

Minne från Midnattssolsrallyt -63

Av Berndt Jansson. Redigering Willy Berg.



Bilen hämtad och har fått sin rallyutrustning och står uppställd på gårdsplanen hemma i Grödinge.

I början av 1963 hölls ett möte på Svenska Volkswagen i Södertälje, där planer för svenska rallyt diskuterades. Beslut fattades att jag skulle köra en Fabriks-Porsche, en riktig värsting.

Min dåvarande sambo och jag flög ner till fabriken i Stuttgart där vi blev kvar några dagar för att prova olika inställningar, på både motor och fjädring.

Jag blev erbjuden att åka med Porsches testförare Edgar Bart på deras avlysta bana, med en helt nyutvecklad Porsche banbil. Jag måste haft en tillfällig hjärnsläppa som gjorde att jag satte mig i bilen. Har väl alltid känt ett visst obehag att åka med, men detta slog alla rekord. Jag kände inte till banan, hade bara läst om Edgar och nu gjorde han varvtider som tangerade banrekord i en bil med väghållning som jag aldrig upplevt tidigare.

Jag fick sedan ca 30 minuter för egen test och lyckades komma ned på nästan samma varvtider. Man upple-

ver inte att det går lika fort som när man med 200 i puls sitter bredvid.

Vi fick sedan ut Carreran med karossdetaljer i aluminium. Utan värmesystem (elektriska trådar i vindruta i stället för defroster, inga fönsterhissar, ett Sebring avgassystem som hade en mycket hög men vacker ton.

Första anhalt blev Bilstein-fabriken i Tyskland där vi under 2 dagar, på en grusväg provade olika inställningar på gasstötdämpare. Kommer alltid att minnas hur väl vi blev omhändertagna med både hotell och mat.

Bilen skulle ju inte ansträngas under hemresan, vilket betydde inte över 150 km vilket till vår förvåning var mycket svårt att inte överskrida. Marianne körde en del och efter ett tag gick det 170 – 180, när jag påpekade det så kom det:

- Men herregud jag har ju nästan ingen gas på.

Har många gånger ångrat att jag inte behöll den.

Dragracing

Jag hade några bekanta i Stockholm som köpt Chevrolet Corvette, en riktig värsting, där ägaren ansåg det löjligt att Porschen skulle kunna hänga med i ax. Dom gav sig inte utan vi ställde en kväll upp på en E4 utfart från Stockholm med massor av åskådare (det var inte så mycket trafik på den tiden).

Starten gick och de första 50 meterna var det ganska jämnt, sedan försvann han i bakgrunden, jag var ganska fort uppe i 200, men jag tror Chevan var en av de snabbare bilarna på den tiden, ägaren gick in i en tillfällig depression. Syftet med bilen var ju inte att ta glädjen från bilägare som trodde dom hade en värsting, utan att jag om möjligt skulle vinna svenska rallyt vilket startade i Stockholm.

Regeländring

30 minuter innan start fick jag från KAK meddelande att beslut fattats att jag måste åka 10 sek fortare när fartsträckor skulle jämföras, det gällde bara mig och Timo Mäkinen i Austin Healy.

Beslutet var ju kriminellt, jag greps av helig ilska, förstod att Saab låg bakom, sa åt kartläsare Erik: ”nu får du hålla i dig för nu ska dom få se på bilåka”, vilket besannades på första 4 minuters-sträckan Kusboda.

Kommer ihåg hur åskådare sprang åt alla håll, jag ställde upp långt före svängar, lyfte över krön och var bara ner

ibland för att byta riktning. Bara tur jag inte åkte av. På sträckan stod Mario Pavoni, legendarisk bisittare till Joackim Bonnier. Han kom senare och talade om att sådan framfart hade han aldrig trott vara möjlig, det diskuterades länge över min körning, tror jag tog knäcken på medtävlarna tack vare att jag var så ilsken över tävlingsledningens beslut, men det var ju bra, jag vann varenda sträcka trots de 10 sekunderna som ju gällde samtliga sträckor.

Brandmannen gick igång

Porschen hade bränslepåfyllning uttag genom huven vilket gjorde att man kunde snabbfylla utan att öppna. På en transport körde vi efter Bengt Reander i en Volvo. Han slängde plötsligt ut en glödande fimp som hamnade i uttaget för vårt bränsleintag och började en gnistrande rundfart i springan runt påfyllningen. Erik som arbetade i Huddinge brandkår blev hysterisk och skrek: ”nu går det åt h-vite stanna för f-n innan skiten exploderar!”).

Jag förstod nog inte allvaret men stannade och rensade upp. Där kommer jag ihåg ett skrattanfall när brandsoldat Erik Petterson talade om att han vid tillfälle skulle strypa Bengt Reander.

När jag ser tillbaka på flydda tider så känner jag stor tacksamhet mot Svenska Volkswagen och tyska Porsche som gjort denna racing-resa möjlig. Jag arbetade vid den tiden på Scaniabilar Lindhagensplan med en del eftermarknadsproblem och tekniska lösningar på VW och



Här poserar Jerka och jag före starten vid Karlbergs slott i Stockholm.

ångrar än i dag besöket av en tandläkare som lyckades övertala mig att sälja min kära Porsche för ett som jag då tyckte bra pris.

Jag borde låsts in och nycklar kastats i sjön.

