

Drömmen om

BILEN

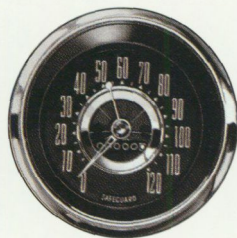
N O R D I S K A M U S E E T

Drömmen om

BILEN

FATABUREN 1997

Drömmen om
B I L E N



N O R D I S K A M U S E E T

FATABUREN 1997

ISBN 91 7108 411 8 • ISSN 0348 971 X • © Nordiska museet och respektive författare

Redaktörer: Barbro Bursell & Annette Rosengren • Bildredaktör: Mats Landin

Grafisk formgivning: Johan von Friedrichs / Slow Fox Produktion AB • Teknisk redaktör: Berit Nordin

Omslagsbild: Pontiac Grand Le Mans -79 (GM)

Tryckt hos MediaPrint, Uddevalla AB 1996



Hedemorabor på väg till Sollerön, midsommar 1979. FOTO: PER FREDRIKSSON.

Raggare och jänkebilar

ANNETTE ROSENGREN

Raggarnas klassiska tid är slutet av 1950-talet och början av 60-talet. Det var då de symbolstarka tillbehören som den stora bilen, jeansen, skinnjackorna, våg i håret och brylcrème, mycket smink för flickorna och åtsittande kläder, öl- och brännvinsdrickandet och rävsvensen togs upp av bilburna ungdomar som ett sätt att distingera sig mot omvärlden. Hit hörde också 50-talsrocken spelad i bilarna, gängsammanhållningen och defileringen i städerna.

Med massmedias bidrag skapade raggarna – som övervägande var arbetarungdom – det svenska bilsamhällets stora, expressivt uttalade ungdomskultur, en proteströrelse mot vuxenetablissemangen och med kamratgruppen som avstamp för identitetsbygge och relation till omvärlden. Likt senare ungdomskulturer omformade de snabbt samhällets kontroll av deras förhåvanden till något positivt för dem själva, dvs. till nöjet att exponera sig och bli betraktade (Hebdige 1988). Att kunna visa upp sig och provocera gjordes till ett självändamål vid sidan av glädjen i att ha egna "rum" – bilen – att vistas i och förflytta sig med.

Namnet kom av ungdomarnas sätt att träffas med pojkarna som sakta åkte utmed gatorna varifrån flickorna "raggades upp" i bilarna. Uttrycket hade tidigare använts av taxichaufförer som "raggade" kunder på gatorna och av långtradarchaufförer som lastade olagligt och körde olagligt på ackord.



FOTO: HERNRYD.



Stockholm, 1969. FOTO: JAN HOLMLUND / PRESSENS BILD.

Tidningarna hade stora rubriker om raggarbråk, fylla och slagsmål med polisen, om raggargång som drog runt som huliganer, om rövarliv på campingplatser och vid motortävlingar och om raggarbrudar som badade nakna och raggarungdomar som hade sex inför öppen ridå. Artiklarna förmedlade en bild av raggarna som respektlösa, asociala och promiskuösa och raggarbilar som sexuellt laddade och farliga scener för unga kvinnor. Inte minst var de stora amerikanska bilarna utmanande när de ägdes av arbetarungdomar, medan äldre bilägare i allmänhet hade fordon i lägre prisklasser.



Men genom att göra reparationer själva, inte ha så stora krav på bilens yttre skick och gå samman flera stycken om ett fordon kunde de unga finansiera stora bilar.

Som problemskapande ungdomsrörelse hade raggarna sina motsvarigheter i andra

länder, i Frankrike *blouson noirs*, i England *teddy boys*, i Tyskland *halbstarken*, i Italien *vitelloni*. Men ingen av dem hade bilar. För raggarna var den amerikanska bilen i centrum på ett sätt som den inte ens var i USA bland ungdomar. Här fick den kultstatus, där var den trivial.

