

FEMTIO VÄSTKUSTLOPP

1952-2003

Kort historik

INLEDNING:

Väst kustloppet i Falkenberg är en av Sveriges klassiska motorsporttävlingar, alla kategorier. I år, 2003, körs det 50:e Väst kustloppet. När Väst kustloppet planerades i början av 1950-talet, så fanns det en stark och bärande tanke bakom arrangemanget. Många svenskar som var anställda fick sina första avtalade semesterveckor de här åren i början på 1950-talet. Den halländska kusten "befolkades" i juli månad av inlandsbor från hela södra Sverige. Stugbyar och campingplatser växte också upp längs västerhavet. Fordon av olika slag, motorcyklar och små bilar, blev allt vanligare hos den breda allmänheten.

Allt detta sammantaget var grunden i tanken på att skapa en motortävling i Falkenberg i juli månad när människor var lediga, och många befann sig i Halland. Än i dag är semester, sommar och sol konceptet för Väst kustloppet.

Ett av problemen var en tävlingsbana. Men det löste sig enklare än vad man hade hoppats! Dåvarande vägförvaltningen i Halland var direkt positivt inställd till planerna. Falkenbergs Motorklubb, som bildats redan 1929, var välkänd i trakten som duktig arrangör, bland annat av jordbanetävlingar för motorcyklar på Vinbergs hed. Falkenbergsklubbens medlemmar hade hittat ett vägavsnitt intill Skrea, söder om Åtran och söder om sta´n. Om man kunde få rätt vägar avstängda, så skulle klubben kunna få en bra bana som i grova drag var triangelformad. Vägarna låg emellan Skrea och Årstad, och finns kvar än i dag.

Dåvarande vägförvaltningen var, som sagt, med på arrangemanget, och det var heller inga problem med att få polisen att dirigera om trafiken ett par dagar.

BANAN:

Skrea, söder om Falkenberg, blev adress för publiken eftersom Skrea låg utmed stora Riks 2:an.

Banan blev 4 255 meter lång, den längsta racerbanan i landet efter andra världskriget. Banan hade flera kurvor och blinda punkter över backkrön, men de tre kurvor som gjorde "Skreabanen" triangelformad var Falkenbergskurvan i norr, Årstadkurvan i nordost och Halmstadskurvan i söder.

En stor byggnad uppfördes utmed banan, nämligen speaker- och tidtagningsbyggnaden vid startrakan, det vill säga Årstadranken. Två våningar i denna byggnad fylldes med tidtagningsfunktionärer. Det gick åt många klubbmedlemmar i tidtagningen, som skedde för hand och med

stoppur!

Delar av byggnaden flyttades senare till den nya permanenta banan i Ljungby, väster om Falkenberg. Det sista av denna byggnad tjänstgjorde fram till år 1999!

ARRANGÖR:

1952 hade alla pusselbitar med myndigheterna och markägarna fallit rätt, och motorklubbarna, Falkenbergs MK och Borås MK, bildade gemensamt en allians för Västkostloppet som hette TT-Alliansen. Borås MK kom in i bilden då Falkenbergs MK inte hade funktionärer för denna typ av motorsport. Men redan efter ett par år så hade FMK de utbildade funktionärerna som behövdes för att klubben själv skulle kunna arrangera Västkostloppet.

Kommunikationen runt den drygt 4,2 kilometer långa banan var ett annat avgörande problem som måste lösas.

Lösningen fanns till hands mycket nära, nämligen Hemvärnet som fick träning med sina signalister. Hemvärnet byggde upp en kommunikationscentral intill tävlingsledningen, och drog sedan telekablar runt hela banan från postering till postering.

Inför premiären hyvlade vägförvaltningens personal banan, därefter öste man på lut som hämtats från massafabriken i Hyltebruk. Lutet gjorde att man fick ett hårt ytskikt på banan/vägen.

PREMIÄREN:

Den 20 juli 1952 var det så dags för invigning och första tävlingen. Klockan 12.30 avlystes banan. Klockan 13 hölls invigningen och kl 13.15 flaggades den första tävlingsklassen iväg. Det var en motorcykelklass 125-175 kubik som inledde. Den historiske vinnaren i allra första Västkostloppet blev stockholmaren Henry Bohlin. Henry gick under smeknamnet "Lill-Orsa" Bohlin, och tävlade för Taxinge MC. Sammanlagt tävlade fem klasser, fyra mc-klasser och så midgetbilar.

