



PORSCHE 356

KLUBB SVERIGE



NR 54

OKT. 90



Berndt Jansson och Porsche 356

Del 1 av 3

Av Willy Berg

Porsche har en fantastisk tävlingshistoria. Inte minst i Sverige. Vad vore då mera på sin plats än att för detta forum skaffa fram bilder och skriva om det.

Det finns många aspiranter till en sådan här artikelserie. För att nämna några: C-G Hammarlund, Berndt Jansson, Allan Borgefors, Olle Persson med flera. Går vi in på rena bantävlingar finns ytterligare ett stort antal förare.

Slumpen gjorde att vi börjar med Berndt Jansson av den anledningen att vi hade kontakt med varandra i ett annat ärende.

Berndt är en av de absolut främsta rallyförarna vi haft i Sverige. Därför kan vi med gott samvete tala om att vi i tre nummer framåt kommer berätta om Berndt och tre rallyn i Porsche 356. Vi kanske skall kittla nyfikenheten lite och säga att i kapitel tre så är bilen bara nästan en Porsche 356.

Berndt föddes den 16 Mars 1931 i Grödinge, ett litet samhälle några km söder om Södertälje. Att han från vuxen ålder sedan i tidningsartiklar skulle kallas "Kungen av Grödinge", det kunde föräldrarna inte ana sig till.

Tiden gick och Berndt började skolan. Förutom att han var duktig på att bygga lådbilar så hade han gott läshuvud och hade lätt för att lära. Inte bara läsåmnena gick bra. I gymnastik och idrott gick det om möjligt ännu bättre och i klubbmästerskap och liknande låg Berndt alltid i topp. Favoritgrenarna var löpning 1500 meter, längdhopp och skidåkning. Tävlingslusten fanns alltså tidigt hos Berndt. Hans fina fysik tillsammans med att han varken rökte eller drack någon sprit skulle bidra till hans många år i den absoluta toppen av tävlingsförare.

Vid 16 års ålder var motorcykelåldern nådd och med den MC-kort. Ganska raskt avverkade Berndt 18 motorcyklar.

Motorcykelkörning som en början på en rallykarriär är han inte ensam om. Erik Karlsson (På taket) och C-G Hammarlund startade också sina karriärer med motorcykel. Men dessa båda tävlade mera aktivt med sina motorcyklar. Säkert är det många sinnen som utvecklades vid MC-körning, t ex balans, sinne för in- och utgångshastigheter i kurvor och inte minst spårval som är livsviktigt med motorcykel.

Bilkörkortet kom 1950 och snart blev det en egen bil. Tävlingsdebuten dröjde lite men skedde i en OT-tävling 1952, mest på skoj, i en Opel Kadett från 1939.

- Opeln var lite för begagnad, så det gick inget vidare, säger Berndt.