Det var som kultfenomen jag först blev nyfiken på ”raggarbilen”, och såg det som viktigt att inom museets bilprojekt studera och finna förklaringar till det stora intresse för amerikanska 1950- och 60-talsbilar som många ungdomar i Sverige har uttryckt. Fältarbete i Mellansverige gav så småningom perspektiv, och detta tillsammans med genomgång av tidningar och tidskrifter har bildat utgångspunkt för denna text.

Den heta sommaren 1959

Det hela började sommaren 1959, i väderlekssammanhang känd som den hetaste sommaren på länge.

Raggarflickor våldtogs. Tvingades betala bensinen.

”Vägens djävlar” terroriserade badort i skärgården utan polis.

Raggarna i Kristianstad satte busrekord. Poliser slogs vilt med sablarna. Fullt jobb för ambulans - brandkår.

Vilt slagsmål raggare – polis. Sju greps efter festplatstumult.

Fyra raggare skadade. Vurpa med ”rishög” i 140 km.



Rubrikerna är från dagstidningar den sommaren. Som uttryck för en ny och sexuellt laddad ungdomsföreteelse hade raggarna varit ett begrepp under åtminstone något år, men från 1959 blev ordet allmänt associerat med ungdomsgäng som gjorde campingplatser till slagfält och satte skräck i folk, som slogs med polis och som söp och drev otukt med minderåriga flickor.

Genombrottet för det dåliga rykte som raggarna skulle ha under flera årtionden, kom med motorcykeltävlingarnas Grand Prix i Kristianstad sista helgen i juli 1959. Tävlingarna hade gått i Hedemora tidigare, men efter att tidningarna skapat hysteri kring fylleri och ordningsproblem hade myndigheterna i Kopparbergs län satt stopp för fler motortävlingar av den omfattningen. Nu genomfördes de i stället i Kristianstad.

På campingsplatsen utanför Kristianstad ställde raggarna till slagsmål, tände eld på tält och toaletter och angrep polisen. Efteråt skrev tidningarna om kravaller och upplöpp men också om sexuella orgier och otukt inför öppen ridå och om berusade flickor och pojkar som gick helnakna på campingsplatsen. Allt ägde rum inför en nyfiken ring av åskådare, somliga med barn sittande på axlarna. Upphovet till våldsamheterna, sade raggarna själva, var missnöje med att tävlingarna inte som tidigare ägde rum i Hedemora. Händelserna på campingplatsen intill Kristianstad var betydligt allvarigare än de ordningsproblemen som uppstått i Hedemora.

Efter Kristianstad hade raggarmyten sina karakteristika färdiga – fylla, sex, våld och misshandel – och sommaren 1959 var raggarna återkommande stoff i tidning efter tidning. Året efter skrev tidningarna om svåra ungdomsuppträden i samband med Kanonloppen – ungdomsfylleri, misshandel, överfall av polis och skador på polisbilar. Nu hade raggarproblemet – för raggarna uppfattades verkligen som ett problem – blivit något av vardagsmat och ledde till många debattartiklar. Mer nyanserade skildringar av raggare publicerades också, men att döma av den bild som fortsatte att dominera förmådde de inte ändra synen på raggarna som ett problem.

Generellt var nog knappast ändå bilarna och raggarfiken så mycket mer suspekta tonårsarenor utanför vuxensamhällets kontroll än gymnasieungdomarnas hippor, skoldanser och jazzklubbar. Få av dem som då var raggare känner igen tidningarnas beskrivningar som annat än undantag från det gängse livet kring bilarna. Inte heller var det egentligen en nyhet att ungdomar drog runt i gäng, det hade också tidigare generationer gjort (Lieberg 1992).

När myndigheterna i Stockholm, där de flesta raggarungdomarna fanns, utredde raggarfrågan 1962 (Raggarungdom 1962), fann de ett litet inslag av socialt missanpassade ungdomar. Men de flesta definierades bäst som bilåkande och i viss utsträckning motorintresserad arbetarungdom. En liten grupp flickor verkade fara illa, men talet om promiskuitet var överdrivet, ansåg de.

