TONY DE BRUIJN STOFFERINGEN

GESTOELD VAKMANS

Het stofferen van een klassieke auto is puur vakmanschap. Als derde generatie in een familie van autobekleders, kan Tony de Bruijn terugvallen op ruim tachtig jaar ervaring die zich in zijn bedrijf heeft verzameld. Voeg daarbij zijn passie voor klassieke auto's, en het adres voor een verse cabrioletkap of nieuw leder rond het automeubilair is snel gevonden.

TEKST JEROEN EKELER FOTOGRAFIE JOOST FRANKEN

OP CHAP

Met excuses aan alle medeliefhebbers van Britse automobielen, maar in de werkplaats van Tony de Bruijn wordt het oog van de verslaggever eerst getrokken door een klassieker van Japanse makelij: een witte Datsun 2000 Sports van eind jaren zestig. Een fraaie roadster, waarvoor de ontwerpers geen andere inspiratiebron kunnen hebben gehad dan hun Europese collega's van toen. Om voor een dergelijk zeldzaam model nieuwe stoelbekledingen of een verse cabrioletkap te kunnen bemachtigen, had een ritje naar de lokale Datsun-dealer beslist uitkomst kunnen bieden. Maar Datsun-dealers zijn er al heel lang niet meer, zodat zo'n model de inventiviteit vergt van vakmensen, die met oog voor de originaliteit een klassieke auto weer als nieuw kunnen aankleden. Tony de Bruijn, eigenaar van de stoffeerderij die zijn naam draagt, is zo iemand. Hij leerde het vak van zijn vader en grootvader, die beide naam en faam maakten in dezelfde branche. Opa Jan stichtte het bedrijf dat kleinzoon Tony nu bestiert al in 1929. Het familiaire vakmanschap dateert echter nog

van veel langer geleden; voorouders van de familie De Bruijn waren al vanaf 1782 (!) actief als schoenmakers en zadelmakers. Jan de Bruijn was de eerste die zich op het bekleden van auto's richtte. Aardig is in dit verband dat Tony laatst een Fiat 509R uit 1926 van een nieuwe bekleding en kap voorzag - een auto die nog haast nieuw was in de tijd dat zijn grootvader als autobekleder begon. Als vertegenwoordiger van volgende generatie, heeft Tony's zoon Stefan het Hout- en Meubileringscollege in Amsterdam met succes afgerond en daarna eerst een paar jaar in de keuken gekeken van een andere stoffeerderij. Sinds 2011 werkt hij in het familiebedrijf, in de autobeklederij.

GEBRUIKSSPOREN

Tony neemt mij mee naar een prachtige, zwarte Jaguar XK140. Hij verontschuldigt zich dat dit zijn eigen auto is, en dat het uitgerekend op de dag van de GBC-reportage de enige vertegenwoordiger is van het rijke Britse autoverleden. Het is een geweldige auto, die van veraf bekeken glimt als een showmodel, maar van dichtbij bezien best wat krasjes en andere onregelmatigheden blijkt te hebben. Die zitten er legitiem, want het zijn gebruikssporen, als stille getuigen van De Bruijn's gewoonte om zijn Jaguar heel Europa door te sleuren - en hard ook. Kapje open, vriendin mee en met het gas diep ingetrapt via straffe Alpenpassen naar Italië of Kroatië. Voor wat extra comfort maakte hij zelf een aangepaste cabrioletkap voor de auto. In ingeklapte toestand is deze wat minder volumineus dan het originele exemplaar, en ook gaat hij gemakkelijker open en dicht. Verder naaide Tony een hoes aan de binnenzijde, waarin gemakkelijk een paraplu kan worden bewaard. Het knappe van alles is dat de kap er uitziet alsof deze origineel is. Niet qua model, maar wel wat betreft de afwerking en materiaalkeuze. Zo bekeken is de Jaguar een demo voor het bedrijf, die een van de specialisaties in beeld brengt: het bekleden van klassieke auto's. Het bedrijf doet echter veel meer dan dat; wat dacht je van het bekleden van tandartsstoelen, zittingen van trapliften en het herstellen van bijvoorbeeld brandgaatjes of slijtplekken op moderne autostoelen?

Autobedrijven in de wijde omtrek van Roosendaal weten het pand van De Bruijn wel te vinden wanneer het uitgewoonde interieur van een ingeruilde auto moet worden opgelapt.

