

**H**enk van Lith aus dem holländischen Städtchen Wadenoijen südlich von Tiel liebt nicht nur Ferrari, er hat sie auch zum beruflichen Mittelpunkt seines Lebens gemacht. Ferrari, ob alt oder auch etwas jünger, bevölkern nun schon seit vielen Jahren seine Sattler-Werkstatt, denn der 43-jährige Henk ist ein mittlerweile weit über die Grenzen Hollands hinaus angesehener und viel gefragter Fachmann für das Interieur der schnellen Sportwagen aus Maranello. Alles begann im Jahre 1981 beim holländischen „Ministerie van Defensie“, wo der junge Henk seinen Militärdienst ableistete. Ursprünglich hat-

te er eigentlich Vermessungstechnik gelernt, doch seine Geschicklichkeit führte ihn letztendlich in die Cockpits von Hubschraubern und Militärjets. Nach einer Sattler-Ausbildung bestand seine Aufgabe in der Instandhaltung und Reparatur von Flugzeugsitzen, Cockpitinterieurs und Pilotenanzügen in Stoff und Leder. Nach seiner Militärzeit gründete er 1989 dann seine eigene Firma (HVL) und betreute erst einmal weiterhin vorwiegend Flugzeugcockpits. Aber wie es im Leben so spielt, besaßen viele Flugzeuginhaber oft auch schöne Sportwagen und so manch' einen Klassiker. Und so kam es immer häufiger vor-

## HVL Exclusive Italian Interiors: DEM ORIGINAL VERPFLICHTET

von Marina Block





In Henk van Lith's kleiner Sattlerwerkstatt kann es mitunter ganz schön eng werden, denn viele Arbeiten müssen einfach am komplettierten Auto vorgenommen werden.

dass ein Flieger Henk van Lith darum bat, die Sitze oder den Himmel seines Sportwagens zu reparieren oder gar sich des kompletten Interieurs eines eleganten Klassikers anzunehmen.

Bald schon sprach sich die exzellente Qualität seiner Arbeit herum, und er bekam immer mehr Automobil-Kunden. Immer häufiger fanden sich auch Ferrari aller Altersklassen in seiner Werkstatt ein, für die der Sattler aus Wadenoijen ein besonderes Faible hegte. Seit 1997 hat er sich dann ganz auf exklusive italienische Automobile verlegt, und da im Besonderen auf Ferrari aller Baujahre bis in die Neunziger.

Dieser Schritt war ein großes Wagnis, erwies sich aber schon bald als richtige Entscheidung. Mittlerweile zählen Ferrari-Besitzer aus der ganzen Welt zu seinen Kunden, die sogar den weiten Weg aus Australien, Hongkong oder den USA nicht scheuen. Selbst vom britischen Importeur Maranello Concessionaires wurde er um eine Zusammenarbeit gebeten, weil man auch auf der Insel weiß, welche Qualität hier geboten wird.

Ein ganz besonderes Merkmal dieses Sattlers liegt nämlich in seiner akuraten, detail- und originalgetreuen Arbeitsweise. Egal wie alt der Ferrari ist, Henk weiß, welche Materialien damals verwendet wurden und wie jede Kleinigkeit angefertigt wurde. Bei der Restaurierung hält er sich eng an die originalen Teilebücher, die er über viele Jahre in großer Zahl zusammengetragen hat. Und sollte einmal der extrem seltene

