

Amerikanaren

– 50-talets stora vrålkåk

1950-talets glansdagar i USA speglades i nylackad plåt, putsade backspeglar och glada färger. Nostalgin och kärleken till dåtidens bilar lever kvar än idag. Även i Sverige.



Cadillac Eldorado Biarritz Convertible från 1966. Bild: Fredrik Sandberg & Hannah Lindgren



Cadillac Eldorado från 1953. Pistolkulor i krom.
Bild: Fredrik Sandberg

Motorhistorians storaslagna årtionde

Det var mitten på 1900-talet och USA var en välmående nation, framtidstroende och bilen var kung. Det har snart gått 60 år sedan de amerikanska vråläken tillverkades i Detroit under 1950-talets sista fem år. I kampen om kunderna började bilverkarna övertrumfa varandra i design. Under decenniets fem sista år kulminerade det i en vansinnig kamp om att bygga längst, störst och mest utsmicklade bilar.

- Ställ en bil från varje årtionde i rad och amerikanska 50-talaren sticker ut. Bilarna var slätstruktura innan och det har varit rätt slätstruktura sedan dess också, säger Olof Svenungsson, känd som Professorn och expert på 1950-talsbilar på tidningen Wheels.
- Bilarna från den här tiden är fantastiska eller helt knäppa, beroende på hur man ser på saken.

REDIGERAT AV: HANNAH LINDGREN

Det var en rad faktorer som samverkade till den överdådiga designen. Efter andra världskriget fanns den amerikanska motorindustrin intakt - inga bomber föll som bekant över amerikanska fastlandet - och välförhållandet växte snabbt. Dessutom skedde stadsplaneringen på bilens villkor; det var stora vägar, stora avstånd och villaförorter.

Design var redan en större faktor i amerikansk biltillverkning än europeisk, men när marknaden på allvar började bli mättad i slutet av 1940-talet blev den ännu viktigare. I bakgrunden fanns också tekniska landvinningar som servostyrning, teknikutvecklingen av V8-motorerna, automatlådor samt metallclacker i helt nya färgnyanser som gjorde vråläken möjliga.

- Plötsligt bestämde designern över teknikern. Bilarna skapades i allt högre grad i designstudio och sedan var det upp till ingenjörerna att anpassa sig.

För varje år gällde det för tillverkarna att övertrumfa varandra. Hade Chrysler sto-

ra fenor ett år, ville Buick ha större nästa. Hade Ford en viss mängd krom ena året såg GM till att ha mer året därpå.

Kanske är Cadillac series 62 från 1959 hela decenniets mest bombastiska bil. Den hade enorma fenor som var avdelade på mitten av dubbla baklampor i pistolkuleform. Med rosa lack, mycket krom och så mycket glas runt kupén att det nästan liknade ett akvarium var den svår att toppa. Året innan hade längdrekordet slagits av Ford med Lincoln Capri som mätte hela 5,8 meter (nio centimeter längre än Cadillac 59:an). Med V8 och motor på 375 hästkrafter räckte det ändå bara till en toppfart på 177 kilometer i timmen.

För trots imponerande motorkrafter var sällan dessa bilar några prestandamonster.

De var för tunga, hade för dålig aerodynamik och dessutom utgick inte designprocessen från vad som var optimalt tekniskt sett - utan snarare vad som skulle fungera bäst i marknadsföringen.

Thomas Arnroth

Bilar från den tiden fascinerar och väcker nostalgiska känslor hos många.

Förändringen kom sedan snabbt. Det tog några år för bilföretagen att helt ställa om, men redan under 1960-talets första år ser man stora förändringar.

Bilarna blir inte mindre, men formspråket stramare. Fenor, krom, flygplansinspiration och "pistolkulor" går i graven.

- Det var ju inte möjligt att utvecklingen skulle fortsätta i samma riktning längre, och vi kommer aldrig få se något liknande igen. Men det är klart att bilar från den tiden fascinerar och väcker nostalgiska känslor hos många, säger Professorn.

Thomas Arnroth



Per Nordahl, Johnny Richardsson, Daniel Landgren och Robert Persson. Bild: Fredrik Sandberg



Biltilverkarna mätte mängden krom på konkurrenterna. Mest krom vann. Bild: Fredrik Sandberg

Nostalgikerna med bilen som livsstil

För en del blir bilen en livsstil. För andra resulterar livsstilen i en bil. Den som älskar rockabilly, pomada i håret och tajta otvättade jeans hämtar förstas också bilen från 1950-talet.

