



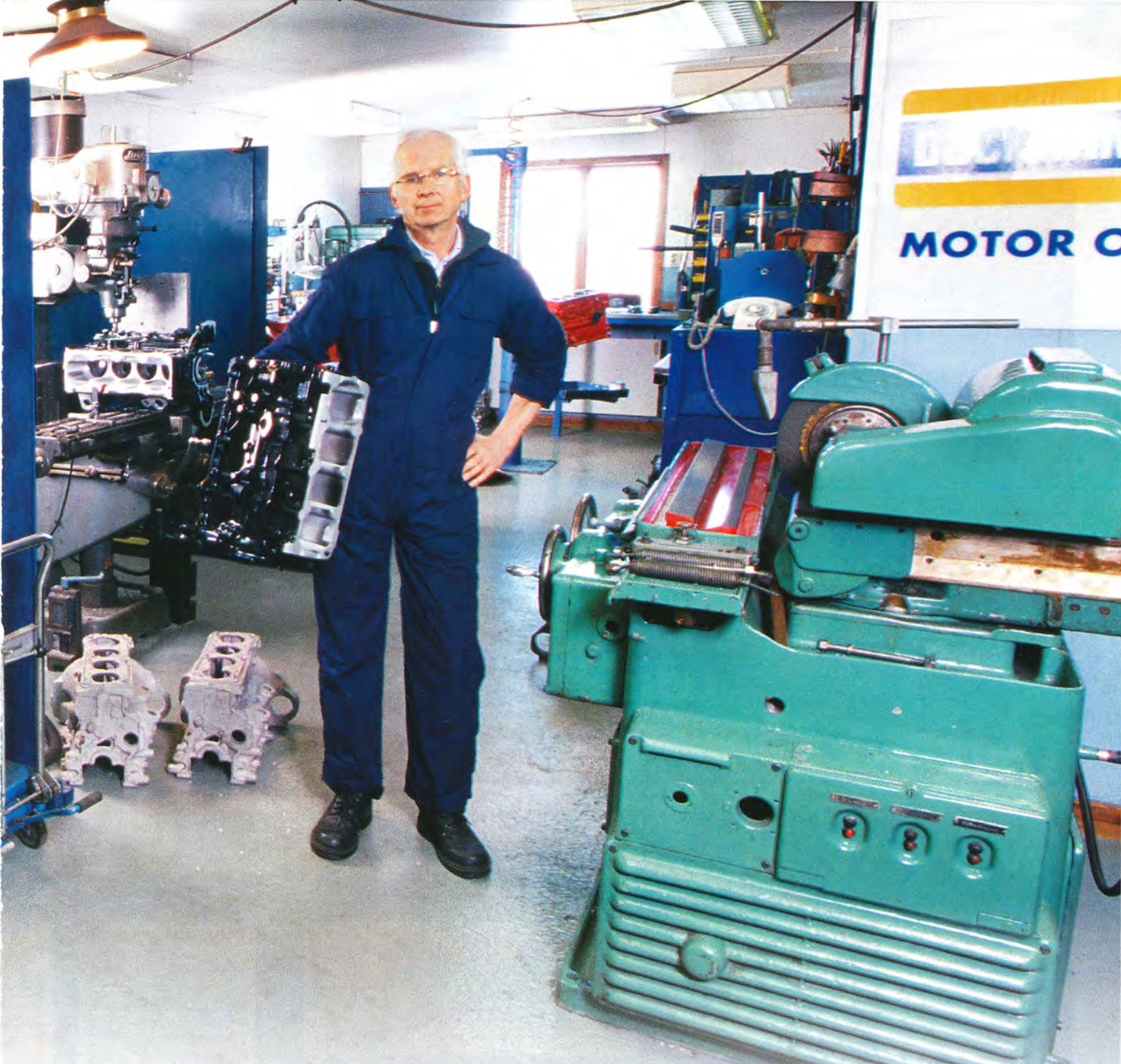
PÅ LAGER. Ytterligare en del av SPM:s domäner. Här finns det grejer på lager. Pallen i mitten innehåller det kvarvarande lagret av 2,5-liters marinaxlar. När vi var på besök fanns 29 stycken kvar.