Klasserna var följande 1952: Klass mc 125-175, mc 350, mc 350 + 500 (för nybörjare), mc 500 (huvudklass) och Midgetbilar.

Tävlingsledare för premiärtävlingen var Åke Åhlund (troligtvis från Borås MK), men startfunktionären var en välkänd motorcykelsprofil redan vid denna tid, nämligen Rolf Gülich som själv var aktiv.

ÅR 1953:

I det andra Västkostloppet gjorde Oskar Berg, Falkenberg, debut som tävlingsledare. Andra året hade dessutom banan förbättrats avsevärt, då kurvorna asfalterats. Falkenbergs kommun ordnade asfalten, men FMK fick betala för den. Även andra året dominerades Västkostloppet av mc-klasserna. Det här året fick Midgetbilarna en internationell beteckning, nämligen Formula 3, men fortfarande var det en formelbil med

motorcykelsmotor. Något år senare ändrades namnet på nytt till Formel Junior.

ÅR 1954:

Inför tredje Västkustloppet 1954 hade Falkenbergs kommun och väghållaren förvätrat banan väsentligt. Hela banan, 4 255 meter, fick nämligen asfalt. Det var mer än vad många stora riksvägar i landet hade vid denna tid! Asfalten var emellertid en tung utgiftspost som Falkenbergs Motorklubb ensam fick betala.

ÅR 1956:

De första åren innehöll i stort sett samma klasser, även om en och annan mc-klass förnyades.

Men 1956 skedde en radikal förändring av tävlingsprogrammet. Bilarna gjorde sin entré i form av Turistvagnar upp till 2-litersmotorer. De två mest namnkunniga förarna i startfältet detta år var C.G. Hammarlund i en Porsche och ²Rally-Harry² Bengtsson, också i Porsche. Andra namn var Harald Kronegård och i en Alfa Romeo körde en förare vid namn Joakim Bonnier. Porsche, Alfa Romeo och Mercedes-Benz var konkurrenskraftiga tävlingsbilar i den här klassen.

ÅR 1957-1960:

Bilarna hade kommit för att stanna i Västkustloppet. Under de här åren kom standardbilarna in i tävlingen. Man inrättade också dubbla tävlingsledare i Västkustloppet, en för motorcyklar och en för bilar.

ÅR 1964:

Det här året trodde många aktiva och motorsportsvänner att det var slut med Västkustloppet för all framtid. Anledningen var att vägförvaltningen planerade en större ombyggnad av Torupsvägen som skulle omöjliggöra en tävlingsbanan i Skrea-Årstad i framtiden. Men från Falkenbergs Motorklubs sida fanns redan planer på något nytt.

Detta år var Västkustloppet "fullmatat" med klasser. Fyra mc-klasser, 125, 350, 250 och 500, kördes, och inte mindre än sju bilklasser, nämligen Klass 1 standard upp till 850 cc, klass 2 standard 851-1300 cc, Klass 3 standard 1301-3000 cc, Turistvagnar 1500 cc och 3000 cc, Formel Junior och slutligen en landskamp Sverige-Finland i Formel Junior.

Förarna som återfanns i klasserna blev så småningom välkända i branschen, Reine Wisell, BMC Cooper, Erik Berger, Cortina, Rune Tobiasson och Hasse Wängstre, Volvo Sport. Turistklasserna fanns Hasse Radefalk, Lars Thaug, Gunnar Elmgren. I Formel Junior startade bland andra Yngve Roskvist, Picko Troberg, Gunnar Karlsson och Freddy Kottulinsky.

ÅR 1965-1966:

Västkostloppet arrangeras inte. Istället planerar klubben för en permanent racerbana i Ljungby, cirka nio kilometer öster om Falkenberg. En bit mark köptes från bland annat Nyhems gård.

ÅR 1967:

I april månad detta år fick Falkenbergs MK tillträde till markområdet i Ljungby. Arbetet på en permanent bana startade och blev ett enda långt racerlopp fram till sommaren. Klubbens mål var nämligen att få banan klar till Västkostloppet i juli samma år! FMK:s medlemmar med bland andra Erland Andersson i spetsen, lyckades - nästan! Västkostloppet fick flyttas från juli månad till första helgen i augusti. Den 5-6 augusti arrangerades premiärloppet inför en storpublik på drygt 20 000. Banan byggdes alltså på fyra månader, och det torde vara ett oslagbart rekord i sig självt! Fem motorcykelklasser, 125 cc, 250 cc, 350 cc, 500 cc och sidvagnar kördes, och fem bilklasser, standardklasserna 1, 2 och 3, samt nya Formel Vee och också nya Formel 3.

