

# Helg

**Träning**  
Vi hjälper  
dig hitta  
**rätt lopp**

Hans motorbygge  
**SLÅR ALLT**

*"Det ska bli en glidarbil"*

SOFIAS VIN  
Bubblor, bubblor,  
bubblor!

TEKNIK  
Vem behöver  
aktivitetsarmband?

KRÖNIKA.

## Livsbalans: the tant edition

25 år har vi träffats och ätit middag ihop - jag och tre vänner från högskolan. Vi kallar det högtidligt för dammiddag, även om åtminstone jag gått direkt från tjejtill tant utan att nänsin ha passerat dam. Hur hände detta? Növä. Genom åren har samtalsämnen kring det där middagsbordet ändrat karaktär i takt med livets skiften. Från killar, tentor, lärare och studielän till småbarn, husköp, dagshämtning, jobb, relationer, karriärer, tonåringar, vuxna barn. Åldrande föräldrar. Barnbarn! Senast vi träffades pratade vi om vikten av balans. Och då tänkte vi inte på inte någon förfinad, upphöjd, inre balans eller hur man får ihop det där livspusslet.

### OBRUTET ÄR BÄST

”Nej, vi pratade om den riktiga balansen. Den man behöver för att inte dratta ikull och bryta lårbenshalsen av sig.”

Det där snacket känns så himla 40-nanting! Nej, vi pratade om den riktiga balansen. Den man behöver för att inte dratta ikull och bryta lårbenshalsen av sig. Här krävs moteld i god tid - lite så resonerar vi. Så vi kör med diverse övningar som förhoppningsvis ska hjälpa oss att leva

med hela höfter så länge det bara går. Det är hemgjord yoga och märkliga övningar med linor i taket och så. Själv står jag på ett ben när jag borstar tänderna: två minuter per ben. Huruvida detta vingliga projekt kommer att göra mig till en obruten gammeltant återstår - förhoppningsvis - att se. Men skulle jag trots mina proaktiva övningar gå och bryta mig gör jag det åtminstone med väldigt rena tänder.



Nicole de Bouczan, redaktör för Helg

MALIN BILLER.



## MIN PASSION. Pelle Söderström bygger världsunik motor



# ”Det absolut ro

**VÄRLDSUNIKT.** Längs en gata i Kil ligger en röd enplansvillan byggd på 1970-talet. I garaget pågår ett världsunikt projekt. Pelle Söderström har hittills spenderat 6 500 timmar på att bygga världens första raka 16-cylindriga bilmotor.

– Det kittlar till i magen varje gång jag går in i garaget, säger Pelle.

Pelle Söderström har varit intresserad av teknik och konstruktioner ända sedan barnsben. Leksaksbilarna plockades isär lika snabbt som de plockades ut ur förpackningarna. Varje jul fick han en ny låda meccano.

– Det mest värdefulla i de där lådorna var alla skruvar och muttrar. Jag behövde nya eftersom de jag fått tidigare hamnat i mammas dammsugare. Mammas städning

lärde mig så småningom att hålla ordning på grejorna och är nog anledningen till att jag nu är så pedantisk, säger Pelle.

### Herkules Jonssons storverk

Tankarna om att bygga en enorm motor föddes när Pelle som 12-åring, 1969, såg julkalender Herkules Jonssons Storverk.

– Sedan dess har jag burit med mig de där tankarna om att ha en

stor motor med många avgasrör. När jag och min dåvarande fru bilade genom Europa på 1980-talet och åkte genom Tyskland funderade jag på att bygga en enorm motor av två sexcylindriga dieselmotorer från Mercedes.

Pelle Söderström arbetar som ingenjör, konstruktör och idéspruta på Goodtech Solutions i Karlstad. Han är självlärd och har ingen ingenjörsexamen, i stället läser han ständigt in sig rejält på de ämnen han arbetar med för stunden.