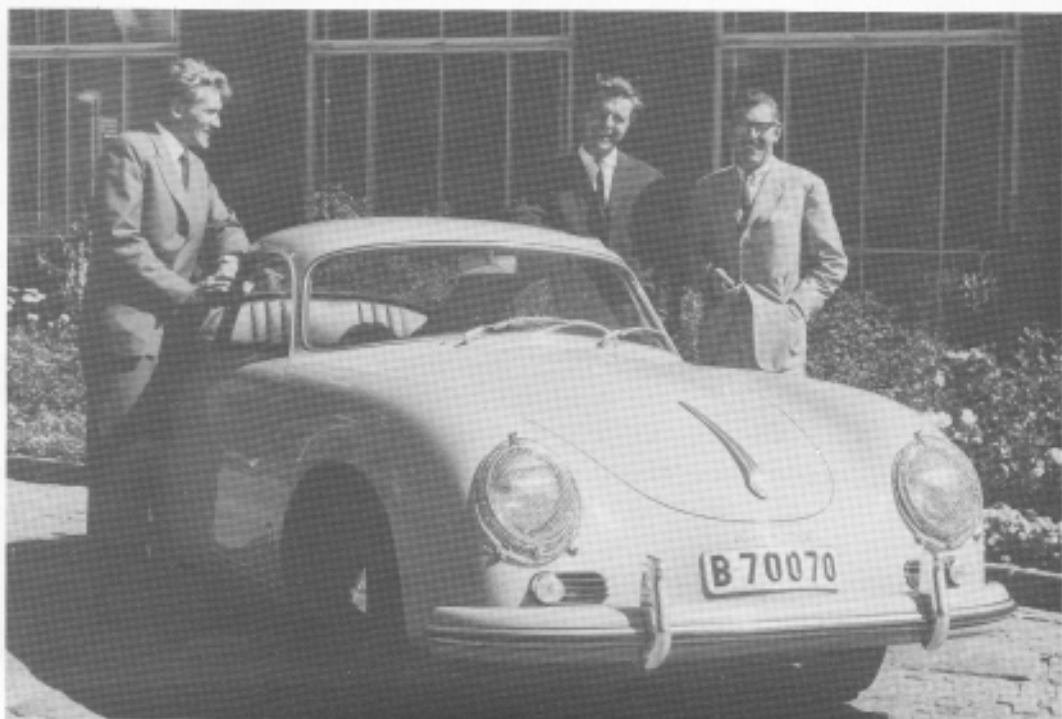
Men det skulle snart gå bättre. En Volkswagen från -51 inköptes och med den gick det inte så dåligt med tanke på att Berndt hela tiden körde med den orörda standardmotorn på bara 25 hkr.

Berndt i sin första VW, årsmodell 1951. Motor otrimmad 25 hkr. Bilden tagen under 1954 års Midnatssolsrally. Det var kanske med den här bilen Berndt lärde sig att aldrig släppa gasen.



Fullt ös 1958 Marshall-ljusen på plats. Bilen är Berndts SM-vinnarbil detta år.

Berndt med celebert besök. I mitten Wolfgang von Trips. Ferrariförare i formel 1. T h Huschke von Hanstein, tävlingschef hos Porsche, tillika förare. Berndt berättar att de tre hade mycket roligt med Berndts tävlingsbil på grusvägarna runt Södertälje. Bilden tagen 1959.



Man gjorde trots den klena motorn en del fina insatser och man körde bl a Svenska Rallyt till Midnatssolen med denna bil 1954.

Sporrad av framgången så beslöt Berndt att satsa på en ny Volkswagen 1955 och detta visade sig vara en riktig satsning. Man totalvann sin första tävling och ledde även den följande när en snökedja lossnade från framhjulet och man halkade nedåt i resultatlistan.

Scania, dåvarande importören av VW, hade nu fått ögonen på Berndt och från 1956 var han med i VW:s firmalag.

Berndt hade alltid bråttom. Under en period av 8 år i rad hade han följande svit i Svenska Mästerskapet: 2:a, 2:a, 1:a, 2:a, 1:a, 2:a, 3:a, 3:a. Detta trots att Berndt vid flera avgörande tillfällen hade Fru Fortuna mot sig. Hade förhållandet varit det motsatta hade det funnits ett par ettor till. Vid ett tillfälle förlorade man SM-tecknet först efter att tävlingsledningen hade haft en lång diskussion om antalet skadeprickar för en skada stor som en enkrona på en framskärm. Små marginaler. Men trots sådant så blev det ju en mycket fin svit.

Nu är vi framme vid vår första Porsche-berättelse.

Svenska Rallyt till Midnattsolen var en tävling där Scania väldigt gärna ville att en VW skulle stå som segrare.

År efter år vann man klassegern och blev totaltvåa eller totaltrea. Totalsegern hade visat sig svår att nå. Mest på grund av att det fanns många långa specialsträckor med höga toppfarter. Detta gynnade inte den relativt svaga Folkvagnen. Inte heller specialsträckan inne på Karlskogabanen.

I ett försök att i alla fall snuva konkurrenterna och få segern till Scania så bestämde man i 1959 års Midnattsolsrally skulle tävla med en Porsche.

