

Nordens banor

Här följer en i stort sett komplett presentation av de banor vi har tillgång till i Norden. De redovisas med fakta och subjektiva kommentarer. Banritningarna är skalenliga för att man ska kunna jämföra dem sinsemellan. Vissa av banorna har nyligen fått sin sträckning marginellt ändrad eller har kortats av med hjälp av genvägar. *av Dan Ullén*

SVERIGE

Kommentarer av Anders Mansén.



Falkenberg

Plats: Falkenberg.

Längd: 1833 meter.

Bredd: 10 meter.

Varvrekord: 38.2 - F3 Bengt Trädgårdh.

Kommentarer: En av undertecknades favoriter. Grymt snabb och underhållande med en snitthastighet långt över hundra. Mycket höjdskillnader och underhållande kurvor varav ingen är direkt krävande.

Sämsta depån i Sverige, grusplan och bajamajor. Skådeplatsen tyvärr nära bostadshus, som dessutom är byggda efter motorbanans uppkomst. "Akademikerna" som är boende runtom klagar på buller och kräver att banan skall stängas. Kommunen håller stånd än så länge. Sverige av idag...



Gelleråsen

Plats: Karlskoga.

Längd: 2530 meter.

Bredd: 10-15 meter.



Varvrekord: 1.04.7 - F3 Jimmy Bohlin.

Kommentarer: En av Sveriges äldsta motorbanor. En gång i tiden centrum för internationella tävlingar. En onaturlig "garagesväng" skvallrar om den tidigare velodrom som togs bort p g a olycksrisken.

Alla typer av kurvor. Speciellt före rakan där man har flera små högerkurvor som måste tas som en enda lång högerböj. Sällan det blir klockrent.

Ingen höjdskillnad. Privatägd av Mike Luff som även ligger bakom Scandinavian Open. Ganska underhållande och krävande bana. Dock ganska dålig asfalt, lappad och lagad i omgångar. Tyvärr används rakan till dragrace 200 meter vilket påverkar beläggningen. Under uppbyggnad.



Kinnekulle Ring

Plats: Kinne-Kleva, 4 km V Götene.

Längd: 2072 meter.

Bredd: 10 meter.

Varvrekord: 47.41 - 1990, F3 Niclas Jönsson, Reynard.

Kommentarer: Underhållande bana. Innehåller alla typer av kurvor och roliga nivåskillnader. Ej mc-tävlingar då bilsporten är för stark i föreningen. Mycket dålig asfalt p g a bilracing. Även halkbana. Göteborgarnas hemmabana.



Mantorp Park

Plats: Mantorp, 20 km V Linköping.

Längd: 1950, 3125 och 4100 meter.

Bredd: 10-23 meter.

Varvrekord: 1.11.69 - 1981, F2 Johnny Cecotto (3125 m).

Kommentarer: Ej motorcykeltävlingar, tydligen för farlig för mc. Har byggts om för att passa motorcyklar men ändå verkar det inte arrangeras några mc-tävlingar eller körningar på denna bana. Vet ej varför. Ej kört. Här arrangeras det däremot ofta Dragrace och Truckrace, vill inte veta varför...



Mittsverigebanan

Plats: Härnösand.

Längd: 1990 meter.

Kommentarer: Sveriges senaste tillskott. Enligt ryktet underhållande!



Ring Knutstorp

Plats: Kågeröd, 40 km O Helsingborg.

Längd: 2070 meter.

Bredd: 10-12 meter.

Varvrekord: 55.854 - F3 Niclas Jönsson.

Kommentarer: Sveriges ”svar” på Nürburgring. Känns inte alls kort. ”Enorma” höjdskillnader. Har inte riktigt blivit vän med banan än då den har några knepiga (långsamma) kurvor.

Vad sägs om en högerböj direkt efter en uppförslänt. Efter att klarat av den sega 90-gradersböjen i knappt styrfart är det dags för en kort raksträcka innan en kraftig vänster, kort raksträcka och sedan vänster samtidigt som det bär nedför... o s v.

Känd som Sveriges roligaste bana. Tyvärr också en av Sveriges dyraste banor att hyra. Ägs av BMW Sverige. Rikard Nilssons hemmabana.



Scandinavian Raceway

Plats: Anderstorp, 5 km SO Gislaved.

Längd: 4025 meter.

Bredd: 9-30 meter.

