

Berndt Jansson och 356-an

Vi är nu framme vid sista delen av vår berättelse om Berndt Jansson och Porsche 356.

I första avsnittet, i nr 54, berättade vi om Midnattsolsrallyt 59 och i förra numret om samma rally men i 1963 års form.

I form var även Berndt den här perioden. Men tätplaceringarna blev färre och färre.

Inte på grund av att Berndt körde långsammare, tvärtom. Ekipaget Berndt Jansson och Erik "Jerka" Pettersson åkte fortare än någonsin.

Problemet låg i att utvecklingen hade sprungit ifrån Berndts huvudmärke, Volkswagen. De gångar paret fick åka i en konkurrenskraftig bil var det inte många som hängde med.

Berndts seger i 1963 års Midnattsolsrally hade nogsamt noterats hos Porsche-fabriken och en dag 1964 kom en förfrågan "skulle ni vilja köra Tulpanrallyt i en fabriks-Porsche?".

Berndt, alltid tävlingsugen, och Jerka tackade naturligtvis ja till detta anbud.

När man sedan fick veta vilken bil man skulle tävla med så blev det hela ännu mera intressant.

Tävlingsbilen var nämligen en Porsche Abarth Carrera, eller som den officiella beteckningen lyder "Porsche Carrera GTL".

Den 20 april gick starten från Zandvoort i Holland och Berndt och Jerka skaffade sig snart en position i täten.

De säger att det var ett rally de inte minns så mycket av eftersom inget speciellt hände.

Krokig asfalt

Men när man talat en stund med herrarna så kommer i alla fall jag fram till att det hände en hel del.

Men det är väl så att tävlingsåkande på den här nivån medfört att man flyttat upp ribban för strapatser en aning.

Jerka berättar:

- Var det rakt 15 meter uppe i

Av Willy Berg

Tredje och sista delen



bergen i Tyskland så kallade vi det en lång raksträcka.

Men bilen var växlad för 220 km/tim och detta nådde man många gånger under rallyt så det fanns nog några längre raksträckor också.

Vi får också veta att varje meter av tävlingen kördes på asfalterade vägar.

Att det var asfalt borde inte innebära några problem.

Men där man lagt ny asfalt var det plötsligt såphalt av någon anledning. Det gällde att vara vaksam för detta i varje kurva uppe i bergen.

Rally på Ringen

Nürburgring är kanske inte vad man förknippar med rally. Men här, såväl som på den 11,5 km långa Solitude-banan utanför Stuttgart körde man ett antal

varv.

Men vi skall hålla oss kvar vid Nürburgring ett tag.

Nürburgring har 174 kurvor, 89 vänster och 85 höger, av varierande form och olika radier att ta sig igenom på snabbaste sätt.

Med tanke på att de flesta kurvorna är så kallade blinda böjar, det vill säga, det är omöjligt att från ingången i kurvorna se hur och var kurvorna slutar, förstår man lätt att Nürburgring fordrar mer träning och mer inkörning än någon annan bana.

Till detta kommer att nivåskillnaderna och de olika kurvkaraktärerna gör det omöjligt att plocka fram en perfekt utväxling.

Imponerande

I Abarth Carreran satt den vanliga fyrväxlade lådan med den utväxling vi tidigare nämnt.

Vi vet också att Berndt och Jerka åkte under 10 minuter per varv runt Nürburgrings slinga. Det är oerhört fort. Speciellt på en delvis fuktig bana.

Det är en stor prestation.

Berndts tid på Ringen blir mer än imponerande när man ser att John Surtess i Ferraris Formel 1-bil i Tysklands Grand Prix på Nürburgring 1964 satte nytt 'oslagbart' banrekord med tiden 8.39,1 min = 158,2 km/tim.

Berndts tid på strax under 10 minuter ger 137,7 km/tim. Detta i en bil som inte var specialpreparerad för bana, varken i chassi eller i utväxling.

Först under 10

I Jerry Slonigers "Porsche, the 4-cylinder, 4 cam Sports & Racing Cars" kan man läsa att en Abarth Carrera GTL var den första GT-Porsche att komma under 10 minuter.

