

Lilla

Rut- glaggan

Et organ för
racerhysteriker
nr 6,5



Hmm, är detta Falkenberg?

FOLKSAM CUP IGEN!

Som tidigare nämnts samlade cupen en stor skara tävlande. Vi räknade in hela 156 starter.

I år har vi haft ambitionen att göra en klassindelning som gör konkurrensen så "jämlig" som möjligt. När Posche kör mot Porsche eller Alfa mot Alfa så känns det ju ganska ok. Men i andra fall kan det vara svårt med rättvisan.

Hur som helst så ledde detta till hela elva klasser med tillhörande klassegrare. Vi har dessutom haft den förutsättningen att endast de fyra bästa resultaten skulle räknas. Detta kan leda till att klassegrarna får maximala 56 poäng. Alla lyckades inte med det men tre duktiga förare fick full pott. I det förra utskicket publicerade vi en poängsammansättning. Där hade Bengt Åke Bengtssons resultat från Mantorp och Falkenberg fallit bort och han skall alltså tillhöra den grupp av tre förare som fått full pott. (OBS! Bengt Åke Bengtsson på Lotus)

Det finns därigenom tre kandidater till Folksam Cup. Det ankommer på styrelsen att utse en vinnare; INGEN LÄTT UPPGIFT!

Efter en del argumenterande har styrelsen beslutat att tilldela Mats Israelsson Folksam Cup 1986. Styrelsens främsta argument är Mats uppvisning på Falkenberg i aug.

Beslutet är utan appell.

Fest & priser

Årets stora prisutdelarfest ska som tidigare nämnts avhållas i RHKs lokaler, närmare bestämt vid AHKs klubblokal vid Odengatan 14 ög. Begivenheten börjar kl 18.30 fredagen den 7 november.

Se till att du kommer dit! Antingen för att träffa racingvänner eller för att dessutom hämta ett pris. DU VET VÄL ATT DE TRE FÖRSTA I VARJE KLASS FÅR ETT FINT PRIS (EN STÅTLIG BUCKLA FÖR PRISHYLLAN).

Efter utdelningen går vi till Ekmanska krogen för att äta och dricka lite gott.

Menyn består av förrätt, huvudrätt med vin samt kaffe.

DU MÅSTE ANMÄLA DIG TILL MIDDAGEN; Skicka in en bindande anmälan till klubbens adress, eller för dig som hellre ringen; ring in en bindande anmälan till Ian Nilsson 08/7554840 kvällar eller Bengt F Dieden 08/947868

Mobil Oil

Glöm inte bort att OMEDELBART betala dina fakturor som kommer från MOBIL OIL när du handlar genom klubben och därigenom får rabatt. Det förhåller sig nämligen så att det dröjer en god stund mellan det att Mobil skickar fakturan och du får den.

Om du har frågor eller dyl att komma med till Mobil kan du ringa kostnadsfritt dit genom att slå 020/ 732000 (OBS gratis telefonsamtal vid förfrågan)

RACERHISTORISKA KLUBBEN

Kassören
Box 2037
162 02 Vällingby

Jag ansöker om medlemskap i Racerhistoriska Klubben

Namn:.....
Adress:.....
Postnummer:.....
Postadress :.....
Tel bostad:.....
Tel arbete:.....
Innehar licens NEJ/JA Vilken typ:.....
Bilnehav. Bilar av racerhistoriskt intresse, typ,
årsmodell, skick.

Referenser till andra klubbmedlemmar:

Datum:
Underskrift:.....

Årsavgift 1986 250:-
Inträdesavgift 20:-
Betalas när medlemskap beviljats och inbetalnings-
kort utsänts. Medlemsavg. inbetald efter 1/10 gäller
även för påföljande år.

RHK 3/86

Debatt

Malmö, 86.10.11.

RHK-Nytt
Box 2037
162 02 VÄLLINGBY

Hej!

Jag läste i RHK-Nytt Nr 4 om "problemet" med GT-bilarna från 1964 och framåt, därför att de inte var historiska(?) pga. att FISA:s reglemente drar ett slutstreck 1963, och att man i så fall skulle få skriva särskilda regler för dem.

