

MAGASINET FÖR VOLVOÄGARE

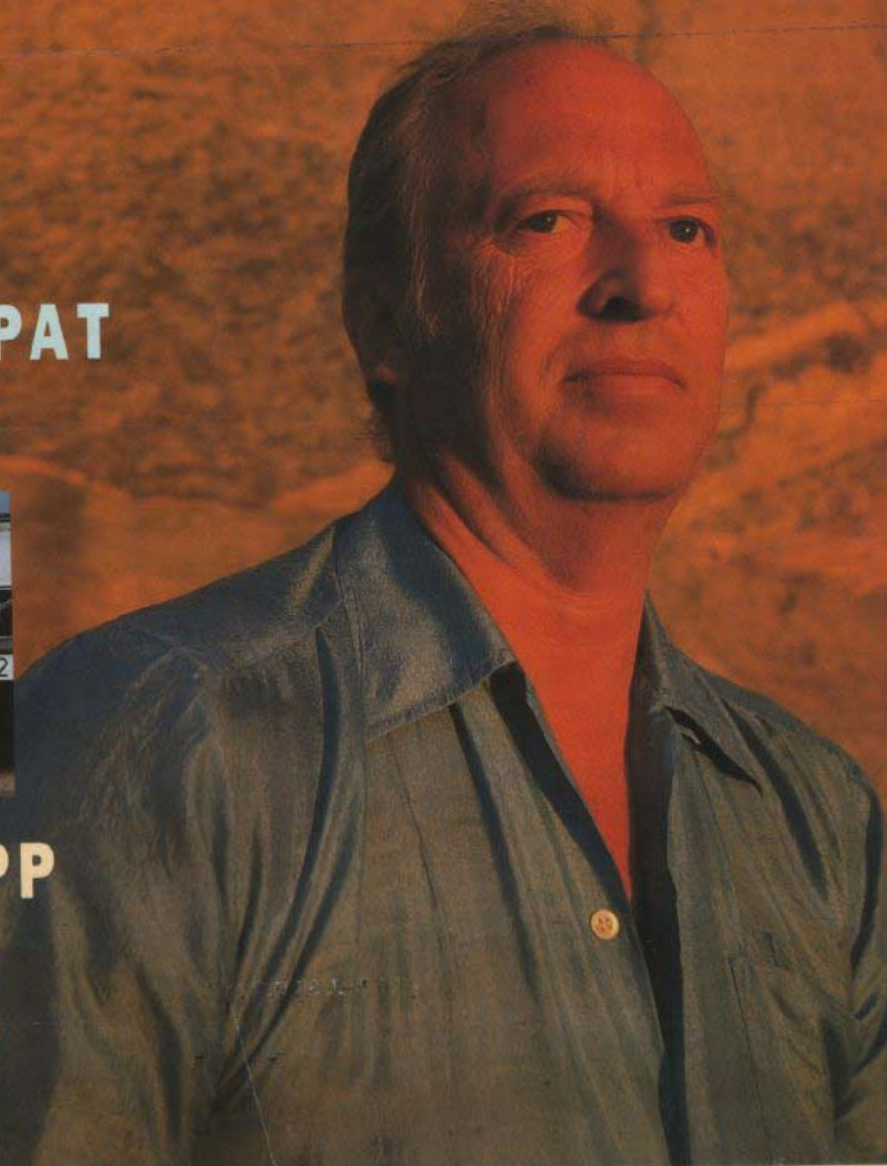
RATTEN

Nr 3/89 Årg 59

**MÖT
MANNEN
SOM SKAPAT
DIN BIL**



**RIDÅN UPP
FÖR
90-TALET**



"Formgivare, ska det vara nödvändigt?"

– Naturen tröttnar man aldrig på, säger Jan Wilsgaard och betraktar tärnans plask i Musselvikens vattenspegel.

Hav och tidlösa hällar av bohugranit, slipad av årmiljoner, är inspirationskällor som aldrig sinar.

Om Volvos chefsformgivare släpper tärnan med blicken kan han beskåda sitt arv till 90-talet:

40 års bildesign som redan blivit klassisk.

