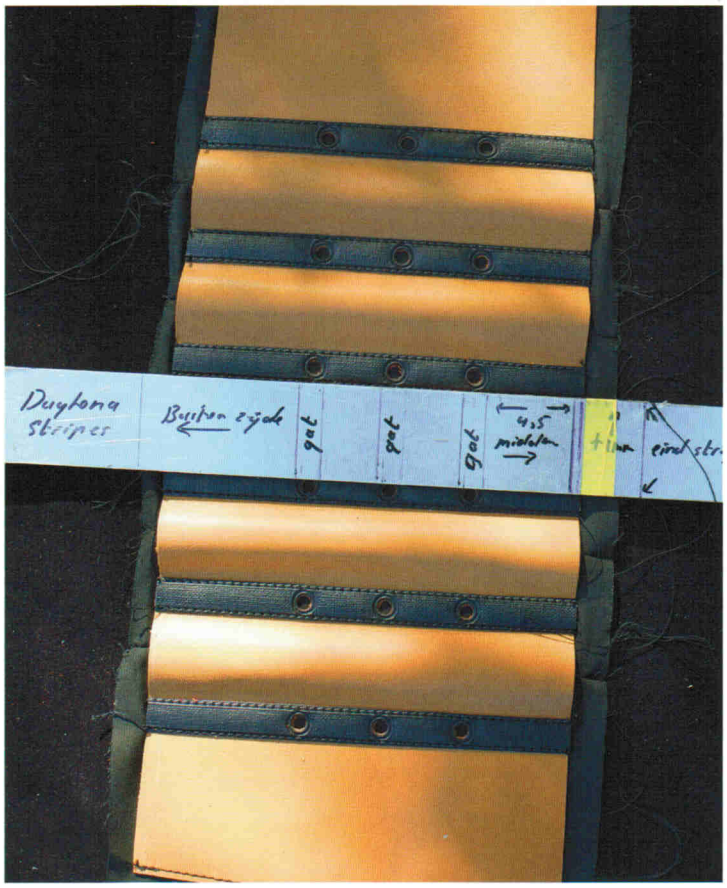
Het interieur van een Ferrari, en zeker de klassieke Ferrari, bestaat hoofdzakelijk uit leder. Door de jaren heen zijn er verschillende technieken gebruikt om het leder te bewerken en te verwerken. Aan de hand van een Ferrari Daytona laat Henk diverse (kunst)ledersoorten, bekledingsstoffen en verwerkingstechnieken de revue passeren.