Tänkte därför komma med ett förslag som kan komma att gälla en del av de nyare GT-bilarna:

ÄNDRA REGLERNA NATIONELLT ATT GÄLLA TOM. 1965 MED ÅTMINSTONE 1966 SOM "HÄNGÅR" FÖR MED TIDIGARE IDENTISKA BILAR.

Det behövs ingen stor omskrivning av reglementet; bara att ändra en 3:a till en 5:a på lämpliga ställen, men jag hör ändå redan de rättrognaste harkla sig för en protest. Låt mig därför först komma med litet argumentation.

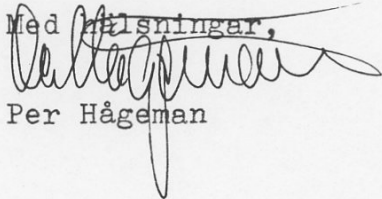
Någon kanske menar att det inte är "historiskt riktigt" med en gräns vid -65 eftersom FISA har satt gränsen vid -63, men så det är just vad det är det! 1965 var nämligen det sista året med de "gamla" reglerna, då man för 1966 gjorde en fullständig revision av reglerna, och GT delades upp i GT-vagnar, grupp 3 (med 500 ex. tillv.minimum) och sportvagnar, grupp 4 (50 ex). Det måste således vara "riktigare" och naturligare med en gräns vid -65. FISA:s gräns gör ju att två årgångar kommer att helt "hänga i luften", så argument för en gräns vid -63 måste ju vara, ja just det -"rubbish".

Jag tycker också att vi skall se till att vi har en del passande bilar från mitten av 60-talet som då skulle kunna komma fram i ljustet.

Vidare är ju ett tidsspänn 1961-63, historiskt sett, alldeles för smalt och futtigt. Tänk om man framdeles skulle fortsätta i treårsintervaller, då blir det ganska många GT-klasser.

GT-vagnar upp till 1971 får väl f.n. åtminstone sitt tävlingsbehov tillgodosett i sportvagnsseriens roadsportklasser. Annars kan man kanske på sikt tänka sig en särskild klass för dem.

Med hälsningar,


Per Hågeman

Känsliga saker

-Museer har precis som veteranbilarna, en skenbar saklig yta och ett bottenlöst djup av känslor och tankar, sa Billy Ehn, docent i etnologi vid institutet för folk-livsforskning vid Stockholms universitet, i den föreläsning som inledde seminariet. Det finns grejer i montrarna men vad åskådaren ser och upplever är känslor, värden, begrepp och idéer.

En helg var min vän Torsten och jag ute och åkte bil. Vid utfarten från Sigtuna kom en lång rad skinande Chevrolet. De skred fram i parad och vi följde efter, in på en åkerväg till en stuga med ett nytt garage. Därinne stod två gamla Chevor för att renoveras. Detta var alltså en klubb för ägare av Chevrolet 1956-58 som hade värmönstring. Man gick runt och tittade på varandras bilar. I garaget fångade jag upp fragment av för mig nästan obegripliga samtal. Karlarna stod och tittade ned i en av bilarna där motorn var urtagen. Den som verkade veta mest var A. Han hade ett litet barn med sig.

A: Det beror på hur du kör, om du buskör med tio man i framsätet, då sjunker den till slut, garanterat. Du får ju den vridningen ... Till slut får du inte in ett chims, då är det bara att plocka isär skiten.

B: Det är inte bara Chevan. Ford och Mercury också ...

C: Bulten var för kort ...

A: Då var det nog fel bult. Hade du så jävla mycket chims i?

C: Ja .

D: Så du menar att har man mycket chims, då har den gått hårt?

A: Nej, har den inget chims, då har den gått hårt.

D: Jag har lite chims på min ..

A: Ofta brukar det vara ett chims i fram ...

D: Vad fan gör man då? Får man börja slipa? Det är lite svårt när rovan sitter som den gör.

A: Ja, det där är en gammal parad-grej ... (skratt)
(---)

C: Det är mycket slit. Bussningarna hänger och skramlar.

A: Den det kan du köpa hos Klas Olsson.

C: Det är såna där runda bussningar som är fästa ... Det är klart om man tar isär ...

A: Du får borra ut ...

