

IDENTIFISERING OG RESTAURERING AV KLASSISKE SYKLER

Denne teksten er skrevet av Einar Støp-Bowitz (1947-2018) – og var på hjemmesiden til det legendariske verkstedet hans, «Den Rustne Eike». Selv om hjemmesiden er parkert, fortjener denne teksten et liv etter ham, og jeg tillater meg å gjøre den tilgjengelig som en fil i Facebook-gruppa «Vintage Bikes Norway»



(c) Arvid Løhre

Norge har produsert 20 millioner sykler på mer enn 300 fabrikker gjennom de siste 100 år.

Første hittil registrerte norske sykkelfabrikk er 1894.

Norsk sykkelproduksjon opphørte år 2000 da Norges siste sykkelfabrikk Øglænd DBS AS ble nedlagt, oppsplittet og solgt til utlandet. Firmaet har i dag navnet Cycleurope, er ledet fra Brussel, og har null peiling på hverken sin egen eller andres sykkelhistorie.

Norsk Teknisk museum har *ingen*

kompetanse på verdens fremdeles mest brukte persontransportmiddel.

Det er hittil registrert over 1300 forskjellige norske sykkelmerker, men det betyr ikke at det har vært tilnærmelesvis så mange *fabrikker*.

Hvis det finnes et rammenummer på *venstre side* av styrehodet (eller under krankhuset) er sykkelen *sannsynligvis* produsert på DBS-fabrikken i Sandnes. Rammenummerliste Øglænd med korresponderende årstall finnes annet sted her på siden.

På *baknav* (frinav uten gir) av merkene Torpedo (originalen, produsert i 50 mill. eksemplarer 1901 - 1940), Perry (engelsk kopi), Favorit (Tsjekkisk kopi, fremdeles i produksjon), og utallige andre kopier, er det ofte (men ikke alltid) *innstemplet et tosifret tall* på navhylsen inne mellom eikene. Dette er årstallet da navhylsen ble produsert. Hvis tallet er 36 eller 28 *kan* det være antall eikehull i navhylsen, og ikke et årstall.

Det har vært praktisert innstempling av årstall på kanten av *iskrudde krankskåler*, *gaffelstamme* (gaffel må demonteres), og *innstøpt på midten av Fauberkrankarmer* (*helsmidde*) (krankarm må demonteres).

Det har vært praktisert et utall av merkinger, plassering av rammenummer (på seterør eller bakramme/hjulinnfestinger), men ingen slike nummerlister fra andre fabrikater enn Øglænd er bevart/ kan gi opplysning om produksjon.

Den Rustne Eike sykkelsamling har et bibliotek/arkiv på flere hundre salgskataloger 1894 – 2000 som kan hjelpe i identifisering.

Det ble utgitt en liste som tillegg til Polititidende (hemmeligstemplet) 1943 over "sykkelmerker, og avstand mellom deres naglehull målt i millimeter, og også antall naglehull".

Denne listen ble utarbeidet for å hjelpe politiet i identifisering av stjalne sykler der merket var fjernet for å hindre identifisering.

Vi har liten oversikt over utenlandske fabrikat, men kan være behjelpelig med verifisering/antagelser, datering.

RESTAURERINGSTIPS :

TA BILDER !

Før du gjør noe, og hele veien mens du gjør noe. Så kan du finne ut hvordan det var, har vært, skal være.

Vi vil at du skal restaurere din gamle sykkel selv.

Vi vil at du skal gjøre det faglig og historisk riktig.

" if it ain't broken, don't fix it !"

Hvis sykkelen ikke er gått i stykker *så ikke skru på den !!*

De fleste eldre sykler som du finner i veikanten/bakgården/kjelleren/låven feiler sjelden noe mer enn at de mangler luft i hjulene og olje på kjedet og i baknavet !

To nye ventiler, og noen kraftige tak med sykkelpumpa, og du er klar for første prøvetur! Viking-Askim laget sitt siste sykkeldekk i 1979. Den slags kvalitet kommer aldri tilbake i verdenshistorien. De er nesten helt uslitolige.