Edith Jansson, "Raggarmorsan", gjorde ett försök att ge en mer verklighetsanknuten bild av ungdomarna i en delvis självbiografisk roman 1963. Boken uppfattades som en vulgär partsinlaga och sablades ner av kritikerna, som inte



Edith Jansson, "Raggarmorsan" tillsammans med raggare i Karlskoga. FOTO: PRESSENS BILD.

hade någon förståelse för Edith Janssons mycket osofistikerade sätt att skriva.

Hela raggarkulturen kan beskrivas som i första hand formad av manliga intressen. Bilarna ägdes och kördes av de unga männen, som också var de som hade de tekniska färdigheterna. Men de användes av båda könen, och flickorna drogs till bilarna eftersom de kunde ta dem bort från hemmakvarteren och gav dem chansen att träffa andra ungdomar, och inte minst killar.

Flickorna hade en ganska passiv roll, men de var nödvändiga eftersom bilarna innebar en arena för ungdomar av båda könen att träffas kring. Grabbarna hade ansvaret för bilarna och för att de fungerade, medan flickorna hade friheten att åka med när de ville men utan att behöva skruva på bilarna. Det finns före detta raggare som har berättat om hur unga flickor kunde utnyttjas sexuellt, men det verkar ha varit mycket vanligare att bli tillsammans och antingen lämna raggarkulturen eller fortsätta i par innan man bildade familj efter några år (Storstadsungdom 1991).





Midsommar, 1979. FOTO: PER FREDRIKSSON.

Det amerikanska konceptet

Till en början var raggarnas bilar ofta gamla fyrtiotalsmodeller eller av förkrigsmodell. På 1930- och 40-talet dominerade stora amerikanska bilar den svenska marknaden och det var inga problem att hitta äldre billiga amerikanare. Men ganska snart köptes också begagnade 50-talsmodeller eftersom de var bekvämare, hade modernare och mer uppseendeväckande design, ofta var utrustade med radio och hade högre status bland kamraterna.

Hos ungdomarna var bilarna ofta i halvrisigt skick och ibland uppiffade med handmålade eldsflammar och dekaler. Så kallade hardtop eller cabriolet, bilar som man ofta ser rulla bland dagens entusiaster, var sällsynta eftersom amerikanare som togs in då ofta var svarta, enklare bilar som gick som taxi, polisbilar eller direktörsbilar.¹

Oavsett lyx- eller mer modest bilmodell skulle amerikanska bilar från framför allt senare hälften av 1950-talet snart framstå som den västerländska bilhistoriens största, mest uppseendeväckande i färg och design och mest bränsleslukande bilar. I Sverige kom de dessutom att associera till ungdomsrevolt.

De amerikanska bilarnas genomslagskraft hos arbetarungdomarna måste ses som en följd av USA:s stora ekonomiska och kulturella inflytande i Europa efter kriget. Det "amerikanska" – i form av livsstil, kultur och konsumtions-

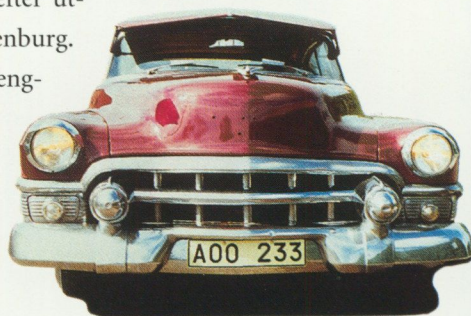
varor osv. – kom hit via cowboyfilmer, musikfilmer som Rock around the Clock och Elvis Presleys filmer, filmstjärnor som James Dean, tidskrifter, reklam, grammofonskivor och inte minst sändningar på Radio Luxemburg. USA:s långa erfarenhet av att vara ett billand, var också det lockande för de bilintresserade.