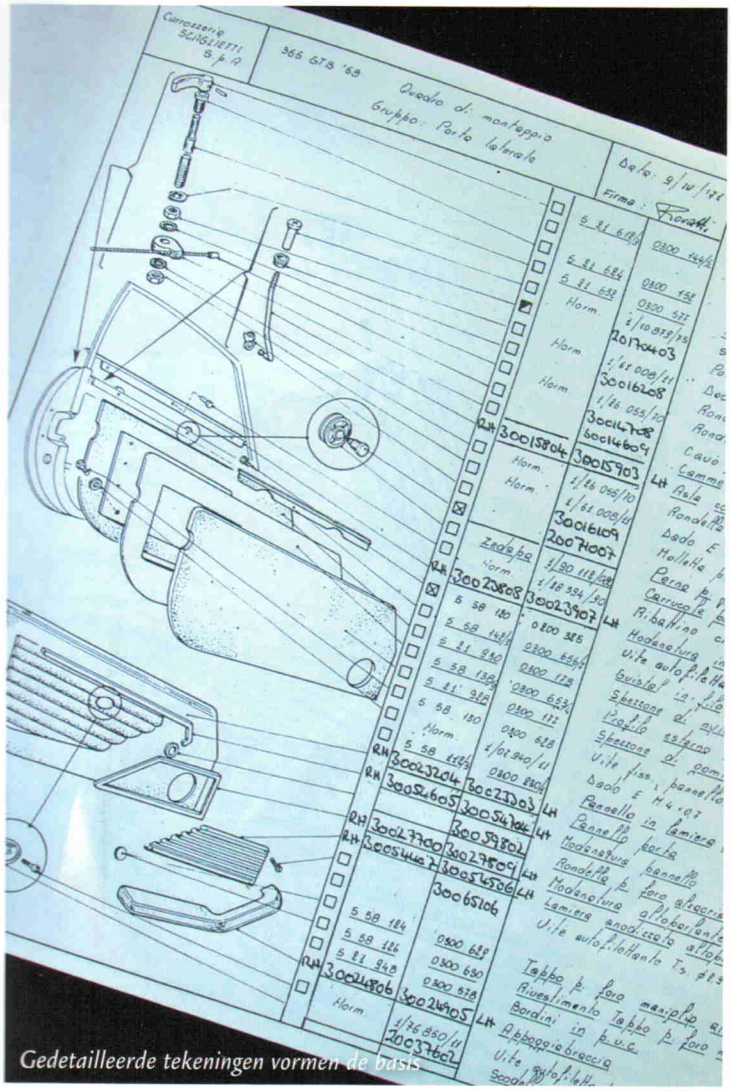
Laten we beginnen met het meest in het oog springende: de zogenaamde Daytona seats. 'In een moderne 458 Italia kun je Daytona seats bestellen, maar deze verschillen behoorlijk met het origineel uit de Ferrari Daytona. In het verleden duurde het zestig tot zeventig uur om één stoel te maken, dat zou nu veel te duur worden en dus is er een look-alike ontwikkeld die veel minder arbeidsintensief is. De zwarte strip tussen de lederdelen is bij het origineel van kunststof. Er zijn zelfs twee verschillende versies van deze strip geweest', aldus Henk. Hij neemt een oude bekleding uit de Daytona en laat de laagopbouw zien. 'Precies zo maak ik het nu ook, met exact dezelfde materialen. Bij mij duurt het dus ook zestig tot zeventig uur voordat een stoel klaar is.' De basis van een Daytona stoel is een stalen frame. Hierop zitten aan de onderzijde en in de rugleuning een aantal draagveren, eigenlijk elastische banden. Erg veel steun geven ze niet. Het vervaardigen van de typische Daytona seat is vervolgens puur vakmanschap: allereerst wordt op het leer voor het zit- en ruggedeelte de zo typerende zwarte strip geplakt. Belangrijk is uiteraard, dat deze strips op exact de juiste plek zitten en dat de drie gaten die erin zitten ook exact boven elkaar geplaatst zijn. Henk heeft er een klein hulpstuk voor ontwikkeld, dat ongetwijfeld ook ooit in Maranello in een vergelijkbare vorm gebruikt werd. Daarna worden de gaten in de kunststof strip geslagen. Na

t Daytona interieur

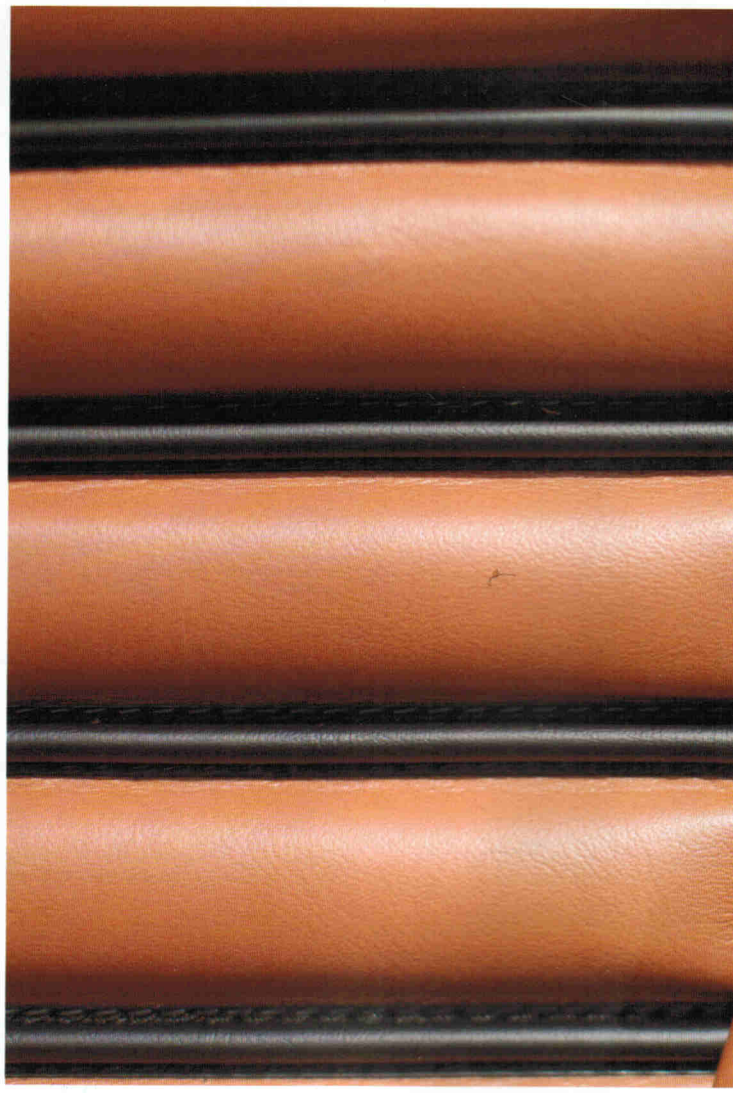
het plakken van de strip en het slaan van de gaten wordt het leer vastgenaaid op een onderlaag van het origineel daarvoor gebruikte doek en worden de 'nepsteken' echte steken. Deze onderlaag wordt vervolgens aan de achterkant doorgestikt om alvast een bolling in het leer te creëren. Het leer tussen de strippen is aan de bovenkant royaal gehouden, zodat er nu een strip schuim in geschoven kan worden en daarmee de typische vorm van een Daytona seat ontstaat.