Du skal ikke tro at dekk og slanger er ubrukelige bare fordi de er gamle. Mange nye dekk er lite brukelige bare fordi de er nye og kommer fra Østen.

Kvaliteten på eldre norske sykler er uovertruffen. De var produsert som kapitalvare, og var ment å vare i minst tre generasjoner.

De syklene du får kjøpt i sportsbutikken i dag er produsert i Kina, og har *en levetid på max to år ! Innen de to årene skal du ha byttet samtlige deler på sykkelen til en kostnad på mer enn opprinnelig pris for hele sykkelen!!*

Du skal ikke "bare skru ut kranken/ navene for å rense/smøre" !!

Hvis det ikke knirker/knaker/skrangler eller sitter helt fast må du avgjøre: *er det virkelig noen som helst grunn til å skru dette fra hverandre ?? Kan du skru det sammen igjen etterpå ??*

Det er kulelager som får verden til å gå rundt friksjonsfritt (nesten.)

Alle kulelager på en sykkel (nav, krank, pedaler og styrelager) består av *en aksling med en fastkonus, og en justèrkonus. Konusene går inn i hver sin kulering, som ligger i hver sin kuleskål.*

Det spiller ingen rolle hvilken utforming akslingen har (både gaffelstammen og

krankakselen er akslinger), prinsippet er det samme. Du skal bare skru på justèrkonusen, og bare for hånd.

Alle kulelager skal være pakket med fett.

Alt annet, *foruten bremses*, skal smøres med god olje. *Ikke silikon, ikke teflon. Olje, olje, olje.* Det er med sykler som med politikere, de må smøres for å virke. De som har bil vet at det er en rød lampe på dashbordet som lyser når det ikke er nok olje på motoren. De vet hvor dyrt det blir å ignorere den blinkende lampen.

Det finnes ingen slik lampe på en sykkel. Det finnes ingen av/på-bryter heller. Sykkelen har ikke innebygget minne. Jeg håper du har det !

NEI! DU SKAL IKKE LAKKE OM SYKKELEN !!

Ville du lakkert om kjæresten din ? For at hun skulle ta seg bedre ut når du skulle vise henne frem?

Ville du få deg selv omlakkert ? Med pulver epoxy ?

En ny pulverlakk får en traust kvalitetssykel til å se ut som en billig Kinavare ! Hvis det er det du ønsker deg, så kjøp en sykkel på Biltema til kr. 750,-

Øglænd DBS hadde verdens beste lakkanlegg. 8 lag varmeherdet lakk, med fosfatering innerst på stålet. Rust er ikke farlig, bare stygt ...

I mine mer enn 40 år med sykkel har jeg bare sett to sykler som har vært rustet istykker, og begge hadde ligget på havets bunn.

Øglændprodukter ruster aldri, på grunn av fosfateringen, de blir bare lysebrune der lakken er skallet av.

Hvis du *sandblåser en slik ramme* blåser du av fosfateringen + at du fjerner all den varmekerdede lakken, og fysisk stresser stålet. Tror du dyr epoxy pulverlakk eller spraybokslakk fra Biltema vil gi deg et bedre resultat ??

Lakk kan restaureres! God lakk kan restaureres godt ! Sandblåsing ødelegger enhver god overflatebehandling! Og stålet som er under!

Det finnes mange gode lakkrensemidler/polèring som gjør underverker med matt/oksydert/sliten sykkellakk. Turtlewax, Autoglym, Autosol.

Beregnet på billakk, ja vel, men når det er beregnet på en lakk til hundretusen *må* den jo være effektiv på en tusenkronerslakk ??

Alt blankt metall (krom, aluminium) kan poleres opp til høyglans med litt tid og krefter, og AUTOSOL polèrkrem. Det er nesten utrolig hvordan rusten på styret forsvinner.

Det er *den originale overflatebehandlingen* som er sykkelens historie!

Hvis du vil ha en billig, dårlig sykkel, så kjøp en Biltemasykkel fra Kina.

Hvis du vil ha en kvalitetssykel, så ta vare på den gamle du har.