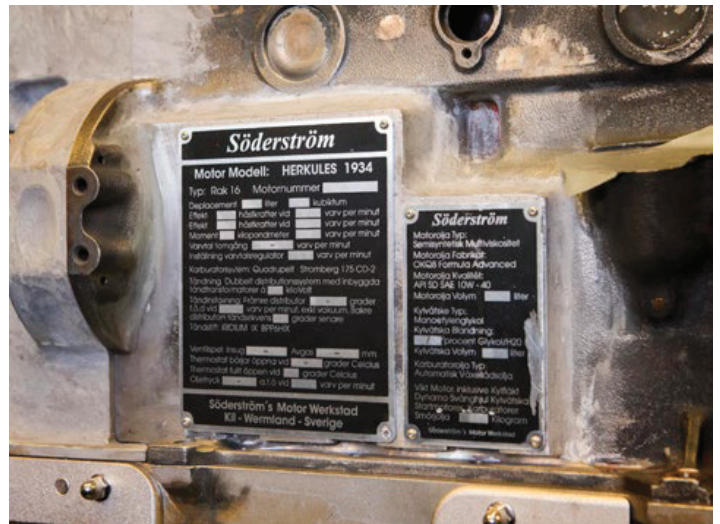
– Jag tänker teknik och konstruktioner dygnet runt. Det är svårt att förklara, det sker lite i det undermedvetna. Jag brukar säga att det är som om det rullar en film med tekniska funderingar hela tiden. Jag kan stå här och prata med dig och samtidigt processa något problem som jag stött på.

**HAR DU EN PASSION?** Har du eller någon du känner ett intresse, en hobby som slukar all tid – en riktig passion? Vill du berätta? Hör av dig till: [helg@nwt.se](mailto:helg@nwt.se)



**HALVVÄGS.** Pelle Söderström älskar sitt unika motorbygge. Än så länge har han lagt 6 500 timmar på att bygga världens första raka 16-cylindriga bilmotor. Han tror att han är ungefär halvvägs i projektet.

FOTO: OLLE PERSSON



Detaljerna är viktiga. Pelle Söderström har lagt ungefär 200 timmar på att fundera ut exakt hur motorskytarna skulle se ut.



Vikten att hålla ordning och reda när man skruvar lärde sig Pelle Söderström som liten. Han lärde sig den hårda vägen. Genom att skruvar ständigt käckades upp av mammans dammsugare.

# ligaste jag har gjort”

## 3,3

meter är avståndet mellan kylare och växellåda.

- Jag är inte snabblärd, jag hade ofta problem med att hänga med i fysiken i skolan till exempel. Men så plötsligt förstod jag och då förstod jag så mycket mer och kom mycket längre fram i funderingarna och insikterna än mina klasskamrater.

### Uppe med tuppen

Pelle går upp klockan 04.10 varje morgon. De senaste åren har han fått anpassad arbetstid för att kunna jobba med sin motor. Klockan 13 slutar han jobbet, åker hem, äter och sover en kort stund.

Sedan går han ut i garaget för att jobba med motorn.

- Det här är absolut det roligaste jag gjort. Jag verkligen njuter av varje sekund som jag jobbar med den här motorn. Om den skulle explodera den dag det är dags att för-

söka starta den eller om den skulle pulveriseras i detta nu skulle det vara okej, för jag har haft så otroligt roligt när jag byggt den.

Att förklara Pelles projekt är svårt. Inte för Pelle dock. Han kan prata i timmar om varje detalj och teknisk lösning.

Kort sammanfattat är grunden i Pelles bygge fyra motorblock av typen Volvo B20.

- Det finns de som påstår att jag bara sätter ihop fyra motorer. Det har jag inga problem att argumentera emot. Vem som helst kan koppla samman fyra motorer och typ bygga en traktorpulling-maskin. Det här är något helt annat. Bara att räkna ut tändföljden har krävt stora beräkningar.

- Oljefiltrering, kylning, förgasare, för att inte nämna vevaxeln, allt jag gjort med den här motorn

**PASSIONERAD**  
"Jag tänker teknik och konstruktioner dygnet runt."

Pelle Söderström

har jag gjort så gott jag bara kan. Jag vill att den ska bli perfekt och jag vill att den ska bli hållbar.

### "Ska ha en glidarbil"

Motorn är drygt tre meter lång och ska enligt Pelles beräkningar producera 420 hästkrafter, men Pelle ska strypa motorn till 260 hästkrafter för att minska slitaget. Vridmomentet beräknar han till 680 newtonmeter.

- Motorn ska köras på väldigt låga varv. Jag ska ha en glidarbil. Jag har ju alltid velat ha en riktigt fin 1930-tals bil, men jag har inte råd att köpa en. Jag har kommit fram till att ingen lär ge mig en sådan bil, alltså måste jag bygga en själv.

Pelles motor har döpts till Herkules 1934, en anspelning på såväl inspirationen från den klassiska

julkalendern som tidsepoken som motorn ska avspegla.