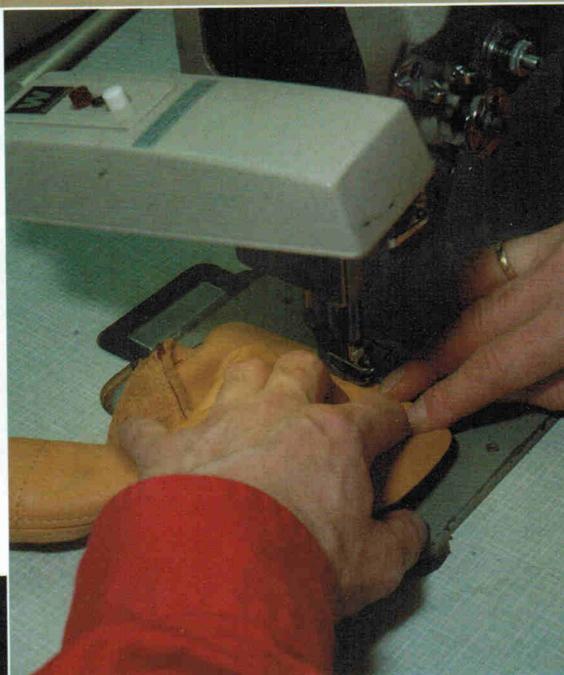
Fall eintreten, dass er zu einem Modell keine Originalliteratur besitzt, dann fragt er seinen Freund, den Historiker Jean Louis Bezemer, der eigentlich immer weiter weiß. Das Streben nach Originalität führt sogar soweit, dass Henk alte Materialien, die es nicht mehr zu kaufen gibt, physikalisch und chemisch analysieren lässt und bei speziellen Firmen zur Produktion in Auftrag gibt, um wirklich immer das exakt richtige Material verwenden zu können. So hat er etwa das hitzebeständige Spezialmaterial, mit dem früher die Unterseiten der Motorhauben verkleidet waren, originalgetreu nacharbeiten lassen.

Er brauchte Jahre, bis er eine Firma gefunden hatte, die Teppiche und Auslegeware genau nach seinen Angaben fertigte. Heute verwendet Ferrari Viskoseteppiche, doch alte Ferrari besaßen zumeist auf eine Jutestruktur aufgeknüpfte Wollteppiche, die mit einem nicht elastischen Faden umsäumt waren. Außerdem war mit der Jutestruktur ein weißer Faden verwoben. So etwas gibt es heute normalerweise nicht mehr zu kaufen und deshalb muss es speziell hergestellt werden. Selbst bei der Florhöhe des Teppichs hält sich van Lith eng an das Original, und natürlich ist auch der Unterteppich aus beschichtetem Filz, der als Brandschutz fungiert, nach altem Muster gearbeitet. Die Filzproduktion hat der Sattler ebenso in Auftrag gegeben wie etwa die Herstellung ganz spezieller Schrauben. Früher besaßen nämlich die im Ferrari-Innenraum verwendeten Schrauben tiefere Kreuzschlitze. Ge-



Leder in allen Farben und nur von allerbesten Güte: Henk van Lith ist die erste Adresse, wenn es um die Restaurierung oder Neuanfertigung von Innenausstattungen in Connolly-Qualität geht.

nau solche Schrauben lässt Henk nun in China produzieren. Man kann jedoch nicht alles nachfertigen – zum Beispiel das wasserabweisende Papier, das bei älteren Ferrari hinter der Türverkleidung eingesetzt wurde. Heute wird dieses zweilagige Papier, das eine Zwischenschicht aus einer teerhaltigen Substanz enthält, aus umwelttechnischen Gründen nicht mehr hergestellt. Henk hatte allerdings das große Glück alle noch vorhandenen Bestände aufkaufen zu können. Da der Bestand wirklich sehr groß war, wird er wohl noch „in hundert Jahren“ das echte Original-Papier verwenden können.