IKKE prøv å skru på eikeniplene/ rette hjul selv !!

Du må vite/skjønne hva du gjør, før du gjør det !

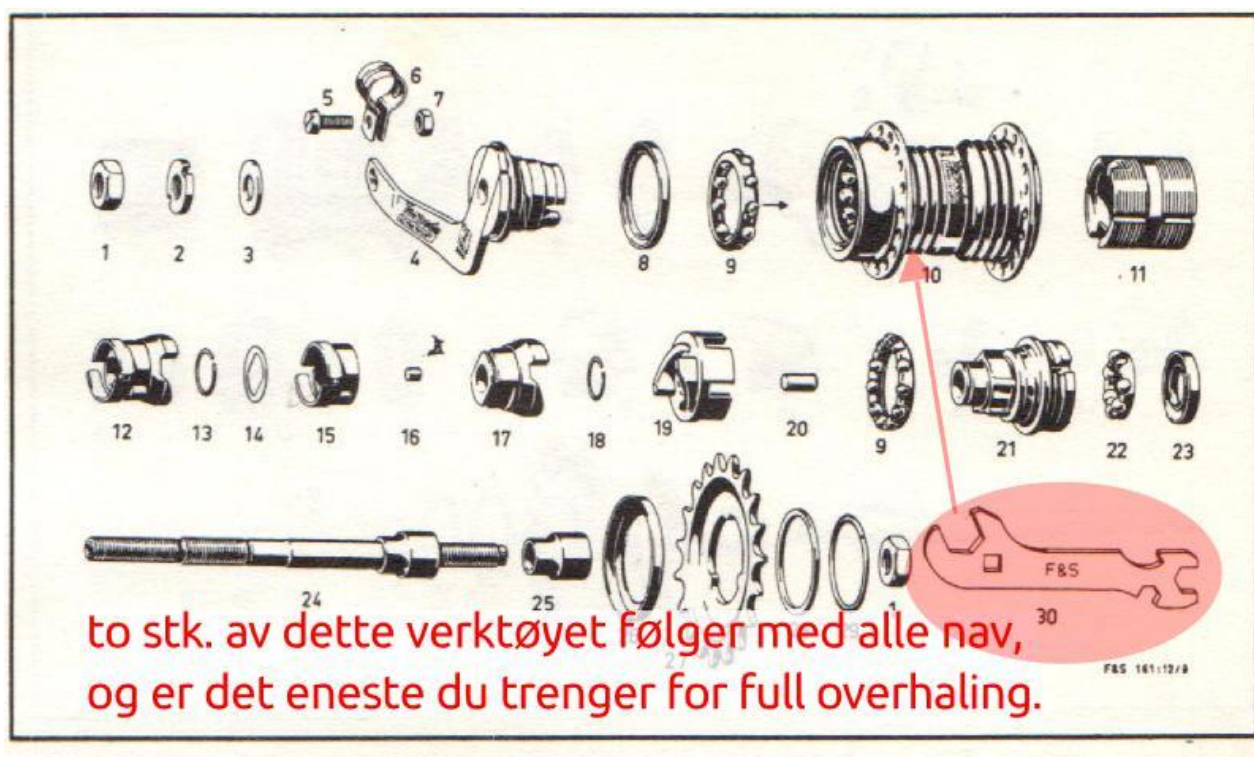
Det er tre års utdanning for å bli hjulbygger/hjulretter.

De fysiske vektorene/kraftfordelingene i et 36 eikers hjul er så kompliserte at selv ikke fysikkprofessorer har greid å sette opp formler for alle kraftfordelingene.

Hvis du absolutt *må* skru på eikeniplene selv, *så skal du aldri stramme en slakk eike !!!*
Når felgen er bøyd ut mot venstre vil eikene som kommer fra venstre side av navet bli slakkere. Hvis du strammer dem vil skjevheten i felgen bli enda værre.
Du skal aldri skru mer enn en halv omdreining på noen eike uten å kontrollere resultatet.
Du skal aldri skru bare på èn eike, men flere i sammenheng.
Hvis du leverer inn hjulet til retting hos meg etterpå, koster det dobbelt så mye hvis du har skrudd selv, og ikke fått det til.
Et hjul har ikke nødvendigvis samme lengde på eikene på begge sider, eller samme antall kryss. Skal du bestille eiker må du oppgi millimetermål fra enden av gjengene og helt opp til bøyen under hodet. Du sparer ingenting på å pelle et hjul fra hverandre før du sender det inn til ombygging, tvert imot blir det dobbelt så dyrt.