- Jag bygger motorn med material som fanns på 1930-talet. Det är egna lösningar som gäller och många gånger måste jag bygga specialverktyg för att kunna göra mina speciallösningar. När motorn är klar ska den målas röd.

För att förstå hur hängiven Pelle är sitt projekt är det bara att ta en titt i hans vardagsrum. Där stod fram till i höstas en italiensk soffgrupp med oxblodsfärgat skinn.

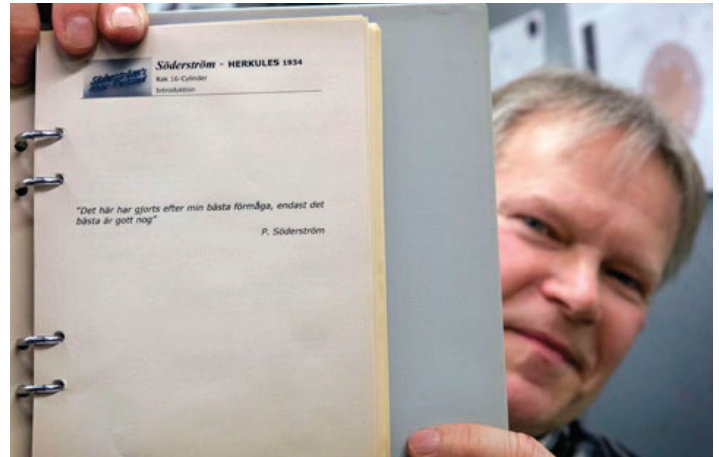
- Jag sneglade på soffan ett bra tag innan jag bestämde mig för att ta isär den. Den har en perfekt 30-tals look och skinet har väldigt hög kvalitet. Äldre skinnsoffor har bättre skinn har jag fått veta av en

Forts. på nästa sida →

## MIN PASSION. Pelle Söderström bygger världsunik motor



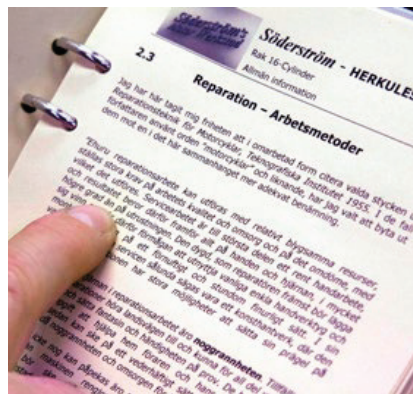
I princip alla delar i motorbygget tillverkas eller modifieras i Pelle Söderströms garage.



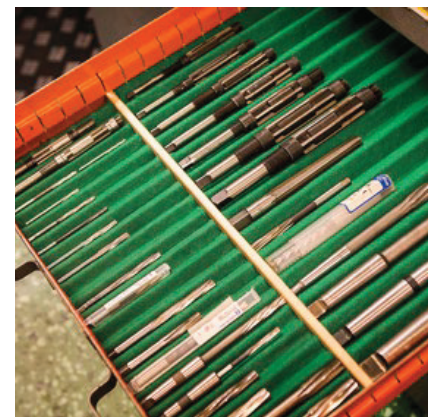
Pelle Söderström lägger ofantliga mängder tid och tankar på sitt världsunika motorbygge. Allt med perfektion som yttersta mål.



En säkerhetsventil från en varmvattenberedare har byggts om för att fungera som övertrycksventil till förtryckspumpen. Hela motorbygget präglas av fiffiga och genomtänkta lösningar.



Samtidigt med motorbygget skriver Pelle Söderström en utförlig servicemanual på gammelsvenska. Bosse Bildoktorn läser korrektur.



Alla lådor i Pelle Söderströms verktygsskåp har klätts med filt från ett biljardbord.



Den här bakluckan från en Morris Minor kan komma att användas den dag Pelle börjar bygga en bil runt motorn. Men kanske kommer han på någon annan idé när han väl kommit så långt i projektet.



Att motorn i slutändan blir en fröjd för ögat såväl som örat är viktigt för Pelle. Det som ser ut som en likströmsgenerator (till vänster) är i själva verket en modifierad växelströmsgenerator (till höger i bild).

## "Jag vill att framtida generationer ska kun

➔ skinnspecialist, för 20 år sedan fick de använda starkare kemikalier när de galvade skinn. Min bil ska ha en soffa med plats för tre i framsätet och möjligen ett minimalt baksäte.