C: Dom är punktsvetsade dom där.

Och så vidare. Torsten, som själv har renoverat en gammal Volvo-droska och nu håller på med en Folkvagn 1951, kunde prata med killarna och ställa initierade frågor, hela tiden med blicken riktad mot föremålen, bilarna. Själv vågade jag knappt öppna munnen, eftersom jag är totalt okunnig på det här området. (Jag är nybliven körkortsinnehavare och ännu färskare bilägare.) Men de glänsande tingen och det tekniska språket fascinerade mig. Etnografen vaknade till.

Efter ett tag gled gänget vidare till Skokloster för att fika. I paraden upplevde jag min kära Mazda på ett nytt sätt. Chevorna var Äkta Bilar, ädlare och med stamtavla. Mazdan var bara ett simpelt och förgämligt bruksföremål, inget att yvas över. När bruksföremålet övergår till att vara ett estetiskt objekt, blir det märkvärdigt, ett konstverk. Alla bilar, alla saker, väcker känslor och tankar, men veteranbilar hör till de föremål som tycks vara särskilt betydelseladdade.

Under färden passade jag på att fråga Torsten om meningen med att renovera gamla bilar.

T: Något som är kul om man har en gammal bil är att hitta en rostig, lortig grej, göra rent och ta isär och se hur den fungerar och byta delar som behöver bytas. Oftast är det mekaniska inte intakt, packningarna har torkat sönder, man måste byta ett lager och sätta ihop allt igen och se om det funkar. Det är jävligt tillfredsställande, genuint roligt. Man tycker sig behärska en bit av mekaniken, man tror att man kan hantera en komplicerad konstruktion. Att man sen inte gör det är en annan sak. Man behöver inte kunna ett dugg om gängsnitt eller lagrens toleranser. Du tar isär och sätter ihop och gud vet vad du egentligen lär dig. Men det ger en känsla av att man kan det lite grann.

- Men det handlar väl inte bara om teknik? Du mekar med bilen och den mekar ju med dig också. Vad lär du dig?

T: Att det finns lösningar på alla problem. Om det är så illa att ett motorblock spruckit så finns det ju många andra motorblock och du lär känna många människor i den här branschen, så det finns alltid nån som har ett. Det är den vanliga lösningen på svåra problem, att man vänder sig till nån annan som har en del man behöver, eller det kunnande man saknar. Varanda jävel kan ju plocka isär en grej och om man har den minsta kombinationsförmåga så kan man få ihop den och därmed i de flesta fall få den att fungera. Elektronik är annorlunda. Där kan du inte gå in och se hur det fungerar och byta motstånd som krånglar. I mekaniken går det ena hjulet i det andra, allt är synligt, det är så uppenbart när något kärvar och så gör man något åt den grejen. Det behöver inte betyda att man har så djup kunskap om hela processen, t ex hur en växellåda fungerar. Men sånt kan de riktiga gurus, dom kan allt om utväxlingsförhållandena mellan dreven, vilka som bör vara rakskurna och snedskurna.

- Det finns väl här en längtan efter entydighet och kontroll? Bilen är krånglig, men inte lika krånglig som själslivet, äktenskapet eller barnupfostran. Känslorna för bilen be-

svaras enklare än känslorna för en annan människa?

T: Jovisst, men njutningen består också av att behärska språket, att vara hemma i en avgränsad gemenskap med tydligt intressefokus. Samtalsämnen är givna. Man hör hemma i ett garanterat manligt sammanhang där man kan prata om chims och kannringar och bussningar med andra karlar och är säker på att bli förstörd. Det här är ju en mansvärld som du ser. Tjejerna hänger bara med.

- Vad tror du om kontrollbehovet då?

T: Jodå, du kan ägna ditt liv åt en Cheva Nomad 56:a. Du köper skrot och far runt på marknader i tio år och letar delar tills du har den komplett. Det är jätteskoj, att hitta just det där originalhandtaget. Du kontaktar olika verkstäder och bygger upp ett nät av personer som har samma slags bil. Då blir du så småningom expert. Man kan bli praktiskt taget ensam om all den där kunskapen. Det är ett unikt fordon och knappt nån jävel vet om det ska vara en sån där gummilist bakom kylarprydnaden, mer än du och några få andra. På så sätt handlar det förstås om att skapa och behärska sin värld.

