





Meesterbekleder

Voor Henk van Lith is het bekleden van klassieke Ferrari's veel meer dan werk. Het is een passie waarbij het gaat om originaliteit en perfectie tot in het kleinste detail. Door zijn gedrevenheid heeft hij zo'n goede reputatie weten op te bouwen dat liefhebbers van het merk met het steigerende paard hun wagens liever aan hém toevertrouwen dan aan de maestro's in Italië.

Tekst Arno Böckling • Fotografie Pieter E. Kamp

Henk van Lith wijst ons op een ingelijst bericht aan de muur en zegt: "Kijk, daar doe ik het eigenlijk voor." Het meldt dat een Ferrari een concours d'élégance heeft gewonnen en dat de mooie kwaliteit van het interieur van doorslaggevende betekenis is geweest op de beslissing van de jury. Het zal niet verbazen dat de bekleding was verzorgd door HVL Exclusive Italian Interiors; dat wil zeggen: door Henk van Lith zelf. De aanduiding 'Exclusive Italian Interiors' is trouwens nog niet exclusief genoeg, want de wagens die Van Lith onder handen neemt, zijn bijna zonder uitzondering Ferrari's. Maar uitzonderingen blijven de regel bevestigen, want op het ogenblik dat we bij HVL op bezoek zijn, staat er een Bugatti in het atelier. Henk moet een nieuwe kap voor deze cabriolet maken en wijst op een opmerkelijk detail. Er zit een scheur in de oude kap, veroorzaakt door een spijker aan de binnenkant van de carrosserie.

Alleen het allerbeste

Een kleine kwarteeuw houdt Henk zich nu al bezig met het bekleden van klassieke automobielen en in die tijd heeft hij een meer dan uitstekende reputatie verworven. Maar hoe is

het allemaal begonnen? "Ik heb bij Defensie gezeten en zo kreeg ik te maken met vliegtuigen van de luchtmachtbasis Soesterberg waarvan het interieur bekleed moest worden. Er waren toen mensen die voor zichzelf gingen werken en die mij vroegen of ik dat ook niet wilde. Ze bleven maar aandringen. Uiteindelijk ben ik toen gezwicht en begon ik kleine vliegtuigen te bekleden."

Zoals zo vaak kwam van het één het ander. Henk: "Binnen de luchtvaart zijn altijd mensen die ook een sportauto hebben." Zo maakte hij geruisloos de stap van het bekleden van vliegtuigen naar het bekleden van sportwagens, een specialisme waarin hij grote hoogten bereikte door alleen genoeg te nemen met het allerbeste. Het allerbeste leer bijvoorbeeld. Dat was Connolly-leer. Tót de fabrikant die het produceerde in 2002 failliet ging en Henk zich afvroeg waar hij in het vervolg zijn leer vandaan moest halen. Hij ging bij fabrikanten informeren of ze het kwaliteitsleer wellicht konden namaken. Dat was wel mogelijk, maar Henk zou dan meer moeten afnemen dan hij gebruiken kon. Dus moest er naar een andere oplossing worden gezocht. "Ik heb toen een looierij gevonden die wilde meedoen en ik

ben een eigen lijn gaan opzetten. Ik gebruik stierenhuiden omdat die steviger zijn dan koeienhuiden. Het zijn stieren uit Noord-Noorwegen. Die hebben een vastere, steviger huid waar minder rek in zit. Daardoor krijg je minder plooivorming", vertelt Henk en hij gaat verder: "Dit leer komt wat betreft kwaliteit, textuur, dikte, degelijkheid en kleur overeen met het leer dat in de klassieke Ferrari's werd toegepast. Ik gebruik uitsluitend topkwaliteit. Het leer wordt speciaal voor mij uitgezocht. Ik wil dat alle fouten in de huid zichtbaar zijn, zodat ik ze kan wegsnijden." Om zijn woorden kracht bij te zetten, laat hij een stuk huid zien met muskietenbeten, een brandmerk en een beschadiging door prikkeldraad. "Er zijn soms ook onderhuidse zwakke plekken te vinden", voegt hij er nog aan toe.