Innovatör för Volvo-prestanda

Godislev



KLURGUBBE. Hur många känner du som utvecklat egna toppar och block till Volvo-motorer? Nähä. Vevstakar, kamdrivningar, kamaxlar, vevaxlar och lite annat smått och gott då? Inte? Sten Parner gör det och har gjort det de senaste 30 åren. Många framgångssagor inom motorsporten har börjat i Stens verkstad.



erantören Parner

I USA finns en enorm eftermarknad med block, toppar och allt annat till de mest populära motorerna. Men det är en enorm kontinent.

I lilla Sverige finns inte samma utrymme för påhittighet. Eller?

Volvo-trimmaren Sten Parner har bland annat aluminiumblock till B230, egna 8V-toppar, 14 olika H-profilstakar och en massa annat på repertoaren!

AV GUNNAR LJUNGSTEDT (TEXT & FOTO)

I bland blir ingenting som man tänkt sig. På gott och ont. Som den här gången. För en gångs skull var det på gott. Faktiskt.

Vi skulle åka till häraden kring Motala och prata vevstakar med en klurgubbe som tagit fram egna sådana. H-profil och fint.

Jorå. Men det blev mycket mer.

Efter lite navigerande på slippriga grusvägar med telefonguidning i realtid hittade vi fram. En villa på landsbygden med utsikt över Vättern. Två garageportar i bottenvåningen.

Har du sett norska höjdarfilmen Flåklypa Grand Prix? Då vet du hur Reodor Felgen bor. Inte helt utan att det kändes bekant på något sätt.

Idörren mötte Sten Parner, verk-

lighetens Reodor Felgen. Innanför porten öppnade sig himlen för motorskallar i allmänhet och Volvo-nördar i synnerhet.

Rödmotor i aluminium

Vevstakarna föll snabbt i glömska. Det första som syntes var ett svartlackerat exemplar av Volvos "rödmotor" (B230). Utan cylindrar i

blocket, som verkade gjutet i ... i ... aluminium?

Klurgubben såg nöjd ut. Siffror som 104 millimeters maxborr och en totalvikt på 28 kilo för färdigt block snappades uppsamtidigt som gjutningen studerades i detalj.

— Experimentlusta, försvarar sig Parner när frågan om varför man ger sig på att göra egna motorblock dyker upp. Blocken blev inte så dyra eftersom jag fått låna Volvos formar. Men topparna räknar jag aldrig hem.

Va? Toppar?

Jo, självklart gör Parner egna 8V-toppar också.

Förstås.

Vid en första anblick väldigt lika en vanlig B23-topp. När de detalj- ▶



STOLPE. I ett järnblock sitter toppbulten i en liten vårta, typ. Parner har gjort en hel stolpe ända ner till ramen. Bulthålet friborras en bra bit, så gången hamnar långt ner i blocket.

