

Torslandacontainern

En etnologisk studie av soliditet på fyra hjul



Ale William Sjöström

ETNK02 HT 2020

Handledare: Jonas Bornsäter

Institutionen för kulturvetenskaper, avdelningen för etnologi

Lunds universitet



English title: *Torslandacontainern, an ethnological study of solidity on four wheels*

Abstract

In a modern social landscape where high technology progression changes human-material relationships, the way we value durability, lifespan and capacity of the objects we consume alters. When ordinary daily life centers towards digital spheres our contact with objects formerly valued as rigid and solid becomes increasingly alienated.

Through interviews and participating observations with Volvo owners this study discusses how an object that historically has symbolized rigidity and solidity functions in a social landscape where modernity creates new discourses surrounding material valuation.

The study discusses how these types of solid objects becomes instruments for maintaining contact with national identity and traditional perceptions of security and safety. Further it discusses how these maintaining practices coincides with individual and collective identity shaping processes connected to car ownership and driving.

Key words: volvo, solidity, modernity, national identity, material culture, material perception, consumption, consumerism, car ownership, driving

Innehållsförteckning

1. Inledning s.4

1.1 Bakgrund s.4

1.2 Syfte s.5

1.3 Material och metod s.5

1.4 Teoretiska utgångspunkter och centrala begrepp s.9

1.5 Tidigare forskning s.11

1.6 Disposition s.13

2. Torslandacontainern s.14

2.1 Arvet s.14

2.2 Volvon, Sverige och svenskheten s.18

2.3 Ny och gammal s.24

3. På vägen s.30

3.1 I garaget s.30

3.2 Kapacitet i kvadrat s.31

3.3 Älgkrocken och dragspelet s.33

4. Avslutande diskussion s.35

Källförteckning s.36

1. Inledning

Likt många andra barn i min generation växte jag upp i baksätet på en Volvokombi. En gul 245 med beige inredning inhandlades 1992 efter att min fars högt aktade men ständigt strandade Alfa Romeo stått obrukbar på en verkstad för sista gången. Kanske var det en rationalitetens mognad, tid att backa ner från den opraktiska italienska sportbilens ytliga attribut för ett resonligt ansvarstagande för en växande familj. I mitt vuxna liv som bilist och bilentusiast har Volvon blivit en räddning från ruinerande mekaniskt komplexa bilar av mer esoteriska slag. För varje havererad brittisk växellåda har bästa närmsta Volvokombi inhandlats för bekymmersfri rörlighet. Volvon har tagit plats i det vardagliga livet som ett utpräglat ändamålsenligt, tillförlitligt och solit objekt. Dessa insikter ligger till grund för ett vidare intresse för hur uppfattningar kring materiella egenskaper och kvaliteter uppkommer, traderas och reproduceras och är bakgrunden till uppkomsten av denna studie och uppsats.

1.1 Bakgrund

Denna studie och uppsats tar avstamp i en tidigare planerad projektering som syftade till att studera unga vuxna boende på landsbygdens uppfattningar kring mobilitet och social delaktighet knuten till bilen som transportmedel. Under den ursprungliga studiens initiala fältarbete uppkom återkommande Volvokombin i mitt insamlade material, påtagligt synlig i de miljöer jag besökte och ständigt omtalad i de samtal och intervjuer jag hann utföra. Alla jag talade med, om så studiedeltagare eller personer i min privata krets, tycktes ha starka uppfattningar om vilka värden Volvokombin symboliserade, tydliga bilder av vem som ägde och brukade den samt vilka praktiska egenskaper den besatt. De ledord och teman som återkommande berördes kretsade kring uppfattningarna av Volvon som en symbol för svenskhet, säkerhet, trygghet och hållbarhet. Dessa benämningsegenskaper samlas i denna studie under det begreppsliga temat *soliditet*.

De flesta svenskar tycks ha någon typ av relation till Volvokombin som inslag i det vardagliga livet. Narrativen kring Volvons egenskaper visar sig påtagligt gement förankrade och djupt folkligt rotade i allmänna diskurser.

Studerat som materiellt objekt kan Volvon diskuteras i termer kring materiellt kulturarv, en materiell symbol för nationell kultur, en symbol för kulturell konformitet, rationalitet och reson, praktikalitet och kapacitet (jfr. Ohlsson 2009, Fredriksson 1998).

1.2 Syfte

Syftet med denna uppsats är att utifrån ett soliditetsbegrepp föra en diskussion kring hur Volvoägare värderar och brukar sina kombibilar i ett modernt socialt landskap under ständig acceleration och förändring. Genom att studera hur narrativ kring trygghet, säkerhet och hållbarhet traderas och reproduceras diskuteras hur uppfattning och upplevelse av materiell kvalitet och kapacitet skapar utrymme för social och kulturell handling och praktik.

Uppsatsen ämnar besvara två centrala övergripande frågeställningar,

- Hur värderas uppfattning och upplevelse av trygghet, säkerhet, hållbarhet, kapacitet, svenskhet och nationell identitet förhålllet till ägandet av Volvokombin?
- Hur brukas Volvokombin i det vardagliga livet med hänsyn till uppfattning och upplevelse av trygghet, säkerhet, hållbarhet, kapacitet, svenskhet och nationell identitet?

1.3 Material och metod

Materialinsamlingen inför denna studie påbörjades under arbetet med min tidigare formulerade forskningsfråga som berörde mobilitet och landsbygd. Det fält och de informanter jag mötte i det initiala fältarbetet gav också upphov till att min forskningsfråga omformulerades och att min studie tog en annan riktning. Det material som insamlats i det ursprungliga projektet tar ingen empirisk del av den aktuella studien utan kan snarare betraktas som en förberedande ingång till det fält jag senare kommit att beträda (jfr. Öhlander 2011).

Det insamlade materialet består av en kvalitativ etnografisk triangulering där varje metodval kompletterar ett annat eller delar miljö knutet till en specifik studiedeltagare eller en specifik observation.

- Djupgående semistrukturerade intervjuer
- Uppföljande deltagande observationer med intervjuinformanter
- Observationer i offentliga rum knutna till mitt avgränsade fält

1.3.1 Intervjumaterial

Det huvudsakliga material som behandlas i uppsatsen består av transkriptioner från sex stycken djupgående semistrukturerade intervjuer utförda under hösten 2020. Urvalet tillgicks delvis via

snöbollsmetoden (Pripp 2011) genom förfrågningar inom min egen bekantskapskrets samt ett inlägg på svenska 7/900-klubbens internetforum, ett forum för entusiaster av äldre Volvobilar med rödblocksmotor. Studiedeltagarna uppsöktes och valdes ut för intervju efter ett definierat typurval (Kvale & Brinkmann 2014) där kriteriet var att de skulle äga och bruka en Volvokombi.

Studiedeltagarna utgörs av fyra män och två kvinnor i åldrarna 26 till 73 år.

- **Mattias 26**, boende i mindre ort på skånska landsbygden. Arbetar som bilmekaniker och verkstadschef. Äger 28 stycken Volvo 740 av årsmodellerna 1984-1991.
- **Fredrik 32**, boende i mindre ort i Blekinge. Arbetar som musiker och socialarbetare. Äger en Volvo V70 av årsmodell 2011.
- **Ola 34**, boende i skånsk storstad. Arbetar som budchaufför. Äger en Volvo V70 av årsmodell 2001.
- **Caroline 39**, boende i mindre förort till skånsk storstad. Arbetar som lärare. Äger en Volvo V70 av årsmodell 2014.
- **Karin 73**, boende i skånsk storstad. Pensionerad lärare och fackarbetare. Äger en Volvo V70 av årsmodell 2004.
- **Jan 73**, boende i skånsk storstad. Pensionerad civilingenjör. Äger en Volvo XC60 av årsmodell 2020.

Studiedeltagarna har fått fingerade namn. Studiens tema kan inte värderas som etiskt känsligt, däremot är mycket av den information som uppkom vid intervjutillfällena av så pass personlig och emotionellt utelämnande karaktär att jag inför studiedeltagarnas intressen utlovat anonymitet (jfr Kvale 1997:234ff).

I och med rådande pandemi och de restriktioner inför fysiska möten den medfört genomfördes samtliga intervjuer genom videosamtal där de också spelades in för vidare skriftlig transkribering. Studiedeltagarna delgavs vid min initiala kontakt bakgrunden till studien samt en syftesformulering snarlik den som presenterats i uppsatsens inledningskapitel. Soliditetsbegreppet och mer djupgående teoretiska förhållningar nämndes varken i den förberedande kontakten med studiedeltagarna eller vid intervjutillfället. Intervjuerna kan menas vara av semistrukturerad karaktär då de teman centrala för studien också utformade samtalsförloppet, däremot fanns inga stringenta frågemanuskript formulerade. I syfte att avformalisera intervjutillfället uppmanades studiedeltagarna ta sig frihet att vara frispråkliga,

ta sig tid för eftertanke och inte rädas uttrycka emotion eller själv censurera en viss värdering eller ståndpunkt (jfr Kvale & Brinkmann 2014, Fägerborg 2011).

Inför varje intervju fick studiedeltagarna två bilder skickade till sig för fotoelicitering vid intervjutillfället (Gradén & Kaijser 1999:110). Den första bilden föreställde förarmiljön i en äldre Volvo 940 från 1996 och den andra bilden förarmiljön i en fabriksny Volvo XC90 från 2020. Vidare bakgrund gavs inte med syfte att fotoeliciteringen skulle kunna verka som inkubator och ingång till diskussion kring upplevelse av materiell kvalitet samt vardera förarmiljös teknologiska datering. Samtliga studiedeltagare tillfrågades efter intervjutillfället om de hade möjlighet att skicka egentagna bilder på sin Volvo och bifoga en beskrivning av vad bilden föreställde samt varför specifika bilder valts ut.

1.3.2 Observationsmaterial

Med två av studiedeltagarna uppföljdes intervjuerna med deltagande observationer. Den ena ett besök vid parkeringen till en musikklubb, den andra ett besök i ett entusiastgarage. Syftet med dessa var att få en fördjupad kontextualiserad uppfattning av de praktiker som beskrivits i de föregångna intervjuerna. Vid dessa observationstillfällen spelades delar av samtalen in för vidare transkribering som komplement till de fotografier som togs. Detta fotografiska material har ingen empirisk funktion i analysavsnitten utan har använts som minnesdokumentationer för att avbilda miljö och rum (jfr. Gradén & Kaijser 1999:114).