Min kartläsare

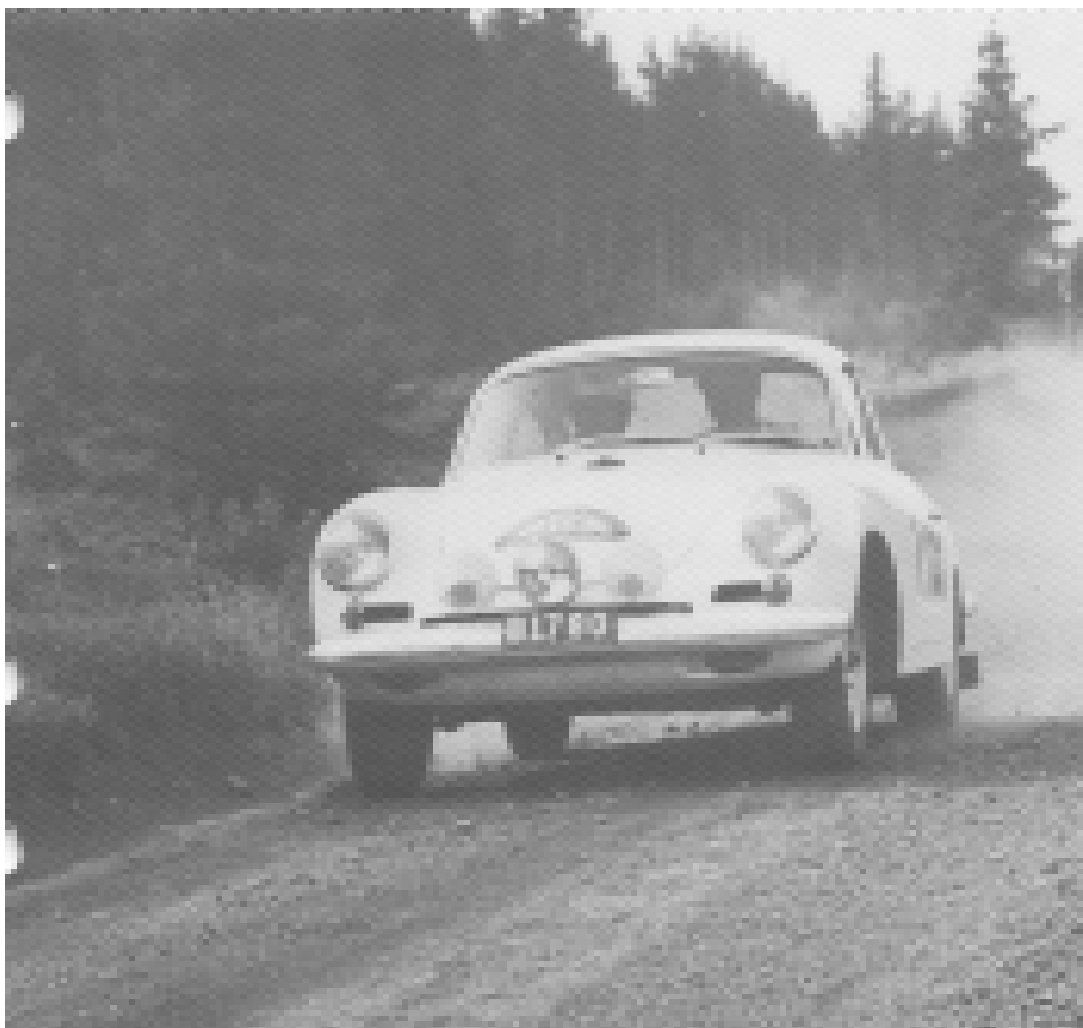
När det gäller Erik Petterson så hade han en tro att det bodde småfolk i buskarna som han kallade vättare. Han hälsade alltid på dem, fick även mig att säga "Goddag vättarna", när vi passerade enbuskar på sträckorna.

Kommer ihåg ett tillfälle när vi hade fullt pådrag i uppforsbacke (smal skogsväg), kom upp på krönet där det visade sig vara en T-korsning. Rakt fram ca 20 meter nedanför var Erik Carlsson, Carl Magnus Skoog plus c:a 5-6 bilar till travade, alla väntande med släckta ljus på mig. Jag lade om tvärt till höger samtidigt som Jerka blev tvärtyst. På något vis fick jag framvagn kvar på vägen, hela bakvagnen nere i slänten. Håll i dig, vi rullar skrek jag. Efter ca 10 meter hade vägstyrelsen satt ner markeringskäpp för snöplogning, bakvagnen passerade över huvudena på Erik C plus övriga, tog tag i snöpinnen ända nere i marknivå där den hade bästa styrka. I samband med att den gick av så hjälpte den till så att jag kom upp elegant på vägen utan ens en retursladd. Vid senare halvtidsuppehåll på en matservering kom gänget, som från åkern stått på första parkett.

Erik C sade "att har man en sådan jävla tur som du, då kan jag lika bra sluta åka," varpå Jerka snabbt sa, "det var inte Berndt utan vättarna som höll emot". Alla tittade förvånade med öppna munnar, trodde väl att Jerka fått hjärnblödning när han lugnt satte sig med sitt kaffe och smörgås.

Det kommer mera minnen i kommande tidningar, ska anstränga det lilla minne som ännu finns kvar.

Hälsningar Berndt.



Kraft i mängd, 200 km/tim och mer hade vi många gånger.



Härlig balans i bilen med enormt fint drag ur kurvorna.



När När vi kom upp ur gruvan hade vi över 200 km, vi var tvungna att bromsa en bit innan målskynket för att inte köra in i åskådarna vid målet.



De nya skivbromsarna (ett arv från Formel-bilarna 1961) var effektiva och vi litade på dom till 100 %.

Två lyckliga vinnare, trots regeländringen före start så lyckades vi vinna trots att vi måste köra mycket fortare än alla andra, men en problemfri åkning i en fantastiskt genomtänkt och uppbyggd tävlingsbil blev vinnarfaktorer.