

Historien om Ring Djursland

Af Morten Alstrup

I år kan Ring Djursland fejre sit 40 års jubilæum. Den 29. august 2005 er det nemlig fire årtier siden, at racerbiler for første gang blev sendt ud på banen ved landsbyen Pederstrup, øst for Tirstrup Lufthavn.

Allerede fra sine første år opnåede Ring Djursland en høj stjerne hos køerne, for den satte dem i den grad overfor nogle udfordringer, så de på hver omgang måtte yde deres bedste for at have en vinderchance. Og at det fortsat gælder i dag, understreges nok bedst af den tidligere DTM-stjerne, Kurt Thiim, der har prøvet lidt af hvert i sin karriere: "Jeg kalder den for den lille Nordschleife (Nürburgring, red.). Den er så undervurderet på grund af faciliteterne, men den er god for en kører."

Men Ring Djursland er også den racerbane, der har haft den vel nok mest turbulente historie i Danmark. En kombination af skiftende ejere og en række stramminger fra myndighedernes side har gjort, at banen langt fra er blevet brugt i det omfang, som grundlæggeren i sin tid havde drømt om. For selv om banen i år kan fejre 40 års jubilæum, så har den kun været anvendt til motorsportsformål i 33 sæsoner.

Intentionerne var ellers de bedste, da de første planer for banen blev fremlagt i starten af 1965. Manden bag var Jens Christian Legarth, der i den første halvdel af tresserne havde været én af Danmarks bedste racerkørere, hvor han turnerede Europa rundt i først Formel Junior og siden Formel 3-klassen. Her fik en alvorlig ulykke i Ungarn ham til at stoppe som aktiv racerkører, men selv om han både var proprietær og udgiver af det til tider kontroversielle blad, Illustreret Motor Revy, så ville han ikke droppe sporten helt. I stedet ville han gøre en indsats som arrangør og banebygger, og målsætningen var fra starten klar. Det skulle ikke bare være tale om en bane, hvor der kun skulle køres race med datidens standardvogne som Mini Cooper og Ford Escort. Ambitionsniveauet var endnu højere. Det var international racing i almindelighed og Formel 3-klassen i særdeleshed, som den unge racerkører ville præsentere for det hjemlige publikum med sin nye racerbane.

Banebygning var i øvrigt ikke nogen ny udfordring for den dengang 25-årige Jens Christian Legarth. Allerede tre år tidligere havde han arrangeret et enkeltstående jordbaneløb på markerne ved det nærliggende gods, Søholm, som han havde arvet fra sine bedsteforældre. Selv om det kun blev til et løb på markerne, så var det den første lokalitet, som var i tankerne, da Jens Christian Legarth i starten af 1965 fik ideen til at bygge den første asfaltbane i Jylland, hvor billøb tidligere kun var blevet kørt på den nedlagte Hobrobane, Korskrobanen og Ørnedalsbanen samt diverse trav- og speedwaybaner.

Godsets placering i Kolindsund var nemlig ikke uden problemer. Publikumstilstrømningen blev nemlig fra start forventet til at blive meget stor, og da det skulle ske via en række mindre broer, satte medlemmerne i Sundelauget sig imod, og der måtte findes en anden placering. Et andet landsbrugsareal i området blev også forgæves taget i skue, inden Jens Christian Legarths faste mekaniker, Frank Jessen, foreslog ham at kikke nærmere på et stykke jord ved landsbyen Pederstrup.

Som sagt så gjort. Samme dag, som han havde besøgt området, hvor en del i forvejen var lejet ud til boldbaner, lavede han en aftale med ejeren om at leje det 28 tønder land store område med en

forkøbsret, som han dog senere gjorde brug af. Umiddelbart herefter gik han i gang med at udforme banen, og der var ikke nogen arkitekter indblandet. Den del stod den tidligere racerfører selv for. Han satte sig bag rattet af sin personbil og kørte så rundt på kornmarken, mens en række hjælpere blev bedt om at stille sig op for at markere de steder, hvor der skulle være sving.

Hermed fik entreprenøren nogle hjulspor, som bulldozerne kunne skabe banen efter, men det var vigtigt, at de holdt sig til hjulsporene, for af lejeaftalen fremgik det nemlig, at landmanden skulle kunne høste det tiloversblevne korn, som jo var blevet sået, inden Jens Christian Legarths dukkede op! Slutresultatet af bulldozerens arbejde blev en bane, der blot var 800 meter lang, og som havde en langside på bare 250 meter, mens der var tre højre- og et venstresving, hvoraf det længste af disse havde en mindre niveauforskel, da det gik på tværs af den skråning, som i dag udgør nedkørslen til henholdsvis Skoven og Trapperne.