Utöver de två deltagande observationerna har jag genomfört flertalet observationer i miljöer relevanta för studien. De flesta av dessa har genomförts på parkeringsplatser till matbutiker, snabbmatsrestauranger, Volvoåterförsäljare samt detaljhandelskedjor specifika för bildelar och biltillbehör. Syftet med dessa har varit att på avstånd få en visuell uppfattning av Volvobilens praktiska egenskaper ställt till ett kapacitetsbegrepp, hur Volvoägare lastar, disponerar och modifierar utrymme inför de vardagliga ärendena. Dessa observationer har också varit betydande för att visualisera ytliga attribut hos Volvoägarna, få en uppfattning om demografisk generaliserbarhet och vidare möjliggöra korrelation mellan dessa indikatorer och specifik bilmodell, dess ålder och skick. Vid besöken hos återförsäljare och detaljhandeln för bildelar har fokus legat vid analys av dynamik och interaktion mellan Volvoägare utifrån temat den gamla och den nya Volvon, gemena punkter eller olikheter förhålllet till synliga attribut (jfr. Ehn 2009:77ff).

Medialt historiskt material har också haft en betydande roll i studiens initiala arbete och tar också plats i det första analyskapitlet som syftar till att diskutera Volvokombins

kulturhistoriska bakgrund. Jag har även löpande besökt internetforum för Volvoägare och mer allmänna bilforum för att underbygga avgränsning inför mina diskursiva analyser. Eftersom så pass liten mängd akademiskt publicerat material finns att tillgå relaterat till ämnet har dessa netnografiska studier varit betydande för att ge bakgrund till de diskurser jag ämnat identifiera och relaterar mitt eget insamlade material till (jfr Boellstorff mfl. 2012:65ff). Narrativ som berör Volvokombin kan härledes till olika aktörer som i en analys bör identifieras och särskiljas. Identifieringen av dessa narrativ har utgått från studier av Volvos egna arkiv över marknadsföringsmaterial, annonser och reklamfilmer samt läsning på olika bilforum, avgränsade som entusiastforum eller bredare allmänna forum samt populärkulturella medier i digitala och fysiska format där gemena diskurser kan återfinnas och identifieras.

1.3.3 Pandemiska hinder, etik och reflexivitet

Den pågående pandemin 2020 har inneburit ett betydande hinder för utformningen av fältarbete och materialinsamling. De centrala delar av min studie som berör fysisk materialitet och de praktiker knutna därtill är för en djupgående analys beroende av visuell observation som inte kan tillgås genom sekundärkällor eller medialt material. Den interaktion mellan brukare och materiellt objekt som är betydande i min frågeställning och mina teser är en dynamisk och kontextuellt förankrad process och inte till fullo möjlig att återge sekundärt som en statisk praktik betraktad. Den behöver studeras nära och avgränsas till den miljö, omgivning och yttre förutsättning som råder vid det tillfälle den praktiskt tar rum för att senare kunna möjliggöra en generaliserbar bärighet.

Trots att det insamlade intervjumaterialet är omfattande och inför analysavsnitten innehållsrikt hade möjligheterna att fysiskt besöka studiedeltagarna inbringat möjlighet till än mer fördjupad och perspektiverad insikt. Medan uppfattning kring soliditet och kapacitet i stor mån kan betraktas som diskursivt förankrat realiserar det performativt genom praktik och handling. Den diskursanalytiska ansatsen till materialet blir i min studie i högre grad betydelsefull där studiedeltagarnas språkliga återgivning av narrativ innehar en högre validitet än de rumsliga och fysiska återgivningar ett begränsat interaktivt fältarbete kan tillföra. Med det råder inga tvivel om min tilltro till det insamlade materialets bärighet och validitet, däremot kan de vidare möjligheter ett pandemifritt fältarbete inneburit beaktas inför vidare studier av ämnet.

Mitt eget bilintresse och mina förkunskaper i ämnet kan förstås menas vara betydande för utformningen av studien. Delvis är min ingång till ämnet utifrån bakgrunder i frågeställningar och problemformuleringar som existerat innan detta arbete projekterades. Medan det medför

en kunskapsgrund som ger ett underlag för fördjupning innebär det också en viss deduktion där mina tidigare erfarenheter också kan tänkas styra de ansatser jag haft till uppkomsterna av nya insikter och perspektiv. Förkunskaperna har under intervjutillfällena möjliggjort att frågeställningar och följande diskussioner kunnat vila på min egen navigering inom ämnet, de aspekter som är tekniska och fackvetenskapliga. Medan det i stort kan tänkas varit en styrka kan också en viss aktsamhet från studiedeltagarna uppmärksammas, när mina kunskaper blivit tydliga för studiedeltagaren har den också blivit mer reserverad i rädsla för att uttrycka sig tekniskt inkorrekt (jfr Pripp 2011).

Inför studien inhandlade jag själv en Volvokombi. Delvis var tanken att den skulle kunna föra mig närmre ingång till de fält som innebar interaktion med Volvoentusiaster, vidare var förhoppningen att jag skulle få en djupare förståelse för dess materiella kvaliteter utifrån egen upplevelse. Syfte med och resultatet av mitt eget Volvoägande har inte varit av autoetnografisk motiv (Adams, Holman Jones & Ellis 2015) för att frambringa kvalitativt empiriskt material utan snarare ett instrument för ytterligare kontakt med och navigation inom mitt studerade fält.

1.4 Teoretiska utgångspunkter och centrala begrepp

Ingången till utformandet och utförandet av denna studie och uppsats tar grund i begreppet *soliditet*. Soliditetsbegreppet har varit centralt i materialinsamlingen, formuleringen av uppsatsens syfte och frågeställningar, mina litteraturstudier samt mina val av teoretisk tematik och teoretiskt ramverk.

Användningen av soliditetsbegreppet innehar i min studie en typologisk dualitet där det på ena sidan används som beskrivande av materiella fysiska egenskaper eller funktioner, och andra sidan kan menas beskriva eller värdera ett socialt landskaps tillstånd eller en social eller kulturell praktiks diskursiva fält, bakgrund och motiv.

Etymologiskt återfinns i SAOL ett flertal definitioner som är relevanta, adjektiva egenskaper så som fasthet, massivitet, stabilitet, stadga, styrka, materiella som immateriella benämningar av värden. Vidare belyses benämningarna i lika hög grad att betrakta som emotionella, sociala eller kulturella, - gedigenhet, pålitlighet, grundlighet (SAOL 2020).

Den polsk-brittiska sociologen Zygmunt Bauman etablerade med *Liquid Modernity* (2000) och en serie efterföljande verk begreppet *flytande* med syfte att problematisera moderniteten och det globaliserade samhällets kritiska föränderlighet. Utifrån ett prekaritetsbegrepp menar Bauman att den sociala accelerationen det högteknologiska samhället

genomgår leder till att människan alieneras från en kollektivistisk kärna, blir individualistisk och survivalistisk. Likt samtida sociologer som Hartmut Rosa och Richard Sennett menar Bauman att människan inte hinner med att anpassa sig efter samhällets snabba och ibland obemärkta förändringar och på så vis tappar sitt fotfäste, blir rotlös, otrygg och ständigt sökande efter medel för stabilitet i tillvaron (jfr. Bauman 2007a, 2008). Bauman dras inte till att använda det postmoderna begreppet utan särskiljer modernitetsprocesser i en epokisk uppdelning efter vad han benämner the *hardware society (solida)* och the *software society (fragila)*. Hårdvarusamhället är solit i den mening att samhället i viss mening är avgränsat, idén om ett kollektivt samhälle utgår från att människans omgivning är greppbar och översiktlig, objekt och medmänniskor är synliga i ens närhet. Mjukvarusamhället distanserar människan från det som är översiktligt, begripligt och fysiskt varseblivande.

Bauman berör hur konsumtion och människans förhållning till materialitet förändras i samband med mjukvarusamhällets alienering från det rumsligt fysiska (Bauman 2007a). När människan inte uppfattar att den hinner med eller ligger i fas med den sociala acceleration den omgivs av blir konsumtion av nya materiella objekt ett försök att aktualisera tillvaron, objektens synliga attribut blir instrument för att hävda sig i miljöer där hen har svårighet att göra sig synlig eller bemärkt. Värderingen av konsumerbara objekt tar på så vis inte hänsyn till dess materiella kvaliteter utan snarare dess teknologiska aktualitet (Bauman 2007a).

Det första analysavsnittet som avhandlar diskursiva narrativ kring trygghet, säkerhet och hållbarhet knutna till Volvokombin tar epistemologisk grund i ett socialkonstruktivistiskt diskursanalytiskt angreppssätt (jfr Jorgensen & Phillips 2000:32ff). Soliditetsbegreppet innefattar utefter studien och uppsatsens syfte och frågeställningar en dikotomi i benämningen av socialiserade traderade värden, reproducerade narrativ kring vilka egenskaper Volvokombin besitter och kan förväntas tillstå den som konsumerar den. Parallellt med dessa narrativ studeras praktik knuten till ägandet av Volvokombin, hur uppfattningarna och upplevelsen av materiell soliditet ekvivalent ter sig i fysisk och praktisk mening vid dess brukande.

Teoretiseringen av detta relationella förhållande utgår ifrån Ernesto Laclau & Chantal Mouffe's diskursteoretiska begrepp (Laclau & Mouffe 2008). Centralt i en kulturanalytisk implementering av Laclau & Mouffe's diskursteori är förhållandet mellan det språkligt uttryckta och dess relaterade kontextuell praktik där immateriella beståndsdelar och materiella beståndsdelar symbiotiskt kan tillskrivas utgöra ett identifierat diskursivt fält (jfr. Gunnarsson Payne 2017, Jorgensen & Phillips 2000). Denna studie och uppsats definierar

soliditetsbegreppet som en nodalpunkt, alltså enligt diskursteorins begreppsapparat det centrala tema till vilka andra artikulerande egenskaper, identifiering och benämning av värden och kvaliteter berör (Gunnarsson Payne 2017:257). Vidare måste soliditetsbegreppets diskursiva entydighet ta del av en analys, där det inte till fullo kan betraktas som överbestämmande (Laclau & Mouffe 2008:47). Motstridigheter, antagonismer, ställs här i de senare analysavsnitten till hur soliditetsbegreppets kontingens förhålllet till Volvokombin i modernitetens föränderlighet inte kan diskuteras som fixerat eller statiskt (jfr Gerber 2011).

Vidare använder jag mig av den brittiska antropologen Tim Ingold's teoretiseringar för studiet av relationella och interaktionella förhållanden mellan människa och materiella objekt. I *Being Alive* (2011) diskuterar Ingold perceptionella processer för hur människan inläser och värderar materiell kvalitet och form. Genom identifiering och vidare klassificering av ett materiellt objekt menar Ingold att brukaren värderar dess reella användbarhet och funktion (Ingold 2011:160ff). På så vis positioneras ett objekt ställt till en rumslik miljö, dess specifika praktiska syfte blir kontextuellt värderat ställt till uppfattningen av fysiskt handlingsutrymme (jfr. Ingold 2011:102ff).

1.5 Tidigare forskning

Publicerad forskning som explicit berör Volvokombin i den kulturanalytiska och etnologiska disciplinen lyser med sin frånvaro. Mycket av det akademiska material som går att finna är industrihistoriskt, ekonomiskt-teoretiskt eller teknologiskt disciplinärt och berör då i de flesta fall Volvo som varumärke eller Volvo som industriell aktör.

