

Leif Grandts Volvo-recept

SVERIGES SNYG



Den kompakta fronten har Leif fått genom att använda 83:ans frontplåt. Den är fyra centimeter lägre och krävde en hel del modifieringar innan allt passade.

Hur gör man för att tjusa den kräsna publiken på bilutställningar?

Gör som Leif Grandt! Han har hittat receptet. Två gånger har hans 240:a vunnit första pris i Volvo-tävlingar. Utan att han egentligen försökt!

Av Pär Brandt (text), Chris Condor (foto)

■■■ Leif Grandt börjar att bli van vid första pris i Volvo-tävlingar.

Två gånger har den 240 han byggt om, vunnit. Båda gångerna utan att han egentligen försökt vinna.

— Nja . . . säger Leif och använder det blygsamma tonfallet, första gången var 1981 då Volvo arrangerade en tävling. Min tjej anmälde mig, och jag vann faktiskt finalen i Stockholm!

De som läst Bilspport tidigare i sommar, minns nog att Leif

skrällde till och vann "Peoples Choice" på Volvo-träffen vid Torslanda.

Inte heller då försökte Leif vinna.

— Körde bara ner till Göteborg för att titta, egentligen. Hade väl inga planer på att tävla, ännu mindre på att vinna.

Det var Leif som fick hämta priset på scenen — en 16-ventilers Volvo-motor med dubbla överliggande kamaxlar och 230 hästar!

Men det var inte Leif som var

står sig fortfarande:

GASTE VOLVO!

TVÅ GÅNGER!



Leif Grandt, vänster, sålde 240:an till sin kompis William Dahl bara ett par veckor innan tävlingen på Torslanda. Reglerna var stenhårda och priset gick till ägaren. Leif tog det inte så hårt: "Sånt kan man ju inte haka upp sig på!"

den verkliga vinnaren! Priset gick istället till William Dahl. Bilen hade nämligen skiftat ägare bara några veckor innan tävlingen! Reglerna var stenhårda — priset går till ägaren.

Nu är inte Leif den som grämer sig, eller gråter sig till sömns på nätterna. Inte heller finns det några hårda känslor mellan Leif och William.

— Nej, det är ju bättre att William köpte bilen istället för någon okänd. Wille och jag har känt varandra länge. Jag behövde pengarna till huset och var tvungen att sälja.

Choppat tak

■ Volvon står parkerad på gräsmattan utanför Williams hus i Aneby, några mil öster om Jönköping. Det är tidigt på förmiddagen, men solen har redan börjat steka. Det kommer att bli en het dag.

— Jag sa till Leif innan han

åkte, berättar William, "du kommer inte hem utan första pris!" Och det gjorde han ju inte heller!

Leif och William skrattar gott, och nog syns det hos Leif att det trots all blygsamhet fanns en liten förhoppning om att ta pris på Torslanda.

Vi går runt bilen och tittar på de modifieringar som gjorts.

Taket är choppat, naturligtvis. Det ligger åtta centimeter lägre, numera.

— Det är många som frågat mej, säger Leif, "du bara säga av taket, och svetsa dit det igen?". Jo visst. . .

— Stolpen är lutad bakåt, för att få en snygg vinkel. Första gången jag kapade och lutade stolpen, så blev det ett fult "knä" vid botten. För att få en jämn kant fick jag spräcka plåten ner mot torpeden. Därifrån startar den vinkel som takstolpen har. Likadant fick jag göra där bak.

— Visst är det snyggt, säger Vänd!

Leif gjorde allt arbete i plåt

Forts från föreg. sida.

William och stryker med handen längs takstolpen. Det ser ut som om det vore original!

— Det är meningen, säger Leif. Det ska se ut som en Volvo-modell, men ändå ska folk tycka: "det är något konstigt med den där Volvon. . .".

På taket sitter en lucka från Mercedes och släpper in ljus i kuppén. För övrigt inte den enda detaljen från Mercedes.