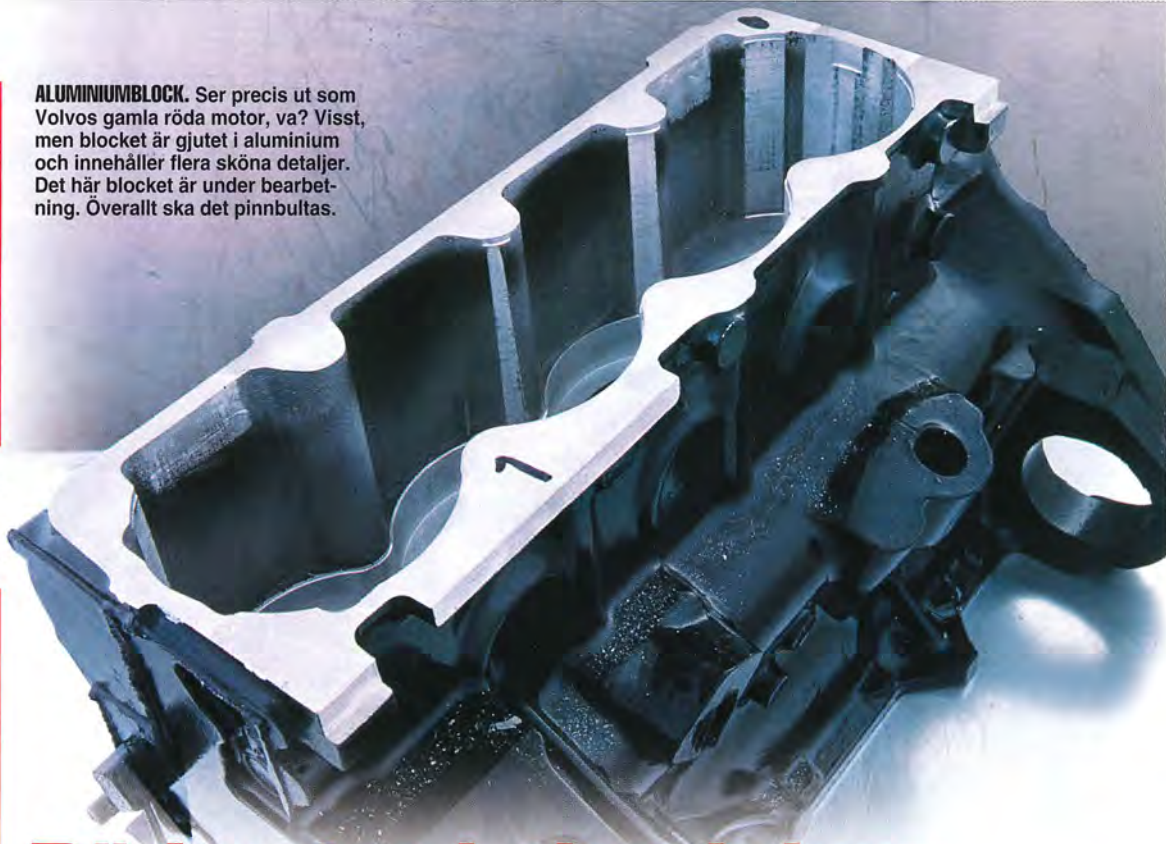


FÖT. På den här avsatsen vilar cylinderkassetten. Original är godset fem millimeter. I aluminiumblocket är det 40 ...



KLUBBOR. Parner har handlat med Venolia-kolvar i 20 år och ser ingen anledning att sluta. Kolven längst fram är en 96 millimeters för standardborr. Bakom till vänster är fetaste sugmotorkolven på 104 millimeter följt av 100 millimeter som är max vid överladdning.

ALUMINIUMBLOCK. Ser precis ut som Volvos gamla röda motor, va? Visst, men blocket är gjutet i aluminium och innehåller flera sköna detaljer. Det här blocket är under bearbetning. Överallt ska det pinnbultas.



Rödmotor i aluminium

● Volvos röda motor (B230) är populär bland trimmare. Och nu blir det ännu bättre. Sten Parners aluminiumblock bjuder helt nya möjligheter att bygga stort och starkt.

— En idé jag haft i skallen i flera år, ursäktar sig Parner. Jag har en experimentlusta och tycker det är kul att göra speciella grejer som ingen annan gjort. Blocket ser utvändigt ut som Volvos röda, bortsett från att det inte finns fryspluggar. Inuti är skillnaderna större. Några cylindrar finns inte, utan en lös cylinderkassett ställs i.

— Vitsen var att få kraftiga väggar för överladdning utan att behöva betongfylla.

Som värst blir motorn 3,9 liter med egen specialvev. Med standardvev kommer man upp i 2.720 kubik. Originalblocket gillar inte mer än 97 millimeters borrar, medan alublocket tillåter 104 millimeter. Oljerör är ingjutna i blocket för att slippa borrar efteråt.

— Största kassationen Volvo har på sina block är just vid borrarngen. Borren går ofta av inne i blocket.

Elaka rykten påstår att Sten snott de gamla B230-formarna från Volvo, men det är inte speciellt sant. Formarna är

hyrköpta med villkor att bara aluminiumblock gjuts. Jo, vi såg kontraktet.

Vikten på blocket på bilden var 17,5 kilo, och då var det inte färdigbearbetat.