Inom etnologiämnet kan publicerat forskning relevant ställd till min studie kategoriseras efter tematik,

- Material som berör svenskhet, nationell kultur och nationell identitet
- Material som berör materialitet, förhållanden människa/objekt, form, funktion och fysiska egenskaper
- Material som berör mobilitet, bilanvändning och bilkultur

Etnologen Björn Ohlsson presenterar i sin doktorsavhandling *Vi som stannade på Volvo* (Göteborgs universitet 2009) den omfattande studie han gjort av fabriksarbetare på Torslandaverket. Centralt i studien är en analys av att vara åldrande anställd i en organisation som förändras utifrån Ohlssons egna prekaritetsbegrepp, men avhandlingen berör också flera aspekter kring Volvo som produkt och varumärke och dess förankring i nationell kultur och

svensk industrihistoria. Ohlsson diskuterar ingående i avhandlingens bakgrundskapitel historiekronologiskt hur produktionen av Volvobilar organiserats med fokus på effektivitetsreformer och dess påverkan på arbetsrättsliga förhållanden. I det material Ohlsson vidare presenterar återfinns beskrivningar av hur förändringar av arbetet också ändrar de fabriksanställdas uppfattningar kring Volvons materiella kvaliteter och rigiditet (jfr. Ohlsson 2009:116ff)

Ohlssons material visar på att den interna diskursen kring materiell kvalitet förändrats med tiden i och med de organisationsreformer som ägarbyten medfört, trots automatiseringstekniker menar de åldrande fabriksanställda att kvalitetskontrollen försämrats och att kvaliteten på hårdämnen till följd av besparingar kompromissas. Uppfattningen av kvalitet hos studiedeltagarna relateras här till begreppet *stolthet* som menas ha försvunnit i samband med att Volvo inte längre betraktas som svenskägt och materiella resurser minskats (Ohlsson 2009:138ff).

Christopher Martin disputerade nyligen med sin avhandling *Shifting Gears: Automated Driving on the Eve of Autonomous Drive* (2020) som kulturanalytiskt behandlar bilförarens perception av användning av nya generationers högteknologiska och ökat automatiserade bilar. Med utgångspunkt i förhållandet mellan perception och praktik fokuserar Martin på fysisk och emotionell upplevelse av materiellt brukande utifrån en rumslig och praktisk avgränsning av bilen (Martin 2020:36ff). Med grund i spatial teori, främst Lefebvre, diskuterar Martin hur varseblivningen av en specifik miljö eller ett specifikt rum leder till en värdering eller uppfattning kring dess reella kapacitet, funktion och möjlighet till praktik. Miljöer eller rum, i detta fall bilen, förknippas av den som beträder dem med specifika egenskaper, den fysiskt materiella kapaciteten underordnas värderingen eller uppfattningen av dess användningsområde.

Tom O'dell är en av få svenska etnologer som fördjupat sig i olika former av bilkultur och förhållandet mellan bilanvändning och identitetsskapande processer. I *"Chevrolet... That's a Real Raggarbil!: The American Car and the Production of Swedish Identities"* diskuterar hur bilen blir en symbol för vidare begrepp kring nationell kultur och identitet. O'dell påvisar hur ett specifikt materiellt objekt,- bilen, verkar som symbol för flera skilda attribut eller praktiker knutna till en specifik kultur, ideologisk riktning eller kulturell fetisch (O'dell 1993:66-68). O'dell diskuterar vidare hur bilen som klassmarkör verkar i det trafiken betraktat som offentligt

rum och då i samspelet med andra bilister och bilar blir visuella symboler för kulturella polariteter eller sociala skiktningar (O'dell 1993:70).

Jag operationaliserar dessa teoretiska teman genom att konstruera en analytisk handlingslinje som grundar sig i tidigare presenterad tes om att narrativen kring materiella egenskaper bildar en uppfattning av soliditet, uppfattningen av soliditet ligger till grund för värderingen av kapacitet, kapacitet ligger sedan till grund för handling och praktik.

1.6 Disposition

Studiens analysavsnitt disponerar jag löpande utifrån två teman. Det inledande och mest omfattande avsnittet **Torslandacontainern** angrips med en diskursanalytisk ansats utifrån Laclau & Mouffes diskursteori och berör Volvon förhålllet till begrepp som svenskhet, nationell identitet och kulturell konformitet. Detta första avsnitt avhandlar också en historisk bakgrund till de narrativ som återfinns i det analyserade insamlade materialet.

På vägen fokuserar i större utsträckning på materialitet och praktik utifrån kapacitetsbegreppet och Ingolds teoretisering av förhållanden mellan människa och materialitet.

Båda kapitlen disponeras utefter underavsnitt avgränsade till analytiska teman som går att återfinna i flera delar av materialet, löpande ställs dessa analyser gentemot soliditetsbegreppet med utgångspunkt i Baumans flytande begrepp och teoretisering av förhållandet hårdvaru- och mjukvarusamhället. Vidare sammanfattar jag de uppkomna resultaten i en avslutande diskussion.

2. Torslandacontainern

Att kulturanalytiskt studera Volvokombin som ett kulturbärande objekt ställer också krav på ett bejakande av kulturhistoriska aspekter. Det diskursanalytiska formatet kräver en presenterad bakgrund kring hur och varför värderingen av Volvokombin och de egenskaper den i materialet tillskrivs också i en viss utsträckning kan menas vara rotade i vad som kan tilldelas begreppen folkminne, nationell kultur eller vidare folkhemmets kultur (jfr. Florén 1998:72ff). En diskussion om Volvokombin som symbol för specifika värden eller egenskaper medför också kravet på diskursiva avgränsningar, dessa kan inte diskuteras som entydiga och förenklas till att menas tillhöra en diskursiv totalitet (jfr Jorgenssen & Phillips 2000:33).

Studiedeltagarna i denna studie är samtliga Volvoägare, i den meningen kan de också kategoriseras efter den praktiska beröringspunkt de besitter. Att frambringa en generaliserbarhet utifrån deras uttryckta värderingar och ståndpunkter är varken reliabelt eller intressant, däremot existerar ett interdiskursivt förhållande där studiens material ställs gentemot en hårdragen identifiering av diskursiv allmängiltighet (jfr. Kvale 1997:209ff, Jorgenssen & Phillips 2000).

Studiens centrala syfte att diskutera uppfattning kring materiell egenskap måste också utgå från en inramande diskussion kring diskursordning, vad som kan menas vara socialt konstruerade, traderade och reproducerade värden samt vad som är individuellt perceptionellt och fysiskt självupplevt, vidare värderat och kulturaliserat och för att sedan i en analys åter införas i ett diskursivt fält (jfr. Gunnarsson & Payne 2017).

Gemensamt för samtliga studiedeltagare är att de självupplevda värden som tillskrivits Volvokombin konvergerar med historiskt traderade diskurser man i något format tertiärt delgivits eller primärt socialiserats av. I det första analyssystemats inledande avsnitt diskuterar jag dessa förhållanden.

2.1 Arvet

Med lanseringen av PV444 1944 mitt under ett pågående världskrig skapade Volvo vad som snart kom att kallas den första civila svenska folkbilen (jfr. Haventon & Rydholm 2012). Volvo planerade för efterkrigstiden och projekterade redan 1940 för en bränslesnål, billigare bil för massproduktion. Vid lanseringen annonserades PV'n som "*Volvos Fredruva Nr.1*", en symbol för efterkrigstidens förhoppningar om frihet och civil mobilitet. Jämfört med tidigare

generationer personbilar var PV'n förhållandevis liten och agil, lättkörd och mekaniskt lättskött. De nya motorerna och drivlinorna blev snabbt bland motorjournalister och ägare omtalade som slitstarka, bland återförsäljare salufördes bilen som långlivad och utlovades ge ett långt problemfritt ägande (jfr. Haventon & Rydholm 2012).

En diskursiv etablering av trygghetsbegreppet kan återfinnas i Volvos marknadsföringsmaterial redan dessa första år, PV'n hade tekniska egenskaper som splitterfritt glas, självbärande kaross och vägegenskaper säkra för alla typer av kargt nordiskt väder. Användningen av trygghetsbegreppet skulle här kunna diskuteras som reaktion på den fragila och ovissa tillvaro som skuggat krigsåren, i en tid där Sverige kollektivistiskt samlats i enad kris med det ransonerade och restriktiva leverne civilsamhället tvingats till kan lättåtkomlig individuell mobilitet i form av den egna bilen tänkas vara ett betydande skifte från en dunklare epok. PV'n var en symbol för en ny tid, med den också hoppet om en tryggare tillvaro (jfr. Lindqvist 1985:190ff). När väl den första kombin, herrgårdsvagnen, lanserar 1953, PV445-Duetten, lyfts ett utilitaristiskt fokus på praktiska egenskaper fram för första gången i Volvos marknadsföring. Där den ursprungliga PV'n varit medel för frihet och mobilitet ska nu herrgårdsvagnen också möjliggöra kapacitet för praktik. Duetten marknadsförs som två bilar i en, hälften utilistisk lastbil och hälften rekreationsmedel fri från påminnelserna av arbetets åtaganden under helgerna. Den första reklamfilmen från 1954 inleds med,

Volvo Duett, Herrgårdsvagnen som passar för familjen med sommarstuga på landet, trädgårdsmästaren, affärsinnehavaren eller hotellet. (AB Volvo 1954, Klassiker 2020)

Vidare demonstreras det nedfällda baksätet kommenterat av en mansröst,

Med nedfällad baksits får man ett lastutrymme på nära tre kubikmeter (AB Volvo 1954, Klassiker 2020)

En kvinnoröst tillägger,

Ni har dessutom vackra färger och färgkombinationer att välja på. För familjen är Volvo Duett den verkliga önskebilen, när ni far ut i sommarstugan så behöver

ni inte ransonera utrymmet, alla familjemedlemmarna kan få rum med sitt bagage (AB Volvo 1954, Klassiker 2020)

Estetiken och narrativen känns igen från annat samtida material, i pastellfärger kör familjer runt på svenska landsvägar, slår upp tält vid inlandsjöar, besöker vänner, lastar skidutrustning. I varje reklamfilm körs den nya Volvon hem genom egnahemsområden till grannskapets stora uppståndelse och avund. Männerna kör och lastar, resväskor hanteras flyhänt medan kvinnorna förser barnen med säkerhetsbälten. Här lanseras också Volvos slogan som används in på slutet av 1970-talet, ”*Volvons Värde Varar*”. En anspelning på investeringens trygghet men också ett utlovande av livslängd och hållbarhet.