### Har du köpt en ny soffa?

- Nej. Jag tänkte som så att även om det är långt kvar till den ska användas i bilbygget så var det lika bra att göra slag i sak. Det är ju onödigt att det slits på den i vardagsrummet, den kommer göra bättre nytta i bilen. Om någon har en som de ska byta ut och vill ge mig den så tar jag tacksamt emot, även om jag väldigt sällan är i vardagsrummet.

Pelle Söderström dokumenterar sitt motorbygge på sin otroligt

välfyllda hemsida [www.sweet16.se](http://www.sweet16.se). Det var genom en länk från en annan hemsida som NWT kom i kontakt med Pelle.

### Dokumentation

- Hemsidan är som en dagbok. En dokumentation av arbetet som förhoppningsvis kan bevaras. Jag har inget behov av att visa upp det här bygget. Jag vet vad jag gör och att det jag gör är bra, jag behöver inte andras bekräftelse. Däremot så vet jag att det finns andra som är lika galna som jag som gillar att följa bygget och som faktiskt också sitter och tänker fram idéer och lösningar på problem som jag kan stöta på.

### TAR DET LUGNT "Jag är inte snabblärd."

Pelle Söderström

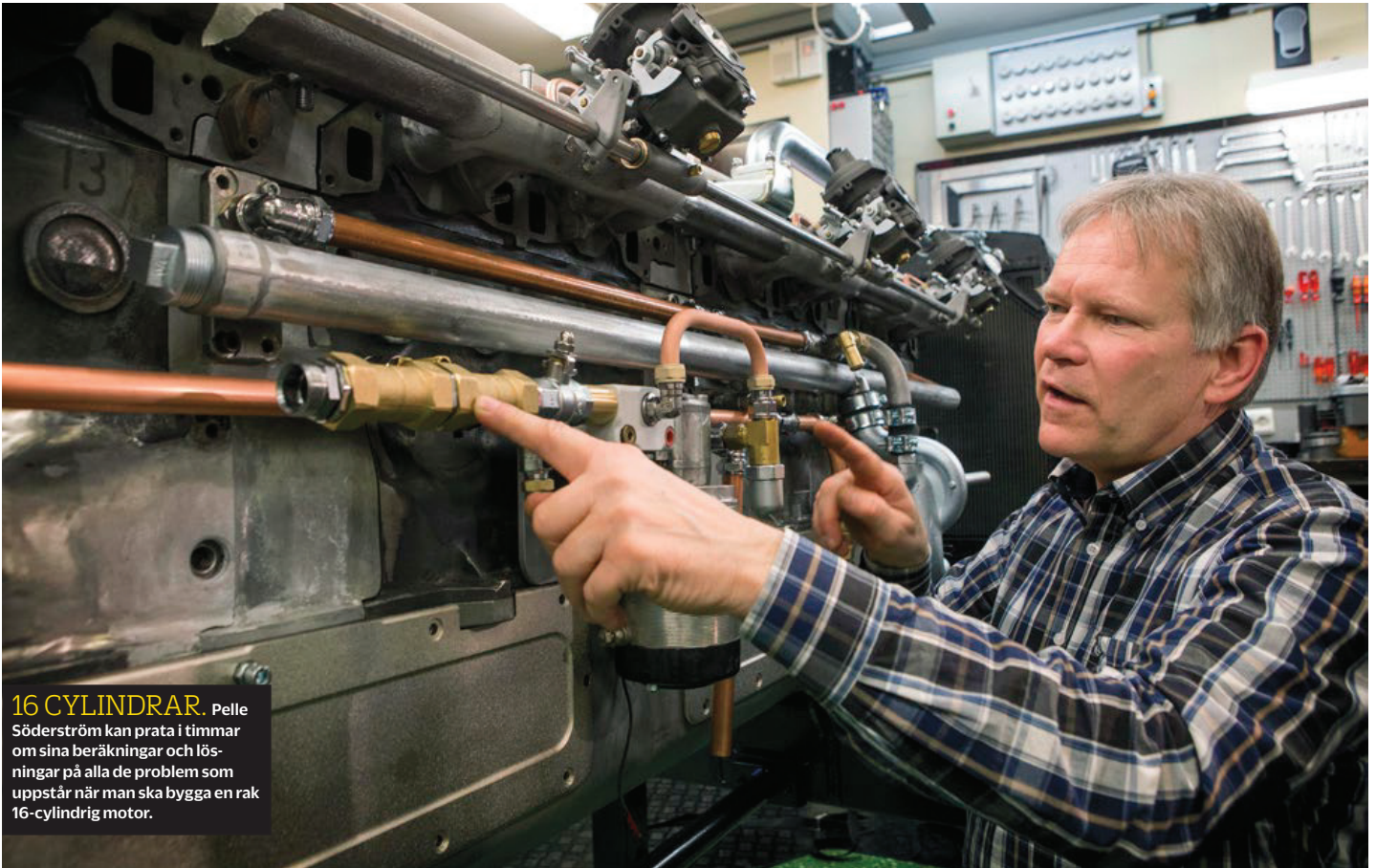
- Jag brukar ju göra som jag tänkt ändå, eftersom jag tänkt igenom allt väldigt noggrant. Men det var en kille som funderade kring kopparrören som jag tänkt använda i bränslesystemet. Han menade att värme och vibration skulle skada dem. Jag har gjort beräkningar på kopparrörs hållbarhet på uppdrag av Thermia som tillverkar värme-pumpar. Men eftersom jag gärna använder både hängslen och livrem i bygget så ska jag tänka om där.

