

Swedish A: language and literature – Standard level – Paper 1
Suédois A : langue et littérature – Niveau moyen – Épreuve 1
Sueco A: lengua y literatura – Nivel medio – Prueba 1

Wednesday 4 May 2016 (afternoon)

Mercredi 4 mai 2016 (après-midi)

Miércoles 4 de mayo de 2016 (tarde)

1 hour 30 minutes / 1 heure 30 minutes / 1 hora 30 minutos

Instructions to candidates

- Do not open this examination paper until instructed to do so.
- Write an analysis on one text only.
- It is not compulsory for you to respond directly to the guiding questions provided. However, you may use them if you wish.
- The maximum mark for this examination paper is **[20 marks]**.

Instructions destinées aux candidats

- N'ouvrez pas cette épreuve avant d'y être autorisé(e).
- Rédigez une analyse d'un seul texte.
- Vous n'êtes pas obligé(e) de répondre directement aux questions d'orientation fournies. Vous pouvez toutefois les utiliser si vous le souhaitez.
- Le nombre maximum de points pour cette épreuve d'examen est de **[20 points]**.

Instrucciones para los alumnos

- No abra esta prueba hasta que se lo autoricen.
- Escriba un análisis de un solo texto.
- No es obligatorio responder directamente a las preguntas de orientación que se incluyen, pero puede utilizarlas si lo desea.
- La puntuación máxima para esta prueba de examen es **[20 puntos]**.

Skriv en analys av **en** av texterna nedan. Analysen ska innehålla kommentarer om vilken roll sammanhang, publik, mål, samt formella och stilistiska drag spelar.

Text 1

Peugeot 108 – På vift i Paris

Av Voyage publicerat november 25, 2014 13:44



Parisisk flärd och smidigt susande mellan filerna. Nya Peugeot 108 är välutrustad, rolig att köra och kan skraddarsys med massor av dekormönster för den som vill sticka ut. När Voyage trycker bort canvas-taket och provkör småbilen i den kaotiska trafiken i den franska huvudstaden uppstår *l'amour*.

- 5 – Jag har alltid velat köra nedcabbat i Paris, säger min provkörningskompis nöjt när han står och väntar på trottoaren i den gassande solen.

Ute på gatan väntar en rad små kompakta fordon på att vi ska trycka på nyckeln så att de med ett surrande ljud kan öppna sig. Vi slår till på en 108:a i guldbeige ton med ett tak av canvas som med ett enkelt knapptryck snällt öppnar sig mot himlen, och rullar runt hörnet. Snart fångas vi
 10 av den bisvärm som trafiken i Paris alltid utgör. Vilken kakafoni! Våra medtrafikanter tutar, armar viftar utanför rutorna, parisarna byter fil utan att blinka och även för oss som är vana förare blir det aningen svettigt innan vi tar oss ut ur kaosen i 16:e arrondissementet och rullar på något lugnare landsvägar. 108:an klarar dock Paristrafiken bra – liten och smidig i växlingarna susar den in och
 15 ut ur filerna. Under huven sitter en enliters VTi-motor på 69 hästkrafter och den i kombination med elektrisk servo och bilens låga vikt på 900 kilo gör bilen idealisk för stadstrafik.

Peugeot 108 ersätter föregångaren 107 och är utvecklad tillsammans med Toyota Aygo och Citroen C1 – i grunden är det samma bilar förutom karossen. Vi kan lugnt vinka hejdå till 107:an som hade en ytterst tråkig interiör och var fullpepprad med trista detaljer i hårdplast i mittpanelen. Ersättaren är definitivt snyggare med sin sjutumsskärm och sobra mittpanel där den förändringsbenägne
 20 kan byta dekormönster för att liva upp. Stolarna därfram är bekväma och ljudet från motor och väg dämpat – det kommer dock förmodligen att låta mer hemma på den grova svenska asfalten. Baksätet är relativt bekvämt för mig som är 1,67 lång men för en normalstor man lär det vara trångt och benutrymmet är precis som i alla småbilar minimalt. Bagageutrymmet är på 196 liter, inte så illa för en liten bil – och fäller man ner baksätet så uppenbarar sig 750 liter att lasta in väskor och
 25 möjligen en hopfälld barnvagn på.

30 När vi stannar till för att fotografera i en liten by får 108:an vila i skuggan ett tag. En vajande flagga i trikolorens färger på ett av husen avspeglar sig i bilens svarttonade baklucka i glas som i sin tur flankeras av de kaxiga djupröda baklysena med sina kloliknande mörka ränder. Framtill dominerar de sneda svartkromade ögonen till lyktor – som Peugeot gärna kallar ”ögonbryn”. Det går inte att

35 **Peugeot har nästan alltid** haft en intim relation med modeskapare. Kanske inte så konstigt att flärden från catwalken ofta återspeglas i de franska fyrhjulingarnas karosser och kupéer. Det är ju trots allt här i Frankrike som fenomenet ”haute couture” uppstod. De exklusiva och skraddarsydd plaggen som bara kan köpas av ett fåtal med stora plånböcker. Men för en biltillverkare handlar
35 det förstås om att få så många som möjligt att shoppa en skraddarsydd bil, och Peugeot har precis som andra bilföretag börjat rusta även sina mindre modeller med premiumkänsla. Kort sagt – det du normalt bara hittar i de stora och dyra modellerna ska även den som vill sitta i en liten stadsbil kunna avnjuta. [...]

40 Peugeot gör förstås noggranna marknadsundersökningar och har kommit fram till att majoriteten av deras småbilar köps av kvinnor eller yngre par.

– Det är bilköpare som är prismedvetna, kräsna och med en extrovert attityd. De vill ha färg och glamour i tillvaron, säger en av Peugeots representanter till mig efter presskonferensen där den nya lilla stoltheten presenterats.