I andra filmer marknadsförs Duetten som en företagsamhetens och handlingskraftens bil. ”Inas Blommor”, ”Olofssons Mekaniska” och liknande namn på småskaliga lokala verksamheter syns tryckta på bakrutorna. Duetten ska vara lika användbar i arbetet som under helgens rekreation. Förmedlingen av dualitetens styrkor är återkommande, distinktionerna mellan den professionella näringen och det civila suddas ut med Duetten. Volvon besitter olika egenskaper alla lika betydelsefulla för brukaren, trots lastutrymmet är den motorstark, trots motorstyrkan är den lättbromsad. När Amazonen lanseras 1956 har slutligen säkerhetsbegreppet också blivit centralt i marknadsföringen, trepunktsbältet hade nu blivit standard och köregenskaperna vässats för att vägens faror ska kunna manövreras.

Ur reklamfilm 1956,

Stark, trygg, elegant!” (..) ”Skönhet, styrka, säkerhet. Och PV-garanti, för trygghet och ekonomi (AB Volvo 1956)

Varför jag kör Volvo? Vi talar om säkerhet. 85-hästares motor med hög kvalitet och lågt slitage, driftsäkerhet alltså. Säkerhet på vägen genom sportsnabb acceleration, väggrepp, enastående. Och bromsar i toppklass. (AB Volvo 1956)

Ackompanjerad av Jazzmusik sittandes i Göteborgs hamn beskriver en välklädd medelålders man Amazonens säkerhetsegenskaper med vida begrepp,

”Men det finns en annan sorts säkerhet! Den som kommer av en elegans utöver det vanliga, som ger en inre säkerhet, och kraft” (AB Volvo 1960).

Säkerhet är inte bara något materiellt och tekniskt, det är också stoltheten över ägandet och de visuella attributen, en inre säkerhet över att man gjort rätt val och står trygg i ägandet av Volvon. Det polerade kromet möter det oömma och utilitaristiska, i den första amerikanska reklamfilmen 1957 framförs en Amazon i hög fart på grusvägar i öknen. Körningens intensitet ökar och filmen avslutas med en tvärnitning och slutorden *"And you can drive a Volvo like you hate it, - cheaper than psychiatry"* (Volvo US 1957).

Etableringen av första narrativen kring som Volvon som säker, trygg och hållbar kan alltså här härledas till tidig marknadsföring. Samtida konsumenter och en enig journalistkår reproducerade en entydig bild av den nya Volvon som en del av uppbyggnaden av efterkrigstidens nya folkhem (jfr. Matson 2007). Studiens två äldre deltagare minns hur Volvon gör intåg i den rurala uppväxtmiljön. Karin, 73, beskriver hur prästfadern som tidigare kört brittiska bilar vid flytten från Hälsingland till Småland i början på 60-talet likt grannarna i Fagerhult införskaffar sin första Volvo åt familjen,

I Småland var det i alla fall det som gällde, ja du vet, Volvo Amazon, Volvo PV, ja vad var det, (...) 544? Det var den första vi hade. Det fanns ju förhållandevis många, ja man hade ju en per hushåll, även bönderna (Karin, 73)

Karin redogör för hur den nya Volvon sparades på, vardagliga sysslor och ärenden gjordes på cykel och bilen användes till välplanerade längre resor,

Den användes ju inte ute i samhället eller så, det var ju inte så satt man körde några kilometer till affären, då cyklade man ju. (Karin, 73)

Jan, 73, uppvuxen på ett lantbruk utanför Lund beskriver hur fadern som hade ett stort bilintresse efter att i många år kört Chevrolet och Ford startade upp en sidoverksamhet som taxichaufför med två Amazoner kort efter lanseringen i slutet på 1950-talet. Fadern skötte det lilla underhåll som krävdes själv ute på gården. Jan tog körkort direkt när åldern var inne som man gjorde som bondson på landsbygden, innan han själv sparat upp till sin första Amazon fick han vid speciella tillfällen låna faderns, då modern och sportig och en symbol för deltagandet i det moderna projektet,

Jag tog ju körkort direkt, och då kanske man fick låna fars Amazon ibland, men det var då inte ofta. Men ibland fick man ju låna, ja det var ju mer på helgen då, om man skulle iväg på någon träff eller någon dans någonstans, man åkte ju ut på landet och dansade på den tiden, då kunde man kanske få låna om man hade tur. (Jan, 73)

Karin minns hur hon som artonåring träffar sin kommande man som redan då stolt ägde sin första Volvo PV,

Ja han hade ju bil, den allra första bilen han hade var ju nog faktiskt en Saab men den försvann illa kvickt, sen var det ju då den här Volvon, ja den var ju väldigt (..) jag tycker fortfarande dom är jättefina, en PV, ja den var ju hur läcker som helst! Jag tyckte så mycket om den, vi behöll den länge (..)

Den var inte helt ny, han och hans bröder jobbade alla sommarlov och jullov och så, det första han sparade ihop till. Den var ju begagnad, men den var fin. Det var ju inte självklart att man hade en bil, det tyckte jag var lite lyxigt (Karin, 73)

Även studiens yngre deltagare beskriver att narrativen kring Volvons egenskaper funnits med under uppväxten. Ofta är värderingarna traderade inom familjen, faderns bild av Volvon traderas och socialiseras. Fredrik beskriver hur han återkommande i hemmiljön traderats Volvons egenskaper. Trots att familjen under uppväxten ägt mindre japanska bilar har narrativen kring Volvon existerat förhålllet till det egna bilägandet,

Man har ju alltid hört hemma att Volvon är en bra bil, så det har ju någonstans verkligen fastnat. Och det sa ju farsan då, Volvon det är alltid en bra och säker bil (Fredrik, 32)

Caroline uttrycker att hon omgivits av en liknande artikulerad allmän diskurs,

Ja det är ju liksom något man alltid hört, folk alltid sagt, att Volvon är ett säkert köp, så många kan ju liksom inte ha fel. (Caroline, 39)

Ola som till skillnad från Fredrik och Caroline är uppvuxen i ett hem som alltid ägde Volvobilar beskriver en lojalitet som traderats från fadern, när han väl skulle skaffa en egen bil fanns det inga andra tänkbara alternativ, i hans familj körde man Volvo och det var ingen större

diskussion kring det. För Ola blir det första bilägandet också ett traditionsbärande, ett sätt att reproducera uppväxtens värderingar och föra vidare familjens arv.

Han menade ju liksom att man skulle stötta där man kom ifrån, att man på nåt sätt skulle vara stolt över det som produceras i sitt hemland, att det vägde tungt.

(Ola, 34)

2.2 Volvon, Sverige och svenskheten

När jag inledningsvis började projektera för denna studie frågade jag vänner och bekanta i min närvaro vilket det första ord de kom att tänka på var när jag sa ”Volvokombi”. Samtliga, unga som äldre, män som kvinnor, bilister som cyklister, svarade snabbt utan ett uns av tvekan ”Sverige!” eller ”Svensson!” eller till och med ”Svenskhet!”. Oberoende vilken ingång till eller utifrån vilken term Volvon närmas uppkommer indikatorer på en liknande begreppslig konvergens. Studiet av detta relationella förhållande innefattar en uppkommen diskussion om materiell semiotik kopplat till begrepp som nationell kultur, nationell självförståelse och nationell identitet. En sådan diskussion måste också utgå från att det skulle existera parallella diskurser där konvergensens entydighet prövas. Volvon kan tänkas symbolisera Sverige för fler än de som återgivs i det material som är föremål för denna analys liksom betydelsen av dess kopplingar till nationell identitet kan tänkas vara olik de som inte äger en Volvo.

Likt avhandlat i föregående avsnitt om tryggheten, säkerhetens och pålitlighetens narrativa och diskursiva arv kan en begreppslig konvergens diskuteras utifrån dess eventuella hegemoni och flytande signifikans, där identifieringen av en allmän nationell diskurs ställs gentemot beröringspunkter i studiens mer avgränsade material (jfr Laclau & Mouffe 2008, Gerber 2011). Ett interdiskursivt förhållande existerar då materialet ställs gentemot Sverige och definieringen av en allmän diskurs. *Nation* blir alltså både en nodalpunkt liksom en avgränsning av ett diskursivt fält.

I *Försvenskningen av Sverige* (1993) diskuterar etnologerna Billy Ehn, Jonas Frykman och Orvar Löfgren kulturanalytiskt och historiekronologiskt uppkomsten av nationell identitet och nationell kultur utifrån begreppet svenskhet. Med *böjningsmönster* avhandlar Löfgren hur en territoriell eller politiskt statlig definition (här Sverige) kan betraktas som en avgränsad arena inom vilken historien och den kulturella praktiken formerar och konstituerar ett samlat nationellt begreppsligande (Löfgren 1993:22ff). Löfgren menar att aspekter kring modernitet och de processer som föreligger kulturellt aktualiserande varit centrala i formandet av ett

hegemoniserat nationellt begrepp. Till stor del kan dessa processer härledas till konforma konsumtionsmönster och delokaliserade materiella vanor till följd av modernisering och rationalisering av den industriella tillverkningen, åt åtkomsten till dess produkter. Löfgren benämner denna typ av konformitet grundad i att ett enat socialt landskap får åtkomst till samma eller liknande materiella ting som en nationaliserande kraft. En sådan kraft skapar konforma smaker och intressen, de praktiker knutna till materiella objekt blir således också gement spridda (jfr Löfgren 1993).

Liknande resonemang går att finna i Baumans skildringar av övergången från ett konsumtionssamhälle till ett konsumerism-samhälle. Enligt en sådan distinktion är konsumtionen en avgränsad praktik och konsumerismen en samhällelig organisering, på ett vis kollektivistisk och gemen. Det kollektiva ligger här i uppfattningen av att åtkomsten till, konsumtionen och brukandet av samma reproducerade materiella objekt införlivar och definierar social samhörighet (jfr Bauman 2005:84ff, Bauman 2007a:25ff).

Dessa processer skulle kunna beskrivas som homogeniserande, konsumerbara materiella objekt åtkomliga för en allmänhet kan tänkas skapa homogena praktiker där uppfattningarna och värderingarna av praktiska handlingsutrymmen värderas lika. Det gemensamma samhällliga projektet att medfölja modernitetens progression konstruerar också en gemen identitet, de ting som konsumeras och brukas blir medel för deltagande i en kulturell kongenialitet (jfr. Löfgren 1993:54ff). I efterkrigstidens Sverige kan Volvon menas ha intagit en sådan betydande roll. Den blir en materiell symbol för det kollektiva projektet, ett instrument i skapandet av moderna visioner i en framtid i en ny fri och fredlig värld. Detta signifikanta narrativ återkommer i materialet som befäst reproducerat och lika samtida aktuellt. Studiedeltagaren Ola funderar på begreppet svenskhet,

Den symboliserar ju på nåt vis, för mig i all fall, något svenskt. (..) ja alltså Volvo, villa vovve. Ja det är ju en sån gammal sak man säger, ja för att beskriva att man alltså lever nåt typ av svenssonliv, ett klassiskt svenssonliv. Där är Volvon med, som en av tre pelare i ett tryggt, kanske lite liksom ospännande men ändå eftersträvat vuxenliv hos många svenskar tror jag, som något många vill uppnå, att ha råd att köpa en villa, skaffa en familj, köpa en Volvo (Ola, 34)

Ola beskriver här uppfattningen av Volvon som en beståndsdel av ett större projekt, en byggsten i ordnandet av ett eftersträvat vuxenliv. Rotandet, att slå sig ner och att slå sig till ro är åldrandets eller mognandets i lika hög grad materiella som emotionella projekt. Även den som inte aspirerar till ett sådant ordnande eller rotande kan ändå tänkas ha en relation till att det är diskursivt normativt förankrat, bilden av hur det vuxna livet ska levas och organiseras är också standardiserad.

