



Hylla Erik
På Velodrom-
Loppet Oldtimer
Grand Prix,
12-14 JUNI
Motorstadion,
Karlskoga!

Evi g t u n g

Motorsportlegendaren **Erik Berger**

fyller 90 år den 18 juli men jag skulle tippa på att hans mentala ålder ligger på runt 27 när han kliver in i racerbilen. Möt den makalösa jubilaren – som kör ifrån undertecknad med ena handen bakbunden!

TEXT: LINUS PRÖJTZ • FOTO: PATRIK LINDGREN OCH TEKNIKENS VÄRLDS ARKIV

När jag tar Erik Berger i hand och tittar honom i ögonen i depån den här tisdagen på Karlskoga – då klarnar allt på en gång. ”Det här kommer gå helt åt skogen!”.

Det var ett tag sedan jag träffade Erik och jag vet inte riktigt vad jag hade förväntat mig, men en sak är säker. Jag blir satt ur balans av själva situationen. För hur skulle du själv reagera av att ta en 89 år gammal man i handen och få känslan av total kontroll och skärpa i retur? Stadig röst, ledigt rörelsemönster och klar blick – mannen är ett unikum.

DEN FÖRSTA racingkarriären varade i 17 säsonger, påbörjad 1956 och avslutad 1972. Det hann bli allt från Midnattssolsrally och isracing till grusbana och framförallt konventionell racing, totalt bärgade han hem 9,5 SM-guld. Rallycrosssatsningen 1973-1974 talar vi tyst om just nu.

Hans andra aktiva racingkarriär i livet, den inom historisk racing, tog fart vid 72 års ålder – då de flesta sedan länge lagt hjälmen på hyllan. Sedan dess har det blivit 19 segerkantade säsonger i rad bakom ratten på bilen han gillade mest under sin aktiva karriär – Ford Escort. Och det går fortfarande

snabbt, vilket ska visa sig under dagen.

Upprinnelsen till återkomsten på racerbanorna på 1990-talet kom i form av en inbjudan från Teknikens Värld och PeO Kjellström. ”Om vi fixar fram en likadan Ford Escort Mk1 TwinCam som du vann med när det begav sig, kan du tänka dig att köra några varv på Kinnekulle för ett reportage tillsammans med STCC- och Ford Mondeo-föraren Bettan Nilsson?”. Det kunde han och efter några trevande varv var han tillbaka i sadeln.

Artikeln publicerades i nr 18/1996, något som en viss Rolf Linder i Molkom läste med stor behållning. Som en Berger-fantast sedan länge tyckte han att det var härligt att se sin gamla idol tillbaka på banan, men det slutade inte där. För när Rolf ställde frågan ”om jag köper den där bilen, kör du den för mig då?” så var det liksom klart.

EFTER ETT 25 år långt uppehåll var det dags för racing igen och Erik vann vid debuttävlingen på Anderstorp 1997, liksom vid ytterligare fyra av de resterande fem tävlingarna. Mästerskapet gick till Berger.

I år kör han sin sista säsong. Fortfarande med Ford Escort. En bil som går som ett skott, inte minst då den är skodd med slicks och Erik sitter bakom ratten. Vilket för »



► En väldigt klassisk bild på Erik Berger sedan han tagit sitt tionde SM-guld i racing. De flesta av dem kom på Eriks specialunderlag, isbana.



► Erik Berger i samspråk med Bettan Nilsson den där dagen på Kinnekulle.

oss in på dagens ämne som började med ett telefonsamtal förra hösten från Racingmustaschen.

– Tjenare, det är Picko. Sitter du ner?

Därefter presenteras idén som till 99 procent är den bästa jag någonsin hört. Resterande procenten? Det hela går ut på att jag ska köra ikapp med Erik Berger här på Karlskoga Motorstadion. I den där Ford Escorten som Erik rattar likt en vältränad 27-åring helt utan dödsfruktan. Och det är nu den där resterande procenten kommer in i bilden – min vinnarinstant som säger att det här är en dålig idé. Rent usel faktiskt. För det är iskallt på Gelleråsen, blött på delar av banan och bilen står på slicks. Just det, Erik har ju viss rutin på det där med att ratta Escort också... Bortförklaringar? Bara lugn, de kommer att bli helt verkningslösa. Men först vrider vi klockan tillbaka 90 år i tiden.

ALLTING BÖRJADE den 18 juli 1925 då storken kom till Mårten och Esther i Bengtsfors och grabben fick namnet Erik. Pappa Mårten var plåtslagare och M. Bergers Bleck- & Plåtslageriaffär kom i förlängningen att bli grunden för Eriks liv utanför racerbanorna. Men starten blev svår då Mårten drabbades av cancer och snabbt gick ur tiden – och en 16 år gammal Erik fick ta över verksamheten. Kraftig uppförbacke kan tyckas, men företagandet kring Bergers Bosättningsaffär i Bengtsfors AB kom att bli en framgångsrik livsstil för hela familjen.

I lumpen hamnade han på ”rätt lucka” som MC-ordonnans vid A9 i Kristinehamn och motorintresset frodades. Tävlingsdebuten med bil genomfördes på fotbollsplanen i Bengtsfors den 30 augusti 1947 där han körde KAK:s manöverprov. Från den 1 september samma år skulle det bara vara möjligt att ta en av de

Säsongen 1960 blev det mest intensiva året. 42 tävlingar som gav 15 segrar, 10 andraplatser och tre tredjeplatser.

tre valörerna guld, silver och brons per år, men Erik rev av alla tre under samma dag. Redan här märks en tävlingsinstinkt utöver det vanliga.