— Det väger ungefär 16,5 kilo färdigt. Med cylinderkassetten i 28 kilo. Originalen väger 47 och sedan brukar man betongfylla ...



KASSETT. Cylindrarna är siamesegjutna i en kassett. En originalcylinder har ungefär 3,2 millimeters godstjocklek vid standardborr. Kassettens cylindrar är tio millimeter. Dessutom skiljer delningen mellan cylindrarna. Originalblocket har 108 millimeter mellan de mellersta cylindrarna och därefter 105 ut till de yttre. Fråga oss inte varför. Parners motor har 107 millimeter mellan alla cylindrar. Maxborrningen vid överladdning är 100 millimeter.

.....

”Ett svartlackerat exemplar av Volvos ”rödmotor”. Utan cylindrar i blocket, som verkade **gjutet i ... i ... aluminium?**”

► granskas upptäcks avgörande skillnader som till exempel rakare och rymligare kanaler, tjockare botten och dubbla tändstift i varje cylinder.

Som vän av den sömnlige sleeper-looken kom tankarna. Ett rödmålat och lagom skitigt aluminiumblock med en sån här topp på. Någon typ av sköld över insuget så de extra stiften döljs. Motorvolym runt tre liter. Ingen turbo.

Bara ett dolt lustgassystem ... Vadå? Dreglar jag?

Vevstakarna visste vi om sedan tidigare. H-profil och mytomspunna i garagen och på Internet. Forumen kryllar av frågor och antaganden. Och allt detta bara för att en annan tillverkare inte ville ge Parner någon rabatt. Då tog han fram egna stakar, och på den vägen är det.

— Jag förväntade mig inte alls den här volymen.

Förutom detta finns signalkamdrivningar, hembredjade kamaxlar, offsetslipade vevaxlar, insug, grenrör och oräkneliga ytterligare detaljer på repertoaren. I den minst sagt kompletta verkstaden byggs hela motorer till behövande.

PV-racer

— Man behöver inte gå utanför dörren för att göra något, myser Sten när domänerna visats.

Allt började med en jobbig trafikolycka 1967. Rehabiliteringen var lång, och Sten behövde något att göra. Han åkte till Karlskoga och tittade på racing. Det verkade kul.

— Kanon, minns han. Så jag byggde en PV som banracer.

Bara så där?

— Bara så där.

Förstagångsbyggaren följde sitt egna huvudvilket resulterade i okon-

► **”Som värst blir motorn 3,9 liter**
med egen specialvev. Med standardvev
kommer man upp i 2.720 kubik.”



DUBBELT AUDI. Storsäljande Audi-stakar. Den övre, med spetsig lillände, är en 144 millimeters till AWT-motorn (bland annat 150 hästars 1,8T). Den längre hör hemma i den 5-cylindriga turbon.

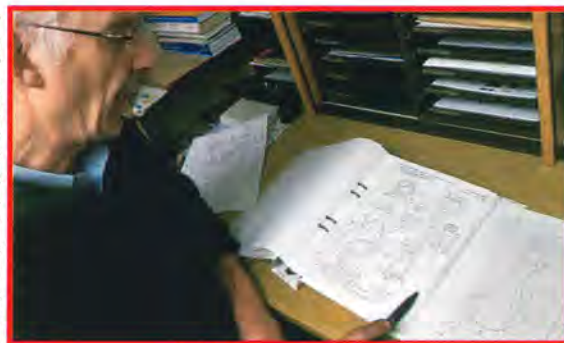
RÖD STAKE. Två olika längder till ”rödmotorn”, B230. Den korta är av standardlängd, alltså 152 millimeter från centrum till centrum. Den långa är 158 millimeter. Åtminstone tre motorer har dokumenterat 1.000 hästar i bänken med dessa stakar.

VITVOLVO. Till den ”vita” aluminiummotorn finns också två längder. Originallets 139,5 millimeter och den längre 147 millimeters-staken. Dessa säljs med 3/8-tums ARP-bult.



PALETT. Ett skepp kommer lastat ... med vevstakar. På bilden samsas Saab 16V turbo med tre Audi-stakar. Resten är till Volvo. Den som prickar in alla, med mått och allt, vinner en keps.

