



DRIETAND

MASERATISTI FIAMMINGHI BELGIË

**Henk van Lith: een
passie voor leer deel I**

**Quattroporte: de godfather
van de sportlimousines**

**Touring Superleggera
Sciàdipersia Cabriolet**



Een passie voor leer

deel I

Vorig jaar september, op de vooravond van het Antwerp Concours, maakten een aantal clubleden kennis met Henk van Lith, één van de juryleden van het concours. Tijdens het diner gaf Henk een presentatie over zijn bedrijf HVL Exclusive Italian Interiors en deelde hij zijn passie voor originele lederen interieurs met ons. Met zijn doorgedreven kennis, wordt hij vaak gevraagd om te jureren tijdens concoursen. Aan het eind van de avond raakten we in gesprek en we spraken af om hem eens een bezoek te brengen. Zo konden we de rest van onze leden kennis laten maken met wat er allemaal komt kijken bij een goede restauratie. Op vrijdag 8 maart trok ik samen met Onno Hesselink de grens over naar het kleine plaatsje Wadenhoijen in de Nederlandse Betuwe. We werden er ontvangen te midden van stapels leer en leer-sampels en spraken Henk uitvoerig over het belang van originaliteit bij de restauratie van auto-interieurs. Naast een muur van 1/18 schaalmodellen bleven drie bijzondere



Ferrari's verborgen onder hun rode hoezen. Al snel besluiten we, dat gezien de passie van Henk en zijn vele verhalen, dit niet in één artikel te vatten zal zijn. Dus zullen we het verdelen over twee edities van de Drietand om recht te doen aan het enthousiasme en vakmanschap van Henk van Lith.



Passie en perfectie

Hoe raakt iemand verzeild in de wereld van Italiaanse auto's en van Ferrari in het bijzonder? Op die vraag wilden we graag een antwoord. Henk: "Eigenlijk wilde ik artiest worden, iets creatiefs doen. Een rol als acteur zag ik wel voor me, maar mijn ouders dachten daar anders over. "Ga maar een goed vak leren, zodat je later je brood kunt verdienen", was de reactie van mijn vader. In die tijd volgde je die raad gewoon. Ik ging landmeetkunde studeren aan de MTS (Middelbaar Technische School) en werd in 1981 opgeroepen om mijn dienstplicht te vervullen. Vervolgens werd ik op staf 'Commando Tactische Luchtmacht' geplaatst als tijdelijke administratieve hulp van een Commodore. Omdat dit een tijdelijke plaatsing op een burger-plaats betrof, werd mij na drie maanden een job op de afdeling juridische zaken aangeboden, waar ik werd belast met onderzoek van militairen die niet het juiste pad hadden bewandeld. Na mijn dienstplicht ambieerde ik een baan bij de luchtmacht en

op de staf werd mij een openstaande baan aangeboden als hoofd een 'Flight safety equipment and upholstery department'.

Ik had er geen flauw benul van wat dat inhield, maar solliciteerde toch. Je moest er wel een kleermakersopleiding voor volgen. Ik beet me erin vast, volgde de opleiding, en na 6 maanden was ik al hoofd van die afdeling en gaf ik leiding aan een kleine groep mensen. We maakten er de stoelen voor onder andere de helikopters en repareerde er de vliegerkleding en testte nachtkijkers en vliegerhelmen. Omdat veiligheid bij vliegtuigen nummer één is, droegen we de kwaliteit van de materialen, de brandveiligheid en ook de levensduur en het onderhoud ervan hoog in het vaandel. We werkten strikt volgens de Generaal-normen van de Rijks-luchtvaartdienst. Ik had het bekleeders-vak ondertussen goed in de vingers en dat dwong respect af bij mijn collega's. Omdat ik op een zeker moment tijd over had, begon ik in 1989 in bijberoep een bedrijfje in een klein fiets-schuurtje achter ons huis in de woonplaats Buurmalsen. Ik maakte er de lederen bekleding voor private jets en dat liep al snel zó goed dat ik in 1993 volledig zelfstandig werd. Het bedrijf was inmiddels sedert 1989 verplaatst naar de huidige locatie. Ik werkte enkel met Connolly leer, dat ik kocht via het bedrijf Auerhaan uit Lelystad, de toenmalige Benelux-importeur. Door samenwerking vanuit de luchtvaart was ik al bevriend geraakt met één van de Connolly-directeuren dhr David Connolly.