— Backspeglarna kommer ifrån 450 SL, och bakspoileren är också en Mercedes-pryl. Dessutom har jag hämtat färgen från -82:orna. "Champagne" heter den. Lackeringen gjordes av Kjellgrens Billack i Jönköping. Duktiga killar, säger Leif.

Modifierad front

■ I fronten har Leif modifierat och plockat delar från flera olika ställen.

— Det finns en del som undrat om jag sektionerat bilen, men det är den låga fronten som ger det intrycket.

Leif har utgått ifrån 83:ans frontplåt. Den är fyra centimeter lägre och krävde en del plåtarbete innan framskärmarna passade. Utanpå sitter det en något kortad grill från en 260. Ljusen kommer från amerika-modellen och de är också bearbetade för att passa in.

Mycket jobb, som inte syns förrän man tittar efter!

— Alltihop gör att fronten får ett kompaktare utseende, säger Leif. Ovanpå har jag lagt en 260-huv. Gälarna har jag hämtat från en Toyota.

— Det var synd — det skulle du inte ha gjort! Säger William.

— Varför inte?

— Allting annat du satt till är Mercedes-grejer, och så kladdar du till det med japanska gälar. . . Suck. . . William suckar djupt, men Leif verkar inte att ta allt för allvarligt på kritiken.

Under huven ligger inte den vanliga raka fyran, utan istället Volvos V6:a.

— Jag lyckades byta den här motorn mot en annan jag hade hemma, berättar Leif. Har en kompis på Volvo som sköter kontaktarna.

Motorrummet ser standardbetonat ut, men inuti snurrar högkompressionskolvar och ett par lite tuffare kamaxlar. Effekten är höjd från 160 till ungefär 185 hästkrafter.

— Den är så snäll att det inte är vettigt, säger William, samti-

digt som den går som ett as!

— Den är jäkligt stark, säger Leif, och det är så det ska vara. Tyst, mjukt och starkt. Inget ojämnt brölande, här inte!

CanAm — breddare

■ Skärmarna på 240:an är breddade för att de breda Compomotivefälgarna ska få plats. Framskärmarna har Leif breddat genom att skära en skära längs listkanten, och i bakkanten, för att sen dra ut skärmen och fylla skarven med plåt. Snyggt och enkelt!

— En skärm är inte så svårt att få till, berättar Leif, men när man ska göra den motsatta skärmen likadan — då börjar bekymren! Det blir mycket springande från sida till sida med tumstocken.

Mellan skärmbreddarna hittar vi de populära tröskelkjolorna, gjorda i plåt som allting annat.

— Ja-ja-men! Kjolar måste man ha om man ska var med i gänget. Trösklarna byggde jag i vanlig plåt. Det vinklar på alla håll, så man får bygga en liten bit i taget.

Inredningen är hämtad från en 260 Coupé. Var man nu får tag på någon sådan?

— Jag plockade inredningen från en skrotad Coupé, berättar Leif.

En skrotad 260 Coupé!?

— Ja, du vet, har man lite kontakter så ordnar det sej alltid . . .

Instrumenteringen är, liksom det mesta, hämtad från Volvo.

— Jag har ju medvetet hållt mej till Volvo, är lite rädd för att kladda med för många andra märken. Jag vill inte att den här bilen ska se ut som en amerikannare. Men det är ju olika! Tur är det, var och en ska ju bygga som den själv vill!

Leif Grandt har sålt sin prisvinnande 240, men kan naturligtvis inte hålla sig ifrån bilbygandet helt.

— Nä, jag håller på med en -33:a Ford där hemma. Takchopad, förstås. Ska bli en rod som man kan glida omkring i.

Vem vet, vi får kanske anledning att skriva om nya prisvinnare från Leif! □

RECEPT



Bil: Volvo 240 -75
Motor: Volvo V6
Effekt: 185 hästar
Transmission: 4-växlad manuell
Fälgar: Compomotive. 8,5" fram, 10" bak
Hjulupphängning: Gasstöt-dämpare, grövre krängningshämmare, sänkt
Pris: William: "Får jag 100 000:-, så säljer jag!"