

# Stephens Salient Six Modell 86 1920



**Stephensbilens** uppgång och fall. När första världskriget led mot sitt slut var bilparken föråldrad. Många företag såg sig därför om efter nya marknader och gav sig in på biltillverkning. Ett av dessa företag var **Moline Plow** som i många år tillverkat jordbruksredskap. 1916 grundades **Stephens Motor Works**. Man köpte en tom fabrikslokal i staden **Freeport** Ill i Stephenson County och startade tillverkning av en bil som namngavs efter siste VD:n på Moline Plow. **Stephensbilen** var redan från början predestinerad att bli ännu ett stjärnfall på bilhistorians himmel. Arbetskrävande tillverkning och konkurrens från tusentals nystartade biltillverkare tillsammans med recessionen som rådde efter kriget gjorde att bilen inte fann sina köpare. Löpande bandet saknades och karosserna som byggdes på träspant målades växelvis horisontellt och vertikalt i 31 lager. Varje lager handslipades och tilläts torka över natten. Därför tog det en månad att tillverka en kaross.

## Moline Motorn

De nya Stephens bilarna försågs med en 6 cylindrig toppventilmotor som tillverkades av **Root & Vandervoort** i **Moline 5,5 mil från Freeport**.

Molinemotorn var en rak toppventilsexa på 3,7 liter som utvecklade 57 hk. Stephens bilens toppfart var 100 km i timmen, vilket var mycket för en bil med bara bakhjulsbromsar! En ovanlig detalj var att frostpluggarna satt på insidan i vevhusets tak. Eventuella läckage vid frostpluggarna doldes effektivt och kylvattnet hamnade i oljeträget.

Ventilerna som sitter dolda längst in på motorns högra sida kan inte nås med bladmått och justeringen sker ovanifrån under gång utan att ventil luckorna avlägsnas. Justerskruvarna i den vattenkylda ventilkåpan skruvas helt enkelt ner tills motorn haltar och lossas sedan ungefär ¼ varv. En van mekaniker lyssnar efter rätt ventilspel. R&V förmådde inte att leverera i tid och år 1920 köpte Stephens Motor Works motor tillverkningen i Moline. Det fanns gott om bilfabriker och i närbelägna staden Moline tillverkades även bilmärkena **Moline Knight** och **Velie**. Dessa är idag, liksom Stephens helt bortglömda.

Att utreda historien om denna bil som i USA tillhör kategorin "Orphan cars" tar sin tid då det inte finns så mycket information. Skulle vara intressant att veta varför man började tillverka en dyrbar bil som redan från början var predestinerad till historieböckerna. Tillverkningen skedde ju på gammalt vis för hand. Har tagit upp frågan med sonen vars farfars far stod bakom kapitalet vid uppstarten av Stephens Motor Works, men inte fått något riktigt svar.

Det fanns inget löpande band och karosserna handmålades. Inga pressverktyg fanns och men bearbetade plåten med engelska hjul. Underleverantörerna verkar vara helt okända för sin tid. Fram och bakaxel var av märke Stan Par fram till mitten av 1920 när Willys Overland ett kortare tag hade aktiemajoriteten bytte man fram och bakaxel till Timken. När försäljningen dalade sålde W&O snabbt sina aktier.

Växellådan var av märke Mechanion. Eلسystemet var dock AutoLite.

**Stephens Motor Works** förmådde inte leva upp till kundernas efterfrågan och köparna fick vänta på sina bilar. Mellan 25000 och 30000 vagnar tillverkades innan Fabriksportarna slogs igen. Bästa tillverkningsåret var 1920 med över 7000 st. Stephens Motor Works togs över av Willys Knight år 1924.

År 1920 betingade en **Stephens Salient Six model 86** ett pris på 18500 kr på gatan. Återförsaljare var Richard F. Björkmans Motor AB, Styrmansgatan 19 i Stockholm, som också sålde Overland.