Rechts: in 1981 werd Henk op staf 'Commando Tactische Luchtmacht'. Mooie tijden... Rechts: in 2002 kocht Henk het complete Connolly archief.



Als ik achter mijn Adler naaimachine zit, moet ieder stiksel tot op de millimeter nauwkeurig en kaarsrecht zijn om er exact uit te zien als het origineel.

Van vliegtuig- tot autostoel

"Mijn klanten waren zeer tevreden over het geleverde werk en ik kreeg al eens de vraag om een Ferrari van nieuwe bekleding te voorzien. Eigenaren van privé-vliegtuigen en snelle auto's, dat gaat immers vaak samen. Na de eerste lovende reacties van de Ferrari klant, volgden al snel zijn vrienden en vóór ik het wist, deed ik ook Lamborghini en Maserati. Nu is mijn grote passie Ferrari en Italiaans design in het bijzonder, dus daarin wilde ik me verder specialiseren. Ik had gedurende mijn leven inmiddels een zeer grote collectie Ferrari folders gespaard, maar dat maakte mij natuurlijk nog geen specialist. Ze helpen wel om bepaalde patronen te herkennen, vooral als je een stoel vanaf scratch moet bekleden."

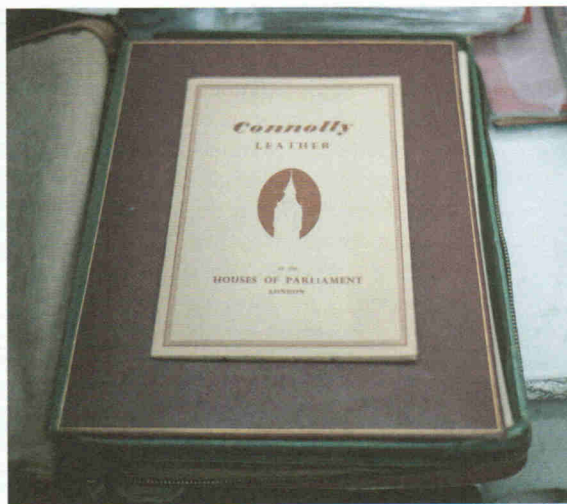
We vroegen Henk hoe hij aan al die originele fabriekstalen van de verschillende leersoorten kwam en hoe hij specialist is geworden. Henk: "Toen ik begon, bestonden er nog geen interieurspecialisten. Ik doe niet alleen de leren bekleding, maar echt alles wat binnen een auto bekleed moet worden van 'A tot Z'. Dan heb ik het over tapijt, ondertapijt, dashboard- en hemelbekleding, kofferbakbekleding, papier voor achter de deuren, isolatiemateriaal tot zelfs de ringtjes

voor onder de parkers. In totaal lever ik vandaag zo'n 162 verschillende items voor het interieur van klassiekers over de hele wereld, waarvan er 46 onder onze supervisie zijn ontwikkeld omdat de markt hierin niet voorzagt."

Maar hoe ben je dan begonnen om dat allemaal te ontwikkelen? Henk: "Dat is eigenlijk begonnen met speciale stoffen en vinyl voor Ferrari. Op een zeker moment -tijdens een bezoek van David Connolly- sprak ik met hem over de oude gedocumenteerde archieven en de oude leerstalen en wat zij daarmee deden. Er was destijds door innovatie en ontwikkeling in de moderne leer-wereld totaal geen interesse in het verleden, terwijl dat voor

mij net van groot belang was. Ik wilde dat bij restauraties exact weten, omdat éénzelfde leerstijl jaarlijks door ontwikkeling werd aangepast. De vraag was dan welke leer-uitvoering en welke kleur er was er gebruikt. David gaf me uiteindelijk dozen vol met al de oude stalen en vervallen archieven met de geheime formules en ingrediënten en de testresultaten waaraan het leer in vervlogen tijden aan moest voldoen. Daarbij veel andere, nu zo belangrijk zijnde informatie, die voor de fabriek destijds onbruikbaar was geworden. David vond dat toch maar 'crap', want de fabrieksdirecteuren interesseerden