- - - -

Vid Motormuseet i Skokloster parkerade Chevorna i rad på en plats vid sidan av de vanliga bilarna. Sju utställningsföremål och bakom dem deras stolta ägare med utflyktsbord och kaffekorgar. I fonden slottet. Allt som allt en mäktig syn. Här blir fordonen uttittade på rätt sätt, beundrande och värnadsfullt. Chevorna påminner om de vackra rådjuren utanför Skansens stängsel, befriade museiojekt.

Jag är som sagt en nykomling i bil-samhället och förundrat upptäcker jag den komplexa bilen: transportredskap, uttrycksmedel, forskningsobjekt. Vilken infallsvinkel för kulturanalys av vår civilisation! Så mycket känslor och motsägelser som denna sak är laddad med! Både bruksföremål och konstverk, både plåt och livsstil. Föraren får en (märkes)identitet och försvinner samtidigt i köernas anonymitet.

Den härliga friheten och det nödvändiga tvånget, reglerna, trafikpassningen, utgifterna - två sidor av samma sak. Bilisten växer och krymper, den tillgängliga världen expanderar, andra bilar gör den trängre. Slutligen förstör vi med vidöppna ögon denna värld genom att bilen ökar våra möjligheter att ta den i besittning.

Så kan man reflektera över bilismen i allmänhet, men när det gäller veteranbilar som (musei)föremål och fenomen finns det mer speciella teman. Veteranbilar är ju lättare att få syn på än samtida fordon och dessutom går de oftast långsammare. De ramar in sig själva genom sin otidsenlighet och är utställningsobjekt av bara farten. De väcker uppmärksamhet, man vänder sig om efter dem och min femårige son kan hur säkert som helst skilja "bil" från "veteranbil". Gamla bilar framkallar känslor av olika slag, men framför allt är de, åtminstone för etnologen tacksamma tankeobjekt.

Ett viktigt tema är förstås tiden,

intresset för det förflutna och gamla ting. Veteranbilarna kallas smeksamt för "gammelfordon". Minst tjugo år ska de ha på nacken. Även om inte ägarna själva alltid är historiskt intresserade, så bidrar de till att förmedla en fläkt från det förflutna: flydda tider magasinerade i en viss bil och årsmodell, bärare av budskap i alla fall från teknikhistorien. De visar också hur det förflutna kan hanteras och avnjutas: som ett distinktionsmärke, en del av någon livsstil och identitet. I denna mening är veteranbilen en ovanligt tydlig dubbel exponering av alla människoskapande föremåls egenskaper som både dött och levande, samtidigt intetsägande och betydelsefullt. För killarna med sina flotta Chevor handlar det förstås om det historiska 50-talet och Amerikadrömmen, "The Fabulous Fifties", som det stod på en väggalmanacka i garaget, flydda tonår och Elvis "The King".

Gammelbilarna är ett slags rullande museer, materiella gestaltningar av tidens gång och en estetisk påminnelse om att vi själva och våra "modernite-



Veteranbilar på rad. Här blir fordonen uttittade på rätt sätt, beundrande och vördnadsfullt.

ter" snart också är passé. Tingen är långsamma och dröjer sig kvar, historien är snabb och skyndar på. Veteranbilarna gör att man riktigt kan se tiden. Det var ju inte längesedan de var moderna, samtida och nästa osynliga som tidsbundna föremål, precis som våra ännu minneslösa saker, t ex min Mazda. Vad museer och veteranbilar talar om är att vi nu lever i vår egen blivande historia. Omoderna ting har lämnat sina praktiska sammanhang (eller sin förintelse) och klivit in i montrar av nostalgi eller historiskt intresse.