45 Till nya Peugeot 108 finns inga specialsikor men väl 5000 olika möjligheter att ”klä” sin bil. Det går att välja mellan många olika färger och man kan smycka bilens tak, motorhuv, backspegelkåpa, ytterbackspeglar, mattor och nyckelhölje med mönster som Diamond, Kilt, Barcode, Dressy, Tatoo och Sport. [...]

50 Själva tanken på att kunna förändra sin bil utseendemässigt är onekligen rätt tilltalande och heller inte så dyrt, tycker jag. Det kostar 5900 kronor att köpa till en dekalsats om man vill ha sin femdörrars- eller cabriocoach-version skraddarsydd efter eget huvud. För individualisten är det förstås en dröm – för realisten som vill ha en A till B-färd totalt onödigt. Svenskar som köper småbilar brukar tillhöra den senare kategorin.

55 Till Sverige kommer nya 108 i slutet på augusti och i femdörrarsversion kommer den att ligga på 99900 kronor. Vill man i stället köra öppet så kostar 108 TOP – cabriocoachen med tygsufflett – 129900 kronor. 108 TOP har en bättre grundutrustning med bland annat farthållare och start/stoppsystem. Det går att välja till ett komfortpaket med acc och nyckelfritt lås- och startsystem för 6400 kronor. Det är enlitersmotorn på 69 hästkrafter som sitter under huven, men lite längre fram i tid kan även en 1,2-litersmotor på 82 hästkrafter dyka upp som alternativ. Den sistnämnda motorn fick vi testa i Paris och den är riktigt pigg och trevlig att ha att göra med.

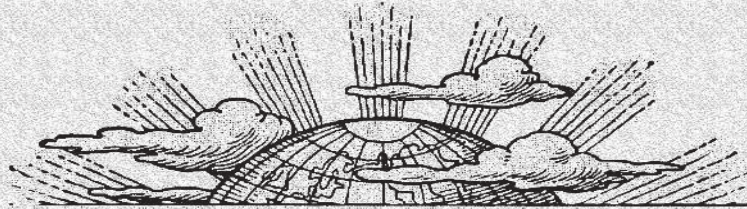
60 Ett riktigt bra pris för en välutrustad småbil, men vill man inte köpa ett sprillans nytt fordon så kommer det att gå att privat-leasa 108 enligt den svenska presschefen. Vad månadskostnaden i så fall blir är inte klart i skrivande stund.

Ia Wadendal, Artikel i *Voyage*, en flygplatstidning (november 25, 2014) (anpassad)

- Fundera på vem målgruppen är för den här texten, och hur det påverkar hur den är utformad.
- Kommentera hur och med vilken effekt språk och stiltekniker har använts i texten.

Text 2

Tänk så underbart: En värld helt utan reklam.



Det höjs en del kritiska röster mot reklam. Att det vore skönt att slippa den. 33 procent av våra riksdagspolitiker är t ex ganska eller mycket negativa till reklam. Och vem vet. Kanske har de rätt. Kanske skulle Sverige vara en mycket bättre plats om all reklam förpassades till första bästa soptipp.

Vi skulle slippa alla TV-kanaler utom ettan och tvåan. Och de som jobbar där skulle inte behöva anstränga sig eftersom de helt saknade konkurrens. Precis som på den gamla goda tiden.

Det skulle vara svårare för nya företag och produkter att göra sig kända, så att de som redan är etablerade kunde ta det lite lugnare med produktutveckling och annat tjafs. Vi skulle inte ha så många, tjocka dagstidningar som tog flera timmar att läsa från pärm till pärm. Vi skulle nog rentav slippa de allra flesta helt och hållet. Och vi

skulle definitivt bli av med alla gratistidningar, från Nöjesguiden till Metro. Samma sak med alla nyhetssidor på internet.

Folk skulle inte slösa bort en massa tid på att titta på sport eftersom fotbolls- och hockeylagen skulle bli sämre (inga sponsorintäkter, inga TV-rättighetspengar). Och nästan ingen skulle förresten kunna leva på sin idrott vilket skulle tvinga dem att ta vanliga, hederliga jobb istället.

Färre skulle åka kollektiv eftersom priserna skulle stiga. Mer plats för dig som ändå vill åka, med andra ord. Vi skulle slippa alla de där radiokanalerna där de bara spelar musik och pratar om sådant som man faktiskt klarar sig utan. Det skulle bli lättare att hitta sin vecko- eller månadstidning eftersom det inte skulle finnas så många kvar. Och vi skulle inte lägga värdefull helgtid på att kolla bostadsannonser. Det skulle

finnas färre TV-serier att förstöra kvällarna med. Det skulle finnas färre ölsorter, färre ostar, färre glassar, färre klädmärken, färre gymnastikskor. Det skulle överhuvudtaget finnas färre företag vilket skulle leda till att fler blev befriade från sina arbeten. Och vi skulle definitivt ha sluppit den här annonsen.

Allt skulle bli lite bättre helt enkelt. Eller så är det kanske tvärtom.

Idag klockan 9.00 träffas några av oss som är övertygade om att reklam är viktigt för både Sverige och näringslivet. Då är det dags för Stora Annonsördagen där 400 marknadsförare från hela landet inspireras att göra ännu mer effektiv och engagerande reklam.

Anders Ericson, VD för Sveriges Annonsörer, intresseorganisationen som främjar utvecklingen av effektiv marknadskommunikation för landets annonsörer. Läs gärna mer på www.annons.se

Publicerad i svenska dagstidningar (april 2008)

- Kommentera hur och med vilken effekt texten både använder sig av och går emot reklamtexttekniker?
- På vilket sätt och hur framgångsrikt försöker texten övertyga sina läsare om dess budskap?