Men hela raggarkulturen är också ett uttryck för den nya fas i det västerländska samhällets accelererande moderniseringssprocess, som inträffar på 1950-talet och som forskare idag kallar högmodernitet eller senmodernitet. Vad som bland annat påbörjades nu var ett snabbare frikopplande från traditioner och ett växande behov från individens sida att söka och konstruera sin identitet. Ungdomar gick inte i samma utsträckning som förr i föräldrarnas spår. Framtiden innebar valmöjligheter av större omfattning än förr. Massmedias roll blir också allt starkare. I detta hög/senmoderna samhälle blir kamratgruppen av växande nödvändighet i experimenterandet av den egna identiteten och inför övergången till vuxenheten (Giddens 1990, 1991, Fornäs & Boëtius 1990, Sernhede 1995).

I sin attraktion för USA skaffade sig många bilburna gäng namn som associerade till Amerika. Teddy Boys, Road Stars, Car Angels och Road Angels var namnen på några Stockholmsgäng åren runt 1959–60.

Inom senare svenska ungdomskulturer som punken, hip-hop och dagens rap har musik baserad på afroamerikansk musiktradition haft stor betydelse (Sernhede 1995). Så var det redan för raggarkulturen. Men de två kanaler som Sveriges radio använde sig av runt 1960 spelade inte regelbundet den musik som Elvis Presley och Bill Haley representerade. På transistorapparater och bilradios – de amerikanska bilarna var oftast utrustade med bilradio redan på 50-talet – sökte man på mellanvågsbandet efter utländska stationer och fick in Radio Luxemburg. Med sin kraftiga mellanvågssändare och sin engelskspråkiga, USA-inspirerade programstil var den kanalen oerhört populär.

Inte så förvånande kom raggarna i sitt symbolspråk så småningom också att använda stjärnbaneret – och ofta den



amerikanska sydstatsflaggan. Sydstaterna uppfattades som representanter för uppror och rebellanda, och kunde därför tyckas ha något besläktat med de unga i deras opposition mot det etablade vuxensamhällets regler.

Raggarna engagerade sig inte politiskt, och i allmänhet visste de inte mycket mer om Amerika än det som rörde bilarna, musiken och som framställdes i filmerna. När USA senare under 1960-talet och början av 70-talet kritiserades för sin Vietnampolitik, var det naturligt för dem att ta parti för USA och att därmed ta avstånd från allt som verkade vänsterrörelse. Under en period kom de att uppfattas som politiskt starkt konservativa utan att egentligen vara vare sig politiskt insatta eller intresserade. Men de höll på USA – ofta oreserverat och i alla lägen.

När amerikansk motorsport i form av dragracing kom in i Sverige i slutet av 1960-talet, fick den en trofast publik bland raggarna. Likaså när utställningar med ombyggda äldre amerikanska bilar – s.k. hot rods – arrangerades från mitten av 1960-talet. Undan för undan blev också amerikanska boots, t-shirts, baseballkepsar, hamburgare och cocacola inkorporerade som element i raggarkulturens symbolförråd. Men de starkaste symbolmarkörerna fortsatte att vara den amerikanska bilen från 1950- och 60-talet och den amerikanska 50-talsrocken och dess närliggande musikformer.

1970-talets nytändning och USA-bilens förändring

Olikt andra ungdomskulturer har raggarkulturen varit seglivad. Samtidigt som nya generationer ungdomar blev mods eller sunar, hippies, punkare och annat, levde raggarna kvar som en alternativ, samtida ungdomskultur inom främst landsortens arbetarklass. Periodvis vållade de fortfarande debatt i massmedia, nu liksom tidigare i samband med bråk på festplatser, med andra raggargång och med invandrare, och i samband med skadegörelse och miss-handel (Rynell 1981). Men raggarna skall inte ses som en homogen grupp utan som löst sammanhållen ungdom med intresse för amerikanska bilar från en viss tid och för den fria livsstil som hade kommit att förknippas med bilarna. Givetvis fanns det här också ungdomar med problem.