Samtiden är en historisk process, en pågående tillverkning av erfarenhet och känslor, minnen alltså, kanske särskilt starkt förknippade med det materiella, med alla saker vi använder och identifierar oss med. Varför stönar annars många av välbehag inför gamla bilar, möbler och husgeråd? Hur kan annars gamla kakburkar, öletiketter, klänningar och lokomotiv röra vårt känsloliv? Detta är inte ett separat museifenomen som bara har med samlarmanier, modeväxlingar och söndagens familjeutflykter till Skansen och Skokloster att göra. Både museer och veteranbilar handlar om allvarligare saker än så. Förhållandet till tingen och deras åldrande gäller människors grundläggande upplevelser av hemkänsla och främlingskap i tid och rum, deras känslor av verklighet och överklighet.

50-talet tillbaka

Ett annat tema är bevarandet, människors intresse för att "rädda" det som annars försvinner. Veteranbilsägarna restaurerar något som samhället i övrigt inte bryr sig om att spara. Varje "gammelbil" påminner därför om hur mycket annat som skattat åt förgängelsen. Renoverandet är en hyllning till gamla tider, då man i alla fall gjorde vackrare bilar. Kanske man också försöker återuppliva något av sin barndomsvärld, det enkla och bekanta. Restaureringen är en pietetsfull lek med tiden, fromma 20-tals-scenarios med T-Fordar, Jaguarens stolta historia, "50-talet tillbaka" med vräkiga kromiga amerikanare. Snart kommer även 1980-talet att piffas upp för olika minneshögtider. Pietet inför det som varit - eller kanske blas-

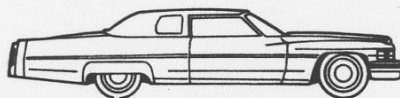
femisk drift med den irreversibla tiden?

Det gamla får dock inte "bevaras" hur som helst. Äktheten är ett måste för de flesta i renoveringsbranschen. Det ska vara "original" när man bygger en gammal bil, även om det betyder nytillverkat. Sökandet efter rätt grej fyller, som min vän Torsten sa, en stor del av veteranbilsbyggarens tillvaro.

Tyvärr är motorn utbytt mot en något nyare Scania-Vabis-motor, men Erik ger sig inte, utan ska finna en rätt motor också. Det ska vara riktigt gammalt om Erik ska känna för grejerna.

Med möda och tid kommer nog Leif att ge denna vackra bil tillbaka sitt rätta 50-talsutseende. (Classic Motor, 5, 1986).

Man ger alltså tingen åter deras rätta framträdelseform, deras ursprungliga



identitet, genom att bit för bit bygga upp den med tidstrogna, autentiska (men ibland nyproducerade) originaldelar. Ibland tvingas man till otäcka kompromisser:

Tyvärr fanns inte kabelhölje av väv vid renoveringstillfället utan det fick bli plast. (Classic Motor, 5, 1986).

Det rätta är det ursprungliga, man söker sig tillbaka till den nyfödda bilen, ren och oskyldig. Allt som hänt med den sedan dess är förstörelse och nedbrytning. Historien och den praktiska användningen har solkat ned dess äkthet. Det verkar vara tinget i sig dessa renoverare letar efter eller vill återskapa, den nakna sanningen.

Veteranbilarna aktualiserar således vissa motsättningar av mer allmän betydelse. Å ena sidan är bilen en massproducerad vara, å andra sidan behandlas den i det här sammanhanget som ett individuellt hantverk. Det är kontras-

ten mellan utbytbarhet och originalitet som spelas upp på veteranbilsscenen. Lustigt att bilen kan användas som ett uttryck för autenticitet, när den annars snarare är symbolen för anonymiserad serietillverkning. Samtidigt finns spänningen mellan del och helhet. Veteranbilen visas upp som en harmonisk gestalt av stil, smak och skönhet, bärare av tidsatmosfär och bitterljuvt tillbakablickande, men behandlas av de initierade som en samling separata komponenter som kan plockas isär, bytas ut, byggas upp och åter rivs ned.