Drie kilometer doek op zolder

Leer is niet het enige materiaal dat speciaal in opdracht van HVL wordt gemaakt. Henk: "Ik gebruik als brandveilig ondertapijt vilt met een zwarte toplaag. Dat maken ze alleen voor mij." En er is meer. "Wollen vloerbedekking – in de originele kleur; met de originele rug en met het originele binddraad – wordt ook voor



HVL
Exclusive Italian interiors
 Dreef 60, 4014 ML Wadenoijen
 The Netherlands
 T.: 0031 (0) 344 66 16 10
 F.: 0031 (0) 344 66 16 16
 E.: info@carinteriors.nl
 I.: www.carinteriors.nl
 www.classiccarleathers.com

Ook na drie jaar intensief gebruik ziet het interieur van een klassieke Ferrari, dat door Henk van Lith werd bekleed, er prima uit. Van Lith gebruikt alleen het allerbeste le

mij gemaakt in de hoogte die ik bestel. En in China laat ik schroeven en drukknoppen vervaardigen die er net zo uitzien als de originele." Nu klinkt dat 'laten maken' simpel, maar de realiteit is gecompliceerder.

Henk: "Je begint een zoektocht. Voor het tapijt heb ik wel 46 adressen gebeld en gemailld. Ik ben er wel twee jaar mee bezig geweest." Henk van Lith laat nog méér maken. Zoals rubbers die niet meer te krijgen zijn, en stickers zoals Pininfarina die ooit gebruikte. Die Pininfarina-stickers zitten op het onder-tapijt geplakt. Dus waarom al die moeite, zou je je kunnen afvragen. Maar Henk kijkt daar anders tegenaan. "Ik heb ook wollen doek voor onder de achterbank laten maken", vertelt hij. "Je ziet er niks van, maar ik wil wel dat het origineel is. Ik ga ervan uit dat aan de binnenkant en de onderkant ook mensen 'wonen'. Ook wat je niet meteen ziet, moet goed gemaakt worden."

Origineel is ook het waterwerende papier dat Henk toepast in deuren en zijpanelen. Maar de vraag is wel hoe lang nog. Het papier is een van de materialen die speciaal voor Van Lith vervaardigd zijn. Maar dat kan nu niet meer. Omdat het productieproces gevaar voor de

'Ik ga ervan uit dat aan de binnenkant en de onderkant ook mensen wonen'





Ook voor een nieuwe cabrioletkap kun je bij Van Lith terecht. Hier tekent Henk de contouren van een achterraut die in de kap van een Bugatti moet komen.

gezondheid oplevert, mag het papier niet meer gemaakt worden. Henk: "Ik heb zoveel mogelijk papier opgekocht, zodat ik voorlopig vooruit kan." Zo is er meer steeds schaarser wordend materiaal dat Henk heeft weten te bemachtigen; origineel rubber voor de voetsteun voor de bestuurder, om maar iets te noemen. "Ik heb de laatste rollen die er nog waren gekocht." En dan is er 'mouse-hair' dat gebruikt wordt voor het bekleden van het dashboard. Wordt ook niet meer gemaakt, maar Henk heeft er nog een rol van. Het is een kwestie van 'hebben is hebben en krijgen is de kunst'. "Er ligt nog drie kilometer doek op zolder", vertelt Henk. "Je hebt nooit genoeg."