Det är ett högst alldagligt bostadshus från 1970-talet på Södermalm i Stockholm. Inget skvallrar om att en 50-talsoas, som lockar besökare från hela landet, finns här. Men går man nedför en trång spiraltrappa kliver man rakt ner i en annan värld. En 50-talsvärld som heter Sivletto.

Butiken är full av nyttillverkade kläder av 50-talsmodell. Och av människor som verkar hämtade ur Sista natten med gänget. Per Nordahl är en av Sivlettos grundare och han verkar leva som han lär. Från frisyr till skor är han klädd som om han klivit ur en tidskapsel, på besök i 2011 men egentligen hemmahörande i 1955.

- Jag har alltid tyckt om 50-talets opti-

mism. Allt var stort och vackert. Allt var möjligt. Det fanns inga gränser på något sätt. Jag gillar det. Det är skönt att ha hittat sin egen stil, man behöver inte känna sig stressad över trender och mode då, säger han.

Självklart kör Per stilenligt en bil från samma tid. Hans Ford F100 pickup från 1959 står symptomatiskt nog inklämd på en minimal p-plats inne på butikens lager. Bilen är varken ett skrytoobjekt eller något centralt i Pers 50-talsliv. Den är snarare resultatet av hans kärlek till den tidens estetik.

- Men jag är inte renlärig, allt jag gör måste inte vara 50-tal. Jag kör till exempel Vespa, vilket är 60-tal. Den är kul att köra, stilen är inte på liv och död, säger han.

I samma fastighet som Sivletto ligger Retro Måleri, en målarmåleri som specialiserat sig på att återställa väggar och fasader i deras ursprungliga skick. De tre målarmästarna jobbar inte bara med 50-talsfasader, men

precis som Per Nordahl älskar Johnny Richardsson, Daniel Lindgren och Robert Persson den tiden.

Så den som anlitar Retro Måleri kommer att få besök, inte bara av målare i 50-talskläder och 50-talsfrisyrer, utan även av firmabilar från svunna tider. Företaget kör med två Volvo Duetter från 1957 och 1966 och i garaget håller de som bäst på att renovera en Chevrolet paneltruck från 1948.

- Det finns en känsla i de där gamla bilarna som är skön, man kör liksom bil på riktigt. Man får jobba lite för att köra, allt är mekaniskt och man riktigt känner hur bilen mår när man kör. Börjar till exempel bromsarna bli dåliga känner man det i foten när man trycker ner bromspedalen, säger Johnny.

Kalla dock inte Johnny och hans kollegor för raggare.

- Nej, för allt i världen inte. Jag är intresserad av design och form. Skulle jag sätta

någon etikett på mig så skulle de vara nostalgiker, säger Johnny.

Daniel Lindgren tycker snarare att det handlar om kvalitet.

- Saker höll ofta högre kvalitet förr. Vi jobbar i amerikanska målarkläder som tillverkas på precis samma sätt som på 30-talet. Det finns inte bättre kläder att få tag på. Det är så långt från slit och släng-kulturen man kan komma, säger han.

Johnny tar sin egen frisyr som exempel.

- För mig är det här faktiskt inte främst en 50-talsfrisyr utan en klassisk herrfrisyr. Det är också skillnad mellan att vara nostalgisk och vara en bakåtråvare.

- Vi är ju moderna människor, vi använder internet och allt annat som vanligt folk gör. Kanske kollar vi mindre på tv och lyssnar mer på rockabilly än andra, men vi håller inte fast vid 50-talet på ett absurd sätt, säger Per Nordahl.

Thomas Arnroth

DESIGNFAKTA

• Även om det bombastiska låg i tidsandan, menar många att det var Chryslers modellprogram The Forward Look från 1955 av designern Virgil Exner som blev startskottet för överdådet mellan 1955 och 1960.

• Utmärkande för stilen under denna period var mycket krom och glas, flygplansinspirerade former, fenor och "pistolkulor".

• Även om bilarna försvann, är det fortfarande i dag designern som bestämmer bilens utseende, inte ingenjören.



Designen betydde allt. Inifrån och ut.
Bild: Fredrik Sandberg & Hannah Lindgren

REDIGERAT AV: HANNAH LINDGREN