Renoverandet av gamla bilar kan ses som en sida av det (post)moderna samhällets omvandlingar, kombinationer och stilblandningar. "Allt" ifrågasätts och relativiseras. Ting och handlingar blir varor, varorna blir värden, som åter omvandlas till objekt. Passioner prissätts, tingen besjålas, marknaden blir moralisk auktoritet. Tider och kulturer beblandas, mönster skapas och förändras. I denna cirkus ingår veteranbilarna: nya fordon slits ned och förlorar snabbt sitt värde, gamla bilar byggs upp och blir värdefulla. Det förflutna nyttillverkas och nuet konfronteras med saker vi lämnat bakom oss. Minnena rekonstrueras, traditioner uppfinns och återuppfinns. Det genuina är en överenskommelse. Renoverandet och den skrevitaliseringen är en karneval med identitetsbyten, lekar och masker, omvända hierarkier. Gamla uppsnyggade bilar ser både skojiga och högtidliga ut, precis som museer: seriösa skämt med historia och kultur.

Få bil av ett vrak

Stilen är viktig, linjespelet och ytan. De gamla bilarnas formgivning är något man pratar om i dessa kretsar. Skönhet och smak. Bildningarna är autoerotisk pornografi i läckert fyrfärgsfoto. Här förenas teknikfascination med esteticism. Vad som slutligen förmedlas är harmonin mellan alla detaljer och föremål. Denna märkliga tekniska sinnlighet attraherar vem som

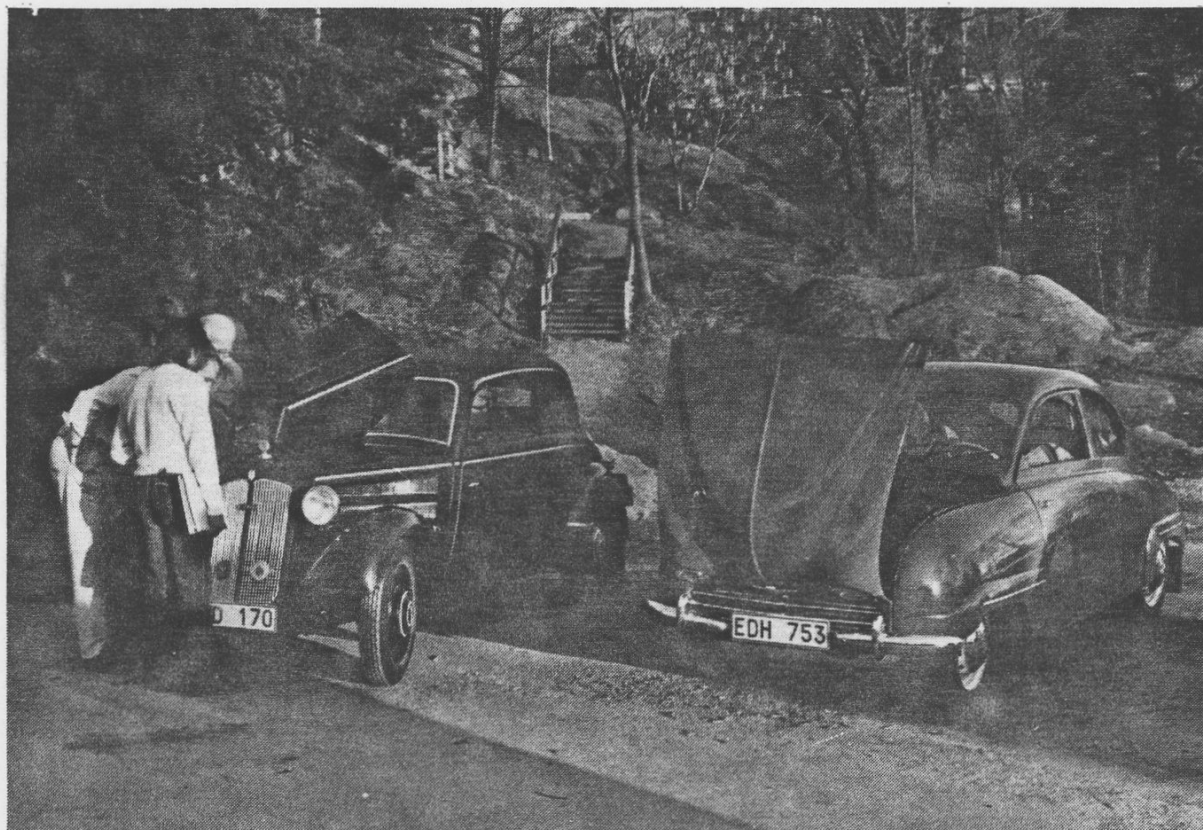
helst. Att plåt och maskin kan vara en sådan fröjd för ögat! "Våren kan knappast upplevas bättre än från ett långsamt rullande gammelfordon", skriver en av dessa hänfödda veteranbiljournalister med en typisk formulering. Blandningen av ett exakt, tekniskt detaljerat språk och plötsliga känslouttryck är ett stående inslag i veteranbilspratandet. Facktidningarna är en orgie i njutning och saklighet, materialism och sinnlighet, teknik och känsla. Här finns en mötesplats för det manliga och kvinnliga i oss alla. Det kan rent av vara svårt att skilja känslorna från tinget. Var börjar och slutar bilen i förhållande till upplevelserna av den? Kanske handlar det mera om att bevara och renovera känslor, än att bygga upp gamla föremål. Tingen är själsliga filialer.