Man säger det och så skrattar man lite, men så är det nog ändå många som (..),
som gärna hade levt så (Ola, 34)

En vidare diskussion kan föras om narrativet om Volvons egenskaper, materiella eller semiotiska, skulle återspegla eller införliva karaktär eller attribut som kan tillskrivas svensken eller det *svenska sättet* att leva. Etnologen Åke Daun diskuterar i *Svensk Mentalitet* (1989) vad som formar den urtypiske svensken, en *modal personlighetsstruktur* (Daun 1989:30ff). Daun menar att modala personlighetsstrukturer är ofrånkomliga om en individ väl antagit en tillhörighet till en nationell kulturell inramning, eller en nationell diskurs (jfr. Gerber 2017). En individ behöver inte praktiskt efterleva kriterierna för normativitet inom en sådan diskurs men kan inte heller helt bortgå från en fundamental mentalitet, historiskt socialiserad i viss mån men också under influens från materiell miljö, natur och omgivning (jfr. Frykman 1993:128). Detta förhållande kan användas för att beskriva den dualitet som återkommer i det insamlade materialet och intervjuцитaten ovan, Volvon måste inte nödvändigtvis vara motiverad för att den skulle ha en materiell plats länkad till en modal svensk diskurs, men den kan ha en partiell betydelse, fylla en specifik funktion där den blir ett av många instrument för kontakt med en nationell kultur eller nationell identitet.

Pålitlighet liksom, jag tänker, ja alltså att en likhet skulle kunna vara svenska
fotbollslandslaget, som där i första hand är väldigt viktigt att ha en stabil
backlinje, ett väldigt ordnat och systematiskt försvarsspel. Det tänker jag är
ganska talande jämförelse, ja alltså att allt är lite safe, kontrollerat. (Ola, 34)

Liknelsen med svenska fotbollslandslaget beskriver uppfattningen om det reserverade attributet, något under kontroll, lyhört behärskat och besinningsfullt. Ola menar att Volvon precis som svensken också är pragmatiskt reserverad, den blir för honom en symbol för rationalitet utan excesser, praktik utan att lägga vikt vid yttre attribut. Utifrån Baumans flytande

begrepp skulle detta kunna diskuteras som egenskaper tillskrivna soliditet. Istället för att symboliskt forma identitet utefter tillskaffningen av ytliga attribut byggs identitet av gärning, handling och praktik (jfr. Bauman 2005:17ff). Den reserverade individen kan menas vara i högre grad statiskt positionerad förhållen till sin omgivning, inte i lika hög grad rörlig som den som söker nyhet och förändring i hopp om att statuera en dramaturgisk identitet som ständigt måste aktualisera sig i de modernt föränderliga sociala och kulturella fälten.

Jag tror nog aldrig att jag sett en Volvo som riktigt chockar mig, utseendemässigt, ja provocerar mig helt enkelt, eller som till exempel kör väldigt snabbt och aggressivt (Caroline, 39)

Caroline benämner här ett koherent visuellt attribut och en brukande praktik utefter samma överensstämmande artikulation. Bilden av Volvons visuella (ytliga attribut) och praktiska (utilitaristiska) egenskaper värderas här kunna tillskrivas samma karaktäristiska kategori. En progressiv design skulle utifrån samma resonemang höra ihop med en körstil som tar plats och är i högre grad utmärkande synlig och blottande ute i trafiken (ex. O'dell 1993).

Det är ju det där med trygghet och kvalitet, den symboliserar ju liksom inte kaxighet eller snabbhet. Ja det känns ju som en motsats till (..) ja om vi tar italienare tex, och italienska bilar, allt går mycket fortare. (Ola, 34)

Bilden av den sydeuropeiskt excentriske italienaren för Ola ihop med begreppet snabbhet, rörlighet i högre fart. I mångt är det också en värdering av en annan modal personlighetsstruktur som både diskursivt och praktiskt skulle skilja sig från Olas bild av svenskheten. Precis som i fallet med Volvon skulle alltså italienares mentalitet (nationella identitet) också diktera hur de bygger bilar och vilka egenskaper dessa då ska ha.

I ett omvänt resonemang byggs bilar på ett visst vis med en viss typ av egenskaper för att passa en viss typ av mentalitet. Båda aspekterna kan tänkas vara relevanta i förståelsen för hur bilder och narrativ kring Volvons egenskaper förenas med bilder och narrativ kring svenskheten.

Uppfattningarna kring nationell identitet kan också ställas gentemot begreppet *stolthet*. Där materiella objekt blir beståndsdelar i en nationell diskurs blir de också konsumerbara medel för att validera tillhörighet och påvisa eller styrka ett deltagande i det nationella projektet och nationella identitetsskapandet. Ohlsson (2009) berör hur förändringar i Volvos ägarstruktur

alienerar fabriksarbetarna från det nationella projektet, den stolthet som låg i att vara delaktig i produktionen av en svensk symbol försvinner när ägandet blir amerikanskt, senare kinesiskt (Ohlson 2009:138ff). Denna uppfattning av delaktighet kan menas agerat incitament och motiv inför arbetet, liknande alienering kan återfinnas i det privata konsumerandet och brukandet av Volvon.

Stabiliteten, säkerheten, det är ju svenskt från början. Det är ju väldigt mycket det här med det svenska. Jag tror att just det här nationella, alltså jag är nog påverkad av det. Jag vill stå upp väldigt mycket för Sverige, och då väljer jag ju en svensk bil. Och det gör ju nog många andra också, både arbetaren och ja, dom andra. (Karin, 72)

Karin beskriver det naturliga, logiska eller rationella i att man som svensk också äger och brukar en svensk bil. Hon menar att det för henne är en självklarhet att konsumera något som är nära producerat och identifierat som diskursivt och praktiskt åtkomligt. I en föranledd diskussion kring klass och bilder av vilka sociala kategorier som konsumerar Volvobilar menar Karin att attraktionen i Volvon som svensk symbol är gement upplevd. Narrativen kring trygghet, säkerhet och pålitlighet och dess överensstämmelse med den modala personlighetsstrukturen spelar med alla konsumenter oberoende ekonomiskt kapital och utan hänsyn till eventuella sociala skiktningar. Laclau (2005) diskuterar hur interdiskursiva förhållanden till en nationell diskurs existerar, där gemensamma projekt blir allmängiltigt uppfattade trots ett socialt landskaps sociala skiktningar. En (om man vill modal) identitet och uppfattning av gemenitet kan alltså existera trots en facetterad samhällelig diskursiv antagonism (jfr Laclau 2005:76ff). Det kan liknas med Daun (1989) och tanken om att mentalitet skapar liknande värdering oberoende eventuella praktiska olikheter.

Laclau diskuterar denna typ av interdiskursiva övergränsande förhållanden utifrån etablering av politiserade ideologier men samma artikulation skulle kunna utgöras av ett materiellt objekt och de egenskaper det tillskrivs (jfr. Gunnarsson-Payne 2017).

Studiens material kan inte menas uppvisa entydighet i detta fall. Generationella och demografiskt grundade skillnader går att urskilja. Fredrik beskriver hur han initialt inte tar direkt hänsyn till Volvons koppling till Sverige och svenskhet. Fredriks 9 år gamla Volvo V70 är byggd i Torslandaverken, men på frågan hur han hade resonerat om den var tillverkad i Kina väcks andra resonemang,

Jo det där blir ju nåt annat, då hade jag nog tänkt på annat sätt, jag tror ju framförallt att ja just den här gamla generationen, jag tänker ju på farsan där då, jag tror det hade blivit nåt skeptiskt med det kinesiska där (Fredrik, 32)

Vidare diskuteras aspekterna kring den geografiska närheten som även Karin berör. Fredrik bor i Blekinge bara några mil från Volvofabriken i Olofström där många av Volvos karosser tillverkas. Många i närheten antingen arbetar eller känner någon som arbetar vid fabriken. Han resonerar vidare om det kan ha någon påverkan på hur det talas om Volvon regionalt, om de sätt det talas om Volvon i affären, hos bilverkstan eller på släktfester också beror på människors affiliering med Volvofabriken (jfr. Ohlson 2009).

Närhet, geografisk som emotionell, med Volvoproduktionen kan också tänkas korrelera med uppfattningarna kring trygghet och pålitlighet. Bortom tidigare diskussion som berört hur *det svenska*, den nationella inramningen som kategori, är nära och åtkomligt, identifierbart och kulturellt förankrat, innebär också de fysiska avstånden en värdering av åtkomst. På internetforum där Saab mot Volvo i frågan om köpråd diskuteras existerar också en diskurs kring den fysiskt synliga organisationen. Det svenska alternativet Saab är efter konkursen 2011 inte längre en fysisk fabrik, det finns inga lokala återförsäljare, inga märkesverkstäder att besöka. En generell skepsis inför möjligheterna att underhålla och reparera en Saab tycks existera och avskräcka köpare. Saaben är alltså i någon mån förfrämligad eftersom den saknar institutioner (ex. Bauman 2005:55ff), den existerar och syns i trafiken men innesluts inte av en institutionell inramning, ett organiserat skyddsnät för ägaren att förlita sig på. Volvon däremot är mer än en bil och ett materiellt objekt synligt bara på vägen, det är en organisation synliggjord i offentliga rum, förankrad och fysiskt greppbar och åtkomlig.

2.3 Ny och gammal

I de föregående avsnitten *Arvet* och *Volvo, Sverige och svenskheten* har jag diskuterat hur olika diskurser sammanför uppfattningen och värderingen av Volvon som solid förankrat i narrativens historiska bakgrund och vidare ställt till historiska och samtida narrativ kring svenskhet. I dessa avsnitt har *Volvon* och specifikt *Volvokombin* som benämningar inte tagit hänsyn till att vidare detaljera egenskapliga avseenden som specifika modeller, visuella attribut, skick eller ålder. En *typisk Volvoägare* tycks inte existera och det ligger inte heller i denna studies syfte eller intresse att försöka identifiera en sådan. Samtliga studiedeltagare som

varit föremål för intervjuer har olika bakgrunder, sysselsättningar, vardagliga levnadssätt, bilerfarenheter och brukar därmed också sina bilar på olika vis. Volvoägaren kan vara en pensionerad restauratör av en gammal Amazon, student med sin första begagnade bil eller kringresande IT-tekniker med en fabriksny leasingbil. Beröringspunkten som visar sig i det insamlade materialet är att samma narrativ i någon mån konsumerats.