Mens banen var under opførelse, herskede der i offentligheden nogen uklarhed over, hvad den skulle hedde. Dagbladet Politiken omtalte den således som både Tirstrup Ring og Jyllands Ring, ligesom betegnelsen Djurslands Ring også blev brugt. Men det endte i stedet med det mere mundrette Ring Djursland, som banen siden er blevet kendt ved.

Den 29. august 1965 var banen så klar til at slå portene op for publikum med sit Åbningsløb. Egentlig havde det været planen, at en lokal klub skulle stå som arrangør, men da Djurslands Automobil Sports Klub først var under dannelse og endnu ikke havde fået det grønne stempel af Dansk Automobilsports Union, blev den sportslige arrangør i stedet Aarhus Automobil Sport (som siden hen faktisk også har arrangeret de første løb på både Jyllands-Ringen og Padborg Park!).

Fire klasser var på programmet ved Åbningsløbet, og foruden Jens Christian Legarths store hjertebarn, Formel 3, gjaldt det to standardvognsklasser og en klasse for gruppe 4, som bl.a. omfattede racersportsvogne. I Formel 3-klassen var ejeren selv med i feltet, hvor han ubesværet vandt første heat i sin Brabham BT15 foran svenskeren Gunnar Pedersen i Lotus 22. Angiveligt fandt Jens Christian Legarths det upassende at vinde, når han nu var vært, så i andet heat lod han sig passere af svenskeren, som vandt sammenlagt, men hurtigste omgang blev Jens Christian Legarths selv noteret for, da han brugte 27,0 sekunder om at tilbagelægge de 800 meter. I racersportsklassen vandt Elo Sørensen i sin gamle Lotus Eleven, da Ole Vejlund i sin nyere Lotus 23 kørte ind i én af banens jordvolde, mens den randrusianske møbelpolstrer Poul H. Pedersen sørgede for lokal sejr i den lille standardvognsklasse. Den store klasse vandt Aage Buch Larsen derimod foran Tom Belsø.

Ved Åbningsløbet var der kritiske røster fremme omkring banens kørselsretning og generelle udformning.

En stor del af de danske racerførere protesterede over, at man ikke kørte mod uret, for det var de vant til på Roskilde Ring. Men i modsætning til de fleste af dem havde Jens Christian Legarths kørt på mange baner ude i Europa, og her var – og er – kørselsretningen nu engang med uret. Og sådan blev det! Hvad angik udformningen, så fandt mange den for smal, og længden var heller ikke tilfredsstillende. Mens det smalle baneforløb lige siden har været et kendetegn ved Ring Djursland, så var det lige fra start Jens Christian Legarths plan, at banen skulle udvides. Men det kunne ikke nås i 1965, hvor man dog afviklede endnu et arrangement, da Randers Motor Sport i oktober stod bag afviklingen af DM-Finalen i TT (det, der i dag hedder Road Racing). Her vandt Dan Jeppesen og Jørgen Arnholtz de to DM-klasser for henholdsvis 250 og 500 cm³-maskiner, mens svenskerne Börje Jansson og Kent Andersson vandt de to internationale klasser, der var på programmet.

Efter nytåret slap de første detaljer omkring banens udvidelse ud. I første omgang blev en beskeden udvidelse fra 800 til 1.000 meter omtalt, som groft sagt bestod gennem tilføjelsen af den hårnål, som vi kender i dag ned mod landsbyen Pederstrup. Senere blev en tegning lavet af arkitekt Per Lauritsen offentliggjort, og af den fremgik et baneforløb, hvor man udover tilføjelsen af hårnålen også havde flyttet det længste sving længere mod øst. Dette skabte plads til den interne sløjfe og dermed det forløb på 1.752 meter, som vi kender i dag.

Herefter gik gravemaskinerne og bulldozerne atter i gang på Ring Djursland, for hen ved 10.000 tons jord måtte fjernes, inden banen kunne blive klar til Åbningsløbet, som var planlagt til 17. april 1966. Imidlertid nåede man ikke at blive klar til den dato. En uge inden satte et kraftigt snevejr ind, og på det tidspunkt havde man endnu ikke fået lagt et slidlag. Da det så endelig skete, endte det med, at lastbilerne ødelagde banen flere steder, hvorfor man måtte udsætte premieren en uge.