Om detta var Berndts körning eller annat ekipage vid annat tillfälle, framgår inte. Förmodligen var det vid ett annat tillfälle men säkert inte på en regnfuktig bana eller i en rallyutrustad bil.

Parallellt med Berndt hade ett annat ekipage kämpat med tiden. Det var Gunnar Häggbom, dåva-



64 körde Berndt Jansson sin sista säsong i Volkswagen. I Midnattssolsrallyt körde han en VW 1500 S. Med dubbla förgasare gick den och lät härligt men motorn var lite "skör". Detta drabbade Berndt som fick vevlagerproblem och fick bryta.

rande tävlingschef på Scania, som körde servicebilen, en VW 1500 S som hade utrustats med en del verktyg.

Porsche-fabriken hade till Gunnars hjälp lånat ut en äldre erfaren mekaniker som arbetat i depåerna vid otaliga bantävlingar. Kunde säkert Carrera-motorerna kan man förmoda.

Servicepunkterna var tidsmässigt lite tuftt satta så Gunnar satte full fart från början.

Porsches mekaniker satt tyst i sin stol och sade ingenting. Men efter en halvtimme så sade han plötsligt:

- Så här fort har jag aldrig åkt bil i hela mitt liv!

Gunnar tittade på honom och såg att han var blek och höll i sig så hårt han kunde.

Sen sov han...

Mekanikern åkte säkerligen aldrig i tävlingsbilarna eller vid rallyn utan hade lugnt och fint transporterats till och från tävlingarna i servicebussarna. För tillfället var det dock inget att göra åt det. Tiderna måste hållas.

Men mekanikern vände sig. Sista dagarna sov han gott mellan servicepunkterna.

Tidigare nämnde vi att det var bekymmersamt med väggreppet där det fanns nylagd asfalt. Berndt tror att det fanns mer olja inblandad än i vår 'svenska' asfalt.

När rallyt vänt och man var på väg till Holland igen, men fortfarande på sträckor uppe i den tyska bergen, kom ekipaget i full karriär i ett lätt regnväder in i en högerkurva.

För sent upptäcker Berndt att

kurvan är nyasfalterad. Han hinner se halmbalar utlagda i ytterkurvan och att tidigare ekipage kört rakt fram och igenom halmbalarna.

Instinkt

Porschen når den nya, svarta asfalten och däcken tappar genast det mesta av fästet. Berndt kämpar och får ner farten något. Dock inte tillräckligt.

Reflexmässigt siktar han då in och ställer upp bilen i en tvärladd mot ett träd placerat i ytterkurvan, ett träd som de avåkta ekipagen förmodligen gjort allt för att undvika.

Men inte Berndt! Bilen slår med ganska hög kraft med vänstersidan i det stora trädet, studsade ut på vägen igen.

Innan bilen hunnit stanna hade Berndt slängt i en lägre växel och hade Porschen i full acceleration igen. Det kan man kalla tävlingsinstinkt!

Vägegenskaperna på Porschen var sig inte lika efter det här, men Berndt hade i alla fall räddat ekipaget kvar i tävlingen.

Detta vet man säkert då de fick höra att bärgningsbilen som skulle plocka upp en BMC Cooper inte nådde ner till bilen trots en vajer på 75 meter.

Ferry vid mål

Intermezzot avlöpte trots allt lyckligt för Berndt och Jerka.

Men när man vid nästa servicepunkt vid en kontroll i motorrummet fann detta fullproppat med halm, så kunde man omöjligt förstå att bilen fortfarande gick att köra.

Man städade ur och gjorde rent och bilen fortsatte att gå lika fint, otroligt nog.

Man kan tycka att Carrera-motorn borde dragit i sig mycket-skräp via förgasarna när den gick för fullt.

Målgången skedde på samma plats som starten gick, nämligen på Zandvoort-banan i Holland, den 24 april.

Dit hade några höjdare från Porsche-fabriken och tävlingsstallet med Ferry Porsche i spetsen begivit sig då man förstått att Berndt ledde tävlingen.

Tyvärr hade Berndt det mycket svårt med vägegenskaperna på bilen. Smällen mot trädet hade gått illa åt hjulvinklarna.