RITVINGS-PÄRMEN. Sten beskådar ritningen på sin egen 139,5-millimeters H-profilstake till ”vitmotorn” i jämförelse med en originalstake till samma maskin.



Parners stakar

● För ett par år sedan pratade Sten Parner med en vevstakstillverkare. Han undrade om han fick någon rabatt om han beställde fem satser Volvo-stakar. Näpp. Det skulle han inte få. Inte heller vid tio satser. Men om han beställde 25 set då?

— Du, ingen i det här landet har omsättning för 25 satser Volvo-stakar, frös tillverkaren.

Så Parner satte sig vid ritbordet tillsammans med snillet Karl-Henrik Eickhoff. Resultatet blev en egen H-profilstake.

— Många har försökt med I-profil utan lycka, menar Sten. Det är stor skillnad på hållfasthet.

Egna beräkningar ger facit. Tröghetsmomentet är 6,5 gånger högre hos Parners stake för Volvos ”vitmotor” än hos originalstaken. Dessutom billigare!

Hur gick det då? Kunde han sälja 25 satser vevstakar? Jovars ... un-

der de två år som SPM.-stakarna funnits har Sten sålt 600-700 satser! Inte bara till Volvo, förvisso. Idag finns varianter till Audi, Saab, BMW, Cosworth, Mazda och Nissan också.

— Det var ett uppdämt behov, flinar Sten. Jag sålde 100 satser Audi-stakar på 1,5 månader.

Fjorton olika modeller finns på programmet. Kommer det fler?

— Nej, jag tror jag lugnar mig där. Det kanske blir en till Volvos R-motor också, sedan räcker det. På Mazda, Nissan och Saab är efterfrågan dålig så de kommer jag nog inte fortsätta med.

Det spekuleras flitigt i var Sten låter tillverka sina vevstakar. Uppslagen är många, men ingen har prickat rätt. Bilsport kan avslöja att de tillverkas hos American Steel, men exakt var vill inte Sten berätta.

— Jag vill behålla försprånget!



TRADITIONELL. Givetvis finns en rackare till gamla hederliga B21/B23 som även passar i B20. Längden är standard 145 millimeter och bultarna är 7/16-tums V-bult.



BULT. Parner håller sig med två olika typer av vevstaksbult. ARP och V-bult. Från vänster två ARP-bultar, en 3/8-tums med 43 millimeters längd och en dito med 38 millimeters längd. Dessa dras med 58-60 Newton-meter. V-bulten mäter 7/16 tum och 40 millimeter och dras ända till 95-100 Newton-meter. ”V-bulten är inte lika känd, men håller minst lika hög kvalitet som ARP.” menar Sten.

H-PROFIL. En beprövad lösning är H-profilen som återfinns hos alla seriösa racing-stakar. I-profilen är tillverkningsmässigt billigare, men knappast bättre. Fundera själv på hur belastningen ligger på en stake.



►ventionella lösningar. Alla förståsig-påare talade om hur fel allting var.

— Jag kom tvåa ändå, kommenterar Sten resultatet från tävlingsdebuten.

Evo-block

Här grundlades ett livslångt slit i prestandas tjänst. Folk kom genast och ville köpa grejer.

— Det var mest månskenstrimning i början men jag har haft firman i 27-28 år, och sett många firmor tändas och släckas under tiden.

Hela tiden har det varit Volvo till 99 procent. Kontakten med fabriken har varit gedigen genom åren, så länge motorerna var röda. Sedan "vitmotorn" kom och Ford tog över ruljangsen har det varit dött.

— Tidigare hade jag alltid en egen kontaktman på Volvo. Mycket har dessutom gått genom den lokala handlaren.

Parner var mannen man ringde när ett 3-liters Evo-block skulle tas fram för Volvos räkning.

— Offerten var skriven, arbetet påbörjat och blocket klart för gjutning när det lades ner 1989, berättar Sten och visar de ursprungliga dokumenten. Det blev ett himla liv. Vissa mätte väldigt dåligt av att jag hade så bra kontakter på Volvo.

Han blev till och med hotad till livet. Långt senare väcktes projektet igen, dock utan Parner.