SCHATKAMER

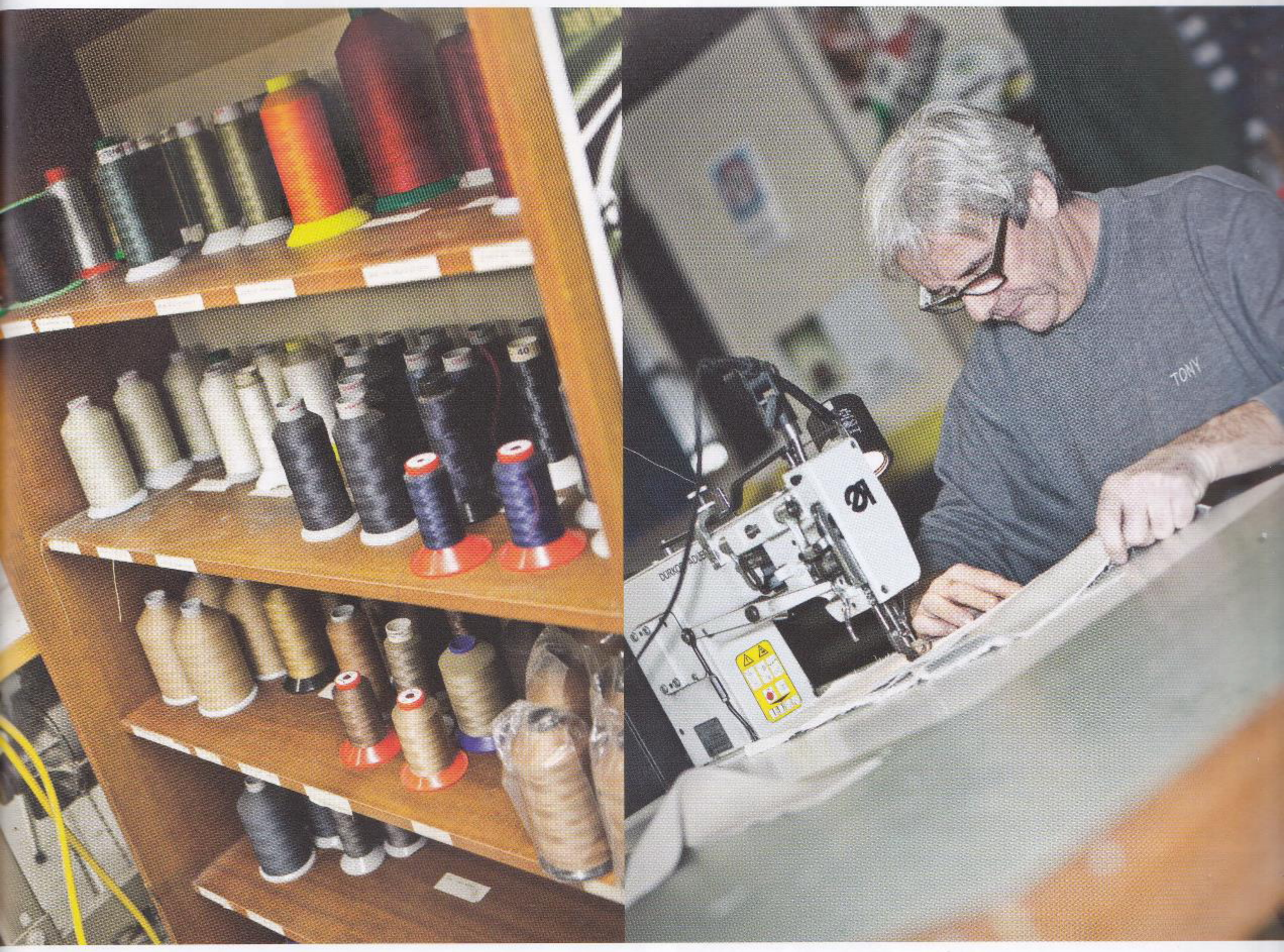
Consumenten zijn tegenwoordig uitstekend geïnformeerd. Weten De Bruijn's klanten, die hun auto's in Roosendaal komen afleveren, ook precies wat zij willen aan kleuren, materialen en stoffen? "Nee, dat gebeurt niet zo vaak, behalve wanneer een auto gewoon weer precies in de oude staat moet worden hersteld. Meestal adviseer ik hen aan de hand van onze stalenboeken." Dat advies is onmisbaar, want alleen al de keuze uit die boeken is vergelijkbaar met die in een behangspeciaalzaak. Tony schept orde door met het tapijt te beginnen, als basis voor de rest van het interieur. "De keuze beperkt zich hier vooral tussen geknoopt of velours tapijt en een redelijk beperkt aantal kleuren. Daarna adviseer ik over bijpassende tinten voor de bekleding van de stoelen, het hemel-