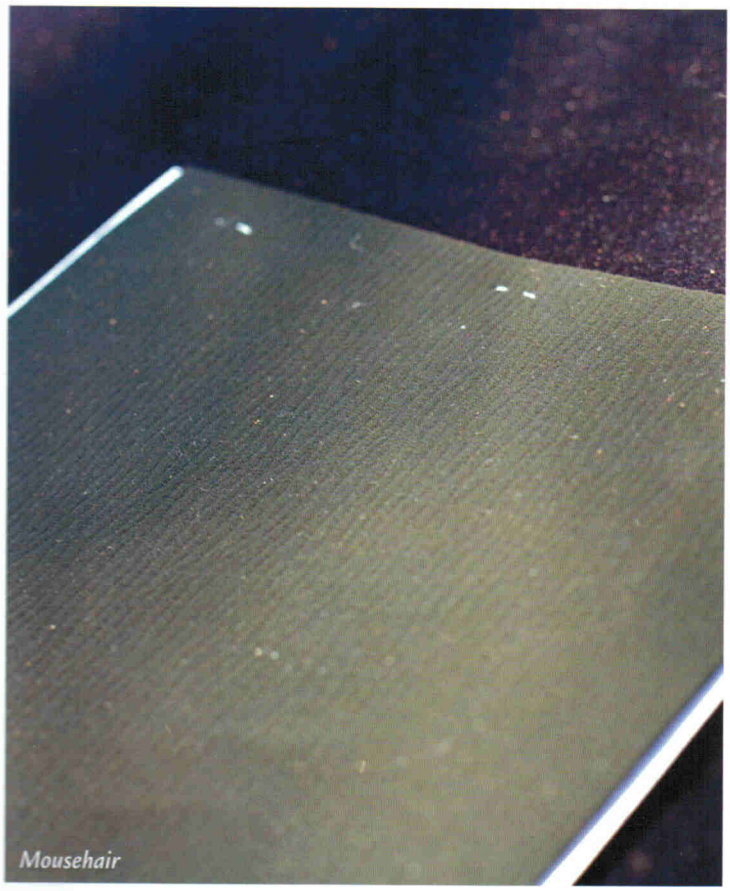
Een ander fraai detail zijn de zogenaamde 'paspels' in de stoel. Een paspel is de kraal die zichtbaar is tussen twee lederen onderdelen. Dit is ook de plek waar soms wel tot zes lagen leder bij elkaar komen. Bij merken als Rolls Royce of Bentley zijn deze paspels dik en geven de stoel een pompeuze uitstraling; in een sportwagen toont dat niet en zijn de paspels smal. Om dit effect te bereiken wordt het leder aan de achterkant 'geschalmd', het met een soort scheermes verdunnen van het leder zodat de lagen leder wat dunner worden en de paspel uiteindelijk een stuk dunner wordt waardoor de stoel ranker oogt. De lederen onderdelen van





Gedetailleerde tekeningen vormen de basis





Mousehair

de stoel zitten uiteindelijk aan de achterkant van de stoel met klittenband aan het binnenframe bevestigd!