Till antalet var raggarna förmodligen som flest på 1970-talet. Symbolspråket från åren kring 1960 fanns kvar men hade avdramatiserats i sina provokativa



Hedemoraraggare i Stockholm, 1977. FOTO: PER FREDRIKSSON.

uttryck. Att ta upp flickor i bilarna, dricka alkohol, visa upp sin sexualitet och ropa skällssord var fortfarande socialt utmanande men inte lika starkt som tio-tjugo år tidigare.

Moderniseringsprocessen i samhället hade tagit udden av de värsta provokationerna. I småstäder och småsamhällen reagerade många invånare mer på kringåkandet i centrum, rivstarter, höga motorljud och hög musikvolym, samt det ökade ungdomsfylleriet och mellanölet. Det var sådant som skapade insändare i lokalpressen och ungdomsfylleriet gällde inte bara raggarna, där för övrigt kutymen sedan länge varit att den som kör bilen håller sig nykter.

Undan för undan kom den USA-bilsfascinerade arbetarungdomen i landsorten att framstå som försvarare av många traditionella värden i stället för att



som andra ungdomskulturer vara bärare av modernitetsprojektet (Bjurström 1990). De traditionella könsrollerna levde i stort sett kvar, uppbackade av bilens centrala position och av att teknikområdet är ett av de sociala livets sfärer, som ihärdigt domineras av manliga värden. Bejakandet av bilen tycktes oberört av miljöfrågorna och olik andra ungdomsrörelser hade raggarna inte någon förståelse för de nya drogerna utan hävdade den traditionella alkoholen. Generellt kan sägas att man bejakade gamla, välkända arbetarvärderingar ihop med idén om ungdomens rätt att leva runt några år bara man sköter jobbet.

1970-talets raggarungdomar ägde och åkte främst i de storvulna amerikanska bilar från 1950- och 60-talet. Nu hade de blivit så gamla att de kunde köpas billigt och de började kallas "jänkebilar". En gammal Volvo var ofta den första ungdomsbilen, men vad otaliga arbetarungdomar i landsorten drömde om var en amerikansk bil.

Många av deras bilar var i det närmaste nedgångna så kallade "pilsnerhäckar" eller "pråmar", som nätt och jämnt gick igenom bilprovningen. Men

under 1970-talet växte det fram ett intresse för att rusta upp bilarna i bättre skick. Då hade också svenska biltidningar som hade just äldre amerikanska bilar som nisch startat "Start och Speed", "Colorod" och senare på 1970-talet den mer journalistiskt drivna "Wheels". Tidningarnas reportage om 50- och 60-talsamerikanare i originalskick och om bilar som byggdes om till s.k. hot rods bidrog till att öka intresset. Både "Wheels" och "Bilsport" har i nu nästan tjugo års tid haft återkommande reportage från landsorten med ortens samtliga amerikanare uppställda för fotografering.

Under 1970-talet började möten och utställningar för USA-bilsentusiaster arrangeras, ofta av biltidningarna. Utställningarna och det uppenbara gemensamma intresset avdramatiserade mötet mellan raggare från närliggande orter, där ungdomarna sedan årtionden och kanske längre kunde ha legat i fejd med varandra.

Parallellt med 1970-talets växande intresse för att ha "fina" amerikanare, drömde fler och fler om lyxmodeller från 1950-talet som knappast alls tagits in till Sverige. Utställningarna och biltidningarna påverkade detta, men en stark inspiration kom från den amerikanska filmen "American Graffiti" från 1973 (på svenska "Sista natten med gänget"). Handlingen utspelar sig bland ungdomar i en Californisk småstad kring 1960, och ungdomarna åker omkring i hot rods och den tidens amerikanska vardagsbilar. Filmen fick snabbt kultstatus och är viktig i nutida entusiasters självförståelse.