De solida artikulationerna, tryggheten säkerheten och pålitligheten, har som belysts i tidigare avsnitt följt Volvon sen starten, tradingen och reproduktionen av narrativen har överlevt generationella brytpunkter och samhällsliga förändringar. Sociologerna Göran Ahrne & Apostolis Papakostas diskuterar *tröghetens mekanismer* i beskrivandet av samhällslig föränderlighet. Istället för att försöka identifiera epokiska brytpunkter menar Ahrne & Papakostas att vissa strukturer, värden och diskurser kvarstår i modernitetens föränderlighet för att de är stabila (solida), därmed tröga och svåra att bräcka. På så vis kvarstår även *det fasta* i ett modernt föränderligt socialt landskap (jfr. Ahrne & Papakostas:66ff).

I samband med de första observationerna jag genomförde i och med materialinsamlingen inför denna studie körde jag ut till varuhuset Biltema i utkanterna av Lund. I mitt insamlade etnografiska material återkommer Biltema som en central plats för Volvoentusiaster, delvis för inhandlande av billiga pirat-reservdelar, men också en plats för möten, jämförelse av varandras bilar och gemensamt underhåll och meckande. Bortom entusiastkretsen förefaller Biltema representera en bredare konsumentkategori av den bilburna befolkningen som utför vardagliga ärenden i detaljhandeln. Från att ursprungligen salufört bildelar och biltillbehör är inventariet idag till lika stor del bestående av byggmaterial, cyklar, campingutrustning och hemelektronik. Biltemas parkering är en exposé över Volvons mångfacetterade funktion, det mondäna möter det exceptionella, i en rad av parkerade bilar tycks varje kategori finnas representerad (jfr. Ehn 2009:77). Etnologen Cecilia Fredriksson som i *Ett Paradis för Alla* (1998) kulturhistoriskt avhandlar varuhuskedjan EPA's plats i det svenska folkhemsbegreppet beskriver vardagens nya varumarknad (Fredriksson 1998:96).

Vardagens nya varumarknad är ett modernt rum, åtkomligheten och det breda utbudet utjämnar social skiktning i det utilitaristiska syftet. EPA var ett *böndernas paradis* för att det tillrestes, stadsboende borgerlighet drogs till de låga priserna och så möttes sociala kategorier i det praktiska, ett rum som inte värderade smak eller kultur (Fredriksson 2017:98ff). Liknelserna kan dras till Biltema, ett samtida EPA, där generation och klass möts inför samma

konsumtionspraktiker, likväl ett offentligt rum där olika sociala kategorier statueras och representeras.

Vid mitt första besök parkerar jag i ett hörn med översikt över hela parkeringen. Jag var nyfiken, hur syns de olika Volvobilarna från olika generationer, vem kör dem, vad lastar man in i dem? Ett äldre par rullar och parkerar två rader framför mig. En röd V70 av 2001 års modell, välskött och nytvättad. Medan dem stiger ur bilen och möts vid bakluckan kör en ny XC90 sakta förbi. Föraren, en uppklädd man i lägre 30-årsåldern väjer inte för paret, han ska fram och det tydliggör han med ett skapt blängande. XC90'n ser gigantisk ut i jämförelse med den röda kombi, det äldre paret stannar till, ryggar tillbaka och följer med en sådan blick som skulle kunna spegla båda avund och förakt den stora svarta SUV'en längs med hela parkeringen, ut på vägen. Sakta vänder de om och rör sig mot entrén, hållandes i hand.

Dualiteten, och antagonismen, som dramaturgiskt synliggörs på parkeringsplatsen kan förstås genom Baumans särskiljning av hårdvaru- och mjukvarusamhället (Bauman 2005). Det äldre paret Volvo symboliserar här diskursen kring det långlivade, det omskötta och vårdade. Istället för förnyelse och social aktualisering genom konsumtion blir bilen en visualisering av trögheten och bevarandets attribut (jfr. Ahrne & Papakostas 2014:22). Den fabriksnya Volvon symboliserar modernitet, en kulturell trendföljsamhet, excess förhålllet till praktikens krav. Kapacitet överflödigt för det egentliga ändamålet.

Karin menar att ägaren av en gammal Volvo och ägaren av en ny Volvo trots skillnader i socioekonomiska förutsättningar delar samma ideologiska projekt (jfr. Laclau 2005:81ff).

Jag ser ju väldigt mycket, ja alla kategorier, Volvobilar ute på vägarna. Dom här nya, plastbilar som jag tycker, ja jag ser dom här som jag vet är femhundrausen-kronors-Volvos, det är ju en kategori höjdare som har pengarna. Och jag har ju aldrig haft den här nya Volvon men samtidigt så kan jag tänka att det är ju så svenskt det här med Volvo, det kan ju lika gärna vara en vanlig arbetare som har en Volvo, jag som någon slags medelklass och lärare som har en Volvo till höjdaren som har en ny finare Volvo. Men ändå så står Volvon för någonting. (Karin, 73)

Volvon står för trygghet, säkerhet och pålitlighet oberoende ålder och prisklass menar Karin. Hon uppfattar det som att attraktionen för varumärket består, den som konsumerar en äldre Volvo konsumerar fortfarande samma löfte om de materiella egenskaperna trots att de åldras och tappar aktualitet. Självmедvetenheten kring den egna Volvon utgör en positionering, en uppfattning kring hur den förhåller sig till andra dyrare mer moderna. Ändå möts Volvoägarna i en smak, en homogen och ur viss aspekt konform värdering av vad bilen symboliserar och sänder ut för signaler. Karin beskriver samförståndet och den tysta samhörighet som uppstår när man möts i trafiken,

När jag möter andra Volvobilar, ja alla årsmodeller och allt, det ger för mig nå styrka, ja mycket det här med varumärket förstås, att det är tillgängligt för alla, det är ju väldigt viktigt för mig i min humanism, ja vad man nu vill kalla det, ja det här med att alla människor ska ha möjlighet att köpa något bra, ja det här med hållbarheten. Det ger respekt också. (Karin, 73)

Tillgängligheten avser här att även den billiga Volvon besitter narrativen kopplade till soliditetsbegreppet, en konsument även med begränsade ekonomiska medel kan konsumera till sig Volvons egenskaper, en diskursiv delaktighet, de försvinner inte med tiden eller med att det ekonomiska värdet och de visuella attributen försvagas. Respekten kan tänkas korrespondera med uppfattningen av att man gjort ett rationellt och begrundat bilval, andras liknande reson stärker den egna självbilden av tillhörighet till en rörelse som enats i samma slutsatser. Mattias däremot gör stora skillnader i den äldre och den nya Volvon, han menar att varumärket inte symboliserar samma värden, att det i grad med teknologisk utveckling bortgått från den mekaniska materiella kvaliteten. På så vis är också ägaren av den moderna Volvon inte i lika hög grad dedikerad soliditetens diskurs, hen har inte idealiserat samma värden som den som underhållit och bevarat den äldre bilens materiella egenskaper och med det också i större mån reproducerar det solida narrativet, asymmetriska signifikanser skingras (jfr Gunnarsson-Payne 2017).

Mattias har testat på att äga nyare Volvobilar som inte har rödblocksmotorn,

Jag har köpt några V70's och sådär, nån XC70 tror jag också, nyare då. Men då kände jag bara nä fy fan jag måste ha en 740 igen alltså. (Mattias, 26)

Och fortsätter,

Den här (samtida) generationens Volvos kommer ju aldrig få en sån här, ja kultstatus eller vad man ska säga. Dom kommer aldrig att bli nostalgi eller så, bilar idag är ju mer typ en förbrukningsvara nästan. Det är ju ingen som riktigt äger sin bil heller ju, allt är leasing, man lever med bilen i tre år sen ser man den aldrig mer. (Mattias, 26)

Mattias menar att *kultstatusen* är förknippad med narrativen om den gamla Volvons nära mytiska hållbarhet och livslängd. För entusiaster av dessa äldre Volvobilar är just denna aspekt den behållning som positionerar entusiasterna inför ett tolkningsföretärande, en diskursiv artikulering, kring Volvons egenskaper i jämförelse med den moderna och mer mondäna Volvoägaren, mer distanserad från soliditetsbegreppets diskurser. I scenariot ovan blir den underhållande och vårdande ägaren i annan form bekantad med narrativen kring hållbarhet och livslängd eftersom den i praktiken får uppleva och bepröva sådana egenskaper i ett långsiktigare projekt än den moderna ägaren som får sin bil utbytt efter tre år. Dessutom har hen ägt den med nybilsgaranti och på så vis står privatekonomiskt fragil inför uppkomsten av dyra reparationskostnader till följd av brister i den materiella kvaliteten. I sitt arbete som bilmekaniker på en större märkesverkstad träffar Mattias på den här typen av ägare, som han menar inte vårdar eller bryr sig om underhållet av bilen eftersom den ändå ska bytas ut, det uttrycker han som en frustration eftersom han själv värderar en stor stolthet i det egna ägandet och det löpande underhållet av Volvon.

För Jan är denna typ av aktualiserande konsumtion valid, han lyfter fram att *vara modern* som viktig för honom, en del av en konsumerande identitet. Han belyser också själv att det kan beskrivas som en fåfänga över bilen som ytligt attribut ute i trafiken. De senaste 30 åren har han bytt till en ny Volvo vartannat eller vart tredje år. Den moderna fabriksnya bilen är i mångt en destillerad klassmärk, en direkt signal på att man innehar köpkraft, men också kanske än viktigare tillskrivit sig deltagande i det moderna projektet möjliggjort av ett privatekonomiskt välstånd (jfr. Löfgren 1993:58ff).

Det är klart att man ska ha en modern bil, komforten ska ju vara där. Miljöaspekten också förstås, dom faktorerna är ju viktiga. Visst man kan ju ha en äldre bil, men då är det väl ett fritidsåkande eller så. (Jan, 73)

Jan resonerar vidare kring miljöaspekten, hans bara några månader gamla XC60 är en hybrid, han har tagit språnget in i nya teknologi och satsat. Miljöfaktorn och den terminologi som hör därtill kanske är den viktigaste och mest centrala artikulationen av den moderna bilens diskurs, ett mått av i vilken grad den moderna bilen befästs och värderas som samtida och en del av högteknologisk progression (jfr. Martin 2020:205ff). Samtidigt menar Jan att åldrandet för hans del belyst vikten av Volvons utilitaristiska egenskaper. Efter att ha kört sedaner i många år, han upplever dem som vitala och sportigare, bytte han i samband med sin pensionering till sin första kombi eftersom han och hans hustru börjat spela golf. De två sista bilarna har varit SUV'ar, den åldrande kroppen har ställt nya krav på utrymme och instegshöjd. Jans krav på den moderna Volvon är på sätt och vis en kontradiktion, ett konfliktfyllt förhållande. Viljan att delta i det moderna projektet innebär en etisk anpassning inför miljöpathosets nya normer. Likväl kräver kroppen och fysiken egenskaperna från den utilitaristiska bilen, den som tar upp plats, är resurskrävande att producera och ute i trafiken symboliserar åldrade syften. Den nya Volvon är både ny, och gammal.