MÄNNISKAN behöver enkelhet och ro, säger Jan Wilsgaard där han sitter på den solvarma berghällen och följer fågelns akrobatiska aktion.

Tidlösheten. Vem hinner tänka på den i dagens stressade datasamhälle? Var hittar nutidsmänniskan den?

För Jan Wilsgaard är svaret enkelt. I naturen. Eller i det rustikt enkla i Colin Archers klassiska segelbåt. Ännu i maj ligger den kvar på slipen alldeles i vattenbrynet, skuggad av lummiga lövträd.

Pappan var sjöman och äventyrare. Därför slog lille Jan upp sina ljusblå ögon på Brooklyn för 60 år sedan. Båda föräldrarna kom från Norge och såväl Grekland som Oslo, Tromsö, Nordkap och Narvik blev platser som präglade uppväxten.

– Jag tror att jag haft nytta av min brokiga barndom senare i livet.

TILLSAMMANS MED fotografen Peter Claesson vandrar vi längs strandkanten i majkvällens solnedgång. I detta paradiset har en hårt arbetande industriformgivare funnit platsen att fylla sina reservoarer. Fast ladda batterierna är kanske ett bättre uttryck?

Musselvikens är Jan Wilsgaards sommarställe, ensligt beläget i den bohuslänska innerskärgården. Här kan han gå klädd som i kväll, i stickad mössa av Jack Nicholson-typ, prydd med färgstänk från båten, tennishorts, enkel blå kortärmsskjorta och ett par gamla gummidojor.

En öppen, positiv och lättpratad göteborgare (han betraktar sig som sådan nu-förtiden) som drar tre, fyra historier på raken medan kameran rasslar.

– Stugan är gammal, byggd av en fattig bohuslänning. Visst kunde man bota i glas och stål också, men det hade inte blivit samma spel mellan arbete och fritid.

Huset har han själv renoverat och byggt om under de 17 år han haft det. Det är enkelt och rustikt. Och utsikten över fjärden sagolik.

Den kan han sitta och betrakta i timmar, antingen från vardagsrumsfönstret eller från klipporna nere i badviken.

– Det är med design som med det mesta här i livet, filosoferar han. En tennisspelare måste kunna grundslagen. En designer ska kunna lite om former. Annars blir det så ihålligt.

FÖR MIG SOM formgivare är naturen ett givet grundslag.

Läraren i formlära på Konstindustriskolan i Göteborg, konstnären Nils Wedel, valde

ut Jan när Volvo kom och letade på slutet av 40-talet. Skulptören Erik Johansson bidrog också till att bilföretaget fann vad det sökte.

Med i bagaget från Konstindustriskolan hade den unge Wilsgaard utbildning som inredningsarkitekt och skulptör.

– Jag gick båda klasserna samtidigt. Det var hårda tider för en skulptör men en bra skola för formgivaryrket. Att lära sig former i tre dimensioner.

– Det är också ett av grundslagen.

Fast Assar Gabrielsson som var chef på Volvo på den tiden var inte speciellt imponerad. "Formgivare, ska det vara nödvändigt", hade han muttrat.

– Så jordmånen var inte så bra för design, som du förstår.

Med viss möda klättrar han upp på den något vingliga arbetsställningen bredvid den tvåmastade Colin Archern. Han köpte den 1952 för 600 kronor.

Det tog honom tre år att renovera den med hjälp av världsomseglaren Sten Holmdal.

– För några år sedan låg ▶

– PRESSEN SKÄLLDE PÅ AMAZONEN DET FÖRSTA ÅRET. BILARNA SKULLE SE UT SOM OPEL REKORD, SMALA OCH MED EN GRILL SOM EN HÄNGLAPP. MEN FEM ÅR SENARE VAR AMAZONEN ACCEPTERAD.

Formgivaren i
naturens
tidlösa former.
På klipporna i
badviken har
Jan Wilsgård
funnit en plats
för inspiration
och kontemp-
lation.

"Formgivare ska det vara nödvändigt?"

en annan Colin Archer här nere vid bryggan. Den första livräddningskryssaren. I två, tre dygn satt jag och pratade båt med skepparen och sen stack vi till Skagen.