Tillgången på amerikanare motsvarade inte efterfrågan så nu startade en ganska stor privatimport från USA av inte minst 50- och 60-talets färggranna och kromade cabrioletter och två dörrars hardtop. Idag kan vi se dem på de svenska sommarvägarna. Framför allt från Californien, där klimatet för gamla bilar är gynnsamt, importerades många bilar. Efterfrågan på dem i USA var låg, tillgången god och priset lågt.

Importen var stor under 1980-talet, gynnades av dollarns dåliga ställning i förhållande till kronan, men minskade drastiskt vid kursändringen i början av 90-talet. Sedan dess har importen varit oerhört konjunkturkänslig, samtidigt som det blivit allt svårare att få tag på prisvärda objekt i USA. En del bilar har sålts tillbaka i fint renoverat skick.



Power Meet, Västerås, 1992. FOTO: ANNETTE ROSENGREN.

Raggarna i Hedemora i slutet av 1970-talet

Många svenska städer har haft sina raggarrundor innan myndigheterna på 1970- och 80-talet stängde av gator och dirigerade trafiken bort från centrum. En av dem var Hedemora. Där gick raggarrundan fram och tillbaka utmed Åsgatan, som var och är stadens huvudgata. Parkeringsplatsen vid Tempo utmed Åsgatan var ett samlingsställe, liksom muren intill Konsum och en Esso- och en Shellmack.

I slutet av 1970-talet rullade som mest ungefär 35 amerikanare samtidigt i Hedemoratrakten och samlade ett drygt hundratal ungdomar. Under flera år ställde man upp för årlig fotografering på en lämplig plan.

Raggarlivet var ett fritidsnöje som tog sin början när man lämnade jobbet på fredagseftermiddagen. I vardagen hade grabbarna vanliga jobb som hantverkare, reparatörer, byggnadsarbetare eller fabriksarbetare på Hedemora Verkstäder. En del gick och väntade på jobb eller hade en tillfällig anställning, men jobb och inkomster var en förutsättning för att man skulle kunna hålla sig med bilarna. Flickorna arbetade ofta i affär.

Utseendemässigt skiljde sig åtminstone inte pojkarna så mycket från andra unga arbetarmän för vilka kläderna och utseendet inte tog tid i anspråk. De var ganska långhåriga och klädde sig i väl använda jeans, t-shirts och jeansjackor och skinnjackor. En del flickor var mer modemedvetna, sminkade sig mer än huvudfåran av ungdomar och klädde sig ibland mer socialt utmanande.

Hedemoraraggarna var bil- och motorintresserade och deras främsta medel att distansera sig till andra ungdomar var genom bilarna. Dit hörde också att i stor utsträckning vistas i eller intill bilarna och spela amerikanska eller svenska versioner av 50-talsrock och rock-a-billy på hög nivå. Pojkarnas stora intresse och samtalsämne var bilar och teknik, och under de här åren utvecklade de ofta omfattande kunskaper. På vardagskvällar och lediga dagar gick tiden åt till att skruva isär och laga motorer, reparera bromsar, svetsa rost och att delge varandra av sina tekniska erfarenheter och kunskaper. Även om också flickorna tyckte om bilarna och livet kring dem, hade de större förmåga än pojkarna att intressera sig för andra saker än bilar.