Liksom vad gällde Skreabanan 1952 så kom det att bli en TT-förare (roadracing) i 125 cc-klassen som blev historisk på nya Falkenbergs Motorbana. På lördagseftermiddagen, den 5 augusti, startade nämligen 125:orna först och segrare blev Börje Jansson, Karlskoga MK, på en Honda. En stund senare startade det första billoppet, Grupp 2, Klass 1 (upp till 1000 cc), och här var det Leif Englund, Enköpings MK, som vann med sin Fiat Abarth före hemmaföraren från Halmstad Olof Wijk, också han i en Fiat Abarth.

Nämns kan att inte mindre än 57 (!) Formel Vee-ekipage var anmälda till tävlingen. Här återfanns namn som Leif Hansen, Björn Rothstein, Esso Gunnarsson, Tommy Brorsson, Bror Jaktlund, Bertil Roos och Hasse Wängstre. Den sistnämnde, som tävlade med standardbilar, körde sin enda formelbilstävling i detta Västkostlopp.

Även Formel 3 hade mycket kända namn. Reine Wisell, Ronnie Peterson, Gunnar Elmgren, Freddy Kottulinsky, Ulf Svensson, och Gustav Dieden. Under premiärtävlingens gång var det många förare från olika mc- och bilklasser som uttalade sig mycket positivt om den nya och snabba racerbanan som Sverige fått. De aktiva gav banan högsta betyg, däremot fanns det röster utanför de aktivas led som ansåg banan alldeles för snabb och för farlig. Som bekant är Falkenbergs Motorbana än i dag Sveriges snabbaste bana vad gäller snittfarten, trots att en chikan byggts i slutet av startraksträckan.

ÅR 1967-1990:

Västkostloppet återbördades till juli månad redan 1968 och ordningen var återställd enligt tävlingens grundkoncept. Västkostloppet hade sedan de

allra första åren på Skreabanan haft SM- och även NM-status vissa år. Den traditionen fortsatte på den nya banan.

Däremot separerades så småningom bil- och mc-tävlingarna, vilket var till fördel för båda disciplinerna. Falkenbergs MK hade möjligheter att arrangera SM och NM för såväl bilar som motorcyklar.

Västkustloppet blev på sikt en tävling för bilar.

För klubben var ytterligare en sak mycket viktig, nämligen att FMK kunde arrangera en mängd mindre tävlingar, klubbävlingar och ordna träningsdagar- och dito kvällar. Detta medförde att man lockade aktiva till klubben, och framför allt, man lockade många ungdomar till motorsporten. FMK hade faktiskt kvar ett arrangemang på den gamla platsen, söder om Ätran intill Skrea. Den nya Torupsvägen fick nämligen en mycket bra raksträcka som också hade bra accelerationssträckor i båda ändarna. Här arrangerade Falkenbergs MK "Flygande kilometern" några gånger. Vägverket, polisen och länsstyrelsen gav tillstånd för att stänga av Torupsvägen med intervaller under en dag. Flera 2kilometersrekord² slogs på denna vägsträcka. Möjligheterna försvann när vägverket byggde en rondell i en av korsningarna.

ÅR 1980-1990:

Falkenbergs Motorklubb har aldrig varit främmande för nya grepp. När debatten rasade som mest mot bilars förbränningsmotorer, och när många trodde att el-bilen var lösningen på städernas trafikproblem, arrangerade FMK racing för el-bilar.

En annan Falkenbergsnyhet de här åren var totospel på racing. Klubben ordnade tillstånd att arrangera detta spel.

ÅR 1994-1996:

Västkustloppet hade visserligen oftast SM-status och ibland inbjöds internationella klasser till tävlingen, men publikleden blev allt glesare runt Västkustloppet, och även de andra tävlingarna som arrangerades på banan.

Televisionen gjorde att människor kunde sitta hemma och se motorsport flera kvällar i veckan på de nya TV-kanalerna. Sveriges Television med Johan Thorén i spetsen började sända brittiska BTCC, där Volvo gått in med två bilar. Rickard Rydell körde framgångsrikt den ena.