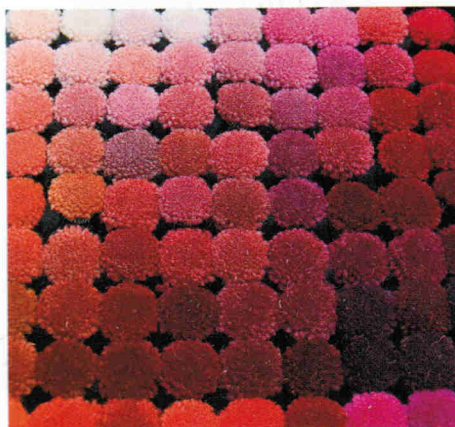
Vraag niet wat het kost

Als je wilt dat een klassieke auto nieuwe bekleding krijgt die er precies zo uit ziet als vroeger, moet je wel weten hoe die geweest is. Daar heeft Henk zijn bronnen voor. "Ik heb alle Ferrari-boeken. Daaruit haal ik de gegevens over het interieur om er zeker van te zijn dat ik origineel werk lever: onderdelenboeken, werkplaatshandboeken; kom er maar aan!"

Dat Henk van Lith bij zijn werk de lat heel hoog legt, is in de loop van de tijd goed

doorgedrongen tot de bezitters van klassieke Ferrari's. Niet zonder trots meldt hij ons: "De mensen zeggen dat je voor een Ferrari naar HVL moet gaan, omdat je daar beter werk krijgt dan in Italië." Ook in het vaderland van Ferrari zijn ze op de hoogte van het kwaliteitsniveau waar Van Lith voor staat, en wel in de kringen die er echt toe doen. "Ik ben uitgenodigd om in het archief van Pininfarina te komen kijken", glundert Henk. "Dat is wel een aai over mijn bolletje." Het zoeken dat ik doe, kost heel veel tijd."

