

Någon som minns adventskalendern 1969? De första två avsnitten handlade om hur Herkules Jonsson mekade med en gammal bil. En då tolvårig Pelle Söderström fastnade just för dessa scener och beslöt sig för att nån gång bygga en egen bil. En stor.

TEXT: JONAS BORGLUND FOTO: PATRIK LINDGREN

Herkuleiskt **STORVERK**





Varje ledig stund arbetar Pelle med sin motor.



Kylaren kommer från en lastbil av äldre modell.



Motoridentifikation. Nedan oljepump.



Lång, lång ventilkäpa med byggarrens namn.



Fyra Strombergförgasare matar maskinen med föda.



På väggen några drömbilar från förr. Pelles blir längre.

Men det tekniska intresset började långt tidigare än så. Att bygga lädbil driven av vevgrammofon, eller en trehjuling med drivpaket från Vespa och en mängd andra motordrivna, mer eller mindre obskyra fordon.

Pelle jobbar som ingenjör på Goddtech Solutions AB i Karlstad där han klurar, ritar, konstruerar och funderar på lösningar för automatmaskiner

i tillverkningsindustrin. Men det är hemma i villagaraget i Kil han verkligen ”rockar loss” och tillbringar det mesta av sin lediga/vakna tid.

Gigantisk maskin

Herkules Jonssons Storverk släppte aldrig greppet. För ungefär två år sedan började förverkligandet av den stora drömmen. Att bygga en motor som aldrig tillverkats tidigare, än mindre skådat. En gigant till maskin. Rak 16-cylindrig. Det är

ogreppbart. Tänk dig en rak åttacylindrig motor med växellåda och kylare. Den är lång. Ta det gångar två och du har en motor lika lång som en ordinär småbil! Genom att använda befintliga motorblock slapp Pelle gjutna egna med allt vad det innebär av att tillverka gjutformar, smälta stål och efterbearbeta.

Det har varit, och är, väldigt mycket jobb ändå för att uttrycka det mildt. Maskinen består av fyra enheter modifierade Volvo B20 som utgör ett

så kallat ”Combined Block”. En teknik som användes förr i tiden vilket är som klippt och skuret för denna maskin som är av 30-talsmodell.

Herkules 1934

Motorbeteckningen är Herkules 1934 vilket berättar precis vad det är frågan om. Det är inte fyra B20 som är ihopsatta. Det är en enhet och alla fyra vevaxlarna driver en gemensam, underliggande axel via kedjor och denna axel är kopplad till

” Rak 16-cylindrig. Det är ogreppbart. En gigant ...

vaxellådan. Motorn kommer ha torrsumpsmörjning eftersom den är så lång. Med konventionell vätsump skulle oljan i det långa träget rinna framåt eller bakåt vid körning i backar och då är risken att oljepumparna suger luft. Pelle har också installerat ett

system som bygger upp oljetryck före start via elektrisk oljepump. Inget har lämnats åt slumpen då Pelle är extremt noggrann och grannar på lösningar typ 24 timmar om dygnet, alltså även när han drömmer. En galning enligt många. Ja visst, om man vill, men en intelligent galning med ett klart utstakat mål och ett oerhört kunnande. Hur räknar du ut tändföljden? Tänk på det en stund. Tändningen kräver två fördelare som tar hand om gnistan till åtta cylindrar var.

1-9-5-13-3-11-7-15-4-12-8-16-2-10-6-14. Där har du tändföljden, och fråga mig inte hur Pelle kom fram till detta, och den tänder var 45 grad varvet runt. Alla blocken är borrarade, har nya kolvar och topplocken är renoverade med nya ventiler, säten och styrningar. Alla delar, stora som små är minutiöst rengjorda och förvarade i dammfria lådor klädda med filt, innan de monteras. Renhet är en dygd, så även vid motorbygge. Drygt 6 500 timmar har det

tagit hittills och det lär ta lika många till innan Herkules 1934 startas för första gången. När motorn är färdigställd ska Pelle bygga bilen den ska sitta i. Han har redan fram- och bakaxel och en del annat. Det kommer bli en bil med låååååååå motorhuv. Betydligt längre än på en Duesenberg och med sexton avgasrör utmynnande på högra sidan. En syn och en motorsång – för Gudar. Vill du veta mer, gå in på www.sweet16.se.