Ein ganz wichtiges, wenn nicht das wichtigste Material eines Sattlers ist natürlich das Leder. Bevor Connolly im Jahre 2002 seine Tore schließen musste, verwendete Henk van Lith ausschließlich Leder dieses renommierten Herstellers – wie es Ferrari selbst ja auch getan hatte. Nach dem Konkurs von Connolly Leather hatte der Sattler

erst einmal ein großes Problem, denn es galt dieselbe hohe Qualität zu finden wie sie Connolly mit seinen „Vaumol“- und „AutoLux“-Sorten gewährleistet hatte. Vaumol war ein dickes, nicht durchgefärbtes Leder, das hauptsächlich in älteren Ferrari zu finden ist. AutoLux war durchgefärbt und daher etwas dünner, weil die Farbe das Leder vollständig durchdringen musste. Da Henk van Lith nichts fand, was seinen Ansprüchen genügte, ließ er kurzentschlossen sein eigenes „HVL Class Leather“ herstellen. So kann er seinen Kunden weiterhin herausragende Qualität liefern, wie sie auch ursprünglich in ihren jeweiligen Ferrari-Modellen eingesetzt wurde. Außerdem hat er die Konzession für Leder von Poltrona Frau, das momentan bei Ferrari benutzt wird.



Die meisten Autos kommen „ausgeräumt“ zu HVL, doch manchmal ist es besser, wenn der Meister die Einrichtung selbst zerlegt, um z.B. erhaltenswerte Elemente zu konservieren.

Hört man einen Sattler über Leder sprechen, dann merkt man schnell, dass Beurteilung und Verarbeitung von Leder eine Wissenschaft für sich sein muss. Wie das ehemalige Connolly Leder ist HVL Leder ein festes und nicht präpariertes Leder, das von jungen Stieren stammt. Es ist sehr hochwertig, enthält weder Narben noch kassierte Stellen, und ist auf Grund seiner offenen Poren atmungsaktiv. Das hat enorme Vorteile für die Pflege und garantiert eine lange Lebensdauer. Im Durchschnitt werden übrigens für einen Ferrari-Innenraum sechs bis acht Häute benötigt.

Als mindestens genauso interessant wie die Materialkunde erweisen sich die Arbeitsabläufe in einer Sattlerei. Die einzelnen Schritte einer kompletten Aufarbeitung des Innenraums, die je nach Schwierigkeitsgrad so um die sechs bis acht Wochen dauern kann, folgen einem eingespielten Plan. Als erstes konzentriert sich Henk van Lith natürlich immer auf die gewissenhafte Recherche. Erst wenn völlig klar ist, wie die einzelnen Komponenten im Original beschaffen waren, wird der nächste Schritt getan. Oft kommen die Ferrari aus einem Restaurierungsbetrieb zum Sattler und sind dann bereits „ausgeräumt“.



Der Aufbau eines Dino-Schalensitzes in „Daytona“-Ausführung ist eine aufwändige Angelegenheit, die mehrere Tage in Anspruch nimmt.

Wenn nicht, muss er erst einmal selbst alles ausbauen. Dann beginnt er entweder mit der Arbeit am Unterteppich oder am Himmel. Daran schließen sich Arbeiten am Armaturenbrett, der Konsole und den Türverkleidungen an. Zuletzt werden die Sitze eingebaut. Gerade sie verlangen natürlich besondere Aufmerksamkeit, da ein individuell auf den Kunden angepasster Sitz doch wesentlich zur Behaglichkeit im Auto beiträgt. Natürlich werden alle zu restaurierenden Komponenten zuerst ausgemessen und Muster aus Kunststoff-Folie hergestellt, nach denen dann das jeweilige Material zugeschnitten wird. Im Falle eines Sitzes wird erst einmal die metallene Grundform nach Henks Vorgaben andersorts produziert. In seiner Werkstatt wird der Sitz mit einem speziellen Material aus Bultex aufgepolstert, das haltbarer ist als andere Schaumstoffe und wesentlich später durchsitzt. Sieben Jahre Sitzgarantie hören sich da doch sehr Vertrauen erweckend an. Nach den Mustern wird dann das Leder zugeschnitten und zusammengenäht. Bei den Sitzen älterer Ferrari kommen wieder Materialien zum Einsatz, die extra hergestellt werden müssen, da man sie heute nicht mehr original bekommen kann. Auf der Rückseite der Sitze unter dem Leder saß nämlich früher eine Art elastische Gummimatte, die sich aber im Laufe der Zeit meist stark zersetzte. Henk lässt nun aus einem beständigeren Kunststoff solche Matten herstellen, die aber

ansonsten dieselben elastischen Eigenschaften haben und genauso aussehen wie das alte Material.