Genom åren har det blivit mycket rallycross. Grus-Kalle, Kenneth Hansen och Ingela Ericsson är några vinnarnamn som åkt med

SPM-dekaler på bilen och SPM-hästar i puffran. Tackkortet på väggarna vittnar.

När Kenneth Hansen tog sitt första totala SM i Haninge 1987 var det Sten som byggde maskinen.

— Då gick man i lyckorus ett tag, måste jag säga!

För ett år sedan ringde en jänkare mitt i natten och ville ha en 2,3-liters turbomotor till en rally-740. Monterad och klar. Med posten kom flygbiljetter till både Sten och frugan. Så ryktena har spridits över världen.

Alla erfarenheter lagras i huvudet på Sten och mellan varven ploppar det upp någon innovation. Som nu senast, med aluminiumblocken som just i detta nu testkörs någonstans i vårt land.

Stabilare vitmotor

Även "vitmotorn" har ägnats tid. En 5-cylindrig 850-motor med en cylinderkassett lik den i Stens aluminiummotor finns också ute för provkörning. Som bekant har 5:orna haft problem med cylindrarnas hållfasthet vid grövre effektuttag.

Några "herrejössesvolym" blir det dock inte tal om.

— Det finns inte möjlighet till samma volymökning som i järnmotorn, menar Sten. Å andra sidan finns det inte samma behov av att förstora, då går man på 3-literssexan istället.

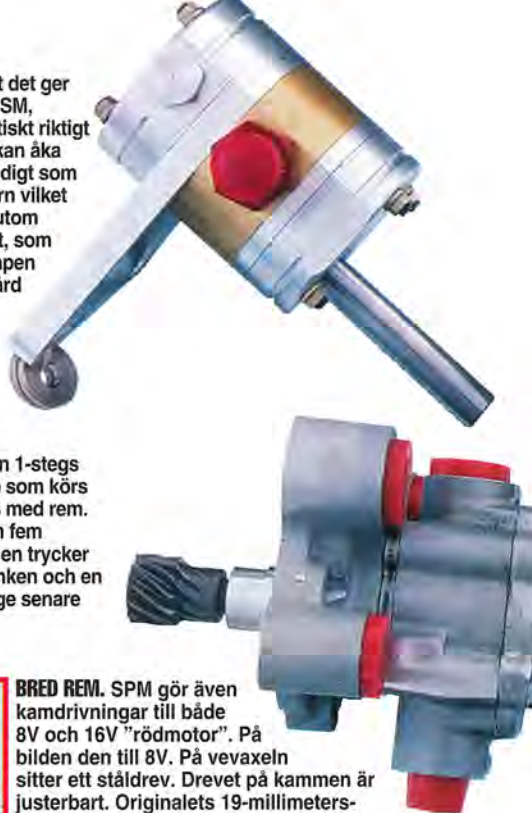
Han menar att framtiden för 5:an ser ljus ut.

— Lite bättre komponenter i den så blir det nog en fräsch motor.

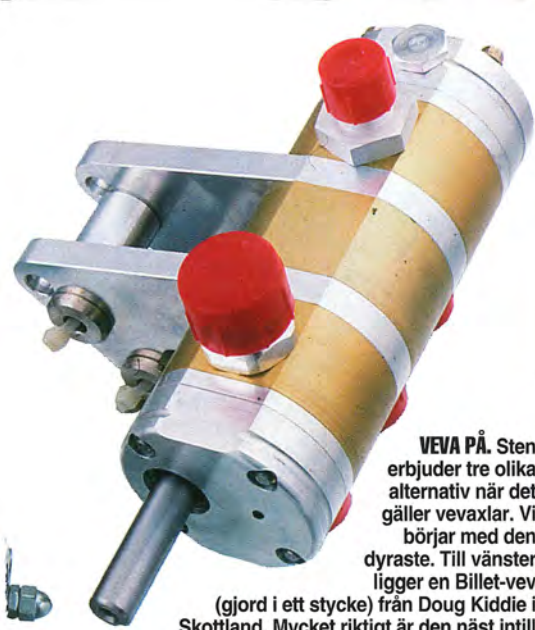
TORRSUMP. Inte nog med att det ger högre status vid pallbocks-SM, torrsumpssmörjning är faktiskt riktigt bra. Fördelarna är att man kan åka med större oljevolymer samtidigt som man har mindre olja i motorn vilket ger minskad tröghet. Dessutom säkerställer man oljetrycket, som kan ställas utifrån. Torrsumpen trivs alldeles utmärkt vid hård acceleration, tuffa inbromsningar och brutala sidokrafter, vilket är mer än man kan säga om våtsump i alla lägen. Den främsta drivs på aggregat-axeln och kommer från Pegasus. Den lilla gula är en 1-steps (sug/tryck utan mellansteg) som körs utan separat tank och drivs med rem. Bamsingen har tre steg och fem portar. Två suger ur träget, en trycker till tanken, en suger från tanken och en trycker in i motorn. De bägge senare kommer från Mangus.