Varvrekord: 1.24.836 - 1978 F1 Niki Lauda, Brabham-Alfa Romeo.

Kommentarer: Kungen bland motorbanor. Enda banan med F1-status. Alla typer av kurvor men ingen nivåskillnad. Arrangerar ej internationella tävlingar bland annat för att depåboxarna ej håller internationell status. Kan tjänstgöra som nödländningsbana för flygplan. Full stripp som ej används. Toppfart på riktig räcer skall ligga strax under 300 km/h.

Mycket snabb bana som tyvärr ej används i den utsträckning som den förtjänar. Verkar sakta men säkert dö ut. Skandal! Banrekord för motorcykel innehavs fortfarande av Kevin Schwantz.





Sviestad

Plats: Linköping.

Längd: 2137 meter.

Varvrekord: 52.81 - SB, Jörgen Hållinder.

Kommentarer: Endast för mc. Perfekt asfalt. Känd som alldeles för kort samt för sin frånvaro av vänstersvängar. Tyvärr "fattas" en vänstersväng som fanns på ritningen. Lurig högerkurva (Torparsvängen) som nyper åt kraftigt innan "Långa rakan".

Den underhållande rakan är Sveriges roligaste då den går över ett krön och sedan har en svag dosering till vänster mitt på. Kraftig inbromsning (där jag alltid bromsar för tidigt...) innan L-formad höger. Lite nivåskillnad. Mycket välkött förening.

Även övningskörningsplats (med rondell). Hemmabana för Classic Racing på internationell nivå varje år. Micke Larssons hemmabana.

asfalt men en del kurvor har tagit stryk av truckracing. Varierande kurvor, snabba, långsamma, doserade, många kurvor kan man ta mycket fortare än man tror.

Inte så värst publikvänlig men med bra restauranger och bastumöjligheter. Byggt i början av 90-talet och har både dragrace-strip samt crossbana och stor depå.



Botniaring

Plats: Jurva, 55 km S Vasa.

Längd: 2618 meter.

Bredd: 12-20 meter.

Kommentarer: En äldre bana med grå och grov asfalt som mumsar i sig däck. Mycket accelerationer och inbromsningar, kräver mycket effekt.

Depån inne i banan, dåligt med WC- och duschmöjligheter. Banan har dåliga avkörningszoner. Inte min favorit men det blir bara bättre och bättre efter varje dust.

FINLAND

Kommentarer av Thomas Sandell.



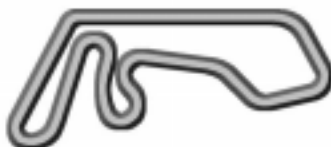
Alastaro

Plats: Virtta, 75 km N Åbo.

Längd: 3000 meter.

Bredd: 12-15 meter.

Kommentarer: En rolig bana med bra



Kemora

Plats: Veteli, 60 km SO Karleby.

Längd: 2723 meter.

Bredd: 10-15 meter.

Kommentarer: En äldre bana men i gott skick. Skitrolig! Över halva banan efter start/mål är ett riktigt högfarts- och fullgasparti. Rätt spårval i högfartskurvorna så sjunker varvtiderna drastiskt. Banan äter mycket bakdäck, särskilt höger sidan. Min favorit.





Motopark

Plats: Virtasalmi, 65 km N Mikkeli.

Längd: 3500 meter.

Bredd: 11-12 meter.

Kommentarer: En toppenbana byggd på 90talet som har allt! Kraftiga nivåskillnader, långa högfartspartier, chikaner, sugande kurvor och fin, fin asfalt. Att hålla fullt på bortre rakan med sina kurvor kräver is i magen men man belönas med en sluthastighet på över 240km/h (SS600).

Det kurvigare partiet av banan liknar lite Ringen med sina nivåskillnader. Det är garanterat strid in i chikanen på sista varvet.

Den trängs med Kemora om favorittiteln. 2150MK och 80 km till närmaste sjukhus.

DANMARK



Ring Djursland

Plats: Pederstrup, 20 km från Grenå.

Längd: 1750 meter.

Bredd: >9 meter.

Varvrekord: 51.05 - Gocart, Poul V. Petersen.

Kommentarer: Banan är mycket spännande att köra på. Speciellt är "Trapperne" och "Skoven" kända för att sortera män från möss.



Jylland Ring

Plats: Silkeborg, 40 km V Århus.

Längd: 1475 och 1701meter.