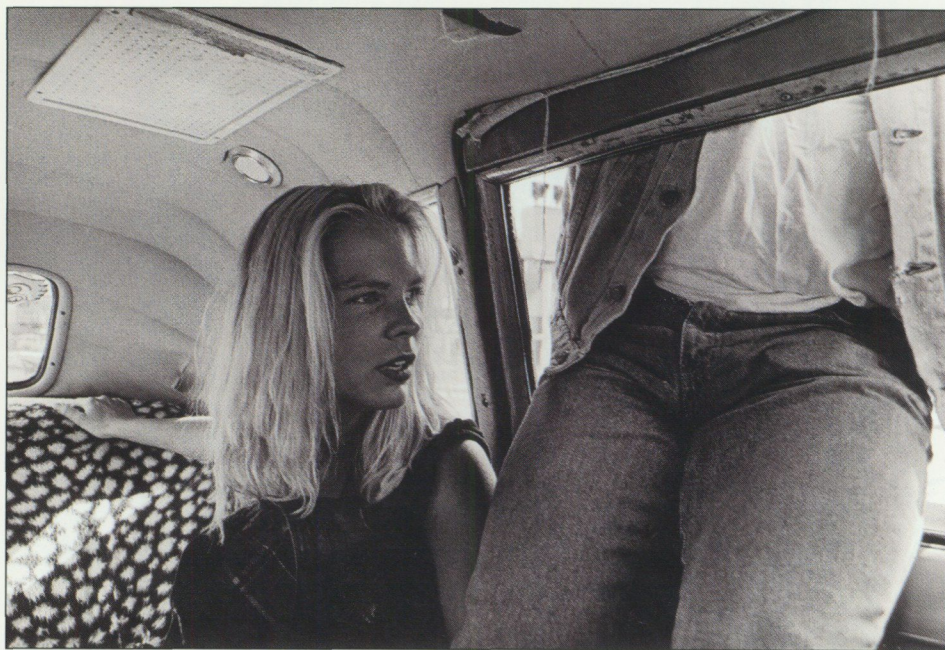
Bilarna ingick i ett vidsträckt kretslopp av köp, försäljning, byten och renoveringar. Man kunde åka till Norrköping och byta bil, till Stockholm eller Hofors och köpa bil, till Ludvika eller Fagersta och titta på en bil, till Falun och sälja en bil. Den rymliga och bekväma bilen var som ett förlängt vardagsrum, där ungdomarna vistades många timmar i sträck. Man åkte med egen bil och med varandras, hade ibland bilar ihop, var emellanåt billös men åkte med kompisar.

Fredags- och lördagskvällar ägnade de åt att "snurra runt på stan", dvs. åka en bit, stanna till och snacka, glida vidare, stanna på ett nytt ställe och snacka med några andra, ta en ny sväng, åka och "pissa", snacka igen – och dricka öl. Ofta var de bara i stan, men så kunde de dra iväg till Parken. Ibland for de till andra städers eller orters festplatser. Nästan aldrig gick de in och dansade utan de stannade utanför vid parkeringsplatsen.

De som löste entrébiljett till Parken var mer de som följde huvudfåran av Hedemoras ungdom. I de bilintresserade arbetarungdomarnas ögon utmärktes de av att vara lite "snobbigare" klädda, ha prydligare, mindre och inte så utmanande bilar samt vara mer sport- än motorintresserade. Om man gene-



Stockholm Cruising, 1992. FOTO: ANNETTE ROSENGREN.



Stockholm Cruising, 1992 och Power Meet, 1992. FOTO: ANNETTE ROSENGREN.

raliserar grovt kan man säga att den stora skiljelinjen i Hedemora-ungdomarnas sätt att profilera sig utåt vid den här tiden hade att göra med huruvida de var sport- eller motorintresserade. Om den ena kategorin alltså strävade efter att behärska kroppen, ville den andra behärska bilen – kroppskultur vis à vis motorkultur (jfr Franzén 1994).

Det dracks mycket öl i samband med bilåkandet, och eftersom avsikten varje helg var att festa, så var många kraftigt berusade när kvällen var över. Men en tumregel var att hur berusade än alla i bilen var, skulle chauffören hålla sig nykter. Somliga körde stadigt som chaufförer, särskilt om de nyss fått körkort och såg bilförandet som en möjlighet att vara med. Men för många var det alltid ett jagande och ett tjtande hela veckan efter chaufförer.

Det vore fel att säga att raggartiden i Hedemora inte var full av upptåg och busliv, och i själva verket är det gärna sådant som de som var med minns efteråt. Det gav den extra krydda i tillvaron som gjorde de här åren så händelserika i de ungas liv. Bråk med raggare från andra orter förekom, men det var ovanligt och slagsmålen var inte så råa som dem man läser om i tidningarna i dag. Sparkar, knivar och andra tillhyggen användes inte, och inte heller narkotika. I stället tog man så starkt avstånd från narkotika att knarkare kunde "åka på spö".