Moralisk vinst

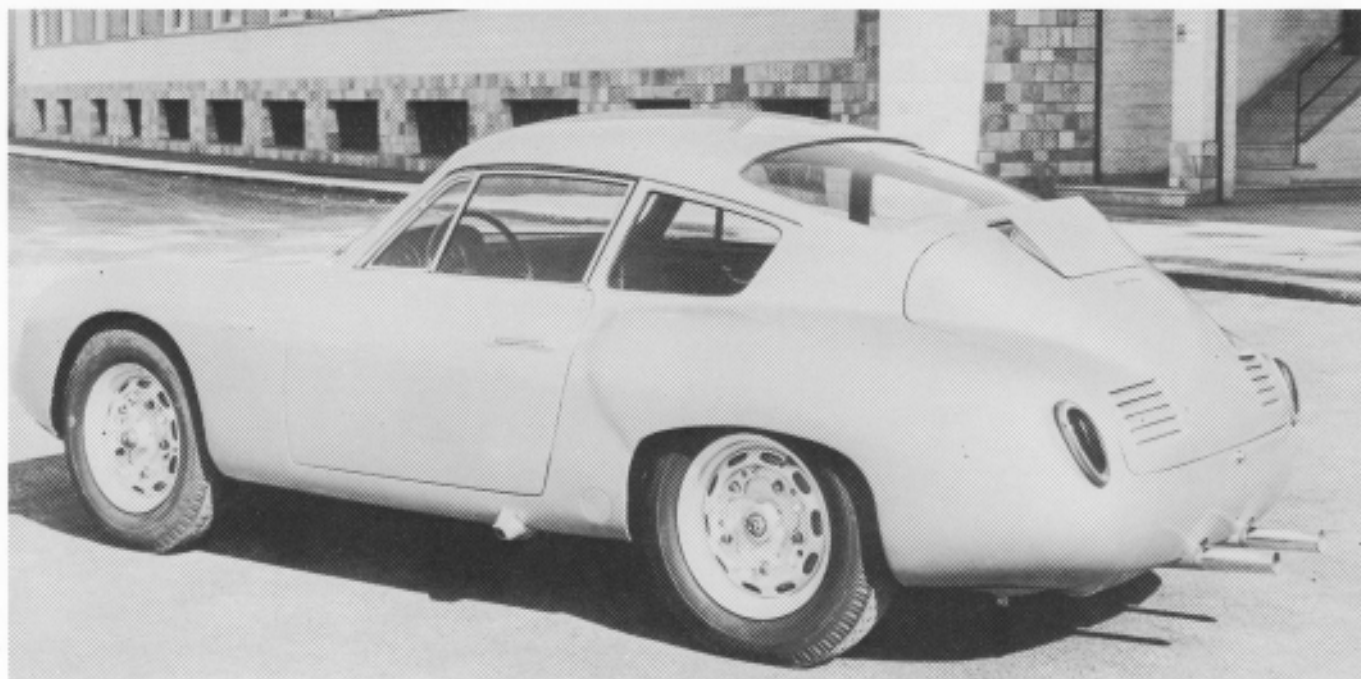
Berndt och Porschen hade helt olika uppfattning om hur kurvorskulle köras. Porsche-stallet fick se sin Abarth Carrera komma sladdande ur kurvorna på de mest spektakulära sätt.

Men slutligen var man i mål och till en början var det som segrare.

Det skulle dock visa sig att man inte med de uppsatta tävlingsreglerna kunde utse en totalvinnare.

Tävlingsledningen såg sig tvungen att upprätta två protokoll, ett för standardvagnar och ett för turistvagnar. Man bedömde dessutom tiden mellan första och andra bil i varje klass.

Detta gjorde att två bröder Morley i en Austin Healey 3000 ansågs ha vunnit totalt. Men de hade haft liten konkurrens i sin klass, klass XIII, och hade därför ett långt försprång till nästa bil.