Samtidigt hade en av Falkenberg MK:s framgångsrika förare, Per-Gunnar "Peggen" Andersson, börjat agera för en svensk "BTCC-klass". "Peggen" sålde in sina tankar till andra förare, och till sitt eget märke BMW. Samtidigt jobbade värmlänningen Jan 2Flash² Nilsson med att intressera Volvo för en svensk serie.

ÅR 1996:

Falkenbergs MK var inte sena att hänga på och när det var dags för

historiens första STCC-lopp fanns FMK med i arrangörsledet. STCC växte till en publiksuccé mycket snabbt, och inte minst Falkenbergs MK återfick sommarpubliken till Västkostloppet.

ÅR 1999:

Inkonsterna från STCC-tävlingarna användes på ett för- ständigt sätt i Falkenberg.

Detta år revs den gamla tidtagnings- och speakerbyggnaden, som varit med sedan 1952, och en ny byggnad för speaker, tidtagning, domare och press byggdes. Samtidigt revs också den gamla bandepådisken och ersattes med en ny och större.

ÅR 2000:

Ända sedan 1967 var överfarten från maskindepån till bandepån varit ett tidsödande problem vid banan. År 2000 löstes det genom en väl tilltagen tunnel under tävlingsbanan. Detta år kom också diskussionerna igång om att knyta en populär mc-klass till STCC-arrangemangen. Falkenbergs MK hade sin ståndpunkt i frågan klar, nämligen att tillföra Roadracingens 600-klass till arrange-manget. FMK hade ju stor erfarenhet av att samköra bilar och motorcyklar.

ÅR 2001:

Detta år var det premiär för Synsam Trophy ihop med STCC. 2001 köper Falkenbergs MK också en grannfastighet med en industribyggnad. Byggnaden gjordes om till serveringslokal, sekretariat, klubbrum, besiktningslokal och inte minst toaletter och duschlokaler.

ÅR 2001-2002:

Investeringarna fortsätter. Vid årsskiftet återköper Falkenbergs MK tävlingsbanan från Falkenbergs kommun. Kommunen hade nio år tidigare gått in med pengar för att rädda anläggningen.

ÅR 2003:

Bandepån får boxar (garage) med portar och mellanväggar. Golvet under depåtaget gjuts klart och portarna sätts upp. Arbetet kommer att färdigställas efter årets Västkostlopp den 5-6 juli.

AVSLUTNING:

På gamla Skreabanan kördes Västkostloppet 13 gånger. På nya Ljungbybanan har Västkostloppet körts 37 gånger. Jubileumstävlingen den 5-6 juli 2003 blev ännu en fullträff för Falkenbergs Motorklubb.

På den gamla landsvägsbanan hette "kungarna av Västkostloppet" på motorcykelsidan Bror-Erland Carlsson, Falkenberg, som körde 350 cc och 500 cc. I den sistnämnda klassen fanns också Esso Gunnarsson,

Stockholm, som var segerrik. På bilsidan minns många C-G. Hammarlund i sina Porschebilar och en vinnare i Falkenberg var också Freddy Kottulinsky.

Av dagens aktiva STCC-förare så är det Jan "Flash" Nilsson, Karlstad, som är den store Falkenbergsvinaren. Inte mindre än 16 gånger har "Flash" varit på prispallen i de 24 STCC-heat som körts på Falkenbergsbanan. Nio gånger har han stått överst på prispallen. Senaste segern kom för övrigt i 50-årstävlingen 2003!

Endast en medlem i FMK har varit med och arbetet under alla 50 Västkustloppen, nämligen Erland Andersson, 79 år. Erland var en av många klubbmedlemmar som jobbade inför den allra första tävlingen 1952. Han utsågs också efter några år till biträdande banchef och banchef. När Ljungbybanan planerades och byggdes på rekordtid, så var det också Erland som hade en av de ledande rollerna i detta stora projekt. Erland Andersson blev också FMK:s meste tävlingsledare på nya banan i Ljungby. Han har fortfarande uppdrag som funktionär när Falkenbergs MK arrangerar tävlingar.

Under många år på Skreabanen hette en färgstark tävlingsledare i klubben Åke Laveno.

Klubben hade dessutom andra funktionärer som år efter år var med och såg till att Västkustloppet blev en härlig sommarupplevelse för publiken...

Olle Karlsson
(Uppdaterad 7 juli 2003)