



金属の膜で対象物をカバー

メッキ処理

パーツの性能を維持する役割を持つメッキ処理だが、表面に金属の膜を覆うため、ドレスアップ効果の高い手法として広く知られている。愛車をより輝かせたいなら、メッキ処理するのも選択の一つだ。ここではメッキ処理の真相にせまっていこう

第一の目的はサビ止め 結果、装飾を兼ねる

カスタム然としたスタイルを目指す車両やニュースクール系カスタムなどに多く採用される、独特な輝きを放つメッキ。ドレスアップとして人気のメニエーの一つだ。そこで今回、自動車部品や家電製品の他に、二輪パーツのメッキ処理をユーザー個人単位で行なっているメッキ工房ナカライの代表・半井雅輝氏にメッキ処理について話をうかがった。「もともとメッキというのはサビ止めが目的で行なうもの。その延長線として装飾を兼ねる意味合いが強い。メッキにもさまざまな種類があり、よく知られているところだとクロームメッキが、バイクに乗っている人のなかでは有名でしょう。その他にも亜鉛メッキやハンダメッキ、鈴メッキ、ニッケルメッキなど、それ以外にもたくさん種類があります。ようは金属の膜で対象物を覆うものがメッキなのです」

光り輝くパーツ類。ドレスアップが主な目的と思われがちなメッキだが、錆びを防ぐためのパーツ保護が第一の役目なのだ。その他にメッキ処理のメリットはあるのだろうか。「スイッチ部分の電子部品にも有効です。その部品よりも通電性のよい金属でメッキすれば当然ながら電気の流れがよくなりますね。また、パーツのイメージを一新することも容易になります。たとえば、ある部品を金で作るとなると値段がものすごく高くなりますが、安い金属で作って上に金を載せれば、表面は金なのでコスト的な面を考えると非常に有効な手法です。そのようなことがで



①ナカライオリジナルの処理がほどこされたファイヤーメッキ。鏡面クロームと梨地クロームのツートン出して、フレアパターンが特徴だ

②高いインパクトを放つホイールのメッキ。足まわりを目立たせるにはもってこいのメッキだ。メッキの厚みによっては装着の加工が必要な場合もある



③厚みのあるカウルであればメッキすることも可能だ。薄いと分厚いメッキの重さで形状が若干変化することがあり、取り付けに加工を要する場合がある

④ハンドルまわりのワンポイントとしてマスターシリンダーもお勧め。高級感/所有感の高いアイテムに変身することができるのだ

きるのもメッキ処理の特徴の一つです。さらに、耐摩耗性もありますので、シリンダーなどに硬質のクロームメッキをほどこすケースがあります」

さまざまな効果が期待できるメッキ加工。バイクでは主にドレスアップを目的とすることが多く、メッキの輝きにひかれるユーザーがほとんどである。

「使用用途やパーツの素材によって使うメッキも異なりますが、通常バイクのパーツだと3〜7ミクロンの厚さで、当社が行なうバイク用パーツのメッキは50ミクロン〜1mmの間くらい。かなり厚くしています。やはり厚い方がピカピカ感がより一層際立ちますから。パーツの素材がよければ薄くてもいいのですが、バイクパーツの場合は素材があまりよくないモノが多いです。四輪パーツの

社外品でメッキ付きのキレイなものがでていますが、あれはアルミ鍛造品が多い。バイクの場合、アルミ鍛造がほとんどでアルミ以外のモノが混ざっていることもありますので、メッキを薄くするとふくれたり剥がれたりすることもある。それらの改善を追い求めた結果、同社では6層の厚いメッキを採用しているのです。さらにメッキが厚いと、金属が丸みを

帯び、凹凸などのエッジ部分がこぼれてしまった感じになります。この質感が好きなユーザーも多いですね」

ちなみにどんなパーツでもメッキ処理はできるものなのだろうか。「カウル類からフレームにいたるまで、ほとんどのパーツをメッキすることができま。ただ、マグネシウム鍛造ホイールなどは極力避けたいですね。マグネシウムは揮発性が高

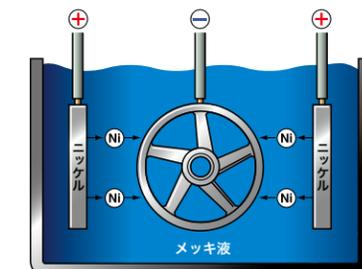
独特な輝きを放つメッキの 決め手は丁寧な下地処理

仕上がりを大きく 左右する下処理

鏡面仕上げの表面にする場合、バフ掛けを行なう。これはメッキの定着具合と表面状態が変わってくる。仮に表面が梨地となっている場合は、仕上がりがも下地の状態がそのまま残るのだ。このタイプのホイールだと約10時間はバフ掛けされる。その後、メッキした後に、さらに約1〜2時間研磨を行なう。ツヤ消しや光沢などの仕上がりの表面状態は母材の表面研磨の具合によって左右されるのだ