Natürlich muss ein maßgeschneiderter Sitz auch probegessen werden, um ihn ideal anpassen zu können. Für einen perfekten Sitz nehmen seine Kunden durchaus auch weite Wege in Kauf und reisen sogar aus der Schweiz oder aus Dänemark an. Wert ist es das allemal, denn schließlich lohnt sich das Ergebnis immer. Natürlich fertigt der Sattler auch Sitze auf Kundenwunsch an oder entwickelt Sitze nach seinem eigenen Design. Es kommt auch vor, dass er sie für spezielle Zwecke fertigt. So baute er etwa ähnliche Sitze, wie sie auch in einer Berlinetta SWB zu finden sind, für den 250 Boano eines Kunden, der damit die Mille Miglia fahren wollte.

Es gibt auch Sitze, die eine richtige Herausforderung darstellen, wie etwa diejenigen des Daytona. Sie sind nämlich mit jeweils 30 gelochten und hintergründig mit schwarzem Stoff verkleideten Bändern bestückt, deren Montage doch einiges an Kunstfertigkeit erfordert.

Originalität ist Henk van Lith's absolutes Credo, nur in einem Fall lässt er eine kleine Ausnahme gelten. In so manch einen Daytona, aber vor allem in Rennwagen von Ferrari, in denen man ja sehr dicht am Boden sitzt, baut er auf Wunsch einen Hitzeschutz aus einem Aluminium-Glasfaser-Material ein. Das hat es ursprünglich in den Fahrzeugen nicht gegeben. ■

■ **KONTAKT**

HVL Exclusive

Italian Interiors

Dreef 60

NL 4014 ML Wadenoijen

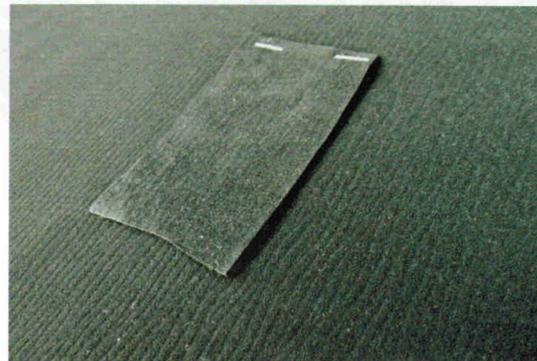
Tel. +31 (0) 344 66 16 10

www.carinteriors.nl

## Armaturenbrett-Material

# „MÄUSEHAAR“

**D**er Lederspezialist Henk van Lith (HVL Exclusive Italian Interiors) aus den Niederlanden hat eine gute Nachricht für alle Dino- und 288-GTO-Besitzer: Der graue Filzbezugsstoff für die Armaturenbretter wird wieder hergestellt, und zwar in besserer Qualität als werksseitig verbaut. Das unter Polsterern scherzhaft als „Mäusehaar“ bezeichnete Material bleicht über die Jahre aus und wird schließlich unansehnlich. Henk van Lith hat in Italien einen Spezialis-



ten aufgetan, der früher mit dem Material gearbeitet hat und noch eine Maschine zur Herstellung des Filzstoffes besitzt. Nach ein paar Probeläufen hatte er sich an die originale Oberflächenstruktur herangetastet, und nun kann HVL über 90 % der von Ferrari in den fünfziger, sechziger und siebziger Jahren verwendeten Materialien in Cockpit und Innenraum (Leder, Schlingenware, Verkleidungen, Polsterstoffe etc.) in Originalqualität liefern oder selbst verarbeiten. Im Bild links übrigens ein Stück originales Daytona-Leder im direkten Vergleich mit einem neuen Stück HVL-Leder. Mehr Info unter [www.carinteriors.nl](http://www.carinteriors.nl) 