BRED REM. SPM gör även kamdrivningar till både 8V och 16V "rödmotor". På bilden den till 8V. På vevaxeln sitter ett ställdrev. Drevet på kammen är justerbart. Originalets 19-millimetersrem har ersatts av en på 29 millimeter. När man provar att lägga remmen över drevet passar den inte alls, men oroa dig inte — det ska vara så. När den spänns passar delningen perfekt vilket ger minskat slitage.



"Det ringer grabbar och **din motor**", säger de.



VEVA PÅ. Sten erbjuder tre olika alternativ när det gäller vevaxlar. Vi börjar med den dyraste. Till vänster ligger en Billet-vev

(gjord i ett stycke) från Doug Kiddie i Skottland. Mycket riktigt är den näst intill skottsäker. En fördel är att Doug gör axlar styckvis, man behöver inte lägga in någon jätteorder alltså. Original 80 millimeters slag har här förvandlats till 98 millimeter. Näst på tur följer Volvos egen smidda marinvev på 86 millimeter.

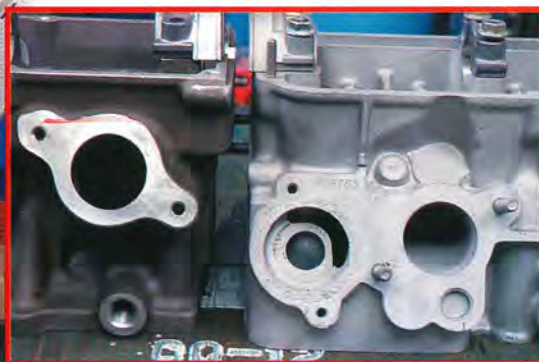
Sten köpte hela lagret om 300 axlar när Volvo sålde ut ... Den tredje är en original B23-axel som svetsats upp och offset-slipats för att förlänga slaget. "Det är ett dåligt alternativ, men hjälpligt," anser Sten. Med ungefär 4,5 millimeter svets och tappdiametern nedtagen från 54 till 49 millimeter (samma som B230) blir slaget 94 millimeter. Sten har gjort 100-talet axlar på detta sätt genom åren.



beställer grejer. **Farsan har åkt med**
Då undrar man hur gammal man egentligen är."



EVOLUTION. Här ligger Stens utveckling steg för steg. Längst till vänster står ursprunget, en topp som byggdes för B20 runt 1978. Den är körd 50 varv runt Mantorp som test. Bara. Den andra byggdes till Göran "X-et" Erixons PV för back-SM, med 2,5-liters B23. Slog rekord i Annaboda 1991 och kallades "skolådan" av en konkurrent. Tredje i ledet är från Ingela Ericssons SM-vinnare i rallycross 1993-1995 och har suttit på en B230 på 2,8 liter. Sist en prototyp som aldrig kom ut. Den nya, nuvarande, toppen gjordes innan den här blev klar, så den är aldrig testad.



HÖJDARE. Insugskanalen är avsevärt rakare. Det finns även en variant med grövre kanal. Insuget ligger 35 millimeter över standardtoppen. Notera utrymmet för tändstift på insugssidan. Jupp, toppen ska ha åtta pluggar!

BLÅSNING. På utblåssidan har kanalen höjts 19 millimeter och växt 4 på både bredd och höjd. Originaltoppens kanal går över en kant ner till ventilen. I SPM-toppen är radien mjuk och skön.