NORGE



Arctic Circle Raceway

Plats: Mo i Rana.

Längd: 3753 meter.

Bredd: 11-13 meter.

Kommentarer: Kallar sig Nordens största och mest påkostade motorsportanläggning. Förmodligen med all rätt också. Banan och de omkringliggande faciliteterna har en standard som gör den fullt duglig för F1-lopp.



Rudskogen

Plats: Rakkestad, 89 km S Oslo.

Längd: 1901 meter.

Bredd: 10-15 meter.

Varvrekord: 53.38 - F3, Pontus Mörth.



Våler

Plats: Våler, 150 km NO Oslo.

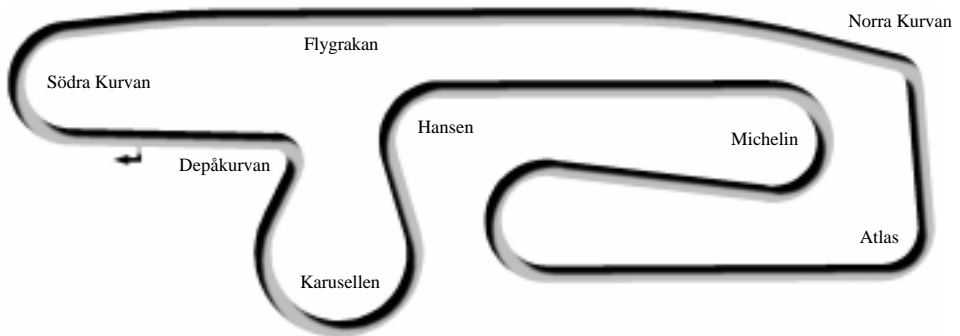
Längd: 2350 meter.

Bredd: 10 meter.

Varvrekord: 34.49 - F3, Bernt Brekk (på den gamla 1416-metersbanan). 🏎️



Ett varv på Anderstorp



Bosco tar oss med på tre av Sveriges banor. Det blir alltså en sorts beskrivning i realtid.

En stor och bred bana som gör att spårval inte är så viktigt och man har inte något behov av "finkänslig" körning. Perfekt nybörjarbana!

Ut från depån och genom "Södra kurvan" (fortfarande innanför gula linjen som går genom hela kurvan) och ut på rakan. Rakan som är lååång! På översiktsskärmen ser det ut som om banan vinklar sig något oerhört innan kurvorna i bägge ändar men riktigt så känns det inte när man kör.

Man märker dock i slutet av rakan när landningsbanan för flyget tar slut för plötsligt är den breda "strip" man körde på halverad i bredd. Kan riktigt tänka mig hur Endurance-piloterna kände sig under natten på Endurance VM:et -93. Regn och vindar samt beckmörkt, landningsljuset var tända för att leda folket men ändå...

Näväl, kommer till slutet av rakan med 270 km/h i verklig fart och över 300 på mätaren (näå, inte på min egen hoj...) inför 90 graders böjen, "Norra kurvan" som storsyklarna börjar bromsa för vid 200 meterskylten medan jag personligen börjar först vid 100 meter och därefter.

Nedlägg och skära kurvan som normalt

och full acceleration på den lilla rakan innan nästa höger, 90-gradaren "Atlaskurvan". Denna kurva är lite lurig då den lutar lite lagom innåt och det är problem med dräneringen - skär ju kurvan som vanligt och i innerspår kan vatten samlas, inte i den mängden som en pöl men tillräckligt för att däckets inte ska greppa hundra procentigt. Har personligen råkat ut för det.

Många rr-förare hävdar att "halkhögern" (som den också kallas i dagligt racingtal) också är hal när det är torrt men jag tror att det mest är att när någon kasat omkull så sitter respekten kvar. För jag har aldrig haft problem med greppet i nämnd kurva vid torrt väglag (varken före eller efter krasch).

Efter Atlas är man framme vid gamla start-å-målstraket, där huvudläktaren (läktaren som är gammal och ärrad vid det här laget) står som en koloss. Full acceleration för att nå fram till (som jag kallar den) "Gamla start-å-mål", också en höger fast denna gång en aning bankad (som man upptäcker först när man sitter/ligger och målar curbsen. Sitter man i innerspåret och mitt i kurvan så ser man inte mer än ytterspårets asfaltskant sedan bara stängslet - inte ens däckbarriären...) och 180 grader.