Berndt Jansson utsågs till att köra Porschen. Dels på grund av sin jämnhet och dels för att han tyckte om att köra riktigt fort.

Porschen kom och utrustades med skyddsplåtar under bilen och det övriga i fråga om rallyutrustning.

Bilen var en -59:a kupé och var vackert röd.

Man hade valt att tävla med en 1300 cc motor. Denna motor ställdes i ordning av C-G Hammarlunds "personlige" mekaniker Willy Dolling och gick enligt Berndt mycket fint.

Berndt kommer inte ihåg hur många hästkrafter motorn gav men uppskattar det till cirka 70-75.

Snart var det rallydags och i stort så gick det bra under tävlingen. Men man fick åka undan duktigt för Erik Karlsson som hade fått upp ångan ordentligt.

Slutligen hade man nått fram till sista sträckan mellan Husås och Andviken norr om Östersund i Jämtland.

Berndt ledde med sex sekunder till Erik Karlsson. Detta borde rimligtvis inte Erik kunna köra in på denna snabba sträcka. Berndt och hans kartläsare Arne Mårs startade på sträckan och allt flöt fint och slutligen kunde man över ett par backkrön skymta målskynket.

För att vara på säkra sidan gav Berndt den röda Porschen allt nu. Ekipaget passerade den ena länsmansryggen och närmade sig snabbt den andra, upp över krönet - men ve och fasa - det finns bara ett stort fält mellan bilen och målet 100 meter bort. Vägen svänger nämligen 90 grader höger för att sedan gå parallellt med fältet, vika tillbaka till vänster och därefter svänga av mot målet. Hade det varit en VW hade farten inte varit högre än att man möjligen kunde klarat svängen. Men Porschen var för snabb.

Målfunktionärerna fick till sin förvåning se en röd Porsche komma som skjuten ur en kanon ur skogen, flyga över 90-gradersböjen och göra en praktfull buklandning på åkern, kana en bit för att slutligen bli liggande på sidan.

Ingen personskada skedd och i den uppkomna situationen kunde Berndt och Arne bara konstatera att de inget kunde göra åt Erik Karlsson.

Scania fick ingen totalseger detta år heller även om det var väldigt nära.

Så här i efterhand så konstaterar Berndt:

- Jag laddade för mycket. Jag ville ha marginal till Erik Karlsson. Någon jämförde



Berndt kör fort såväl i höger-...



... som i vänstersvängar.

senare tiderna på sträckan och det visade sig då att jag hade kört ifrån Erik med cirka 16 sekunder fram till böjen.

- Men sådana är villkoren i rally. Nästa gång var det min tur att vinna placeringar på ett misstag gjort av Erik.

På en fråga till Berndt hur Porschen var att köra rally med jämfört med VW svarar han:

- Otroligt stor skillnad. Porschen är mycket bättre att hantera på grund av bättre väghållning, bromsar och acceleration.

Detta var berättelsen om Berndt Jansson och Porsche 356 i Midnattsolsrallyt 1959.

Som avslutning skall vi tala om att det var ingen större omställning för Berndt att tävla med en Porsche. Han hade hela tiden en 356:a som privatbil. Totalt sådär 15-16 stycken under årens lopp. Det började med 1600 Super och när T5-modellen kom 1960 och med den Super 90 så blev det naturligtvis en sådan.

Nytt äventyr om Berndt och Porsche 356 kommer i nästa nummer.

Innan vi slutar vill jag tacka Berndt för hans tillmötesgående när idén om några artiklar till tidningen kom upp.

Han har fått ta emot både tidiga och sena telefonsamtal, på jobbet, hemma eller i bilen. Ingen plats har varit fredad.

Förmodligen var det därför han sände ned sina fotoalbum med tävlingsbilder och klippböcker som har samlats ihop och sammanställts av en bekant till Berndt. Det hela vägde 12 kilo!