Een volgend onderdeel van de Daytona is de deur. In tegenstelling tot de stoel zijn in de deuren de lederdelen een stuk platter. Dit effect wordt bereikt door in plaats van 'normaal' schuim vertragingsschuim of ook wel 'lazy foam' te gebruiken. Dit is een schuimsoort uit de luchtvaart die bij indrukking een beetje meegeeft en vervolgens langzaam weer de oude vorm aanneemt. Hoewel de Daytona deur op het oog hetzelfde lijkt als de stoel, is de plastic strip tussen de lederdelen geheel anders. Het deurpaneel zelf is een polyester frame waarop een 4 millimeter dikke schuimlaag wordt gelijmd, waarna het leder erop gespannen en gelijmd wordt. Het middenstuk is een metalen plaat waarop eveneens het leder wordt geplakt. Dat lijkt allemaal gemakkelijk, maar neem van mij aan dat dit echt vakmanschap vereist. Henk: 'Oh ja, er zit trouwens nog een speciaal folie achter de deurpanelen ter bescherming van het leder. Bij de vroegere klassiekers werd hiervoor speciaal waterafstotend papier gebruikt. Doe je

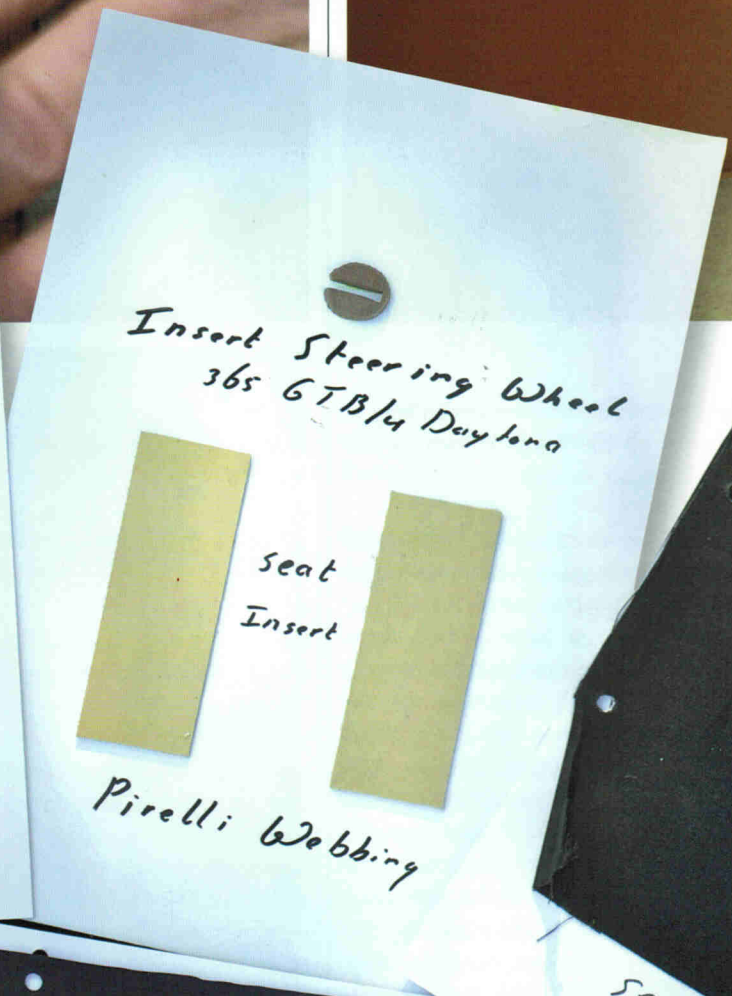
dat niet, dan zal er vocht doortrekken en krijg je natte plekken of op zijn minst kringen in het leder.' Je moet het maar weten...