Al die inspanningen leveren wel resultaat



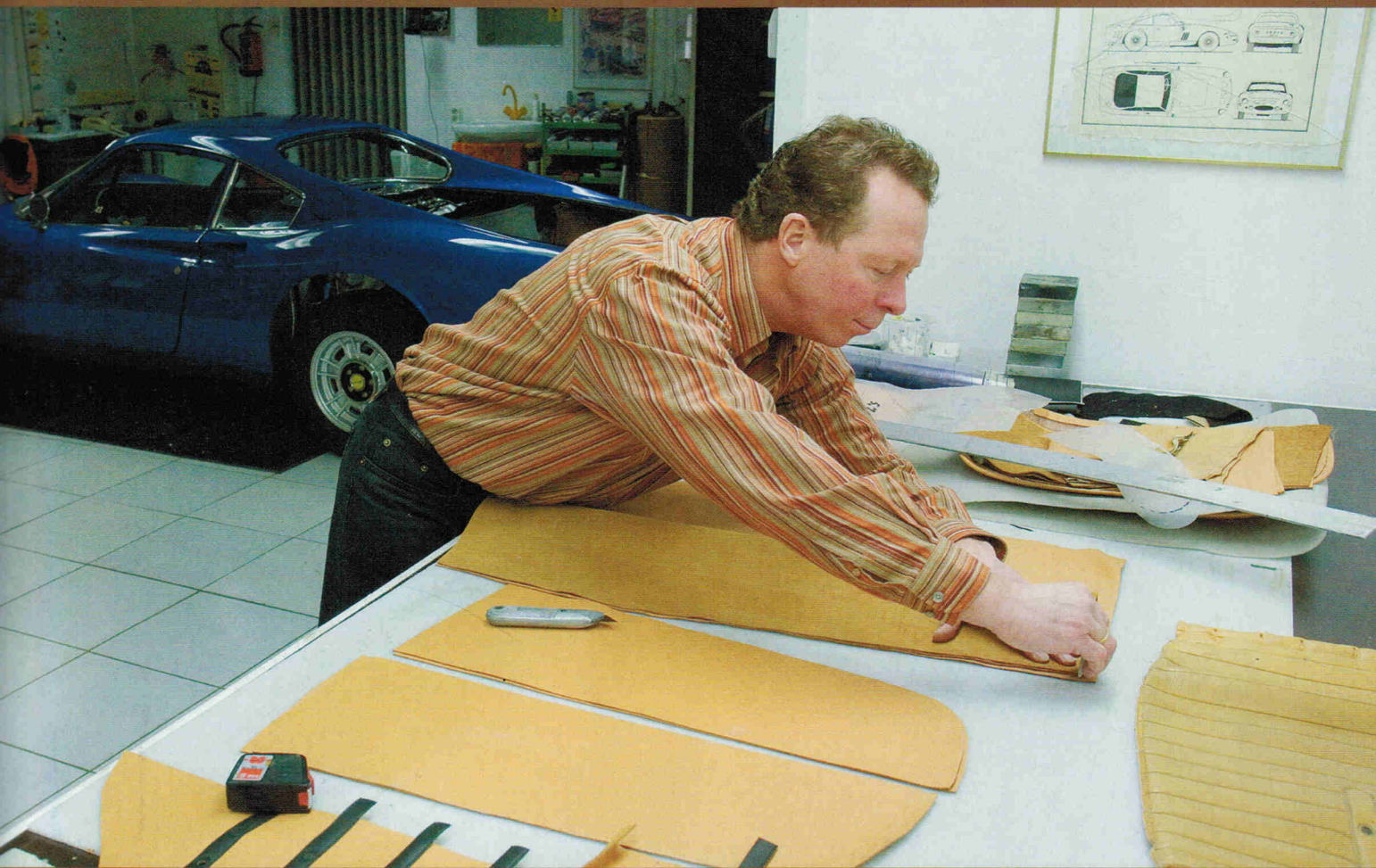
op en ook waardering die uitstijgt boven respect voor het werk van een topbekleder. Henk: "Er zijn mensen die zeggen: 'Je bent een kunstenaar'. Ik ontwerp bijvoorbeeld ook stoelen." Dat kan gaan met een 'timmermans-oog'. Henk vertelt: "Toen ik eens een stoel voor een eigenaar van een bepaalde auto moest maken, keek ik naar de rondingen van zijn rug om te zien hoe de vorm moest zijn. Nadat het werk klaar was, zei die man: 'Het was meteen goed. Ik heb 1.400 kilometer met de auto gereden en ik had nergens last van.' Henk legt uit wat daar het geheim van is: "Je moet, als je in een stoel zit, geen drukpunten voelen. De stoel moet overal gelijkmatig aansluiten. Behalve van nieuwe stoelen moest deze auto, een Ferrari Boano, van nieuw tapijt worden voorzien - natuurlijk hetzelfde tapijt dat er oorspronkelijk in had gezeten. "Ik heb de tapijtboer erbij gehaald en die heeft het originele tapijt nagemaakt; 4,75 meter. Je moet niet vragen wat het kost, maar die man wilde per se het originele materiaal."

Het mogen dan vaak klassiekers zijn, die Henk van Lith in zijn atelier krijgt, maar je kunt bij hem eveneens terecht met een moderne auto. Want ook van nieuwe modellen verzamelt hij









Met de grootste zorg snijdt Henk van Lith stukken leer op maat, die als bekledingsmateriaal dienst zullen doen in de Ferrari Dino op de achtergrond.

de gegevens. Al was het alleen maar met het oog op de toekomst. "Nieuwe auto's worden ook oud. Ik krijg van Ferrari de bekledingsgegevens van de nieuwe modellen. Je kunt dan laten zien wat origineel is. En je kunt zelf bekijken hoe de stoelen in elkaar zitten." Maar daarbij blijft het niet: "Ik maak veel foto's van originele auto's en dan uiteraard met name het interieur."

