

Därför blev Eilars Volvo
publikens favorit

BYGGTIDEN



■■■ Stressa eller ta det lugnt? Ja, det är frågan!

Åsikterna går ofta isär bland bilbyggare. Vissa vill jobba undan för att snabbt kunna se resultatet. Andra väljer ett lugnare tempo och låter idéerna komma efter hand.

Trots dessa olika inställningar går det ändå utmärkt att dela garage.

Eilar Granström tillhör det lugna gänget. Garagekompisen Mats Thollander är raka motsatsen.

— Det visade sig när Mats blev uttagen till Bilsports bilbyggartävling, förklarar Eilar. Vi märkte då att vi ville jobba olika. Därför fick Mats bygga om sin BMW på egen hand.

För er som inte hängt med kan

vi avslöja att BMW-bygget tog sex månader!

Vridstyv kaross

■ Eilar inledde sin egen ombyggnad hösten 1987. Utgångsobjektet, en Volvo 242 DL 1975, rensades från all utrustning och placerades därefter på fyra pallbockar.

— Jag demonterade dörrarna och styvade upp karossen genom att svetsa fast ett rör i varje dörröppning. Detta var tvunget för att karossen inte skulle vika sig då taket togs bort, berättar Eilar.

Förstärkningen löste han genom att bygga lådor av 2 mm plåt, och lägga dessa på insidan av dom ordinarie inre tröskelbalkarna.

Mot krysset bakom baksätet svetsade Eilar på en 4 mm tjock plåt. Sedan förankrades sidolådorna upp mot hjulhus och torpedvägg med ytterligare plåtar.

— Karossen blev otroligt vridstyv, säger Eilar. Jag har inte kunnat upptäcka någon form av flexibilitet i dörrspringorna!

Vinklåd framruta

■ När grovjobbet var klart tog han itu med dom yttre karossmodifieringarna.

Hela cab-ställningen komplett med hydraulkolvar kommer från en Chevrolet Camaro 1968. Den stämde inte precis, bara nästan.

— Njaj, jag fick korta av den

bakersta balken 7 cm. Framrutan fällde jag bakåt tills den hamnade i linje med cab-taket framkant. Därefter försänkte jag stolparna så taket blev plant.

Sedan fortsatte han med att bygga om bakpartiet. Skärmarna breddades 9 cm per sida och försågs med Testarossa-ribbor i plåt.

Eilar drog ned bakluckan och monterade på bakljus från Volvo 343. Ribbgrillar och bakluckans vinge tillverkade han också själv.

För att få hygglig spårvidd till dom breddade hjulhusen byttes originalbakaxeln ut mot en axel från Volvo 740. Han utnyttjar dock fortfarande 240-modellens upphängning, men valde att kapa spiralfjädrarna 2,5 varv.

Redan för två år sedan förhandsvisade Eilar Grånström sin Volvo cabriolet på Vallåkra-träffen. Sedan dess har bilen stått i garaget hemma i Vingåker. — Jag ville skynda långsamt och vara säker på att allt fungerade innan premiärvisningen, säger han. En taktik som skulle visa sig framgångsrik. Tre års byggjobb gav full pott på årets Vallåkra-träff!

Av Håkan "Molle" Molin (text), Göran Svensson (foto)

AVGJORDE



A-stolparna är förstärkta, sänkta och tillbakalutade. Hela instrumentpanelen kommer från en nyare 240. För att få bilen godkänd har Eilar monterat tvåpunkts midjebälten, vilket accepteras då det inte finns godtagbara övre fästpunkter för dom ordinarie selarna.



Eilar och Eva-Lotta med stora leenden efter segern. Mountain-biken medföljde som extra bonus i samband med People's Choice-priset.



Bilsport besökte Vingåker sommaren 1988. Vi fick då en förhands-titt på det nylackerade motorblock-et.

Ytan var ovanligt slät, för att inte säga extremt slät.

Eilar avslöjade att han hade sprutspacklat hela motorblocket. Han fick sen hjälp av sin flickvän Eva-Lotta, som slipat fram den fina ytan.

Samtalsämnet kom att kretsa kring värmeutvecklingen och hur den skulle påverka färgens hållbarhet i framtiden.

Idag vet Eilar hur det gick. Med en moderat trimning — dubbla SU-förgasare, 46/37,5 mms

Vänd!

Hoppades på placering i Vallåkra

Forts. från föreg. sida.

ventiler samt F-kam — ger motorn omkring 130hk. bensinförbrukningen ligger på cirka 1,5 l/mil vid blandad körning.