Raggarkulturen som skådepel

På senare år har bilar som tidigare förknippats med raggare ändrat status och jänkebilarna ingår nu i en utbredd 50-talsnostalg och en mer specifik raggarnostalg. Bilarna är dyra och ägarna ofta kring 30 år eller mer. Många har familj och hus, och har antingen skaffat bilen på senare år eller har behållit den genom åren. Anknytningen till svensk arbetarkultur är stark, men också inom medelklassen börjar renoverade 50-talsamerikanare dyka upp. Biltidningarna har blivit fler, och alla lyfter fram värdet av omsorgsfulla renoveringar gjorda under vintrarna i garage. Kravet på noggrannhet vid renoveringen har ökat. Bilarna, som på 1970-talet användes både sommar och vinter, är numera nästan alltid sommarbilar. Under vintern står de i garage och vårdas omsorgsfullt av sina ägare.

En av de största och mest manifesta sociala händelserna kring bilarna idag



Power Meet, Västerås, 1992. FOTO: ANNETTE ROSENGREN.

är det stora sedan drygt tio år årligen återkommande "Big Power Meet" i Västerås. I karavan rullar då en lördagskväll och -natt i långsam takt tusentals välvärdade 50- och 60-talsjänkare – samt en och annan hot rod – fram och tillbaka utmed en lång publikkantad hamn- och strandsträcka i centrala staden. Bilarna är lastade med män och kvinnor i framför allt 30- och 40-årsåldern – mest män – som under kvällen blir alltmer skräniga och berusade. Till åskådarnas förtjusning kastar en del ut provocerande tillrop eller gör obscena gester.

Det hela är en karneval där mytbildningen kring bilarna som raggarbilar och deras passagerare som socialt och sexuellt gränsöverträdande blir verklighet för några korta timmar. Det som medelklassen uppfattade som hotfullt på 1950- och 60-talet – asocialitet, promiskuitet, ohämmat beteende, fysiskt våld – har omdefinierats till att bli skådespel och ofarlig exotism. Och allt betrak-



Power Meet, Västerås, 1992. FOTO: ANNETTE ROSENGREN.

tas av en skötsam och road Västeråsbefolkning som sitter på grässlåtar eller på fällstolar med kaffekorg. Dagen efter är scenen – den långa gatsträckningen – avstädad och provokatörerna återförda till det ordnade livet.

Kring hela USA-bilsfenomenet har det vuxit upp en kommersiell sfär sedan 1970-talet. Genom annonser i biltidningarna och på reservdelsmarknader säljs såväl bilar som äldre och nyproducerade reservdelar. Mycket av detta importeras från USA. Bilintresset har i hög grad blivit en garagerörelse och ett uttryck för den estetisering av vardagen som anses vara centralt för vår tid (Featherstone 1994). Bilarna som visas upp på somrarna har ofta några år tidigare varit mer eller mindre nedgåna renoveringsobjekt.

De bilar som har sin sociala och kulturella historia dokumenterad i form av ägarregister, fotografier och berättelser värdesätts extra. Från att en gång ha varit ett transportfordon ämnat att räcka i kanske fem–sex år får bilarna allt längre liv och likt människan sin egen sociala och kulturella biografi (Appadurai 1986).



I Skinnskatteberg inför Power Meet, 1992. FOTO: ANNETTE ROSENGREN.

Myten om amerikanaren som symbol för ungdomsrevolt och okontrollerat uppförande har varit seglivad och ihärdigt uppbackad av ungdomar som fortsatt att konstruera sin identitet kring den. Men i en tid när moderniseringsprocessens uppluckring av gamla världen förändrat de flesta traditionella uttryck för manlighet, har genom garagearbetet den välrenoverade amerikanaren också blivit symbol för "gammal, hedervärd" manlig kreativitet och hantverksskicklighet.