TORPEDO FRINAV

... er kanskje verdens mest serieproduserte tekniske konstruksjon (50 millioner i 1940, og uanet antall deretter, fremdeles i produksjon i gamle østblokkland.)



Fremdriftsmekanismen består av 5 ruller som glir på hver sin skrå bane på driveren, og dermed presses ut mot innsiden av navhylsen for fremdrift når du trår på pedalen. Enkelt og GENIALT!

Samme patent har vært frekt kopiert under navn som Perry, Favorit, Renak, og flere andre.

Rullene må kunne bevege seg helt fritt, og være grundig smurt med OLJE.

Kommer det FETT på rullene kan de ikke bevege seg fritt.

Hvis gammel olje stivner kan de ikke bevege seg fritt.

DETTE ER DET ENESTE PROBLEM SOM KAN OPPSTÅ MED ET TORPEDO FRINAV!
DETTE ER ENESTE GRUNN TIL AT TUSENVIS AV SYKLER MED DETTE NAV ER BLITT
KASTET SOM UBRUKELIGE!

Løsningen er uhyre enkel: frisk olje! Inn på rullene! Fri bevegelse av 5 små ruller.

På eldre nav er det en oljenippel på navhylsen inne mellom eikene. Hell inn så mye tynn olje du greier, til den renner ut på venstre side av navet. Snurr hjulet rundt for hånd noen ganger. Gi oljen tid til å løse opp den gørra som limer rullene fast til skråbanen sin. Med god olje virker fremdriften garantert dagen etter.

På nyere nav har de vært så stupide å fjerne oljenippelen. Medisinen er den samme; frisk olje inn til rullene.

Her må du ta av hjulet, skru av fasongmutteren, og skru hele bremsearmen av akslingen 3-4 omdreininger.

Hell masse frisk olje ned i åpningen mellom bremsearmen og navhylsen, og skru det hele tilbake for hånd! IKKE FOR STRAMT! Hjulet skal trille fritt, og det skal ikke være sideveis slark.

Nå vet du hvilken jobb oljen skal gjøre. Den skal løse opp gammel stivnet olje, som kan være helt som lim. Det kan ta tid, men det virker, før eller siden. Det kan aldri bli for mye olje. Har du et problem er det bare fordi det har vært for lite olje.

Selvfølgelig er det mulig at andre deler i navet er utslitt, for eksempel bremsemantelen eller kuleringer, men lite sannsynlig. I tillegg til å være det mest produserte er det også det mest slitesterke sykkelnav. Jeg har alle deler til disse navene på lager.

IKKE ta ut hele innmaten av navet, den kan være vanskelig å få på plass igjen når rullene er frie.

Det er med sykler som med politikere, de må smøres for å virke.

Får du det ikke til kan du ringe meg på 98631969.

Jeg har 20 tonn originaldeler til norske sykler fra de siste hundre år.

Jeg har mer enn 100 forskjellige dekktyper og dimensjoner, kr. 175,-/stk

Jeg har massevis med klistremerker/vanndekaler, og de jeg ikke har kan vi lage.

Alle slags wire lages etter mål, i grått, hvitt eller svart, kr.150,- til 200,-/stk.

Seter, håndtak og pedaler er de vanskeligste deler å skaffe i original.

Jeg har Brooks ekte lærseter i stort utvalg. Jeg har fått laget opp igjen pedalgummi, i flere typer, i sort og hvitt. Jeg har fått laget opp igjen gummihåndtak, for øyeblikket bare i blått og grønt, kr 150,-/par.

Lykke til med en trivelig og miljøvennlig hobby !