Åbningsløbet bød på Danmarkspremiere for den nye Formel Vee, hvor feltet primært bestod af syv af de danskbyggede Jala-vogne, hvor den ene af de to konstruktører, Aage Langthjem, vandt foran Jimmy Smed og Egon Nielsen. Med på programmet var også Formel 3-klassen, hvor udsættelsen af Åbningsløbet betød, at en del af de oprindeligt tilmeldte ikke kunne komme, da de var forpligtet til at deltage på Ring Knutstorp. Alligevel valgte Freddy Kottulinsky at køre i Danmark, hvor han vandt foran landsmanden Börje Sköld, mens Ole Vejlund blev bedste dansker på tredjepladsen.

Jens Christian Legarths internationale kontakter begyndte nu at bære frugt, for kvaliteten af startfelterne i netop Formel 3 blev bedre og bedre for hvert arrangement, hvilket også helt klart lå i tråd med hans ambitioner for banen. Til Valvoline Cup Grundlovsdag var hurtigste mand i tidtagningen således ingen ringere end den senere Formel 1-teamejer, Frank Williams, men i løbet spandt han hurtigt af banen og udgik. Løbet blev i stedet en interessant duel mellem svenskeren Picko Troberg og det nye britiske navn John Fenning, som Jens Christian Legarth lige præcis havde nået at få skrevet kontrakt med, inden han vandt sit første løb i Belgien, og hans honorar derfor steg. Også på Ring Djursland blev det til en sejr for John Fenning, som dog aldrig nåede helt til tops i motorsporten, men som stadig er aktiv. Han stod således senere bag firmaet Willans, som leverer sikkerhedsseler, ligesom han har kørt historisk Formel 1 i en Wolf WR1. Picko Troberg var atter med i topopgøret, da det internationale Formel 3-cirkus var tilbage til Kanonløbet i slutningen af juli. Her måtte én af favoritterne Kurt Ahrens allerede udgå efter kollision på første omgang, og sejren gik derfor til Trevor Blokdyk, mens Reine Wisell endte på sjettepladsen, adskillige placeringer foran landsmanden Ronnie Petersson.

Selv om det var med Formel 3-klassen, at Jens Christian Legarth ønskede at profilere banen, så blev der også plads til mange andre klasser. Der blev således kørt masser af standardvognsrace, og 1966-sæsonen blev faktisk afsluttet med noget, man ikke havde set før (og i øvrigt heller ikke siden) i Danmark – et juleløb. I britisk motorsport havde der i tresserne længe været en tradition for, at man kørte et uhøjtideligt løb Boxing Day (anden juledag), men herhjemme blev det lidt mere besværligt for Jens Christian Legarth at forvandle idé til handling. Anden juledag 1966 var nemlig begunstiget med frostvejr, så banejeren måtte gøre brug af en møgspreader til at fordele 800 kg salt på banen, inden løbene kunne afvikles med sejre til bl.a. Poul Weinreich og Flemming Rasmussen, sidstnævnte kendt som Maleren.

Udover baneudvidelsen havde man i 1966-sæsonen også været vidne til en færdiggørelse af banens tribune, der gjorde det muligt at se de to langsider, men ikke den mest krævende del af banen, som dengang stadig lå gemt i en mindre skov. I 1967 fortsatte Jens Christian Legarth, hvor han havde

sluppet året forinden med flotte Formel 3-felter, hvor Kurt Ahrens vandt Åbningsløbet med Reine Wisell og Ronnie Petersson på henholdsvis tredje- og sjettepladsen. Ved Valvoline Cup i juni optrådte The Chequered Flag-teamet for første gang i Danmark med sine Gemini-vogne, der havde DAF-motorer og Variomatic-gearkasser, og den nye teknik viste sig at være særdeles velegnet. Peter Gethin og Mike Beckwith dominerede de indledende heats, men i finalen kørte Beckwith af banen, mens Gethin måtte se sig besejret af Peter Westbury i en mere konventionel Brabham BT21.

I weekenden den 29.-30. juli 1967 slog Ring Djursland portene op til sit største løb, der i øvrigt blev kørt på et nyt baneforløb på lidt mere end 1.200 meter. Umiddelbart efter passagen af dommertårnet fortsatte bilerne ikke ligeud ned mod Trapperne som i dag, men drejede til venstre, hvor et lille stykke asfalt førte dem til Depotsvinget, hvorfra de fortsatte ned mod Skoven.