Inte nog med att Pelle jobbar heltid, bygger motor och driver en väl uppdaterad hemsida. Han skriver också en utförlig manual för motorn.

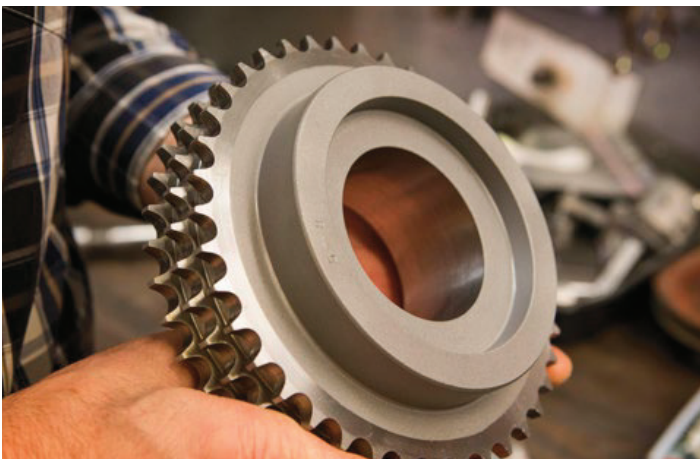
- Jag ser ju det här lite som ett kulturarv. Jag vill att framtida generationer ska kunna förstå vad jag gjort och bevara motorn. Bosse Bildoktorn Andersson korrekturläser manualen. Än så länge omfattar den 156 sidor med text och bilder. Manualen är skriven på gammelsvenska och med inspiration från boken "Reparationsteknik för Motorcyklar", Teknografiska Institutet 1955.

### Klart till födelsedagen?

- När jag var sju år gammal skulle hela klassen gå till biblioteket för att låna en bok. Det var ju dottrist. Jag frågade om det inte fanns någon bok om motorer. Biblioteka-



**16 CYLINDRAR.** Pelle Söderström kan prata i timmar om sina beräkningar och lösningar på alla de problem som uppstår när man ska bygga en rak 16-cylindrig motor.



Pelle Söderström tar omvägar snarare än genvägar. Det här kedjedrevet kommer ingen att se när det väl satts på plats i motorns oljigaste delar. "Jag har blåstrat och målat det så snyggt det kan bli för att jag älskar det" säger Pelle.



Planen är att den enormt långa motorn så småningom ska driva en bil med 1930-tals stuk. En sådan bil har Pelle Söderström drömt om sedan han var liten. Eftersom han inte har råd att köpa en, och knappast lär få en gratis, bestämde han sig för att bygga sin egen.

## na förstå vad jag gjort och bevara motorn."

**156**

sidor lång är motormanualen, än så länge.

rien tog mig till sist med ner i källaren och letade fram den boken. Den var uttrangerad och jag fick köpa den för en billig peng. Där finns bland annat en text om vikten av reparatörens kunskaper och om att tillfälliga lösningar är just tillfälliga och att det ska vara rent och prydligt där man jobbar med motorer.

- Den boken har jag läst otaliga gånger och den har betytt mycket för mig.