Botervet leer

Henk van Lith maakt er op zijn website geen geheim van dat het opnieuw laten bekleden van een interieur een kostbare aangelegenheid kan zijn. En niet alleen vanwege het handwerk en de prijs van de materialen. "Je komt zo vaak dingen tegen die je niet had voorzien, een gebroken stoel bijvoorbeeld of een beschadiging die de cliënt rugklachten kan bezorgen en daardoor het rijplezier kan verpesten." Dan gaat het werk langer duren. Daar is de klant natuurlijk niet blij mee. Henk: "De bekleder is de laatste die een auto, die gerestaureerd wordt, onder handen krijgt. Je werkt onder hoge druk omdat de mensen willen gaan rijden." Daarom vindt hij het belangrijk dat bij een restauratie alles in de

goede volgorde gebeurt. "Wanneer de auto bij de bekleder komt, moet alles er in zitten. Je moet niet tussendoor dingen in elkaar gaan zetten en je kunt niet harder dan je kan." Een klant die net bij Henk op bezoek is, valt hem bij: "Je moet accepteren dat hij het tempo bepaalt. Als je aan een auto begint, komt er altijd méér voor de dag. Dan duurt het langer dan je dacht. Daar moet je tegen kunnen." Wat Henk belangrijk vindt, is dat zijn klanten het idee hebben dat ze bij het beste adres zijn dat er te vinden is. Dat houdt ook in dat hij niet tot concessies bereid is. "Als de mensen

me vragen iets te doen wat niet origineel is, doe ik het niet, want daar krijgen ze later spijt van." Origineel leer renoveren, wil Henk wél. "Ik doe er nieuw schuim onder en je kunt leer er beter laten uitzien door het te behandelen met een preparaat. Maar oud leer is broos; de kracht is eruit. Je kunt craquelé invullen, maar op den duur komen scheurtjes weer terug." Henk laat een stoel zien die met behoud van het oorspronkelijke leer zoveel mogelijk wordt gerenoveerd. "Het schuim is vervangen. Dat werd veel meer werk dan ik oorspronkelijk had gedacht. Het leer is helemaal ingevet; alsof het in de boter zit." En Henk maakt er geen geheim van: "Tijdens het werk wil er ook wel eens wat breken of kapotgaan, omdat het leer zo oud is."

Perfectie tot in het detail

Ook al is Henk dan zonder twijfel een meester in zijn vak, hij voelt zich niet te groot om advies te vragen. "Ik kan te rade gaan bij mensen die met heel speciale auto's werken, want ik wil niet de fouten maken die anderen begaan."

Maar hoe sterk Henk ook naar originaliteit streeft; hij kijkt er ook wel eens bewust van





"Wanneer je in een stoel zit, moet je geen drukpunten voelen", zegt Henk van Lith. Voor elke bestuurder maakt hij de vormen van een stoel precies pas.



**'Dit werk
moet een
passie zijn,
anders ga je
niet zo ver'**

af. "Soms maak ik eerst een 'hitteschild' van warmtewerend materiaal in de auto. Daar gaat het tapijt dan overheen. Veel mensen kopen een klassieke auto om 's zomers rally's mee te rijden. Zonder isolatiemateriaal tussen de motorruimte en het interieur smelt je eruit. Oorspronkelijk zat er vroeger weinig isolatie in die wagens."

Het niveau van perfectie dat Henk van Lith weet te bereiken, zit hem zeker ook in details. Hij geeft een paar voorbeelden. "Een hoedenplank moet van de goede materialen gemaakt zijn. Anders wordt hij krom; er staat zoveel zon op." En: "Ik laat nieuw elastisch materiaal voor in de ruggen van de stoelen maken. Dat gaat nu langer mee. Ik gebruik ook materiaal om geluid te dempen. Dat wordt vaak vergeten." Als *finishing touch* kan Henk met een speciaal stempel het Ferrari-paardje printen, in een hoofdsteun bijvoorbeeld. Zo komen we bij het ware geheim van de smid. Dat stukje extra dat het verschil maakt. "Dit werk moet een passie zijn", zegt Henk van Lith, "anders ga je niet zo ver. Materiaal kun je namaken, maar vakmanschap kan niet nageemaakt worden." ☉

Meer informatie op: www.carinteriors.nl.