Och det bästa av allt: färgen sitter kvar!

Skynda långsamt

■ Hösten 1988 förhandsvisade Eilar Volvo-cabben på Vallåkra-träffen. Samtidigt lovade han Eva-Lotta att sluta snusa om han skulle hamna på prispallen året därpå.

— Jag förlorade dubbelt, erkänner han. Det var bara att inse att jag inte skulle hinna bli klar till Vallåkra 1989.

— Och i ren desperation slängde jag dosan åt # « » #!

Det som saknades var egentligen bara inredning och elsystem. Men Eilar kände sig inte riktigt mogen att göra någonting snabbt, som sen kanske inte blev som han tänkt sig.

Istället fick Anita Ekberg, också från Vingåker-trakten, förtroendet att klä av framstolarna. Anita hade gjort en del av inredningsjobbet i Mats Thollanders PV så Eilar kände sig lugn.

— Resterande detaljer tog morsan hand om, berättar han. Jag var tvungen att fixa till finishen på karossen.

Nervös final

■ Eilar har lackat bilen själv, i två omgångar. Första försöket resulterade i några förargliga klarlacksgardiner. Dessa har han senare slipat ner och översprutat med ny klarlack.

— Jag gjorde det på jobbet, avslöjar han. Visserligen har vi ingen sprutbox, bara en lokal med utsugsfläkt. Men jag vattnade golvet ordentligt, innan jag började spruta.

Elsystemet fick ta den tid det behövde. Eilar har monterat in elhissar i samtliga sidorutor och satset på en ordenlig bilstereo.

— Fast det är väldigt otacksamt att sträva efter bra ljud i en öppen bil. Även om cabben är uppe så hörs det skillnad mot en täckt bil, påstår han.

Drygt en månad före årets Vallåkra-träff registreringsbesiktigades bilen. Och sista veckan åkte Eilar till Stockholm för att göra dom sista justeringarna på stereo.

— Lillebrorsan Bjarne och styvfarsan Nisse ställde upp otroligt mycket den sista tiden. Utan deras



Eilar har experimenterat med sprutspackel på motorblocket. Expansionskärl och spolarvätskebehållaren är plastkromade. Huvens insida och den övre/inre frontplåten samt batteriet har kläts med rostfria plåtar. Grill av egen tillverkning.

RECEPT

Bil: Volvo 242 DL 1975.

Ägare/byggare: Eilar Granström, Vingåker.

Kaross: Ombyggd till cab. Omgjorda främre skärmkanter och ändrade rutbågar. Ribbgrill fram och bak.

Motor: Volvo B20. Sprutspacklat och pearllackerat block. Dubbla SU-förgasare, F-kam. Kromade kåpor och generator.

Transmission: 5-växlad manuell Volvo M47-låda.

Fälgar: Breddade från Volvo 140. 7,5 tum fram, 12 tum bak.

Däck: Yokohama. 225/50-15 fram, 285/40-15 bak. (Godkänd med fälgar och däck).

Lack: Vit pärlelmo. Material Glasurit. Arbetet utfört av Eilar.

Inredning: Framstolar klädda av Anita Ekberg. Resten utfört av Eilers morska och styvfarsa.

Byggtid: 3 år till och från.

Tack till: Septon. 3BL Concord. Harden Argentar. Ekengrens Glasmästeri, Vingåker. Vingåkers Legosmide AB. Bil & Fritidsprodukter, Katrineholm. Valla Sandblästring. Auto Teknik, Katrineholm. Nicroma, Norrköping. Mamma, Nisse, Bernt, Solbritt, Mats, Bjarne, Nisse S, Togga, Reine, Jonas, Palle, Bäckis, Jörgen, Per, Anders, Gustav, Mats P, svärmor & svärfar. Samt ett stort fång med rosor till flickvännen Eva-Lotta som har stått ut i tre år.



Bakre hjulhusen har breddats 9 cm per sida. Breddade plåtfälgar från Volvo.

hjälp hade jag haft svårt att klara pressen.

Eilar erkänner att han varit ganska nervös. Han hade kollat efter tänkbara konkurrenter i Bilsport och hade innerst inne en liten förhoppning om att komma upp på pallen i 200-klassen.

— Men att jag även skulle få pris för "Bästa Nykomling" och ta "People's Choice" blev en fullständig överraskning. Det kommer jag att leva på länge! Säger han. □