Ola beskriver hur den gamla Volvon ute i trafiken blir en symbol för den egna identiteten och självbilden av klasstillhörighet, ett hävdande men också ett ideologiskt ställningstagande. Ola berättar om tillfällen då han haft arbetsåtaganden i miljöer han menar tillhör andra samhällsklasser. Vid ett tillfälle ska han arbeta på ett företagsevent hos en exklusiv bilhandlare,

Ja jag kommer ju ditkörandes i min gamla röda container och utanför ingången där så stod det ju bara i princip Ferraris och ja, väldigt fina bilar. Så såg jag ju att det var en ledig plats där, så på rent djävulskap kände jag ju bara att jag måste ställa min rostiga Volvo 940 här, jag ville på något sätt provocera. Jag tyckte det var lite roligt, den var ju samma röd som Ferrarin bredvid. (Ola, 34)

I dessa situationer blir Volvon symbol för vad han beskriver som en punkighet, ett soliditetens slagskepp. Ola har en uppfattning av att Volvon symboliserar något annat för Ferrariägarna än i de sociala fält han själv rör sig inom och de värden han själv identifierar sig med. Han triggas av att människor med andra värderingar av Volvokombin än han själv identifierat sig med bejakar honom med skepsis. Det blir en tyst protest mot en antagonistisk diskurs och motsatta attribut.

3. På vägen

Tidigare redovisade resultat visar på att de diskursskapande uppfattningarna kring och värderingen av de solida egenskapernas narrativ också dikterar Volvoägarnas brukande och praktik. Min användning av begreppet kapacitet inför min materialanalys grundar sig i detta förhållande, det är i materialet tydligt att uppfattningen kring materiella objekts egenskaper, Volvons, formar diskursiva fält till vilka sociala och kulturella praktiker responderar och verkar inom. Ingold's teori för samspelet mellan sinne och materialitet syftar till att beskriva hur människan perceptionellt processerar och värderar natur och material. Denna perception i samband med materiell kontakt formar uppfattningar av objekt och de rumsliga miljöer objekt kan brukas inom (Ingold 2011:20ff).

Bilens egenskap att omsluta förare och passagerare och avgränsa dessa från dess omgivning, väder och vind, samspelar med uppfattningar av trygghet och säkerhet. Den globala pandemi som pågått under år 2020 och den period denna studie och uppsats har utförts och författats har gett upphov till aktualiserade diskussioner kring hur uppfattning och upplevelse av trygghet och fysisk distansering från risk kan betraktas som något konsumerbart och materiellt förhållet. I min tidigare B-uppsats (Buhrgard, Bengtsson & Sjöström 2020) avhandlade jag hur bilen kan studeras spatialt och rumsligt och hur den under pågående pandemi blir en avgränsad plats skyddad från risker och faror.

3.1 I garaget

I samband med min intervju med Mattias besöker jag honom i hans garage där runt hälften av hans 28 stycken Volvo 740's står förvarade. Tillsammans med några andra likasinnade Volvoentusiaster förvaltar han en stor lada intill en nedlagd industri i utkanterna av en skånsk landsbygdsort. Längs med infarten står ett femtiotal gamla Volvobilar uppställda, vissa genomrostade och övergivna, andra restaurerade och nypolerade. Väl inne i ladan möts man av fyra billyftar, alla med en 740 upplyft på och en annan stående undertill. Det är en oändlig röra så långt blicken når, växellådor och avgasrör ligger i stora högar, man får klättra för att ta sig in i lokalen. Mattias beskriver varje bil detaljerat, när han köpte den, vem han köpte den av, vilka mekaniska projekt han har kvar att göra och vilka som redan är åtgärdade och kan prickas av. Mattias och hans vänner intresserar sig enbart för bakhjulsdrivna Volvos med rödblocksmotor, den rödlackerade gjutjärnsmotor som hade sin premiär i den första Amazonen 1956 och sedan i olika iterationer satt i Volvon fram till 1998 när den sista 940'n rullade ut från Torslandaverken (ex. Haventon & Rydholm 2012).

Rödblocksmotorn har en central roll i narrativen om Volvons pålitlighet, med arv från agrikulturella maskiner är den näst intill oförstörbar om den underhålls. Mattias beskriver rödblocksmotorn som mekaniskt överdimensionerad och överkonstruerad, varje rörlig del i motorns inre anatomi är tilltagna långt över vad marginalerna för funktion krävde.

Motorns slitstyrka, mekaniska soliditet och rigiditet, är upphov till en romantik. Det totalt utilitistiska i att mekaniken är synlig, går att ta på och går att höra etablerar en kontakt med maskinen. Den är inte gömd bakom plastkåpor och elektroniska styrdon. Skulle den mot förmodan gjort sitt sista varv lyfts den ur på en kvart och ersätts med en begagnad från skroten. Ingold diskuterar det visuellt paketerade attributet, det formgivna och designade är skyddshöljen distanserade det producerade objektet från det råa materialet. Arbetaren med verktyget synliggörs framför materialet han arbetar med, identitet överskuggar materiell rigid grund och mark (jfr. Ingold 2011:22ff). Det solida objektet och det rigida materialet statuerar statistiskt en plats och position, människor och praktiker rör sig runt om det.

3.2 Kapacitet i kvadrat

Volvokombins kubiska form rymmer ett rum och en arena för praktik. Ett utrymme att fylla med det vardagliga livets atteraljer, verktyg för arbete och aktivitet, matkassar och pantburkar, trumset och barnstolar. Etnologerna Johan Hagberg och Daniel Normark presenterar i *Fyrkantifieringen av handeln* (2013) en analys på temat *bärologi* där den kvadratiske kapaciteten lyfts fram. Kubismen är en rationalitetens form, inte följsam efter natur och vind, den skapar nya hörn och en plats att rymma de uddaformade objekten. Det kubiska utrymmet är överskådligt, gränserna och begränsningarna lätta att se och värdera.

Efter min intervju med studiedeltagaren Fredrik blev jag inbjuden att besöka honom en kväll i arbetet som frilansade trumslagare. Konserten en lördagskväll på en musikpub i centrala Lund var under pågående pandemi en sällsynt händelse, från att normalt arbeta några kvällar i veckan hade Fredrik nu bara haft någon enstaka konsert i månaden. Normalt sett står Volvon färdigpackad med trummor utanför hemmet på landsbygden i Blekinge, det finns ingen direkt inbrottsrisk att tala om och med en så pass välfylld spelkalender som Fredrik brukar ha är ett dagligt in- och utlast av trumset med tillbehör en påfrestande aktivitet. Fredrik beskriver i den tidigare intervjun hur trumsetets alla kollin fördelas i lastutrymmet, det är en välplanerad och repeterad praktik, varje stativväska och puka på samma ställe varje gång.

Alla trummor, så att säga allting man slår på, det hamnar i bakluckan. Alla stativ, som allting är på, det lägger jag i en stor väska som jag lägger i baksätet för den får ju inte plats där bak då. Stativväskan måste ligga fram, annars får allt nu med den här nya plats där bak. (Fredrik, 32)

När jag anländer till parkeringen utanför spelstället står två likadana V70 parkerade bredvid varande med öppen baklucka. Fredrik har just bytt ut sin V50 han haft i några år, fått låna pengar av sina föräldrar för att skaffa en större och säkrare bil. Spelkollegan sedan många år med V70'n bredvid är anledningen. Efter att ha fått provköra hans bil kunde Fredrik inte riktigt vara nöjd med sin V50, den större bilen kändes säkrare på vägen, stabilare, tystare och mer rejäl för nattliga resor på E22'an hem till Blekinge efter konserter och repetitioner i Malmötrakten. De båda bilarna lastas med nära koreograferade rörelser, det samtalas om veckan som gått och låtarna som ska spelas under kvällen. Ingen behöver leta efter rätt pryl i lastutrymmena, de ligger på samma plats som dem alltid gör.

Ola och Jan beskriver ett liknande scenario där Volvon blir ett extra rum, en förvaringsplats och avlastningsplats. När Jan uppgraderade till sin nuvarande XC60 kunde han äntligen få plats med sin golfbag utan att fälla baksätet. Den ligger nu alltid i bilen, han kan åka och golfa när han vill utan att lägga tid på packning och förberedelser. Olas avlastning är inte lika organiserad, Volvon blir en plats att förvara alla ting som inte har någon given plats i lägenheten. Verktyg, resväskor, böcker och barnkläder ligger blandat med gamla McDonalds-påsar och kvitton som ska till revisorn. Bagageutrymmet rymmer det moderna livets attiraljer, flyktigt hör de inte längre till ett hem, de bärs med och finns alltid åtkomliga.

Ola har bara några veckor innan vår intervju blivit far för första gången. Han beskriver hur han och sambon gemensamt som i en ritual några dagar i förväg hinner installera den nyinköpta barnstolen, packar bilen med extrakläder och torkhanddukar. När barnet föds sitter Ola väntandes i sin Volvo utanför förlossningskliniken, pandemins restriktioner skapar nya rum för distansering. Det här rummet hade fyra hjul.

Volvon är för studiedeltagarna en samarbetsvillig kompanjon i vardagen, den beskrivs som oömt utilitistisk och redo att stå till tjänst i organiseringen av de vardagliga aktiviteterna. Lastutrymmets separation från förarmiljön gör att kvittona som ska bokföras, trummorna som ska packas upp och ner inte belastar eller gör sig påmind under körmomentet. Körningen blir

en explicit praktik för spatial förflyttning, när man väl når sin destination finns de medhavda objekten att tillgå för att brukas (jfr Martin 2020:167ff).