Efteråt funderade han på varför han trivdes så bra i båten.

JAG KOM PÅ att det var min kropp som kände det. Båten var så tidlös och rustik. Och så dimensionerna! Den var så kroppsvänlig och trygg.

Tingen omkring oss är en del av vår miljö. Sin kärlek till det tidlösa, till de äkta, genuina sakerna, återkommer han till gång på gång.

Tillbaka i huset sätter han på kaffet och bjuder på några veteskivor till. Det är lite ostädad, för övriga familjen har inte flyttat ut för sommaren ännu.

– Tur att min fru inte vet att jag har gäster här i kväll ...

Han pekar på modellen av en julle som står i fönstret till stortugan och på den lilla gruppen av blankslipade stentar som ligger under fönsterbrädan.

– Jag har alltid umgåtts med gamla, tidlösa saker. Inga speciella stilarter utan det rustika

hantverket. Det är därför jag gillar Colin Archer-båtarna. De blir aldrig gamla.

FORMGIVAREN är en översättare som tillför estetiska värden och tidlöshet till en produkt. I dagens bilindustri är det viktigare än någonsin.

Olika biltillverkare markerar sina revir, sina nischer. Bilen ska understryka allt det bilen står för.

– I dag är det inte många som behärskar formen så att den fungerar. Framför allt inte nu sedan vindtunnlarna kommit. Då blir resultatet att allt ser likadant ut.

– Men att hitta ett nytt formspråk är inte så lätt. Ändå tror många att de vet allt om design. Det saknas lite respekt för det här yrket, muttrar han.

Hur kan du titta in i kristallkulan och hitta en design som fungerar på en bil som ska leva i tio år eller kanske ännu längre?

– I början av processen är det jobbiga tider. Ibland drabbas du nästan av rena black-outer. Men du måste få känslan av det bär.

– Sen spelar det ingen roll om det är dag eller natt, arbete eller fritid. Under den här tiden går du omkring som i ett rus tills du finner guldägget.

Att vara konstnär i en mo-

dern industri har naturligtvis också sina sidor. Lagar ska uppfyllas, liksom kraven från produktfolket.

– Designen måste ta alla stötar, hålla måttet och inte bli bortslipad. Det är säkerhetskrav, aerodynamik och lagkrav. Och så ska den sitta rätt i tiden. En tung arbetsprocess.

– Och ältar man allt för mycket blir det bara rena skiten som kommer ut efter all matsmältning, ler han, synbarligen belåten med sin drastiska formulering.

En bil säljs ju till olika människor i olika länder och i olika kulturer. Hur kan en bils design tillfredställa så olika önskemål?

– Jag tror att naturlagarna gäller i hela världen. Antingen det är en liten pygme i Afrika eller en gubbe på Wall Street.

Enkelhet utan krusiduller, linjer som är lugna men vackra. En form som ger människan harmoni och ro och som hon trivs i och med. Det grundslaget är väl intränat ända sedan han skapade sin första bil åt Volvo.

Amazonen, i dag en klassiker och en kultbil som av yuppies i Londons Docklands har kallats "världens vackraste bil", ritade Wilsgaard "på lunchrasten och lediga stunder".

LEDNINGEN VILLE HA en bil med sluttande bakparti, som PV:n. Men jag visade mitt alternativförslag och efter några veckor kom beskedet från Assar Gabrielson att han accepterade det.

– Pressen skällde på Amazonen det första året. Bilarna skulle se ut som Opel Rekord, smala och med en grill som en hänglapp. Men fem år senare var Amazonen accepterad, minns han.

Wilsgaards vilja och integritet skördade nya triumfer när 140-serien kom till.

– Den modell som ledningen specificerat såg inte speciellt bra ut. Jag hade gjort ett fritt förslag som visades upp samtidigt, men det ansågs för avancerat.

HALVA SEGERN var dock redan vunnit. Han fick order om att göra

ett nytt alternativ, något mitt emellan.

Resultatet blev 140:n med sina rena, klassiska linjer, som faktiskt än i dag är grunden för 240-serien.