**"Toen ik begon,
bestonden er nog
geen interieur-
specialisten."**



Een brochure van het 'House of Parliament' want daar zijn alle leren banken met groen Connolly leer bekleed.

zich alleen in het leer voor de nieuwe modellen. Hierdoor heb ik uiteindelijk het totaal uitgebreide archief kunnen opbouwen. Bij de leerstalen zaten ook de fabrieksdocumentatie en alle folders uit de verschillende periodes". Henk toonde ons enkele prachtig oude folders waaronder een brochure van het 'House of Parliament' want daar zijn alle leren banken met groen Connolly leer bekleed. "Veel jaren later, na het definitieve faillissement van Connolly in 2002, heb ik het hele archief compleet én hun oude stock van leer opgekocht. Sindsdien ben ik nog steeds continu op zoek naar originele oude stalen, die ik vaak via oude bekleders weet te vinden".

Ferrari ging helpen

Welke rol speelde Ferrari zelf in je verhaal? "Ik wilde me echt helemaal specialiseren en belde Ferrari in Italië om hulp. Maar dat was niet zo eenvoudig. De eerste keer werd de telefoon er op gesmeten. De tweede keer kreeg ik een zeer nors antwoord van de goede man: "I have no time for you". Ik moest het maar later proberen. Maar ja, ik ben niet iemand die snel opgeeft, dus na enkele telefoontjes en aandringen kreeg ik weer dhr Picciallo aan de telefoon, de man die eerst zo nors tegen me had gedaan. Mijn volhouden werd beloon".

"Ik zei hem dat ik me wilde specialiseren in de restauratie van Ferrari interieurs en vroeg hem mij in contact brengen met de persoon die verantwoordelijk was voor autorisatie. De goede man viel bijna van zijn stoel, dat was een vraag die hij nog nooit had gekregen. Op de een of andere manier werkte mijn enthousiasme aanstekelijk en introduceerde hij mij bij zijn collega Matteo

Alles ging voor de wind, maar in 2002 ging Connolly over kop

Torre, verantwoordelijk voor autorisatie en homologatie. Die bracht me op zijn beurt in contact met oude designers en carrossiers zoals Leonardo Fioravanti. Leonardo was verantwoordelijk voor Ferrari design bij Pininfarina en gaf als hoofd design en later CEO zijn goedkeuring aan niet minder dan 57 Ferrari ontwerpen. Hij had er daarvan zelf ook nog eens 33 getekend. Via Matteo Torre kwam ik ook in contact met Sergio Scaglietti en met Jacques Swaters, de toenmalige Ferrari importeur in België. Via hen kreeg ik de kopieën van de originele fabriek-archieven. Van elke Ferrari maar ook Maserati werden destijds alle gegevens handmatig gearchiveerd, waardoor bij elk chassisnummer bewaard is gebleven van welke leer-leverancier en in welke uitvoering het leer per chassis-nummer afzonderlijk door de fabrikant werd gebruikt. Inmiddels hebben wij het grootste leer-stalen archief van de wereld met ruim 6500 originele Connolly stalen en een ruim 6000 tellende variatie van fabrikanten als Franzi (ook door Maserati gebruikt), Arbotan-Roser en vele ander leersoorten. Alles ging maar voor de wind, maar in 2002 ging het mis: Connolly ging over kop en ik zat van de ene op de andere dag zonder leer-leverancier. Geen enkele leer-leverancier zag zich geroepen om geld te investeren in het produceren van oud klassiek leer omdat de markt hiervoor te klein bleek. Er zat

niets anders op dan mijn eigen Connolly-leer te gaan produceren. Natuurlijk niet onder de beschermde naam Connolly, maar onder de vlag van mijn eigen HVL Class Leather®. Nu is het starten van het maken van een eigen leerlijn naar oud recept makkelijker gezegd dan gedaan. Het heeft heel veel investering in tijd, geld en stress gekost om destijds in 2004 weer de productie van oude klassieke Connolly stijl huiden te kunnen garanderen.



