

# DEEL 3: DORPELS VERNIEUWEN



In K&T 125 kon u lezen hoe onze hoofdredacteur een 40-tal uren bezig is geweest zijn Lele kaal te schuren. Nu het zo ver is, is het tijd om de lastoorts ter hand te nemen en de dorpels te vernieuwen, want...

Tekst en fotografie: Freddy Nieuwenhuize & Classic Car Bodyshop



1. Dit is de rechter dorpel en je ziet het al: allesbehalve strak. De onderste rand is erg dun geworden doordat roest zich daar heeft tegoed gedaan aan de metaalmoleculen. In zo'n geval is de dorpel meteen verdacht. Dus... eraf!

Zoals in mijn vorige verslagen gemeld, staat mijn Lele bij Classic Car Bodyshop (CCB), waar ik sinds februari bezig ben met de demontage en het kaal maken. Nu dit grotendeels is gebeurd, is het de beurt aan CCB om het plaatwerk weer in ere te herstellen. Want ikzelf heb een 18 jaar geleden voor het laatst geplaatwerkt en gelast op de MTS en sindsdien geen lasapparaat meer beetgehad. Daarom heb ik mij er maar niet aan gewaagd en de plaatwerk- en laswerkzaamheden overgelaten aan profs. Zeker als je weet dat je in geval van een Iso Rivolta niet even bij de dealer of op het Internet een nieuw stukje plaatwerk bestelt. Alles dient nagemaakt te worden!

Nu de auto geheel ontdaan is van zijn laklagen en alles wat eronder zit, heb je een optimaal overzicht. Carrossiereparaties



uit het verleden worden zichtbaar en roest openbaart zich. Aan mijn Lele waren dergelijke zaken helaas ook zichtbaar. De dorpels deden mij het meeste twijfelen over wat er onder zou kunnen zitten. Aan de buitenzijde niet extreem slecht, maar ze zaten niet strak tegen de carrosserie aan. Deze twijfel werd sterker, toen ik mijn hand in de voorste wielkasten stak, van waar je in de dorpel kunt komen. Ik voelde een soort schotje, dat in vergaande staat van ontbinding was. Zowel in de linker als de rechter dorpel. Daarom geen risico lopen en de dorpels eraf! Op de pagina's een fotoreportage met stap voor de stap de handelingen die CCB heeft verricht. |

2. De rechter buitendorpel is eraf geslepen en wat zien we? Roest (hier ter hoogte van de A-stijl)! Duidelijk zichtbaar is dat de binnendorpel aan de onderzijde is aangevreten. Hoogstwaarschijnlijk heeft men in het verleden een nieuwe buitendorpel erop gelast, maar de binnendorpel gelaten voor wat het is.



3. De binnendorpel is eraf gehaald en in de container beland, tezamen met overig roestig metaal. Wat opviel tijdens de wegslijpacties, is dat het chassis van de Lele degelijk in elkaar zit. Vandaar die 1650 kg!



4. De achterzijde van de rotte rechter binnen- en buitendorpel is verwijderd. Het resterende, goede metaal is goed schoongemaakt.



5. De rechter zijde wordt na het schoonmaken in de lasprimer gezet, alvorens de binnendorpel er tegenaan gelast wordt. Voor alle zekerheid zijn onderin de deuropeningen metalen kokers (zie oranje-bruine balk) gelast ter versteviging. Dit bleek achteraf niet nodig te zien, gezien de oerdegelijke constructie van de Iso. Maar toch, voorkomen is beter dan genezen.



6. De binnendorpel wordt dichtgelast. Niet met streeplassen, maar met prop- of puntlassen. Dit omdat in het geval van streeplassen het lastig is om over flinke lengtes het metaal strak tegen elkaar aan te laten sluiten. En als de naad na het lassen vlak wordt geslepen, wordt het metaal daar erg dun. Bij proplassen heb je een overlap en zijn deze problemen er niet. Maar bovenal is streeplassen niet aan te bevelen, omdat het materiaal dan te warm wordt en krom trekt.





7. De versteviging onder de A-stijl wordt weer in ere hersteld. Op foto 2 is te zien wat er nog van over was. Nu beter en steviger dan toen de Lele de fabriek verliet.



9. De rechter dorpel weer netjes dicht. Tevens is het nieuwe stuk in de wielkast zichtbaar. Het opsplattend vuil had door de jaren heen zijn vernietigende werking gedaan en dus... nieuw stukje erin!



10. In de wielkast rechts achter is een nieuw stuk gelast, dit vormt tevens het uiteinde van de dorpel. N.B. De lasnaden worden later afgewerkt met primer en afgekit.



12. Oeioei!!! Als ook de binnendorpel wordt verwijderd, is duidelijk zichtbaar dat er in het verleden doodleuk reparatiestukken tegenaan zijn gelast.



13. Na de nodige uren meten, knippen, passen en lassen ziet het er weer beter uit dan nieuw.



14. Kijk, zo hoort 't! De dorpel keurig dicht en strak.



8. De buitendorpel zit er voor het grootste deel tegenaan gelast. Ook hier is geen gebruik gemaakt van het streeplassen maar van het proplassen.



11. De linker dorpel... ziet er niet beter uit dan de rechter. Zelfs de binnendorpel is doorgeroest.

## PROJECT

### ONDERWERP VAN PROJECT:

Iso Rivolta Lele (1971)

### VORIGE VERSLAGEN:

K&T 125

### START PROJECT:

Februari 2008

### GEPLANE EINDDATUM:

Voorjaar 2009

### PLAN:

Carrosserie volledig kaal maken, repareren waar nodig en structuurloos spuiten. Interieur weer als nieuw maken. Motor en onderstel ongemoeid laten.

### UREN AL IN PROJECT:

74 (zonder uren derden)

### KOSTEN AL IN PROJECT:

€ 2452,50 waarvan € 152,50 voor schuurpapier en -schijven en € 2300,- laswerkzaamheden

### BUDGET PROJECT:

Durf ik niet te zeggen, want m'n vrouw leest dit ook.

### GERAADPLEEGDE WEBSITES:

[www.ibics.ch](http://www.ibics.ch), Zwitserse Iso Rivolta Club; [www.yahoo-groups.com](http://www.yahoo-groups.com) mbt. Iso Rivolta eigenaren.

### GERAADPLEEGDE SPECIALISTEN:

#### Classic Car Bodyshop

([www.classiccarbodyshop.nl](http://www.classiccarbodyshop.nl))

#### TIPS GEVRAAGD:

Wie kan er nieuwe sierstrips vervaardigen?

#### CONTACTINFO:

[fred@klassiek-techniek.nl](mailto:fred@klassiek-techniek.nl)