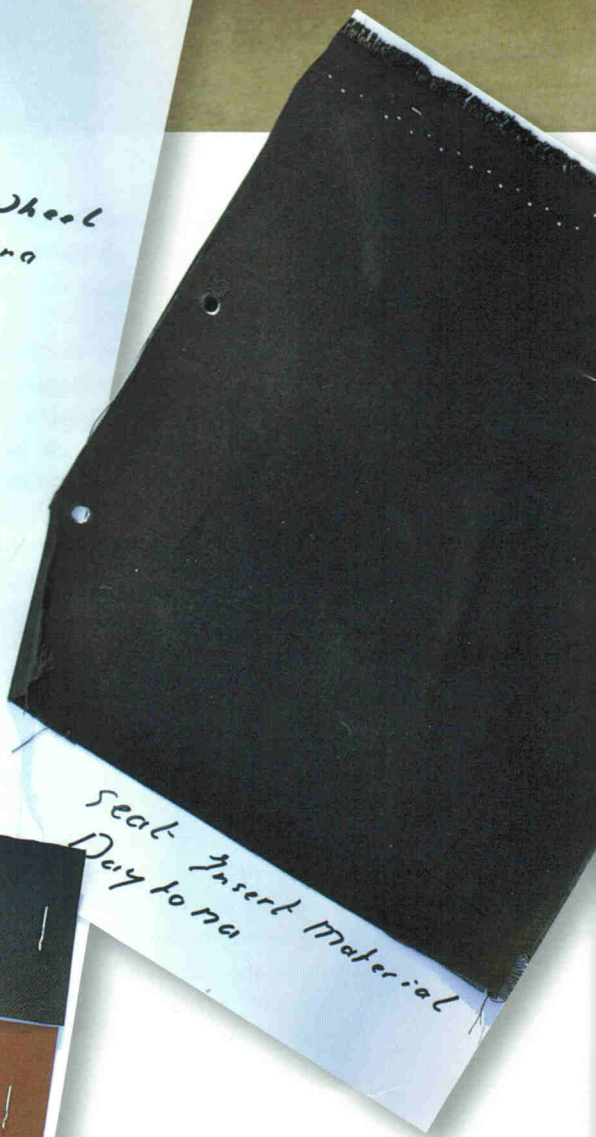
Het dashboard van de Daytona is van een geheel andere orde. Hoewel veel Ferrari's een lederen of kunstlederen dashboard hebben, heeft de Daytona (en de 246 Dino trouwens ook) een dashboard van 'mousehair'. Hoewel deze benaming toch doet vermoeden dat er huid wordt gebruikt, is het in werkelijkheid een samengestelde zeer rekbare antraciet grijze stof met een door elkaar lopende lijnenstructuur en voelt deze aan als de huid van een (zachte) muis. Het voordeel is dat er geen glans weerspiegelt in de ruit als de zon erop schijnt. 'Het alternatief van dit materiaal dat op de markt verkrijgbaar was, had een diep zwarte kleur, was veel dikker dan het origineel, minder rekbaar en dus minder fraai om hoeken heen te verwerken. Het had als grote nadeel dat het vrij snel losliet omdat het een gelijmde bovenlaag had. Door de inwerking van de zon en de gebruikte lijm nam de plakkracht snel af. Al met al een onacceptabel alternatief', zo vertelt Henk.

De vraag naar het juiste materiaal bleef aan en zo besloot Henk een intensievere zoekactie op te starten. Hoewel hij op zijn soms eeuwigdurende zoektochten door de wol geverfd is geraakt, leek het deze keer toch écht niet te gaan lukken. Toch kwam hij na wat laatste verwoede pogingen op het juiste spoor. Hoewel de originele fabriek die het mousehair veertig jaar geleden produceerde in geen velden of wegen meer te bekennen was, bleek een oud-medewerker nog in het bezit te zijn van de apparatuur om het te vervaardigen. De gedachte om de oude medewerker weer met de originele machine nog wat 'metertjes' te laten maken bleek te hoog gegrepen, de beste man wilde toch echt van zijn pensioen genieten. U begrijpt het wellicht al: na enige overreding is het mousehair inmiddels in Wadenoijen op voorraad. 'Ik kan dus nu eindelijk het originele mousehair leveren, in totaal heb ik er ruim drie jaar over gedaan om zover te komen.' Het typeert de passie van Henk om werkelijk iedere stoffering van Ferrari te kunnen leveren en inmiddels gaat Henks mousehair over de hele wereld en levert hij ook aan de Classiche afdeling in Maranello.