I juni 2017 fyller Pelle Söderström 60 år, han har en förhoppning om att på sin födelsedag kunna invigningsköra motorn.

- Men det är inte säkert att jag hinner klart till dess, blir det inte så så är det också okej.

**Men det är alltså bara motorn som du tror kan vara klar då, inte själva bilen?**

- Bara motorn. När jag kan ha en hel bil klar det törs jag inte spekulera i än så länge. Det får ta den tid det tar.



**Aron Eriksson**  
0560-79 10 83  
aron.eriksson@nwt.se



**Olle Persson, foto**  
054-19 90 00  
olle.persson@nwt.se

### Pelle Söderström

**Ålder:** 57 år  
**Boende:** Villa i Kil  
**Yrke:** Konstruktör/ingenjör/idespruta  
**Familj:** Två vuxna döttrar  
**Intressen:** Natur, friluftsliv

och träning. Tänker teknik dygnet runt.  
**Aktuell:** Bygger världens första raka 16-cylindriga bilmotor  
**Hemsida:** [www.sweet16.se](http://www.sweet16.se)

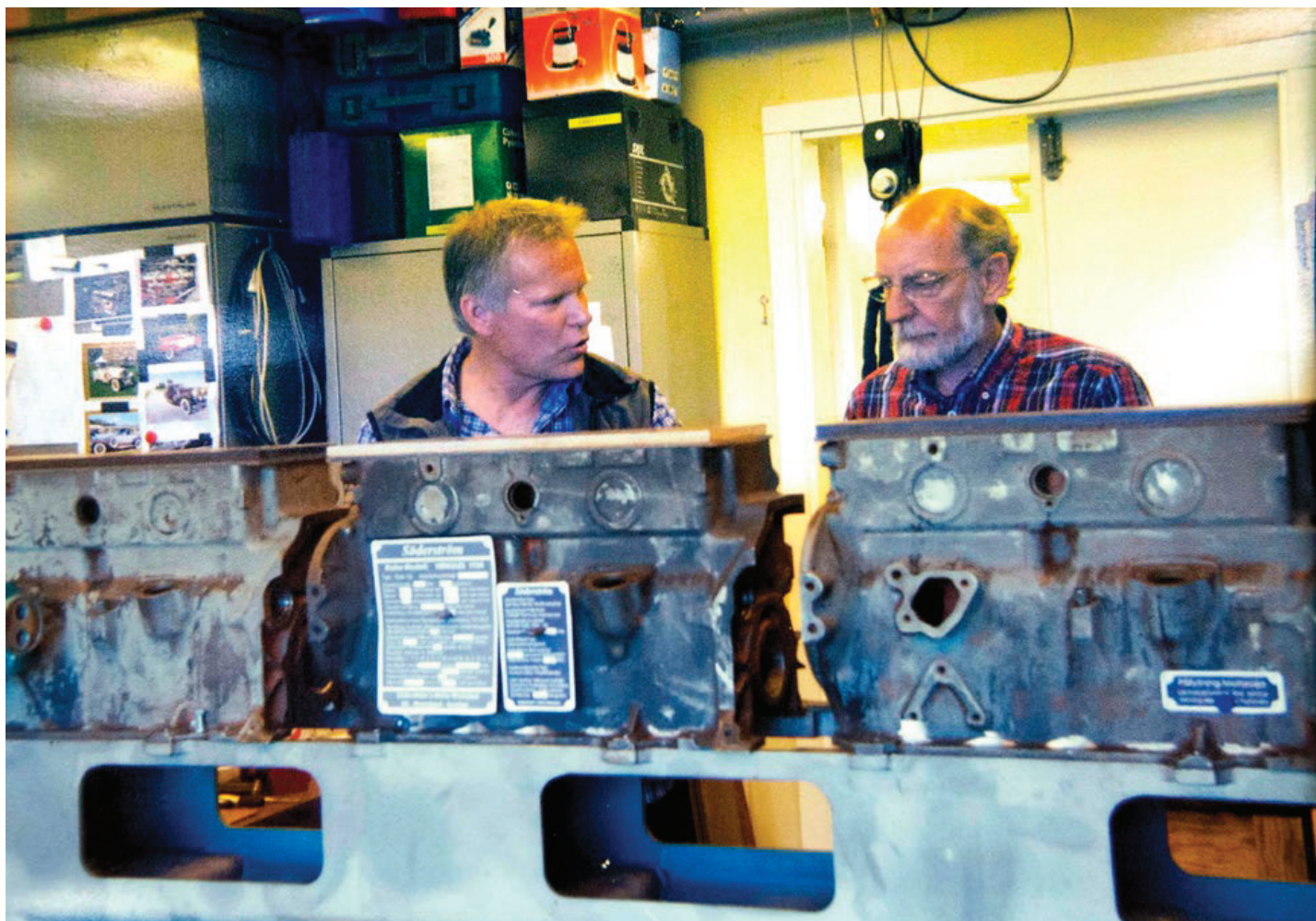
### Motorfakta

**Motornamn:** Herkules 1934  
**Cylinderantal:** 16  
**Effekt:** 420 hästkrafter vid 4600 rpm  
**Effekt:** 260 hästkrafter vid

2400 rpm  
**Vridmoment:** 680 newtonmeter vid 2400 rpm  
**Cylindervolym:** 8,1 liter, 494 kubiktum  
**Tillverkningsår:** 2012-?

**TÅLMODIG**  
"Det får ta den tid det tar."

Pelle Söderström

MIN PASSION. **Bosse Bildoktorn tror trots allt på Pelle**

Bosse Bildoktorn Andersson är något av ett bollplank i Pelle Söderströms motorbygge.

# ”Det är ett mission impossible”

**HJÄLPER TILL.** – Pelles projekt är idiotiskt och helt fantastiskt!

Så säger Bosse Bildoktorn Andersson om motorbygget i Kil, i vilket han själv har kommit att bli involverad.

## UTMANING ”Det som Pelle gör är ju egentligen ingen bra konstruktion.”

Bosse Bildoktorn

Bosse Bildoktorn Andersson är Sveriges mest kända och omtyckta bilmekaniker. Liksom Pelle Söderström är han fullständigt insnöad på tekniska lösningar och detaljer.

– Om man inte själv är intresserad är det nog svårt att förstå hur någon kan lägga så mycket tid på att bygga en motor. Men egentligen är det inte märkligare än att andra lägger massa tid och kunskande på att odla konstiga växter, säger Bosse Andersson.