OKLART. Så här ser förbränningsrummet ut innan bearbetning. Tändstiften ska sitta rakt emot varandra.



OBEARBETAT. Kanalerna ser ut så här direkt ur formen. Någon bearbetning av avgaskanalen görs inte alls. "Jag lämnar dem alltid orörda, de är så bra som de är," tycker Sten. På insugssidan har olika varianter provats. Upp till 2,4 liter rörs inte kanalen, vid större motorvolym justeras den.

Parner är toppen

● Om man inte är nöjd med det material som finns att tillgå, vad gör man då? Egna grejer, förstås. Fler har förmodligen tänkt tanken, men det krävs mer än bara uppfinningsrikedom innan man ger sig på att tillverka egna toppar. Gissa vad Sten gjorde? Självklat, han tillverkade sina egna toppar ...

Modellen SPM T2300 har gjutits upp i 27 exemplar varav 23 hittills hunnit bli sålda. Toppen är vid en första anblick slående lik Volvos

originaltopp. Ätminstone tills man mäter höjderna på kanalerna och räknar tändkablarna. Den är nämligen 8-stiftad!

Tänk en sån skön sleepermaskin man skulle kunna bygga med en T2300 på ett rödmålat aluminiumblock med långt över tre liters slagvolym. "Jodå, serru. Den är heeeelt original."

Bäst av allt är att toppen godkänns av Svenska Bilsportförbundet. Inte illa!

HARMLÖS. Visst ser den standard ut? Tills man ställer den bredvid en originaltopp, förstås. Totalhöjden är endast sju millimeter högre, men porthöjden skiljer desto mer. Dessutom är tryckarna 40 millimeter istället för 37 original. Botten är tolv millimeter tjock för att tåla massiv överladdning. "Den har mer potential som turbottop än som sugtopp" menar Sten. Ventilåpa, kamrem och grenrör passar direkt på. Däremot är två av insugsflänsarna spegelvända.



"Man behöver **inte gå utanför** dörren för att göra något."

► Idéerna är många. Det känns som vi inte får veta allt. Antagligen inte på långa vägar.

— Det är mycket man vill ge sig på, men man måste inse sin begränsning.

Ätusan, finns det begränsningar här? Det märks inte.

Överlever minorna

I samma veva berättar Sten att han går och väntar på en NC-styrd kamaxelslip. Då försvinner ännu fler begränsningar.

— Då slipper man hålla på med stålmastrar. Vill man ändra något i

profilen trycker man bara på lite knappar.

För att vara ett enmansföretag investerar SPM ganska djävt.

— Är man först går man på många minor, ursäktar sig Sten. Men inte mer än att jag överlevt!

Och först har han varit med mycket. Storvolymmotorer till Volvo, exempelvis. Ser man på klagomålen får man väl utgå från att kunderna är nöjda med Stens motorer.

— Jag har varit forsknad från reklamationer med bara två-tre bråk med kunder under snart 30 år,

menar Parner. Kundkretsen är bra. Lätsamt att ha med dem att göra.

Generationsskifte

Nu är dessutom ett generationsskifte på väg att ske. De gamla kunderna har fått barn som nu kommit upp i mogen trimmarålder.

— Det ringar grabbar och beställer grejer. "Farsan har åkt med din motor", säger de.

— Då undrar man hur gammal man egentligen är, skrattar Sten.

Nåja, en viss ålder måste man nog uppnå för att kallas klurgubbe, vilket vi tycker är en ganska bra

benämning. Med en sådan meritlista och repertoar passar det bra. — Man kan nog säga att jag är djäv i mitt yrkesutövande, bekräftar Sten lurigt. Jag vill se hur långt den tunna isen bär.

När vi styrde hemåt från SPM var det inte mycket till is kvar på Vättern. I bagaget följde en 2,5-liters marinvev och ett set kolvar med H-profilstakarna hade vi handlat redan tidigare.

Fundera lite på vad vi kan tänkas ha dessa skönheter till. Ledtråd: Gamla budgetprojekt dör aldrig — de går bara fortare! □