

Hvordan få i gang igjen en Allis-Chalmers fra 1954

AV HÅKON AURLIEN



Allis-Chalmers vegskrapa ble i sin tid kjøpt inn spesielt til vedlikehold av smale vestlandsveger. Ved motordagen på Norsk vegmuseum i juni 2018 fikk den igjen vist sine krefter. (Foto: Astrid Stubrud)

Hvordan få i gang igjen en Allis-Chalmers fra 1954

AV HÅKON AURLIEN

Veghøvelen ble tidlig et viktig redskap for å holde hovedvegene farbare. Først ble de trukket av hester, så kom de første maskindrevne maskinene og Norge hadde en ikke ubetydelig produksjon av Drafn, senere Dravn, veghøvler i Drammen fra 1925 til 1961. Men så kom tyngre maskiner på markedet. I 50-årene ble det kjøpt inn en Allis-Chalmers veghøvel med 50 hesters dieselmotor, som skulle være spesielt egnet til bruk på smale vestlandsveger. Maskinen ble overlatt til Norsk vegmuseum i 1990, og har de senere årene stått stille. Motoren var rett og slett ikke mulig å starte. Nå går den igjen, etter en omfattende jobb på vegmuseets restaureringsverksted.

Veghøvelen var et etterlengtet syn for mange bilister den gangen også hovedvegene var grusveger, dvs uten fast dekke. Når trafikken økte oppsto det lett huller i vegene, bakker det som kalles «vaskebrett». Da var det bare å kontakte Vegvesenet, som sendte ut en stor maskin med en solid høvel under for å rette ut vegen igjen.

Så også i Hordaland, der fylkespolitikerne på 1950-tallet gikk til innkjøp av amerikanskbygd Allis-Chalmers veghøvel.

Maskinen hadde tilhold på Lindås vegstasjon i alle år. Der var det kun grusveger frem til starten på 1970-tallet. Etter hvert fikk den mindre å gjøre.



Museumsmekanikerne Odd Jarle Løvold og Ola-Per Lotten fikk jobben med å få i gang igjen den gamle Allis-Chalmers-maskinen. (Foto: Morten Reiten)

Det skal ha vært to veghøvler av denne type i Nordhordaland. Den andre gikk tapt da veggarsjen på Radøy brant på 70-tallet.



Maskinen under skraping av en driftsveg ved museet i 2004. (Foto: Ole A. Flatmark)

-Den var ganske så slitsom å kjøre, fordi den var så lett og hoppet når den traff en stein i vegen, minnes Erling Grønsdal. Han ble ansatt som mekaniker på vegsentralen i Rådalen utenfor Bergen i 1980.

Han merket seg maskinen fordi den med sin oransje farge ikke var helt som de andre Vegvesenmaskinene fra samme tid. I denne tiden brukte Vegvesenet mange små vegskrapere på vegene i Hordaland, for det meste gråmalte skrapere som ble tauet bak en Volvotraktor.

Grønsdal kjørte den bare såvidt selv, beskrivelsen har han fra maskinførere som brukte den i hverdagen, og som nå er borte. Men han husker godt at han byttet motor på maskinen ut på 80-tallet en gang. Det var kurant, for da Allis-Chalmers kom til Rådalen fulgte det med en original reservemotor i en egen kasse.

MOTOROVERHALING

1990 ble den tatt ut av aktiv bruk, sendt til Stord for oppussing og så kjørt til Norsk vegmuseum. Bildene over her er fra en presentasjon i 2004. Den var like fin utenpå, men det var klare tegn på at motoren ikke hadde bra. Senere ble det vanskeligere å få maskinen i gang, og den ble stående. Men høsten 2017 ble det besluttet å sette vegskrapa i stand igjen.

-Vi ville ha den i gang for å ha den kjørbare som formidlingsmaskin, forteller Ola-Per Lotten. Den gamle Drafn vegskrapa foran vegmuseets inngang tiltrekker mye oppmerksomhet, men den er ikke kjørbare. Å se en vegskrape i aksjon forteller mye, denne maskinen er liten men arbeider i prinsippet helt likt en moderne maskin, og derfor ønsket Vegmuseet å ha den i gang igjen.



Maskinen foran museet i 2004. (Foto: Ole A. Flatmark)

-I praksis ble det en full motoroverhaling, forteller Odd Jarle Løvold som foresto jobben sammen med kollegene Ola-Per Lotten og Arvid Dokken.

De tre prøvde først å få motoren i gang igjen med enkle midler. Men da de oppdaget at det var dårlig kompresjon i motoren, skjønnte de at en tyngre overhaling måtte til.