### Bollplank

Bosse Andersson har kommit att bli något av ett bollplank i Pelles bygge.

– Det som Pelle gör är ju egentligen ingen bra konstruktion. Det finns en massa inbyggda problem i en så lång motor. Men det är samtidigt utmaningen och det finns en skönhet i den. En höjdhoppare vill ju hoppa så högt det bara går och Pelle vill bygga en väldigt lång motor.



Här har Bosse Bildoktorn Andersson kartläsaren Tina Thörner i passagerarsätet. Bosse vill gärna se fler kvinnor som engagerar sig i olika motorprojekt.

### Tror du att han kommer att lyckas med sitt bygge?

– Det är ett idiotbygge och ett mission impossible. Men jag är övertygad om att han kommer att få motorn att fungera. Jag längtar efter att få höra den starta.

### Pelle säger att även om motorn skulle explodera så skulle han vara glad över det jobb han gjort. Kan du förstå det?

– Jo, men projektet är ju lite som en upptäcktsresa. Columbus och andra upptäcktsresande på världshaven visste ju inte vad som väntade dem. De kanske skulle komma till en ö där infödingar bestämde sig



Bosse Bildoktorn är tack vare sin mångåriga medverkan i Sveriges Radio landets mest välkända och populära bilmekaniker.

för att äta upp dem. Men de kände nog att de i så fall ändå skulle ha varit med om en fantastisk resa.

### Få kvinnor bygger bil

Bosse Bildoktorn är en av 20 sakkunniga i landet som fungerar som besiktningmän av ombyggda eller hembyggda bilar.

Genom det arbetet träffar han många entusiaster, den absoluta merparten är män.

– Jag har faktiskt aldrig varit med om att besikta en bil där en kvinna stått bakom hela projektet. Det kan vara en kvinna som äger bilen medan mannen, sambon el-

ler sonen gjort själva bygget. Att mannen stått för det tunga arbetet med plåt och motor och kvinnan skött design och inredning är inte helt ovanligt.

### Varför är det främst män som snöar in på bilar och motorer?

– Det är omöjligt att svara på. Hur mycket handlar om nedärvda könsroller från tidigare generationer och hur mycket är genetik. Det borde finnas fler tjejer som försökte uppnå perfektion med bilar.

**Aron Eriksson**  
0560-791083  
aron.eriksson@nwt.se