

Røyksignaler

Medlemside for Norsk Indian Klubb

På oppfordring om å sende inn stoff til spalta "Røyksignaler" i Sidevogna, vel eg å skrive litt om noko eg synest er ein svært triveleg del av restaureringsjobben: Fornikling. Då eg for eit par tiår sidan gjekk i gang med å restaurere ein gammal Indian, fann eg fort ut at dei var glade i fornikling før i tida, særleg på sykklar før 1920.

gjekk nedi eit bad på 5 liter! Då eg fann ut at eg også kunne fornikle delen i fleire omgangar og polere skøytane så dei ikkje viste, kunne eg ta endå større delar i badet. Til slutt dobla eg kapasiteten ved å kjøpe eit sett til, så no er badet på 10 liter.

Settet har stått lagra og ubrukt i mange år, medan eigaren har sysla med heilt

nikkelanodar. Straumkjelda er eit 12V bilbatteri, og straumstyrken vert justert ved å setje lyspærer inn i kretsen. Ein tabell fortel kor stor straumstyrke som passar i høve til overflata som skal forniklast, t.d. trengst ei 5W lyspære for å fornikle ei overflate på 35 cm². For å halde batteriet på topp, plar eg ha ein batteriladar tilkobla under

Shine on you crazy diamond

Jan Kåre Vadset

I Classic Bike fann eg den gongen ei annonse frå Dync Sales for eit såkalla DIY forniklingssett, perfekt til heimebruk. Settet vart innkjøpt, og eg gjekk på med krum hals.

I byrjinga gjorde eg tabber som førte til at nikkelen vart grå, flakna av eller fekk mørke skuggar, men heldigvis gjer øving meister! Etter kvart fekk eg sving på det, og til indianeren frå 1916 fornikla eg alle blanke delar som

andre ting. Men så kjem interessa for restaurering sigande tilbake, og nok ein brun indianer ønskjer å bli raud og blank igjen. Eg valde å byrje med det blanke, for til liks med skjora og Ivar Aasen, likar eg best når vårsol i bakkane blenkjer. Nok filosofering - og så til verket:

Fornikling skjer gjennom elektrolyse i ei oppløysing av nikkelsalt og vatn, der ein set straum på katodar og

prosessen. For låg spenning fører til at nikkelen blir grå. I tillegg er det viktig å halde rett PH-verdi på badet. Dette kontrollerer du med lakmus-papir og justerer med batterisyre. Ein varmekolbe av den typen ein nyttar i små akvarium, syter for korrekt og stabil temperatur.

Reinsemd er også viktig for å få eit godt resultat. Delane bør sand/glas-blåst og slipast til du er nøgd

Norsk Indian Klubb

Delen blir kokt i avfettingsbadet



Vask med nylonbørste og skurepulver



Delen blir lagt i vatn



med overflata. Skal delen ha ei spegelblank overflate, må du finslipe og polere delen før fornikling. Eg avsluttar vanlegvis med 600-papir og polering med Autosol på ei roterande poleringsskive. Du må halde på til delen er så blank som du vil at det ferdige resultatet skal bli. Deretter må delen kokast i eit avfettingsbad, skrubbast med nylonbørste og skurepulver, skyljast og leggjast i eit plastkar med reint vatn. Eg nyttar alltid eingongshanskar når eg vaskar delane, for å unngå å setje feittflekkar på delen. Dersom eit område på delen ikkje skal forniklast, kan du skjerme området ved å leggje på ein maskeringssteip. Dette kan t.d. gjelde slitelana på ein bremsetrommel, navkonar og liknande.

Når delen etter 1,5 – 2 timar er ferdig fornikla, må du på ny polere med Autosol for å få perfekt "mirror finish". Dette kan vere eit tolmodsarbeid, til dømes når du først skal slipe og polere 72 eikeniplar, henge dei opp på ein kopartråd i nikkelbadet og så til slutt polere dei ein gong til! Når du forniklar messingdelar, held det med ein halvtime i badet. Heilt til slutt plar eg setje inn delane med Owatrol penetrerande olje. Så tørkar ein av delen før oljen blir skikkeleg tørr, slik at alle porar blir fylte med rusthindrande olje. Nikkelen er ikkje like bestandig som krom, og eit sveip med oljefilla i ny og ne er difor av det gode. Overgangen frå nikkel til krom skjedde ikring 1930.

Originalt hadde ikkje alle fornikla delar "mirror finish", nokre hadde "dull nickel finish". Det kan vere eit omstendeleg etterforskningsarbeid å finne ut kva som er korrekt. Her kan gamle bilete vere ei god kjelde til informasjon. Dersom du ser at delen har ei glatt (polert) overflate, tyder det som regel på at den delen har vore blank, i motsett fall hadde denne delen mattnikkel og skal ikkje polerast etter at den er fornikla. Av og til ser ein også at delar som originalt var lakkerte, har nikkel under. Kvalitet skulle det vere!



Over: Maskering av område som ikkje skal ha nikkel

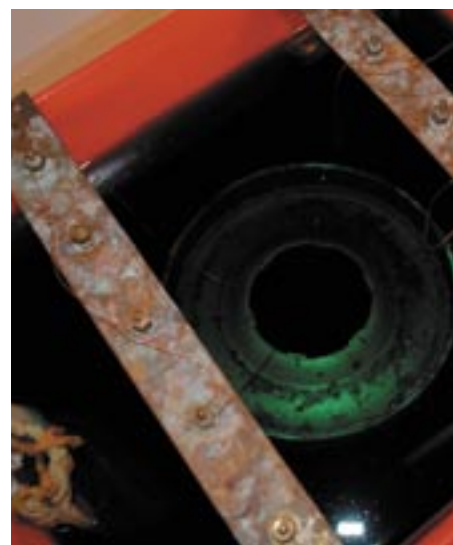


Over: Nikkelsettet opprigga og i drift.

Så må ein alltid vege på når ein skal setje strek for sliping og polering. Må delane alltid ha ei "som ny" overflate, eller kan ein leve med bruksstriper og sår, sjølv på fornikle delar? Her er ikkje noko fasitsvar, og kvar må gjere som ein synest best, er mitt syn. Det er fort gjort å slipe for mykje, slik at delen misser både form og utsjånad. Sjølv har eg stor sans for gjenbruk av

originaldelar, noko som inneber at delane av og til vil bere preg av å vere originaldelar. Dette lever eg godt med. I dag finst det mange flotte reprodelar på marknaden, og det kan vere fristande å kjøpe nytt der ein kan og leggje originaldelane på hylla. Eg trur at ein i framtida i større grad enn no vil vite å verdsetje syklar som er bygde opp av mest mogleg originaldelar, fordi den skruen faktisk vart laga og montert på Indian-fabrikken i Springfield eller på Harley-fabrikken i Milwaukee, for den saks skuld! Dette er det sikkert mange meiningar om, og truleg har eg stikke handa i eit kvepseboll no!

Helsing Jan-Kåre Vadset



Over: Forniklingsprosessen er i gang



Til venstre: Bremseplate før.
Hovedbilde: Bremseplate no,
med mattnikkel.