Första prototypen - senare bilar fick fler gälar på motorluckan, nummerskyltsbelysning och en borttagbar plåt i bakkanten på karossen för att det skulle bli lättare att komma åt att arbeta med motorn. Någonstans i tillverkningsserien blev sidorutorna bakom dörrarna mindre och fick runda hörn för att "tendenserna till sprickbildning" skulle minska.

Men med de regler som uppställdes kan man säga att Berndt och Jerka i alla fall kom på andraplats och naturligtvis vann sin klass.

Moralisk segrare tycker dock övertecknad att Berndt och Jerka var då de varit totalsnabbast och det dessutom med en bil som mist sina vägegenskaper.

Berndt har ofta kallats 'den ständiga tvåan'. Flera gånger har dock andra-platsen berott på regeltolkningar där bland annat ett SM-mästerskap förlorades på grund av en petitesse.

Aven i Tulpan-rallyt tappade man nu förstaplaceringen på regeltolkningar i efterhand.

Berndt och Jerka tog det inte alltför hårt, de var ett rutinerat par som fick beskedet och man visste att sådana saker inträffar och det var bara att hoppas att regeltolkningar skulle vara till fördel en annan gång.

Dån och skrik

Även Jerka körde Abarth Carrera vissa etapper. Han och Berndt berättar att den dånade ganska ordentligt invändigt och de upplevde därför bilen som ganska tröttsam.

På den tiden fanns ingen radiokommunikation med hörlurar, utan all information fick skrikas fram, och Jerka som kartläsare hade ordentligt halsont när man gick i mål.

Vi skall här också försöka ge

några fakta om Porsche 356 B Carrera GTL.

Det finns olika åsikter om varför man tog fram en bil som Abarth Carreran. Som vanligt i livet, består inte allt, som ni vet, av en enda sanning, utan flera.

I vårt speciella ämne avsåg man att presentera, som 1960 års modell, den nya och tyngre men samtidigt bekvämare 356 B, eller T5-modellen om man så vill.

Omvärlden krävde bekvämare och tystare sportbilar än tidigare.

Förfrågan gick då ut från Porsche till Zagato och Wendler om hjälp att bygga en serie lättare och snabbare Porschar med lättmetallkarosser på Carrera B-chassin.

Konkurrenter

Wendler var ju den firma som tillverkade Spyder-karosserna till Porsche. Zagato fanns i Turin och hade de bästa förutsättningarna för tillverkning av den nya GT-bilen, de lämnade också de förmanligaste villkoren.

Snart insåg man emellertid hos Zagato att det kunde bli problem för dem att bygga en bil av den här typen till Porsche, då man hade mycket nära samarbete och produktion åt både Lancia, Abarth och Alfa Romeo.

På flera punkter var Porsche direkta konkurrenter, både hos privatkunder och på tävlingsbanan.

Man löste det hela genom att Carlo Abarth och hans firma fick

stå för projektet.

Alla karosserna byggdes i tysthet av Zagato för att sedan fördes med sin tekniska utrustning och injustering hos Abarth.

135 hästar

Det tillverkades 21 Abarth Carrerar. Chassinummerserien löpte från 1001 till 1021. Bilen typades som en 356 B Carrera GT med specialkaross och godkändes som sådan även av FIA.

Målet för Porsche var att få en lättare bil, med lägre tyngdpunkt och mindre frontarea än den vanliga 356-an. Och man lyckades.

Den var lättare än en Reutterbyggd GT, hade lägre tyngdpunkt och högre toppfart men vägde i alla fall över den stipulerade minimivikten uppsatt av FIA.

Motorerna var 692/3A på 1587 cc med effekterna 115 hkr vid 6.500 varv, 128 vid 6.700 eller 135 vid 7.400 varv.

De olika effekterna berodde på olika förgasarbestyckningar och om man använde standard avgassystem, sport avgassystem eller Sebring system (typ rakt igenom). Berndt och Jerka hade den starkaste varianten på 135 hästkrafter.

Parallellt med GTL beställde Porsche 1960 hos Reutter 40 st 356 B T5 Carrera GT. Det blev det totala antalet Reutterbyggda GT-Carrerar av T5-typ 1960-61.