## Stephens i Norrbotten

Bilens historik är lite oklar men den ägdes av handelsresanden Alf Georg Schött i Luleå som köpte bilen 28-5-1921 och sedan sålde den till F. O. Nilsson, Långviksudden, 18-9-1924. Detta är nog en av de första taxibilarna som rullade i Överkalix. Stephens inköptes i bolag av F. O. Nilsson och hans två bröder i Långviksudden i avsikt att bedriva post och personbefordran på rutten Överkalix-Korpilombolo.

Stephensen rullade många mil på de Norrbottniska grusvägarna innan den slutligen ställdes åt sidan och glömdes bort. Den stod i skogen under 30 års tid med vintertoppen på plats bevakad av vilda djur och miljoner myggor. Därför fick den stå i fred och förfalla tills den en dag på 1960-talet bärgades av en bilintresserad yngling. Stephens skulle av olika anledningar bli ståendes och förfalla i olika förvaringar under 40 år. År 2015 såldes den slutligen till en bilhistoriker som påbörjade en genomgripande renovering.

## Foton

Fotot där den övergivna Stephensen står begravd av snö togs såvitt jag vet på 1960-talet av M&N-medlemmen Ulf Nyberg. Den entusiastiske Ulf avled nyss och han skulle nog ha uppskattat att se Stephensen idag. Han talade då och då om denna bil som ansågs vara i så dåligt skick att den inte gick att rädda. Det finns bara några Stephens bilar kvar, men jag har i mina efterforskningar kommit i kontakt med son son sonen till sista VD:n i Stephens Motor Works som är pensionerad snickare och bor i Kalifornien. Han äger en Stephens från 1922. Han har hjälpt mig med info om bilen och jag har också fått ett huvbeslag av honom. Det var alltså hans farfar som köpte och lade ner **Moline Plow** för att tillverka Stephensbilar.



## Fyndskicket

Motorn var i ett miserabelt skick när jag plockade isär den. Flera av vevstaks överfallen saknade saxpinnar och oljetråget var så fullt av segt slam att oljepumpen som saknade silen var igensatt. Frostpluggarna var sönderrostade och oljetråget innehöll flera liter vatten. Motorn var mycket nära ett haveri, men man hade bara kört vidare tills bakaxeln totalhavererade med ett sprucket bakhjulsnav, brustet differential kors och ett vänster yttre hjullager i spillror.

Karossens träspant var uppruttna och karossen hade spikats uppsmed 5" spik på en plywoodskiva. På golvet vid förarplatsen låg en död fågel.

Att bilen ännu existerade på 1960-talet när Ulf Nyberg tog kortet beror på rena turen.

## Arbetet

Det har varit ett omfattande arbete att väcka denna bils historia till liv. En del uppgifter kommer från sonen Per Alvar Henriksson som var son till en av de tre delägarna. Jag besökte honom i Överkalix och han berättade mycket om sin far Johan Henriksson som på Överkalixmål kallades Jutta. Vi besökte hemstället där Stephensen hade tillbringat sina sista dagar ståendes bredvid gårdens 1924 T-Ford som slutat sitt liv som drivkälla till en sågbänk. Originellt nog så räddades senare även T-Forden och den rullar sedan några år nu här i Boden. Den står bredvid min Stephens på utställningen i Bodens Ishall som avhölls den 8-9 maj 2025. Märkligt nog var det ingen av arrangörerna som gjorde kopplingen mellan de två bilarna. Stephensen ställdes åt sidan när Johan Henriksson efter ett antal missade körningar tappade sitt trafikillstånd. Vid mina efterforskningar och sökande efter reservdelar har jag haft god hjälp av Leif Holmberg i Kungsbacka gården. Att finna passande huvlås var inte det lättaste men med hjälp av Leif och son son sonen till siste VD:n i Stephens Motorworks som bulvan lyckades vi runda alla säljare som inte ville sälja till Sverige. Ibland är det riktigt kul!

Mvh Claes



*Här står min 1920 Stephens sida vid sida med Livboms 1924 T-Ford. De stod i många år hos Johan Henriksson i Långviksudden. Båda bilarna är nu renoverade och bevarade för eftervärlden.*