TÄVLINGSKARRIÄREN TOG fart 1956 då han köpte en Fiat 1100 TV och året därpå blev han bästa Fiat-förare i Midnattssolsrallyt. Under säsongerna som följde tävlade han mer och mer, byggde upp både sig själv som förare och sitt rykte som sådan. Inte minst genom resultat.

– Jag körde allt som gick att köra med en standardbil berättar Erik där vi står på Gelleråsen. Allt!

Säsongen 1960 blev det mest intensiva året av dem alla med 42 tävlingar som gav 15 segrar, 10 andraplatser och tre tredjeplatser. Motorsporten växte så det knakade i Sverige och Erik var i allra högsta grad en tongivande karaktär. Under 1960-talets början som fabriksförare åt Saab.

– Vi hade inga kontrakt skrivna och jag fick inget betalt, men Saab stod för allt ändå och deras fabriksteam var helt suveränt. Bästa fabriksteamet som fanns! »

FOTO: GERRY JOHANSSON



► Innerhjulet uppe i luften på Knutstorp. Ett Erik Berger-signum!



► 50 år senare är det dags att dra på sig grejerna igen!



► Lätt och stark med 2-liters BDA-puffra under huven. Berger körde faktiskt aldrig med BDA när det begav sig.



► Bosse Ljungfeldt och Erik Berger hyllas av Ford för sina insatser.



► Bilen och lackeringen som Berger gillade bäst - Ford Escort i lila med Suchard-spons.

TROTS DET blev det Ford under hösten 1963 och 52 år senare står vi bägge lutade mot Escorten – bilmodellen som kom att stöpa Berger-formen till sin fulländning.

– Av alla tävlingsbilar trivdes jag bäst med den, berättade Erik för PeO Kjellström den där dagen på Kinnekulle för 19 år sedan. Det både märks och syns att så fortfarande är fallet.

– Säsongen 1969 med Escort TwinCam och det där SM-guldet som jag delade med Bosse Ljungfeldt, det värderar jag otroligt högt. Vi fightades hela säsongen och vi var teamkompisar.

– Bitvis under den perioden så kändes det som att ingen kunde ta mig.

Med de orden ringande i huvudet så drar jag igen dörren, brölar liv i den där underbara motorn med Cosworth-topp och fyra ventiler per cylinder – sedan bär det ut på banan. Att bilen är iskall rakt igenom är inget mot hur frostslagen jag själv känner mig, men samtidigt tinar en annan sida av mig upp. Den känslolösa och historievärderande motorsportsjälen som börjar inse faktum – att jag faktiskt kör ikapp med Erik Berger i hans egen bil. Det är stort, riktigt stort.

Två varv senare tar jag fart ut genom långa högern och där står Racingmustaschen med tidtagaruret. Fullt spett på fyran samtidigt som jag passerar, hej vad det går! Men inbromsningen vid Trösen är svår, banan är blöt och jag har ingen aning om hur sent det går att bromsa. Körningen flyter bra, efter ett

Ta mig tusan att Erik klarar kurvan, utan att tappa en gnutta fart dessutom. Och så fortsätter det.

varv börjar jag hitta någon form av rytm – men att jag inte vågar attackera inser jag samtidigt som Picko flaggar av mig med ett leende (eller flin?) på läpparna. Ridå och depå.

ERIK KLIVER in, sprallar igång bilen och ger sig ut. Alla som är på plats dras mot armco-räcket för att se framfarten, kanske allra mest jag. Och den inbromsning jag får se ner mot Trösen under hans första snabba varv är inget annat än magisk. Bilen svansar ut baken rejält, större delen av banbredden går åt till att hålla Escorten pekandes i rätt riktning. Eriks mekaniker slutar liksom att andas, både han och jag verkar övertygade om att Bergers sista potatis är satt – men icke. Ta mig tusan att han klarar kurvan, utan att tappa en gnutta fart dessutom. Och så fortsätter det.

När de bägge varven är avklarade och

Erik rullat in i depå kommer Picko med klockan.

– Du fick stryk grabben. Rejält!

Första varvet, med den där övermänniska inbromsningen, så körde Erik på snabba 1.17,70 och jag på promenadtempot 1.22,12. Andra varvet gick något långsammare för Erik som driftade rejält genom sista bój innan målflagg – varvet gick på 1.18,98. Själv trimmade jag av en del och klockades för 1.20,48 – egentligen respektlöst långsamt.

– Jag hade blivit förfärligt förvånad om du hade slagit mig i min egen bil, menar Erik.

Jag kan inte annat än hålla med. Sedan blickar Erik ut över banan och fortsätter.

– Jag skulle inte ändra på så mycket om jag fick leva om mitt liv. Jag har levt ett fantastiskt rikt liv, både idrottsligt och affärsmässigt och jag är glad att ha bott och levt i Bengtsfors. Visst, det hade varit roligt att vinna Midnattssolsrallyt totalt, men det var riktigt nära när jag blev fyra totalt med Saab då Carl-Magnus Skogh vann i en likadan bil.

VI KAN inte annat än hylla Erik Berger och vi tycker att du ska göra samma sak. På Velodromloppet Oldtimer Grand Prix 12-14 juni har du ett ypperligt tillfälle, för då kommer han att firas stort. Eller så åker man till Bengtsfors den 18 juli och festar med resten av staden på själva födelsedagen. Hipp hipp hurra önskar Teknikens Värld! 🍷



► Picko ser stolt och nöjd när han flaggar av Erik. Linus ser mest ut att behöva gå på toa.



► Åren med Saab var framgångsrika och Erik trivdes med det proffsiga teamet.



► Erik och Linus i samtal innan Berger kör ut och tvälar till ungtuppen så det skriker.



► Erik, Picko och Linus i samtal efter förättat värv. Linus tvättar aldrig den handen!



► En underbar dag i en underbar bil med lika underbart sällskap. Hände det här verkligen?