Berndt Jansson och 356-an



Abarthen ser någorlunda komfortabel ut på bild. Men den minimala ljudisoleringen tillsammans med ett Sebring-system kunde vara mycket tröttsamt. Kupén var dessutom byggd efter "italiensk mall" vilket gjorde att bilen blev trång för de längre tyskarna och nordborna.

Bäst i test

De som inte fick någon Carrera fick nöja sig med den nya Super 90 med 90 hkr stötstångsmotor. Denna bil fanns även i GT-version och hette då Super 90 GT. Alltså samma bil som Carrera GT men med den nya 90-hästarens motor.

Dessa GT-bilar fick alltid de Super 90-motorer som visat bäst värden vid testkörning i bänk efter monteringen.

Vi återvänder nu till Berndts Abarth Carrera. Den hade chassinummer 1013 och kördes på Le Mans både 1961 och 1962. Första året anmäld av fabriken med förarna Herbert Linge/Ben Pon. 1962 anmäldes bilen av den franska Porscheimportören och då hette förarna Buchet/Schiller.

Innan vi avslutar Berndt Jansson och Porsche 356, skall vi nämna att Berndt ofta fick fungera som ambassadör och PR-man hos Scania, inte så sällan tillsammans med andra kända VW-förare och Porsche-åkare.

Prinsens vana

Vid ett tillfälle var Berndt ute och visade nya Porschen för Prins Wilhelm, vilken även prova-

de och körde bilen en runda.

Under provturen mötte man en traktor och prinsen körde rakt emot traktorn men väjde i sista sekunden undan. Berndt hade så när slitit tag i ratten.

Snart mötte man ytterligare en traktor och samma sak hände igen och nu kunde inte Berndt låta bli att fråga:

- Jo, förlåt att jag frågar, men varför kör prinsen rakt emot traktorerna och så nära innan prinsen väjer undan?'

Hästtiderna

Prins Wilhelm skrattade och svarade:

- Ja, det hela är ganska dumt egentligen. Det är en gammal ovana sedan den tiden man bara mötte hästekipage. Styrde man emot dem så flyttade de sig och man slapp stanna för dem.

Efter provturen bjöd prinsen på kaffe och kaffebröd med nybakad sockerkaka.

Berndt tog en sockerkaksbit men den var så färsk att den gick itu. En del stannade i Berndts knä och en del föll ned på golvet och mattan till Berndts stora förtvivelan.

Men prinsen bara skattade och sade:

- Bry dig inte om det, det händer mig varje dag.

Det hela blev till en mycket trivsamt eftermiddag då Prins Wilhelm visade sig vara en mycket sympatisk och trevlig person.

Statstjänsteman

Inför tävlingssäsongen 1965 skrev Berndt kontrakt med Renault. Mest av anledningen att VW inte var ett konkurrenskraftigt märke längre.

När nu Renault lanserat sin Renault R8 Gordini med en 1100 cc motor med 95 hkr, jämfört med VW 1500S på 54, så var det svårt att säga nej.

Berndt blev så småningom välavlönad statstjänsteman i Frankrike, Renault var ju statsägt, och körde åren 1966-68 alla de stora internationella rallyna nere på kontinenten. I många fall med en R8 Gordini-prototyp på 180 hkr.

Här hemma såg vi honom mer sällan. Men Svenska Rallyt ville han inte missa. Året 1966 ledde han tävlingen hela första etappen och låg mycket bra till när den andra startade.







Det är premiärvisning av Super 90. Längst till vänster står C-G Hammarlund, också legendarisk VW- och Porsche-åkare. Berndt är tredje man från vänster.

Snöpligt nog slutade generatör fungera på fjärde sträckan medan han fortfarande ledde och så småningom tvingades Berndt bryta rallyt.

Berndt var välkänd i Sverige men blev även ett stort namn nere i Europa.

På Korsika fick han smeknamnet 'Kamikaze', 'Självordspiloten' på svenska, detta för sin körstil. Full fart in i böjen med uppställ och om så behövdes tog Berndt till handbromsen för att komma runt hårnålarna.

Trycktes ut

Detta körsätt hade man inte sett tidigare härnere och när Berndt kom dånande och demonstrerade detta första gången så slängde sig folk bort från vägen när grus och sten började vira runt öronen.