– När sen lermodellen av 140:n visades upp för Gunnar Engellau och ledningen blev det bara 45 minuters diskussion. Sen sa Engellau "Nu kör vi". Det var ett rekordsnabbt beslut.

Lite väl snabbt, tyckte Wilsgaard då.

– Jag blev faktiskt lite skraj för att det gick för lätt. Att modellen var så ren att den var lätt att både acceptera och tröttna på.

Historien har gett hans designkänsla rätt. 140 blev en stor framgång och dess efterföljare, 240:n lever i högsta grad, ännu 25 år efter mötet kring lermodellen. Bilen räknas redan till klassikerna, inte minst i USA.

DET SNABBA, obyråkratiska sättet att arbeta på saknar han i dag. Organisationsstrukturer, ständiga omorganisationer och sammanträden är just en sån miljö som gör människan oharmonisk och rotlös.

– Miljön, antingen det är i hemmet, arbetet eller naturen måste ge människan rötter. Så hon orkar stå pall om det skulle blåsa hårt.

Det har inte alltid blåst medvind. Men när en ny design presenteras är det värre med stilje.

"Nackhären ska resa sig när man ser en ny bilmodell, annars försvinner den i mängden", har Wilsgaard själv sagt i en intervju.

När 760 visades reste sig säkert nackhären som de skulle på många. Precis som avsikten var. Bland 80-talets utsläta bilm modeller har 700-serien framstått med en egen profil. Många förklarar Volvos succé just med att man vågat ha sin egen karaktär i vindtunneldesignens årtionde.

Att ständigt se resultaten av sin skaparmöda rulla omkring på gator och vägar världen över, hur känns det?

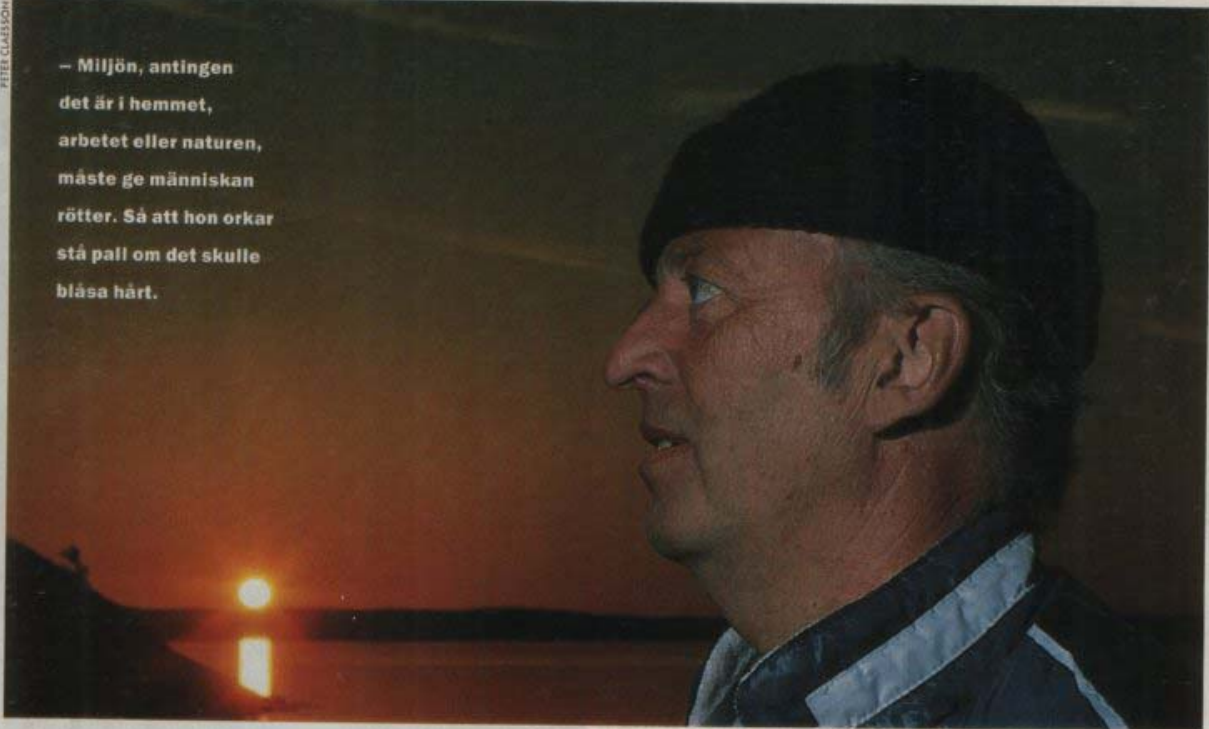
– Jag regerar nästan aldrig på det. Men det har hänt. Två gånger.