Via Matteo Torre kwam ik in contact met Jacques Swaters, de toenmalige Ferrari importeur in België.

HVL Class Leathers: wat je zelf doet, doe je beter

"Met het destijds inmiddels Connolly's complete geheime archief in handen waarin kleur-samenstelling, leer-testeisen, adhesie, wrijf-eenheden, finish-samenstellingen, leerdikten, aroma-samenstelling, alle 75 structuur- en 24 leer-stijlen soorten ooit door Connolly vervaardigd, was ik in staat om het leer exact na te maken. Ook de herkomst van de beste huiden, alle product-leveranciers en gebruikte producten behorend bij specifieke leerstijlen en vele andere confidentiële gegevens behoedzaam door ons bewaard, hebben mij geholpen. Ik ben toen op zoek gegaan naar een betrouwbare leverancier voor de beste huiden. Die kies ik vandaag nog steeds persoonlijk uit. Na een eerste behandeling worden de huiden "Wet Blue" (nat) ingepakt en verstuurd naar de leerlooierij. Het proces van de eerste behandeling tot de uiteindelijke kleur kost ongeveer 6 weken. Het leer heeft een aantal weken nodig voor de plantaardige behandeling en daarna wordt het te drogen gehangen. Nadat ik samen met de klant de juiste kleur heb bepaald, begint de behandeling van het verven. Als het een door-en-door-kleur moet zijn, dan gaat de huid in een kleurbad zodat de kleurpigmenten in de huid kunnen trekken. Dit duurt ongeveer een week. Er wordt dan gekeken in welk jaar de auto werd geproduceerd en naargelang de leerontwikkeling destijds, wordt bepaald of het leer verdere behandeling behoeft. 'Connolly Vaumol' is vanaf 1947 tot 2002 acht maal gewijzigd. 'Connolly PAC' had een speciale grove structuur, het latere 'Connolly Autolux' was weliswaar de vervanger van 'Vaumol' leer, maar had een totaal andere uitstraling en door Ferrari en Maserati ook veel gebruikte Franzi leer had zijn zeer uitgesproken uitvoering. Voor PAC leer wordt door middel van een stempel of rol een structuur gecreëerd. Net in dit stadium zijn oude samples van groot belang. Daarop is immers de juiste structuur te zien en de exacte dikte van het leer. Door-



Naargelang de leerontwikkeling destijds, wordt bepaald of het leer verdere behandeling behoeft. 'Connolly Vaumol' is vanaf 1947 tot 2002 acht maal gewijzigd.

gaans is dat tot 1.4 mm, maar bij Rolls-Royce gaat het zelfs tot 1.6mm dik. Na opnieuw drogen wordt de kleur aangebracht in doorgaans 6 verlagen. Onze huiden en de rest van onze klassieke bekleding producten worden inmiddels wereldwijd aan de meest bekende restauratie-bedrijven verkocht. Als de huiden goed zijn gedroogd, kan ik eindelijk aan het werk. Ik maak eerst de patronen van de verschillende stukken die nodig zijn om bijvoorbeeld een stoel te bekleden. Zo'n klus neemt tussen de 40 en 60 uur in beslag. Als ik achter mijn Adler naaimachine zit, moet ieder stiksel tot op de millimeter nauwkeurig en kaarsrecht zijn om er exact uit te zien als het origineel. Dat vereist grote concentratie en nauwkeurigheid. Vaak nemen klanten na de restauratie met hun auto deel aan een concours d'elegance en dan moet alles kloppen. Punt. Ik laat niets aan het toeval over".

Wij vervolgen het gesprek met Henk van Lith in Drietand #10. ■



Inmiddels hebben wij het grootste leer-stalen archief van de wereld met ruim 6500 originele Connolly stalen.