Berndt tävlade även med Renault Alpine. Bland annat körde han en sån på Le Mans 1966.

Denna bil gjorde mellan 280 och 290 km/tim på de längsta rakorna.

Berndt gillade att tävla och köra fort men även han tyckte att det gick mycket fort när man i högfartskurvorna nästan trycktes utanför asfalten av centrifugalkraften.

Men Berndt var även en duktig asfaltåkare så även detta äventyr gick bra.

Tävlingstarmen

1968 tog Berndt steget att säga upp sig från Renault trots att han trivdes mycket bra. Men det hade varit ett par mycket tävlingsintensiva år med mycket träning och Berndt kände sig sliten. Och 'någon gång måste man ju sluta'.

Berndt startade bilfirma i Södertälje och sålde under en 10-årsperiod Renault, Mazda och BMW.

Men fler gånger än en sög det i tävlingstarmen. Men inte så

mycket att Berndt ändrade sitt beslut.

Sadlade om

Han fortsatte att jobba och driva upp sin rörelse. Någon enstaka tävling körde han dock här i Sverige i Renault. Detta mest på skoj och inte i avsikt att börja tävla igen.

Därefter sadlade Berndt om till ett företag inom mekanisk tillverkningsindustri, men lämnade för något år sedan denna rörelse och driver sedan något halvår tillbaka en bilreservdelsbutik, Autodelar i Södertälje AB, med en omsättning på omkring 15 miljoner.

Man kan säga att cirkeln är sluten. Berndt är åter i bilbranschen. Han är mycket tillfreds med sin tillvaro och bor i sin villa i Grödinge. Dessutom tycker han fortfarande om att köra bil.

Forts nästa sida



Fem T 5-or står uppställda för start i en träff som Stockholms Sportvagnsklubb ordnat. Från vänster en 1600 Normal, X 28175, en Super 75, 89777, Berndt i Super 90, B 22600, och längst bort Super 90, B 70048. I raden bakom står en Chevrolet Bel Air 1957, kanske ruvar en V 8 under huven. Till vänster om Chevan en VW 1960. Kanske sitter det en 75-hästars Porsche-motor i den?

Berndt Jansson och 356-an



Berndt Jansson hade ännu inte kört in sig på Renault Gordini när han körde Roslagsvallen i januari 1965. Bilen var heller inte färdigjusterad för rally så det blev "bara" en 17:de plats (kanske därför de något dystra minerna). Men det skulle snart gå fortare.



*Här går det fort, fort, fort. Berndt Jansson kör Le Mans i en Renault Alpine A 210.
På mittuppslaget: efter intermezzot med halmbalarna och trädet (läs texten).*

Forts från förra sidan

För inte så länge sedan köpte Berndt den nya Mercedes 300E/24V med en motor på 220 hk, diffspärr och sportpaket med mera. Toppfart 240 km/tim.

För fort

Men Berndt konstaterade efter 200 mil att det aldrig skulle gå vägen. Det gick inte att köra sakta med bilen. Han skulle komma att få lämna sitt körkort till en polis vid vägkanten och få åka buss

mellan Grödinge och sin rörelse i Södertälje.

Den här bilen gick alldeles för fort. Det fick bli en Audi Avant igen. I den gick det i alla fall att behärska sig någorlunda.

Den 16 mars fyller Berndt år. Vi skall inte tala om hur mycket, men det är väl inget som hindrar att vi talar om att han är född 1931.

Det finns ett ordspråk som säger: 'Man måste ha roligt medan man är ung'. Och ung, det är fortfarande Berndt.

Tack för ditt tålamod och ditt fantastiska tillmötesgående och tack även Jerka, Gunder Häggbom, Christer Jansson (Berndts yngre bror) med flera.

Ni har alla fått ta emot telefonsamtal, både tidiga och sena, utan att knota.'

Lycka till i din rörelse Berndt - jag kommer snarast att se till att din samling klippalbum kommer tillbaka till dig.

Men jag är inte glad över det. Jag har haft dem så länge nu så jag räknar dem nästan som mina.