De gamla, genuint äkta och tidlösa föremålen är något Volvos chefsdesigner alltid gillat att omge sig med.

PETER CLARSSON

– Miljön, antingen
det är i hemmet,
arbetet eller naturen,
måste ge människan
rötter. Så att hon orkar
stå pall om det skulle
blåsa hårt.



Första tillfället var 1961 på en smal och öde skogsväg på Teneriffa. Plötsligt dök en Volvo Amazon upp, mitt i vildmarken. Då blev han förvånad.

Andra gången var när han kom till pressvisningen av 760 i Monte Carlo 1982. Då kunde han inte undgå att få en speciell känsla.

– Där såg jag en rad 760 parkerade utanför Casinot bland stora Mercor och Rollsar. Då kände jag att vi hade hittat rätt.

INTE FÖRRÄN MAN SER bilen i sin rätta miljö, i trafiken och helst i rörelse, känner man sig säker på att man lyckats.

– 760 blev en smoking jämfört med 240:n som var vardagskostymen. Jag tror att också 700-serien kommer att bli klassisk, spår han utan falsk blygsamhet.

Har du några favoriter bland andra bilmodeller?

– Nej, inte direkt. Då får man gå långt tillbaka. Det fanns en Simca jag gillade på 50-talet, jag minns inte vad modellen het.

OCH EN GAMMAL Merca -28. Vilken lätt och fin konstruktion. Hela ekipaget var ett konstverk.

Då är det lättare för honom att berätta vad han ogillar.

– De amerikanska bilarna under 1950- och 1960-talet. Det var inte bildesign utan

Wilsgaards strama design, inspirerad av enkla och sköna former, inte minst i naturen, har flera gånger uppmärksamats med priser och utmärkelser. Nu senast i våras, då Svenska Mässan med hedersordföranden professor Gunnar Hambraeus i spetsen

sällan svenskar kan ge beröm, åtminstone åt en levande person.

Finns det inget du ångar?

– Jo, att jag alltid satt produkten i främsta rummet. Jag skulle nog ha satsat mer på karriären, inte för min egen skull utan för avdelningens. Man skulle ha gått en kurs i agitation.

Några råd till din efterträdare?

– Ja, chefsdesignern måste ha en jäkla pondus. Och jag tycker att han ska jobba för att i framtiden sortera direkt under VD:n i ett företag. Se på USA, där är alla stora designchefer Vice Presidents i företagen. Det ska inte finnas några omvägar.

**NACKHÅREN SKA
RESA SIG NÄR MAN SER
EN NY BILMODELL,
ANNARS FÖRSVINNEN
DEN I MÄNGDEN.**

reklam. Fenor och spjut, bara krafs.

– Bilarna var mycket vackrare direkt efter kriget. Innan de började datumstämpas för att öka försäljningen. Men i dag är det mycket bättre i USA igen.

– Det enda positiva man kan säga om de gamla amerikanska är att några av dem i dag framstår som roliga i all sin vulgaritet.

tilldelade honom Årets Specialpris i Konstruktion och Design.

Hur känns det att få sådana utmärkelser?

– Orden som skrevs var trevliga, dem kunde man verkligen slicka i sig. Något om "en av de framgångsrikaste formgivarna genom tiderna" (Skratt). Det var ju att ta i ...

– Men å andra sidan är det

VID ÅRSSKIFTET går man igen, som mer än någon annan satt sin prägel på alla de Volvobilar som rullar världen över, i pension. Men hans design och formspråk är redan klassiskt och kommer att överleva både vindtunnlar och sekelskiften.

Tidlösheten påverkas ju inte av sådana futiliteter. ■

ANDERS HULTBERG