Det fysiska avtrycket, uppfattningen om Volvons storlek ute i trafiken tycks korrelera med uppfattningen av trygghet,

Det är något med den storleken min bil har, den ger mig en trygghet, små bilar ja, jag får ju panik nästan. (Karin, 73)

3.3 Älgkrocken och dragspelet

Bauman skriver i *Flytande Rädsla* (2007) om ”kulturers uppfinningsrikedom när det gäller att göra det möjligt att leva med dödens oundviklighet” (Bauman 2007b:40). Trots vetenskapen om livets fragilitet materialiseras och kulturaliseras medel för beskyddande från det oundvikliga ödet. Bauman menar att det är en flytande modernitetens karaktär, det avskärmade hårdvarusamhället accepterar ödet medan den ständigt aktualiserande individen i mjukvarusamhället gör allt för att föreviga sig, hålla sig i liv för att försäkra sig om att lämna ett avtryck (jfr. Bauman 2007b:60ff). Att konsumera trygghet och säkerhet blir en handling för att göra tillvaron i det vardagliga livet acceptabel och genomlidlig. Vetenskapen av att man gjort det man kan och konsumerat något trygghetsgivande i är en distansering från fragiliteten och farorna. Ola berättar om när han en natt i mitten av ett skogigt Småland krockar med en älg, oskadd men med en demolerad bil hade narrativen kring Volvons säkerhet införlivats,

Polisen sa att jag klarade mig för att huven är så lång. Så nästa dag när jag kom ner till Malmö sa jag, jag ska köpa en exakt likadan igen. Jag hittade till och med en i samma röda färg. Jag tänker ju ganska ofta på att jag borde skaffa en bränslesnålare bil och sådär, som är billigare att äga, men så tänker jag på den där älgen, och att det kändes säkert.

(Ola, 34)

Karin beskriver hur hon efter en krock med en Volvo övertygades om att skaffa en större bil igen,

Ja jag hade ju en Escort ett tag, en liten Ford. En studentdag i Lund så tvärnitade en Volvo framför mig, ja det gick ju bara i 10 km/h eller nåt sånt men jag flög ju förstås rakt in i honom. Jag gick ut kollade, Volvon syntes det inget på men

Escorten var ju som ett dragspel, ihopknycklad. Då köpte jag en Volvo igen, det är ju det där med plåten. (Karin, 73)

I samband med fotoeliciteringen omnämner flera studiedeltagare förarmiljön i både den äldre och den nya Volvon som en skyddande sfär. Utformningen av instrumenteringen och instrumentbrädan distanserar föraren från vägen, materialen ger uppfattningen av att man känner sig omsluten från väder och vind. De båda miljöerna synliggör redskap och instrument för kontroll. I den äldre Volvon är knappar och reglage stora och väl märkta, tillgängliga under färden. Mattias berättar att anledningen var att man även i det nordiska klimatet med vinterhandskar ska kunna kontrollera bilens funktion.

Den moderna Volvon förmedlar liknande uppfattning av kontroll genom att ständigt ge information om säkerhetsstatus, omvarande trafik och faror (jfr. Martin 2020:138ff). Att tillgå kontroll och på så vis få en uppfattning av trygghet kan här diskuteras utifrån de båda aspekterna hårdvara och mjukvara som perceptionella inkubatorer.

Likt tidigare diskuterat är det fysiskt greppbara i dess rigida soliditet en förmedlare av materiell kvalitet. I enighet med Ingold och den perceptionella teorin innebär kontakten med ett material en värdering och en intellektuell kontextualisering av objekts praktiska kapaciteter, en uppfattning av vad de kan användas till och hur användningen praktiskt ska gå till. Teknik och mjukvara alierar brukaren från den materiella kontakten men kan förmedla samma information virtuellt (jfr Ingold 2011, Martin 2020). Båda medlen för information är materiella element förmögna att artikulera det som är diskursivt och det som är praktiskt, uppfattningen och värderingen av objektets brukbarhet dikterar praktiken. Studiedeltagarna beskriver Volvon som något som går att ta på, materialen går att identifiera och finns rakt framför en, de funktioner de är ämnade till blir explicit självklara, omaskerade, ärliga. Trots att tekniken alierar brukaren från materiell värdering är alltså de diskursiva narrativen fortfarande dominerande i uppfattningen av Volvons egenskaper, kulturella symbolik och avtryck i trafiken och det vardagliga livet.

4. Avslutande diskussion

I denna uppsats har jag visat på hur uppfattningar och värderingar av materiella egenskaper skapas i en dikotomi av diskursiv reproduktion och självupplevd praktik. Att kulturanalytiskt studera Volvokombin kräver breda begreppsliganden, mitt material som legat till grund för denna uppsats har visat på hur ett materiellt objekt också innehar folkligt rotade kulturella arv och semiotiska värden som väcker tankar och frågor utanför materiell och rumslig kontext.

Utefter mitt syfte och mina frågeställningar har jag i analysen av mitt material lyft fram hur Volvoägarnas värderingar påverkar och styr användandet av bilen. Vidare framkommer hur användandet i sig också förmår att pröva eller bekräfta dessa värderingar.

Soliditetsbegreppet som varit underliggande och betydande för alla avsnitt i denna uppsats är inget stringent definierbart, det är att betrakta som en artikulation av en diskursiv tematik. Likväl visar materialet på att soliditet, med alla egenskaper som kan tillskrivas därtill, återkommer i alla teman och ansatser till studiet av Volvokombin. Det fyller en valid funktion i en sammankoppling av den fysiska och kulturella praktikens samspel med sin omvärld och det sociala landskap i vilket den tar plats. Baumans tankar om den flytande moderniteten operationaliserar soliditetsbegreppet i denna studie. Det solida objektets plats i samtida kulturer verkar både som en kontakt med det förflutnas värden, en reaktion på att det sociala landskapet runt om är i ständig förändring. Denna studie värderar inte ett sådant förhållandes eventuella anemier, men belyser hur materiella objekt och användningen av dem är i samspel med sin omgivning.

Volvokombin är mer än ett transportmedel, för Volvoägarna i studien instrumenterar den de livsval de gjort, de ideologiska, etiska och emotionella värderingar vilka de organiserat det vardagliga livet utefter. *De rullar.*

Jag låter Karin, 73 avsluta denna uppsats.

När jag tänker efter, har ju hela mitt liv, alla val jag gjort, sättet jag levt på, ja allt, varit en Volvo.

Källförteckning

Litteratur:

- Adams, Tony E. Holman Jones, Stacy & Ellis Carolyn (2015). *Autoethnography: Understanding Qualitative Research*. Oxford: Oxford University Press
- Ahrne, Göran & Papakostas, Apostolis (2014). *Organisationer, samhälle och globalisering: tröghetens mekanismer och förnyelsens förutsättningar*. Lund: Studentlitteratur
- Arvastson, Gösta & Ehn, Billy (2009). *Etnografiska observationer*. Lund: Studentlitteratur
- Bauman, Zygmunt (2001). *Det Individualiserade Samhället*. Göteborg: Daidalos
- Bauman, Zygmunt (2005). *Liquid Life*. Cambridge: Polity Press
- Bauman, Zygmunt (2007a). *Consuming Life*. Cambridge: Polity Press
- Bauman, Zygmunt (2007b). *Flytande Rädsla*. Göteborg: Daidalos
- Boellstorff, Tom. Nardi, Bonnie. Pearce, Celia & Taylor, T.L (2012). *Ethnography and Virtual Worlds: A Handbook of Method*. Princeton University Press
- Daun, Åke (1989). *Svensk Mentalitet: ett jämförande perspektiv*. Stockholm: Raben & Sjögren
- Ehn, Billy. Frykman, Jonas & Löfgren, Orvar (1993). *Försvenskningen av Sverige*. Stockholm: Natur och Kultur
- Florén, Anders & Ågren, Henrik (1998). *Historiska Undersökningar: Grunder i teori, metod och framställningssätt*. Lund: Studentlitteratur
- Fredriksson, Cecilia (1998). *Ett Paradis För Alla*. Stockholm: Nordiska museets förlag
- Gerber, Sofi (2011). *Öst är Väst men Väst är bäst*. Stockholm: Acta Universitatis Stockholmiensis
- Gunnarsson Payne, Jenny & Öhlander, Magnus (2017). *Tillämpad Kulturteori*. Lund: Studentlitteratur
- Hagberg, Jonas & Normark, Daniel (2013). *Fyrkantifieringen av handeln*, Kulturella Perspektiv Nr 3-4.
- Haventon, Peter & Rydholm, Claes (2012). *Volvos herrgårdsvagnar: Volvo personvagnar AB's historia 1927-2012*. Göteborg: Volvo Cars heritage
- Ingold, Tim (2011). *Being Alive: essays on movement, knowledge and description*. New York: Routledge
- Kaijser, Lars & Magnus, Öhlander (1999). *Etnologiskt fältarbete*. Lund: Studentlitteratur

- Kaijser, Lars & Magnus, Öhlander (2011). *Etnologiskt fältarbete*. Lund: Studentlitteratur
- Kvale, Steinar (1997). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur
- Kvale, Steinar. Brinkmann, Svend (2014). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.
- Laclau, Ernesto & Mouffe, Chantal (2008). *Hegemonin och den socialistiska strategin*. Malmö: Vertigo Förlag
- Laclau, Ernesto (2005). *On Populist Reason*. London: Verso
- Martin, Christopher (2020). *Shifting Gears: Automated Driving on the Eve of Autonomous Drive*. Lund: Lund Studies in Arts and Cultural Sciences, Lund University
- Matson, Håkan (2007). *Kultbilar*. Stockholm: Bokförlaget Max Ström
- O'dell, Tom (1993). "Chevrolet... That's a Real Raggabil!" *The American Car And The Production of Swedish Identities*, Journal of Folklore Research, Vol 30. Nr 1.
- Ohlsson, Björn (2009). *Vi som stannade på Volvo*. Göteborg: Arkipelag
- Winther Jorgensen, Marianne & Phillips, Louise (2000). *Diskursanalys som teori och metod*. Lund: Studentlitteratur

Digitalt material:

(Varumärkeshistorik, marknadsföringsmaterial, diskussionstrådar om köpråd)

<https://www.volvocars.com/intl/cars/heritage?redirect=true>

<https://www.klassiker.nu/>

<https://www.7900klubben.se/>

<https://www.jagrullar.se/forum/>

(Inhämtat 21-31/10 2020)

Insamlat material:

(I författarens ägo)

Intervju 1. "Fredrik". 22/10 2020. 87 minuter.

Intervju 2. "Karin". 21/10 2020. 98 minuter.

Intervju 3. "Mattias". 31/10 2020. 112 minuter.

Intervju 4. "Caroline". 1/11 2020. 64 minuter.

Intervju 5. "Jan". 18/11 2020. 68 minuter.

Intervju 6. "Ola". 3/12 2020. 136 minuter.

Deltagande observation Lund 24/10 2020 kl.17.00-22.00.

Deltagande observation Kävlinge 1/11 2020 kl.15.00-16.30.

Observation Lund, Biltema. 21/10 2020 kl.17:00-17:30

Observation Lund, Bilia. 21/10 2020 kl. 16:30-17:00

Observation Lund, Nova Lund. 22/10 2020 kl. 14:15-15:00

Observation Södra Sandby, Ica. 24/10 2020 kl. 16:30-17:00.

Observation Dalby, centrum. 25/10 2020 kl. 14.00-15.30.

Observation Lund, Max Hamburgare. 25/10 2020 kl. 23:30-00:10

Observation Malmö, Gamla Väster (parkeringsgarage). 4/12 2020 kl. 13:00-13:30

Omslagsbild: Ale William Sjöström