Annars är nog byggandet av veteranbilar det mest fascinerande området att studera, att "få bil av ett vrak", som man säger. Alla dessa historier om t ex sextio år gamla Buickar eller vad det är som står översnöade, förbuskade och nedrostade i avlägset belägna och helst väglösa trakter hos gamla kufiska lantbrukare (med keps) som bor i ruckel med järnspis och fotogenbelysning, med tidningstapeter och mossor i hörnen. Alla dessa mångåriga projekt "återgång till brukbart originals-kick" som kräver sådan tid och möda (och pengar), att själva anskaffandet av genuina delar verkar vara den verkliga meningen med det hela.

Frossande i detaljer

I Motorhistoriskt Annonsmagasin kan entusiasterna bygga bilar i fantasin med alla delar och renoveringsobjekt som salubjuds:

Till Morris Minor 51-62, div helt nya delar, t ex kromblem, kylarslangar, originals-kärmar till 1000, lyktpottor, bromscyl., lyktglas, tyglist runt dörr (röd), gummlister till framruta, bakruta (MM, Ser II och 1000), bagagelucka, bromsrör, horn, kromade grillister, navkapslar, packnings-satser till sidventiler och 948, 1098 cc motor, torkarblad delad



Man lägger ner sin själ i bygget, men sedan säljer man tydligen en del av sin själ genom att göra sig av med bilen och börja om på ny kula, med något annat skrot.

ruta, mittstolpe framruta, pedalgummi, massor av gummibussningar, handbromswire, oljefilter, tröskellådor av plåt. OBS! Allt originaldelar.

Vilket frossande i detaljer! Även jag som outsider känner nästan doften och smaken av dessa åtråvärda ting.

Civiliseringsprocess

Man lägger ned sin själ i bygget, men sedan säljer man tydligen en del av sin själ genom att göra sig av med bilen och börja om på ny kula, med något annat skrot. Skapandet är kanske viktigare än ägandet och avnjutandet? Renoveringen av gamla bilar är i vilket fall som helst ett slags civiliseringsprocess där ägarna också bygger upp sig själva. List för list, kapsel för kapsel, bygger de upp sin disciplin, tålmod, nätverket av reservdelsbekanta, framtidstro och banden till det förflutna. De bygger både bil och personlighet: från skrot till perfektion, från oduglighet till fulländning, från kaos till ordning.

Sedan ställs mästerverket ut på gatan för allmän beundran, själ och tid och teknik och allt. Uppvisningen är ändå byggandets klimax; vårmönstringar, rallyn, klubbträffar, utflykter och marknader. Sommarhalvåret är ett spikat program för veteranbilsfantasterna. Man visar vad man har, vad man kan och kanske också vem man är. Märkesgemenskapen innebär som i alla sociala sammanhang hierarkier, graderingar, snobbism, förakt och uteslutningar. Det är nog inte bara frid och fröjd med dessa saker. Vad har t ex en Chevrolet Bel Air 1956 gemensamt med en Volvo-droska från 54? Inte verkade Cheva-killarna i Skokloster särskilt intresserade av Torsten och hans "sugga". Vad förenar en T-Fordsägare med en som har en Morris Minor från 1962? För mig som utomstående är alla gamla bilar lagom intressanta och känsloladdade. För insiders är bilvärlden säkert mer sektoriserad och fingraderad: tingen har mer specifika innebörder och beteckningar. (Jämför med eskimåerna och deras åttio-sju ord för snö.) Dessutom är det alltså inte bara fordonen som visas