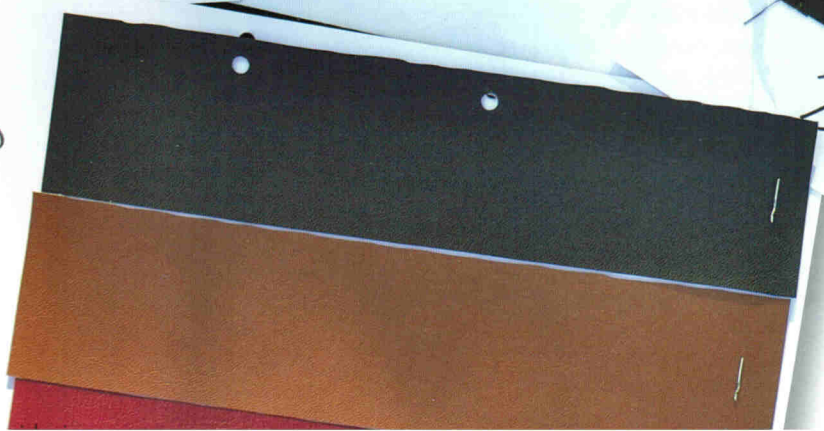
Een ander onderdeel van de Daytona zijn de wielkasten achter die zichtbaar zijn in het interieur. Deze worden bekleed met kunstleder. Henk: 'Er zijn eigenaren die ervoor kiezen om bepaalde onderdelen toch in echt leder in plaats van in kunstleder uit te voeren. Het is hun eigen keuze maar het klopt historisch gezien natuurlijk niet. Ach, het druist tegen mijn gevoel van originaliteit in, maar als je de auto toch niet meer wilt verkopen. Op het bijgeleverde originaliteitscertificaat wordt het echter wel kenbaar gemaakt. Als het moet,

Elastic seat insert
50 GTE, 330 GT 2+2, 365,
Daytona





Seat Insert Material
Daytona



Carpet binding

Interieur van de Ferrari 250 GT Lusso

Stoelen van de Ferrari 250 GT Lusso

is het natuurlijk weer terug te brengen naar het originele materiaal.'

'Als je kijkt naar de ronding van de stoel aan de bovenkant dan moet je daarvoor het leder in de breedterichting verwerken. Het leder is op die manier het meest rekbaar en het best te verwerken. Voor de vloerbekleding en het leder tegen de wielkasten aan de voorkant maak ik eerst altijd passtukken van plastic die exact dezelfde uitzettingscoëfficiënt hebben als het echte materiaal. Pas daarna ga ik het leder op maat maken. Dat geldt ook weer voor het tapijt op de bodem en in de kofferbak. Voor de riemen die in veel Ferrari's zichtbaar zijn op de hoedenplank heb je trouwens soms heel ander leder nodig. Het zogenaamde 'tuigleer' is een veel hardere leersoort. Bij de meesten, waaronder ook de Daytona, wordt 'normaal' leder gebruikt met een inlage van katoen die dient als versteviging', aldus Henk.

Zelfs onder de motorkap stopt de bekleding niet! Met uiterste zorg wordt ook de zogenaamde hoodpad, de motorkapbekleding op vakkundige wijze, met gebruikmaking van de originele materialen, vervaardigd.

Nog één kleine zijstap: het verwerken van het kostbare Ferrari-leder werd in het verleden zeer vakkundig gedaan. 'Neem nu het ruitjespatroon op de hoedenplank van een Ferrari 250 GT Lusso. Door de glooiingen achterin de Lusso kun je natuurlijk niet zomaar een patroon in een stuk leder maken en het vervolgens aanbrengen, dat gaat helemaal fout.' Ik begrijp het probleem nog niet helemaal maar Henk laat aan de hand van een voorbeeld zien op welke cruciale punten gelet moet worden: 'Het begint natuurlijk al bij elk ruitje op zich. Ze horen exact dezelfde afmetingen te hebben. Als ik vervolgens de hoedenplank aan de bovenkant bekleed, dan moet het ruitjespatroon op de hoeken wel exact uitkomen. Dus als de carrosserie een knik maakt, dan moet dat precies op de punten en voor het ernaast gelegen ruitje exact in het midden uitkomen. Bovendien dienen dan al die punten ook in één lijn te liggen.' Pas als je het ziet, snap je wat Henk bedoelt. Het ogenschijnlijk simpele ruitjesraster wordt een mathematische uitdaging, want hoe groot moet ieder ruitje dan zijn om precies uit te komen? Henk heeft één voordeel, de meesters uit Italië hebben dat al een keer uitgerekend en gedaan, maar toch.

Het wordt mij stilaan duidelijk. Van 'koe tot cuoio' is wel een heel eenvoudig ogende titel voor dit artikel gebleken. In de loop der jaren zijn er zoveel verschillende koeien en cuoio's geweest, zelfs bij op het oog gelijke Ferrari's, dat de titel geen recht doet aan de inhoud. Jammer dat de vroegere Grolsch-reclame 'Vakmanschap is Meesterschap' er niet meer is, ik zou veertig jaar geleden en ook nu nog wel een kandidaat weten. •