Toppløkket og dieselpumpa ble tatt av for sjekk mens motoren fortsatt satt i maskinen. Lotten er erfaren dieselmekaniker, men dieselpumpa viste seg å være av typen American Bosch, og måtte justeres med spesialutstyr som kun finnes hos en spesialist i Trondheim.

Så ble resten av motoren løftet ut og demontert.

-Vi så med en gang at en tann manglet på tannhjulet som som driver registeret. Kanskje kunne dette også ha skadd ventilene, forteller Odd Jarle Løvold.

Tannhjulet kunne ikke repareres, det var ikke lett å finne nytt, men til slutt oppsporet han delen hos en leverandør i USA.

Så ble motoren åpnet. Det kom da for dagen flere svakheter, i praksis at motoren var utslitt. Det trengtes nye stempelringer, pakninger og tettinger. Disse delene viste det seg å være helt kurant å få bestilt.

Heldigvis var ikke ventilene skadet selv om styringen var kommet i ulage. Men veivakselen hadde stygge riper på lagrene, som viste at motoren var gått uten olje eller at smøringen ikke hadde gitt god nok effekt. Det var i følge mekanikerne like før motorhavari.

Veivakselen måtte til sliping ved et verksted i Hamar og fikk så spesialtilpasset nye lagre.

Toppløkket ble levert til plansliping. Det måtte også skaffes frem nye bolteforinger (til rådene) på grunn av for stor klaring.



Så kom en eske med spennende innhold fra USA, bl.a nye lagre til veivakselen. Dieselpumpa (nederst) var sendt til Trondheim for overhaling. (Foto: Odd Jarle Løvold)

PAKKER FRA USA

Det er alltid spennende å få pakker med deler, og da alt var i hus var det klart for sammenmontering.

Bildet til venstre viser nye råde- og bærelagere med 0,020 US tommer overdimensjon, for å kompensere for slitasjen som var skjedd. Det er normalt å bruke slike overdimensjonerte deler ved restaurering av gamle motorer.

Etter montering ble motoren satt inn i maskinen igjen, og det var stor forventning i verkstedet da den igjen skulle startes. Skuffelsen var tilsvarende stor da motoren ikke ville tenne.

-Vi åpnet opp igjen for å sjekke om vi hadde montert feil, men det hadde vi ikke, forteller Løvold. Tannhjulene på registerdrevene sto med overensmerker mot hverandre slik de skulle.

-Men da vi satte veivakselen slik at stempelet sto på topp, stemte det ikke med ventilenes bevegelse. Vi justerte etter godt skjønn med å sette tannhjulene en tann feil, så at ventiltidene nå var riktige i forhold til veivakselen, og nå gikk motoren om den skulle, forteller han.

KOSTNADER

I eksterne kostnader kom reparasjonen på drøye 50.000 kroner, fordelt som følger:

Illini Construction Parts Inc

Motordeler (pakninger, dyseholdere, dysespisser, stempelfjærer, registerdrev og pakningssett topp/bunn).

kr 18.750,- inkl. mva.



Motoren startet ikke etter sammenmontering. Det viste seg at overensmerkene ikke skulle stå overens. (Foto: Odd Jarle Løvold)



Østlandske Motorverksted

Sliping av veivaksel, og montering av nye veivlagre og bærelagere. kr 20.450,- inkl.mva.

Vianor avd. Leangen Trondheim

Demontert, rengjort, skiftet pakninger og justert dieselpumpe i testbenk.

kr 10.221,- inkl. mva.

Fykse Servicecenter, Lillehammer

Montert nye dysespisser og justert trykk. kr 1580,- inkl. mva.

FAKTA OM MASKINEN

Denne veghøvelen ble ifølge merking produsert av det amerikanske firmaet Allis-Chalmers Company, trolig i 1954. Motoren er dieseldrevet, 6-sylindret av typen Allis-Chalmers D-230, som yter antatt 50 hk.

Dateringen begrunnes med at denne typen veghøvel ble levert med dieselmotor fra og med 1954, samt at motoren på vår maskin har merking som tilsier 1954. Serienummeret forteller at høvelen er av typen «Model DD.»

Veghøvelen er originalt lakkert oransj, har seks hjul og drift på bakhjulene. Førerhytta kan være uoriginal. Den har ratt for justering av skjær. Høvelen var den første i Hordaland fylke med hydrauliske overføringer, (hydraulisk løft av høvelskjæret etc).

To fornøyde mekanikere viste frem maskinen i juni 2018; Arvid Dokken og Odd Jarle Løvold. (Foto: Astrid Strubrud)