Tack vare lutningen i kurvan så gäller hög kurv hastighet och man "slungas" ut ur



den. Nu skiljer det lite mellan storlek på cyklar, med min 125:a kör jag ganska högt i kurvan (bromsar inget alls inför kurvan, reser bara överkroppen som "broms" i fartvinden) för att nå så hög kurv hastighet som möjligt medan grabbarna på stora och håriga cyklar mer skär in och fortsätter döna igenom så gott det går (kan inte förklara det bättre tyvärr, trots konsultation med "Sture").

Denna kurva är trevlig då man har en fin raka framför sig efter utgången där placeringsförflyttning modell S gäller - men ingen brådska utan man har gott om tid och kan fullfölja Gamla start-å-mål-kurvan till fullo - go' känsla alltså.

Nästa kurva som kommer är värstingen av alla vad gäller banking, "Opel-kurvan" som den heter. Kraftig banking och 180 grader. Samma visa här för min egen del på lillhojen men även storhojarna kör faktiskt likvärdigt som jag - "slungas" ut. Skall väl nämna att det är väldigt lätt att "ta i" för mycket och det märker man väldigt noga på väg ut ur Opel-kurvan då gräskanten kommer oroväckande nära...

Raka och broms inför "Hansen-kurvan" som också är ganska svår. Själva vänsterböjen är ju en 90 gradare och man skär den som en normal böj men den känns väldigt bred första gångerna man kör där. Men sedan när man fått lite för mycket jä*lanamma i sig så räcker den ändå inte till i utgången. Speciellt inte om du skall ha ett bra spår genom "Karusellen".

Snabb omplacering på vägbanan och över till vänster för Karusellen som är mer än 180-graders höger - namnet talar lite för "kurvan". Man behöver knappt kalla den för kurva - bara det att det är lite svårt att hålla fullt genom där.

Här finns allsköns spår men den dagen ni skall köra på Anderstorp, försök tänka på den vita prick som finns i början av

Karusellen. En rr-förare kraschade där en gång på träning, sedan gick han dit med några andra för att gå igenom spårval och för att han riktigt skulle lära sig var hojen skulle placeras på banan så sprayade man vit färg och därav en vit punkt. Nästan även till för blinda...

Karusellen ligger lite lägre så när man som bäst har "satt-sig-till-ro" och börjat vänja sig vid att det svänger och man märker att den öppnar sig - allt är frid å fröjd - så kommer "Depåkurvan" som en dålig påminnelse.

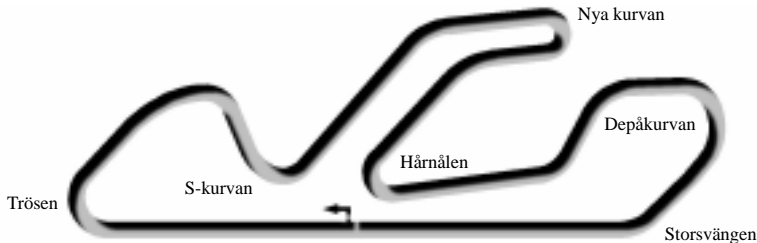
Man märker inte i Karusellen hur pass fort man kör och när man sedan då närmar sig Depåkurvan så är den mycket närmare än vad man trodde. Depåkurvan som mer eller mindre är som en vanlig 90-gradare och skärs som en sådan också - inget speciellt mer än att det är väldigt lätt att göra bort sig i utgången och hamna i gräset. Men skall man krascha så är nog just denna kurvan den mest pinsamma, för efter Depåkurvan börjar ju depårakan där hela tjocka slakten och grannarna men framförallt polarna står o glor med nyfikna gluggar!

Och sist "Söderkurvan" igen (åkte igenom där på väg ut) också en aning bankad så samma mall gäller som för "Gamla start-å-mål". Men jag kan ju bara nämna att jag sett ett par avåkningar där man haft för hög fart och när kurvan öppnar sig, slutet alltså, så är bankanten inte mycket att hurra för. Det är inte som någon normal bana som går över i gräs utan här är en riktigt avsats ner till landningsbanan för flyget så missar man här, då flyger man rejält.

Men är ni nyfikna, ta då och gå runt banan någon gång när den är avstängd. Först då inser man alla sådana här småsaker som man inte tänker på när man sitter på hojen och bara har en sak i huvudet (att rasta kompisen på sin japs?). Detta gäller alla banor!