tje, de cabrioletkap en soms ook het dashboard." De tweede adviesronde vindt plaats op de eerste etage van het bedrijf, in een ware schatkamer aan materialen. Met de aanwezige voorraden kan Tony de Bruijn zelfs de oudste en zeldzaamste auto's weer 'strak in het pak' krijgen. We wandelen langs rekken vol geduldig op hun verwerking wachtende koeienhuiden van merken als Connolly en Yarwood, in een enorme variatie aan stemmige tinten en van diverse gradaties in zachtheid en structuur. Auto's bekleden, en zeker klassieke exemplaren, gaat natuurlijk veel verder dan alleen de stoelbekleding. Zo zul je maar een tochtbies voor een vooroorlogse Mercedes-Benz nodig hebben. Bij Tony de Bruijn ligt het unieke materiaal gewoon op voorraad. Bij een andere stelling, met de bekledingsstof Bedford Cord, noemt hij spontaan automodellen op waarvoor bekleding voorradig is: "Simca 8, Citroën DS en Traction Avant vooroorlogs of naoorlogs, Opel Olympia, Mercedes-Benz 180, Volkswagen spijltjesbus en zo kan ik nog wel even doorgaan." En inderdaad: "Kijk, dit is wol met moquette voor onder andere Jaguars uit de jaren vijftig en zestig. Moquette is een wol-velours, die je vaak op de transmissietunnels bij de achterbank ziet. Wij hebben veertien kleuren op voorraad!" Mooie materialen zijn belangrijk, net als de juiste bevestiging van een en ander. Ook dit vergt het eerder genoemde vakmanschap, maar vooral ook de kennis om de juiste bevestigingsartikelen (fournituren) te kunnen kiezen. Kasten met ontelbaar veel bakjes, vakjes en laatjes herbergen een immense keuze aan dit materiaal.

STOELVERWARMING

Wanneer het selectieproces van materialen en kleuren is afgerond, is de geachte klant echt nog niet klaar. Een nieuwe ontwikkeling is het verbeteren van het comfort van autostoelen door er onzichtbaar stoelverwarming in te verwerken. "Heerlijk voor wie graag met de kap open rijdt als het al wat kouder is," oordeelt de meesterstoffeerder. En voor auto's die

geen geweldige verwarming aan boord hebben, zou je daar nog bij kunnen bedenken. Het verbeteren van de zitkwaliteit is ook een belangrijk punt van aandacht; op een goede stoel heeft een bestuurder duidelijk meer plezier van zijn klassieker. "Ik los zitproblemen niet aan de hand van orthopedische kennis op," zegt De Bruijn nuchter. "Een klant zegt gewoon 'ik heb pijn in mijn rug' en dan doe ik daar wat aan. Niet zo moeilijk, hoor." Nee, dat lijkt niet moeilijk, totdat de vakman met termen uit zijn vakgebied gaat gooien en het heeft over gedroogd Alpengras en paardenhaar als vulmateriaal voor stoelzittingen, of over Tricottuch als origineel bekledingsmateriaal voor onder meer de vooroorlogse Mercedes-Benz 170. En over Woolcloth, een Engelse, wollen stof voor hemelbekledingen. En dan zijn de stoffen voor cabrioletkappen nog niet eens aan bod gekomen! Daar is onder meer keuze uit Double Duck, Wigean Weave, Toile Double Face en Sonnenland: je zegt het maar. Hoewel, laat Tony de Bruijn het maar zeggen. Hij weet er hoogstwaarschijnlijk net iets meer van. En hij kent



zijn voorraden. "Wanneer ik het bedoelde materiaal echt niet heb, dan zoek ik samen met de klant net zo lang tot we een waardig alternatief hebben gevonden, uit dezelfde periode." Op de vraag of zijn kennis is over te dragen op zijn medewerkers, knikt hij geruststellend. "Zolang die jongelui maar niet denken dat ze dit vak op school echt kunnen leren. Daar komt minimaal een aantal jaar praktijkervaring bij kijken. Ach, iedereen kan het mooie vak van stoffeerder leren. je hebt niet meer nodig dan helder zicht en twee rechterhanden."

MORRIS 18

De specialisatie in klassieke auto's stoelt niet alleen op kennis en ervaring, maar ook op het enthousiasme voor auto's zelf. "Ik ben een gepassioneerd klassieker-rijder, dat zie je wel aan mijn Jaguar, die ik al ruim twintig jaar heb. Mijn eerste auto was een Morris 18 uit 1936, en daarmee heb ik mijn entree gemaakt in de klassiekerwereld. Door lid te worden van clubs en deel te nemen aan evenementen, kwam ik met andere liefhebbers in contact. De Morris had ik voorzien van een mooie, nieuwe hemelbekleding en nieuw tapijt, terwijl ik de stoelbekleding intact had gelaten. Dat maakte indruk, net als de auto's van mijzelf en klanten waarmee ik met het bedrijf aan klassiekerbeurzen deelnam, zoals de Antwerp Classic Salon, Resto Classics Rosmalen en Interclassics in Maastricht. Daar wonnen wij met een Mercedes-Benz 300 SL Roadster de eerste prijs in nota bene de categorie 'Designo Italiano'. Die SL was omgebouwd naar een SLR, en wij hadden die auto voorzien van de beroemde, originele ruitjesbekleding. Afgelopen jaar ging ik met een echte Italiaanse klassieker, een Lancia Flaminia Sport met Zagato-koets, naar Interclassics. En wat denk je? Ging die verkiezing opeens niet door. Anders was-ie heus eerste geworden, hoor!"