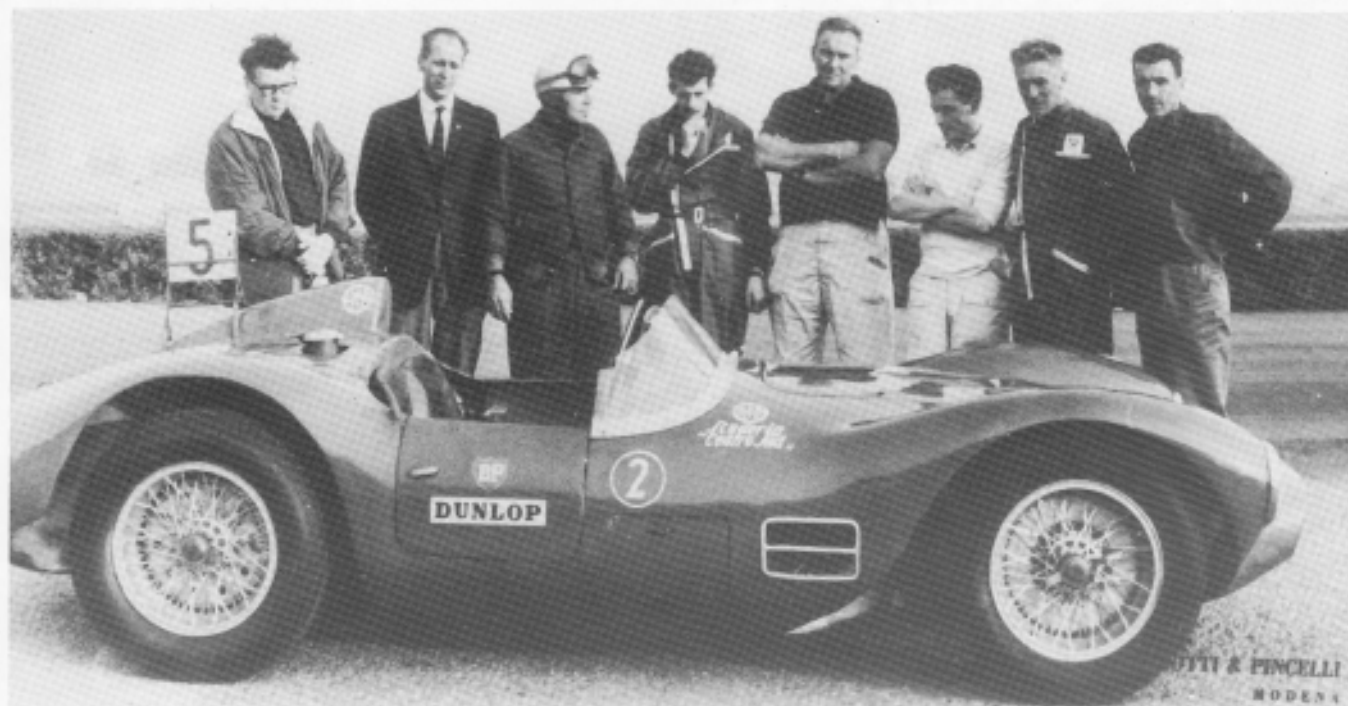
Det tog mig en hel natt att bläddra igenom och läsa igenom allt detta. 27 års aktivt tävlande på denna nivå blir rätt mycket.

Som alla förstår är det otroligt ansvar att ha lånat det här. Jag vågar knappt lägga mig om kvällarna, brand, inbrott, översvämning o s v far igenom mitt huvud.

Jag skall så fort som möjligt returnera materialet och inte förrän Berndt ringt och sagt att han fått tillbaka alla sina album kommer jag att sova lugnt.

Avdelning två med Berndt och hans äventyr i Porsche kommer i nästa nummer.

Willy Berg



Förarkurs på Modenabanan i Italien under senare halvan av 50-talet. Fr v: red. Lennart Öjesten, gruppleadaren ing. Hans Hermansson, Svenska BP, instruktören och tävlingsföraren italienaren Piero Taruffi, Harry "Sputnik" Källström, Erik Carlsson, Tom Trana, Berndt Jansson och Carl-Magnus Skogh. (Tänk att platsa där och få köra den bilen. Red.)