⑤メッキ槽の電解液。使用用途や母材の素材処理工程によってさまざまな電解液でメッキ処理されるのだ。写真は銅メッキの電解液だ



④メッキには電気メッキと無電解メッキ、真空蒸着の方法がある。バイクパーツの場合、密着の問題などで電気メッキがいいそう。メッキ金属(+)と被メッキ金属板(-)の間に電流を流すことによりメッキを付着させる。メッキ金属棒中の金属イオンが被メッキ物に移動して表面に付着させるのだ

いので、ちょっとした熱が加わるとメッキがすぐに浮いてしまいます」

逆にいえば、マグネシウム素材以外ほとんどモノでも大抵はメッキ処理ができるということ。メッキパーツで車体にワンポイントアクセントを付けたり、さらにはオールメッキの車両を作ることでもできるだろう。使い方によってオリジナリティあふれる車両にすることができるといえる。さて、一般的に悪い例えとして使われているが、メッキが剥げる、という言葉がある。このことから中身の悪い素材でも美しく、輝かせることができる表面処理技術がメッキ処理なのだ。その分、メッキ処理を行なう際には母材の下処理が重要なポイントになってくるそうだ。

「みなさん思われているメッキ処理のイメージは、溶剤に付けてパーツの表面に金属を付着させてでき上がりと思っている人が多いと思います。が、実際はかなり手間がかかっています。それは、メッキ処理を行なう前の段階である下処理にかなり時間をかけているからです。表面の凸凹が仕上がりに大きく影響しますので、隅々まで徹底的にバフ掛けを行ないます。もちろん塗装などがされているものは、キレイに剥がさないといけません。脱脂や水洗い、サビ落としなども行ない前処理の段階で徹底的にキレイにします。その後、メッキを厚く付けて、もう一回キレイに磨きさらしにその上からメッキを何重にも厚く付けます。同社のメッキは他と比べて厚いですが、それでも1mm以下の厚みですので、メッキ処理は母材の状態が仕上がりに大きく影響するのです」



メッキ工房NAKARAI 代表
半井雅輝氏

代表に就任してからバイクパーツのメッキ処理に着手し、6層メッキなどの新たな手法を世に打ち出してきたメッキ処理のエキスパート。趣味のジェットスキーでは、車両にメッキ処理したパーツを装着しているそうだ

「細かいものもあるという。それだけ時間をかけているからその仕上がりがいい、サビ止め効果はもちろんです。単体の輝きや車体に装着されたときの雰囲気など、通常のパーツでは得られないメリットがあるのがメッキ処理なのだ。」

メッキ独特の輝きを手に入れたパーツを車両に装着。気になるその後のメンテナンスはどのように行なえばよいのだろうか。

「クロームメッキは目で見えない穴が空いており、そこから腐食が始まるので雨の日に乗った後は手入れが必要。ただ、研磨剤が入ったもので拭くのはさけてください。できればノンケミカルワックス系クリナーを使い、布もこだわったものを使用したいですね。同社から近々『史上』最鏡のメッキファンズというメンテナンスアイテムも発売します。そういったモノなどを使いきちんと手入れすれば、メッキはいつでもその輝きを維持することができますよ」

■メッキ処理ができないパーツ

数種類の溶液に付けて行なうだけに、メッキ処理できないパーツもある。サイレンサーは消音材であるグラスウールがネックとなるのだ。液抜けが悪いうえに、いろんな薬品によって化学反応を起こしてしまうから。そのほかに、中古のタンクは基本的に不可となる。塗装を剥がす際、パテが盛ってあると一緒に取れてしまうためだ。さらに、ウレタンが入っているスイングアームはサイレンサーと同様に化学反応を起こす可能性があるため基本的にメッキは行なえない。



■ボルト類は亜鉛メッキ

クロームメッキの他に亜鉛メッキも外観に高いインパクトを与えるメッキ処理で、主にネジ類に使われることが多い。亜鉛メッキは後処理によって着色が異なり複数色存在する。写真は青白色で化成皮膜処理のユニクロといわれるモノ。ひと味変わったメッキをしたいときにはお勧めである



取材協力
メッキ工房NAKARAI

昭和35年創業し、鏡面仕上げを中心とした装飾性の高いメッキ処理を行なっている。高い技術を持った職人が数多く在籍し、対業者の依頼から一般ユーザーからの依頼まで受け付けている数少ないメッキ専門店だ

⑤東京都品川区西五反田5-23-14
⑥03-3491-7479
⑦http://www.nakarai.co.jp