En tur på Gelleråsen



Denna och Knutstorp är mina personliga favoriter bland avlysta asfaltslingor i Sverige. Och hade det inte varit för all den lappade asfalten så kunde denna bana vara riktigt grym.

Men som vanligt - häng med på en tur runt: Ut från depån och på rakan med bandepån på höger sida mitt emot tävlingsledningens byggnad. Sluttar svagt i slutet när man bromsar inför "Trösen" som är en ca 160 graders högerböj. Trösen som ligger lite lägre och är lite "konstig i utgången" då svängen inte är så kraftig utan tar ett tag att ta sig igenom, relativt sett. Annars normal skärning av kurvan.

Ut på en liten raka där man håller sig till vänster sida inför en "konstig" 90 graders höger igen. Konstigheten beror på att man i ingången håller ytterkant, fortsatt hålla ytterkant - här finns också lappad asfalt, när den gamla asfaltkanten kommer, skär in i högern nästan rakt så man har raka spåret till "S-kurvan". Här är det mycket lätt att gå in för tidigt och bli tvungen att vinkla runt hojen igen.

Håll ut till höger om man har tid, inför S-kurvan som är en ca 95 graders vänster och skär igenom för att försöka få någorlunda rak linje ut på nästa raka som innebär sidoförflyttning inför den svaga höger som kommer innan "Nya kurvan" (Ser inte

riktigt ut som på översiktsbilden).

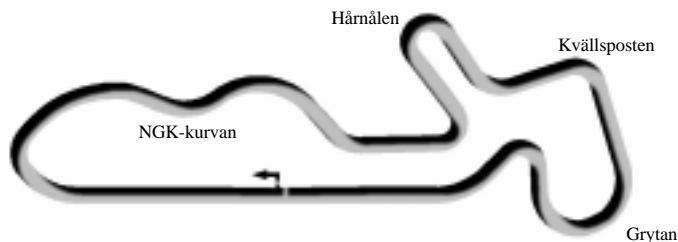
Nya kurvan ja. Fått ny dragning och jag har inte kört där så jag vet inte exakt men det skall vara en långsam kurva - håll ut till vänster och skär in som vanligt och ytterligare en raka med en svacka precis när man kommer ut ur Nya kurvan.

Framför sig har man nu "Hårnålen", en vänsterböj som man tar/skär som en vanlig kurva och kommer ut på ytterligare en liten raka som ligger bakom bandepån. Därefter en svag vänsterböj där man siktar efter en rak linje mot depåkurvans ingång.

"Depåkurvan" som nog är den svåraste att få riktigt rätt. Som man ser på översiktsbilden börjar den med en svag höger sedan den "riktiga" kurvan för att sedan fortsätta i en svepande öppning ut på rakan. Så från att ha siktat på den raka linjen mot depåkurvans ingång, genom svagvänstern, och därefter någon sidoförflyttning över till vänster för att skära första högerböjen - räta upp hojen och sidoförflyttning utåt - ny sats och vinkla ner hojen och genom "andra" högern ("riktiga" kurvan). Fortsatt nerlägg men vinkla upp svagt - lagning i asfalt med uppbuktning där det är lätt att förlora fotfästet - flyt ut i ytterkant och hitta den punkt som får en att ha en rak linje ut på rakan. Svårt!



Ett varv på Knutstorp



Kommer ut från depån lagom att accelerera upp i någorlunda fart där första kurvan kommer efter ca 150m. Högerböj som samtidigt som den går uppför öppnar upp väldigt konstigt. Det känns nästan som två kurvor i sig men tittar man på översikt-bilden så ser man hur dessa två blir en.

Efter första "kurvan" så vinklar man upp hojen och börjar nästa nedlägg för att ta kurvan som går över depåinfarten/tunneln (uppe på "knatten").

En sak är säker och det är att det är viktigt att komma rätt i "sista" kurvan för redan här bestämmer spårvalet hur det höghastighetsparti innehållande två "kurvor" och höjdskillnad skall sluta. Nästan lite berg och dalbana - lagom mycket sväng för att du är tvungen att vinkla runt hojen lite (går ej att ta i rak linje även om man tycker sig se det på översikt-bilden).