upp, utan också ägarnas tekniska kompetens och smak. Samvaron är också en konkurrens om vem som kan mest om bilar, det snappade jag upp hos Chevrolet-sällskapet. Utifrån var det en tät gemenskap mellan dessa ägare och byggare av Chevrolet 1956-58, men internt testade de varandra och drog osynliga gränser. Var skaffar man sina delar, hur mycket bygger man själv, vilken lackerare anlitar man, hur ortodox är man när det gäller äktheten? Chevan förenade killarna, men differentierade också umgänget. Tinget är för viktigt att kompromissas om.

Eftersom byggandet är en form av självförverkligande, bör uppvisningen vara en sorts självpresentation. De som byggt sin bil har ju legat under den i veckor, krupit i den, gjort sig illa, inandats dess dofter, haft ett fysiskt förhållande till den. Detta kroppsliga och sinnliga möte mellan människa och ting kan man bara gissa sig till i de stolta paraderna på soliga landsvägar. Tingen själva berättar ingenting. Det är människorna som måste tänka och tala för att tingen ska bli begripliga.

"Kromade grillister"

Å andra sidan kan man se veteranbilarna som en komposition av begrepp, ett väloljat korsord. Begreppen står visserligen för saker och det är dem man är ute efter, men i anskaffandet av delar, i byggandet och mekandet, paraderandet och utställandet spelar språket inte bara en passivt tjänande roll. Ting och språk är två likvärdiga förhållningssätt till världen, två metoder att bearbeta tillvaron, två livsformer om man så vill. Det tekniska språket, de begreppsklara tingen: "sidventiler", "kromade grillister". Orden som sätts samman till en skön och fungerande helhet, föremålen som har namn och tydliga förbindelser med varandra. Veteranbilen som materialiserad språklära.

Varje märke och årsmodell är dessutom en totempåle för sin lilla stam, med sin dialekt och sina ritualer, emblem, medlemsblad och mötesplatser. Inom veteranbilnationen, delvis representerad av Motorhistoriska sällskapet,

ryms alltså många stammar som bygger upp sig själva och lever vidare med hjälp av bilen. På det sättet skiljer sig veteranbilarna från de officiella museerna. De erkända museiföremålen används visserligen också som identitetsbekräftelser i konstruktionen av (nationell) kultur och historia, men inte som totem, inte för någon exklusiv grupp i kontrast till andra. Museiföremålen är öppna ting, veteranbilarna är slutna; de har krävt sina blodsoffer.

Oroa och mystifiera

Det finns "bilmuseer" och bilar på museer, så det är inget nytt med att se veteranbilen som ett museiföremål, eller som ett etnologiskt forskningsobjekt. Men det finns andra frågor och perspektiv om vi önskar se världen på nytt med hjälp av dess människoskapade föremål. Tingen är emotionella och intellektuella - det har varit min utgångspunkt här. Museerna ställer visserligen ut saker, det kan alla se, men egentligen är det en illusion. Det finns grejer i montrarna, visst, men vad åskådaren ser och upplever är känslor, värden, begrepp, idéer. Museerna samlar och vårdar föremål, men visar upp föreställningar. Det finns inga sakliga ting på museerna, utan bara osakliga, känslosamma, filosofiska provokationer. Det handlar om tid, rum, liv och död, kropp och själ - vad annars? Visserligen försöker man ambitiöst och pedagogiskt att vara ett slags läroanstalter och undervisa om andra tider och folk, men det tycks mig som om filosofin inte fått plats på schemat.

I mina ögon är museerna betydligt mer komplicerade och djupsinniga inrättningar än vad de framställer sig själva som. Jag tror inte alls att man lär sig något nyttigt där. De utställda sakerna är mest till för att oroa och mystifiera och skaka om. Det är därför museerna kan vara världens ställe för själfulla samtal eller inåtvänt grubbel. De har, precis som veteranbilarna, en skenbart saklig yta och ett bottenlöst djup av känslor och tankar.

Billy Ehn
Institutet för folklivsforskning