Alltså först höger-nedför, uppför-vänster kallad "NGK-kurvan", nedför åt höger och en slänt som mynnar ut i svag vänster - här kan det gå riktigt, riktigt fort! I slutet av denna sektion har man börjat få upp farten och får du nu inte NGK-kurvan riktigt rätt (beror på om du gjorde rätt i början som skrivet) samtidigt som man har hög fart över krönet och mycket nerlägg - framhjulet tenderar att bli "lätt" - så kommer man ovillkorligen att hamna i gräset som

några ducatister gjorde senast när klubben hade körning här. Asfalten tar helt enkelt slut, rätt kul med ett blindkrön och på andra sidan upptäcker man att ens fart var lite för hög och *där* tog asfalten slut med nedlägg och knäskrap...

Okej nu säger vi för enkelhetens skull att vi klarade oss genom detta parti och far triumferande vidare utför slänten och den svaga vänster och inbromsningen till en 90 graders vänster (lite mer än 90 grader egentligen) som följs av uppförbacke.

Vänstern är inget att orda om, men det är roligt att "bråka" med folk i (köra om) inbromsningen. Uppför backen där man på krönet, sittandes på en tillräckligt häftig maskin får framhjulsluft. Väl där uppe är det hård bromsverkan som gäller (med framhjulet i luften...) för nu kommer en 180 gradare - "Hårnålen" som ligger ovanför övriga banan på en liten plåt.

Den kan tas med vilket spårval som helst, mer eller mindre noll i hastighet (i alla fall jämfört med det roliga högfartspartiet innan). Hårnålen känns som den aldrig tar slut om man håller ytterspår. Håller man innerspår så vill man att hojen skall kunna bockas på mitten.

När man väl har tagit sig ur denna "karusell", en liten bit med full acceleration samtidigt som man går igenom en vänster



som inte riktigt är 90 grader, den tas också som vilken vanlig kurva som helst förutom att i utgången är asfalten ganska kass och är skumpig/riplig. Tror att vi nu har harvat igenom hälften av banan och kommer till den roligare delen.

Som sagt, fortsätter från ”karusellen” och vidare genom svagvänstern och en liten fjutraka som innebär placeringförflyttning för att hålla ute till vänster inför ”Kvälls-postenkurvan”, en 90 graders höger som kommer med utförlöpa.

Personligen har jag lite svårt att vara kall i Kvällsposten och skär den lite väl tidigt med följd att jag alltid, ovillkorligen, hamnar på ”gropen” i asfalten som ligger i innerkanten mitt i kurvan (samtidigt som man strävar efter fullt grepp och nedlägg...).

Kan också nämna att i Kvällsposten finns det mycket träd som på somrarna avger kåda eller annat ”mög” som kan göra asfalten hal. Nåväl utför och ytterligare en liten ”plåt”, där ambulansen brukar stå på en liten avtagsväg in till vänster, för att sedan fortsätta utför - kraftig lutning vilket gör det mycket spännande och roligt.

När man väl kommit ner i ”grytan” som längre tillbaks i tiden gick under namnet ”Lito” så är det ju broms som gäller. Framför sig har man en 180 gradare som är lite ”bankad” - alltså lutar innåt vilket innebär att man kan hålla ytterspår och ”slungas” ut ur den (hög kurvhastighet), därefter skall man snabbt över på höger bansida för att klara av nästa kurvparti. Det börjar med en vänster som ligger

ovanför en bäck med följd att kurvan ligger på en liten upphöjning/kulle (banan ligger helt enkelt ovanpå viadukten för bäcken och följer dess båge), här är riktigt smalt - känns det som.

Fort som bara den på med gasen och accelerera efter vänstern för att ta sig genom nästa svaga höger där det ligger en håla mitt i racelinjen på väg ut på rakan. Ja sedan är det i princip bara att ta sig fram på rakan och nå toppfarten för att lägga sig i vänsterkant och bromsa. Med storhojarna tror jag det är 150m som man bromsar men personligen räcker det med 100/75 meter innan första högern.

Och nu alldeles svettiga och dana så pustar vi ut (eller fortsätter, vilket ni vill) och gratulerar oss till ett varv även på denna bana! Tilläggas kan att alla bromspunkter och måttangivelser skall tagas med en nypa salt då det skiljer något oerhört mellan gathoj, racehoj, storlek på hoj, förarkunskap, etc.

Men ni har kanske fått någon hum om hur det är att köra ett träningsvarv - tänk då på tävling när man skall ha tolv-femton exakt sådana här varv plus en massa dumma konkurrenter som fajtas med en. 🍷



Artikelförfattaren med en liten beundrarinna.