Samtidig var det nogle kvalitetsfyldte felter, man kunne præsentere. Sportsvognsklassen havde således deltagelse af både Lola T70, Ferrari Dino og Porsche 906, mens feltet i Formel 3-klassen vel nok var det bedste, der nogensinde er oplevet på dansk grund. Felday Engineering havde således Derek Bell i én af sine biler, Ecurie Crio Tournesols to Matra MS5 blev kørt af Philippe Vidal og Jean Pierre Jabouille (der i øvrigt havde Jacques Laffite med som mekaniker), mens Francois Cevert deltog i en Alpine A310. Ligeledes var der også deltagelse af fabriksbiler fra De Sanctis og Pygme.

Det var Jean Pierre Jabouille, som dominerede begivenhederne. Den senere Formel 1-vinder vandt begge lørdagens løb, og han lå da også i front i det første af tre planlagte løb om søndagen, hvor det regnede så kraftigt, at der dannede sig mange pytter på asfalten. Jørgen Ellekær og Douglas Revson havde en hård kamp nede i feltet, og da de skulle indhente Ray O'Connor med en omgang, opstod der en vis forvirring på grund af den dårlige sigtbarhed. Trioens biler kolliderede og tog straks retning af inderkredsen, hvor de ramte en række af banens officials, heriblandt Jens Christian Legarth, som havde stået meget tæt ved banekanten for med et blå flag at signalere til Ray O'Connor, at han ville blive overhalet. Jens Christian Legarth blev ramt af Jørgen Ellekærs bil, der slæbte ham med et langt stykke, og da bilen endelig stoppede, lå den ovenpå baneejeren, der med en knust brystkasse var dræbt på stedet. Douglas Revson bl.a. blev ramt af vragstumper fra starterens podium, som var lavet af en brøndring i cement, og han pådrog sig så svære læsioner, at han senere døde. Yderligere fem personer blev hårdt kvæstet ved ulykken. Det var Jens Christian Legarths hustru, Annie, løbslederen Henry Krogsøe, starteren Bent Salling, samt de to officials Hans Gramborg og Gunnar Jørgensen.

Ulykken var den mest alvorlige i dansk motorsports historie, og på mange måder kan man sige, at Ring Djursland aldrig rigtigt er kommet sig over ulykken. Det var ikke bare en banejer, man havde mistet ved ulykken. Jens Christian Legarth var også én af bilsportens store entreprenører og idémænd, der ikke bare havde sine meningers mod, men også viljen til at gennemføre tingene.

Trods det svære tab fortsatte aktiviteterne på Ring Djursland. Allerede et par uger efter ulykken blev der kørt TT-løb på banen og i efteråret blev Jyllands-Ringens Erik Fagerdal hyret som arrangør af et billøb, hvor man på eget initiativ havde gennemført en række forbedringer af sikkerheden. Enken Annie Legarth drev banen videre, og vægten blev mere lagt på standardvognsklasserne, hvilket også hang sammen med, at formelvognssporten i disse år havde det svært i Danmark. Formel Vee-klassen slog aldrig rigtigt an, Formel Ford ventede endnu på sit gennembrud, og kun få danskere var aktive i Formel 3-klassen. Alligevel blev det til et enkelt Formel 3-løb i 1968, hvor

Ronnie Petersson totalt dominerede begivenhederne og vandt samtlige fem heats ved banens Petit Race, hvor Jørgen Ellekær som bedste dansker højst kunne klare en ottendeplads.

Til 1969-sæsonen skiftede Ring Djursland for første gang ejermand, da Annie Legarth solgte banen til sin far, Gunnar Henriksen, som sin høje alder stadig var aktiv i motorsporten og tillige meget succesfuld. Men selv om Annie Legarth ikke længere var ejer af banen, så bevarede hun endnu i nogle år en vis tilknytning til stedet, da hun i starten af halvfjerdserne boede i landsbyen Pederstrup sammen med sine fire børn.

Gunnar Henriksen sørgede for en række forbedringer af banelegemet, ligesom der blev opkøbt flere arealer til depot og parkering, men allerede et år senere solgte han banen videre til Ancher Larsen for et seks-cifret beløb. Selv om han blot var midt i trediverne var Ancher Larsen lidt af en veteran i dansk banesport, da han i 1956 var blevet Danmarksmester på Roskilde Ring. Siden hen drev han et autoværksted i Hedehusene (hvor Gunnar Henriksen jo også var hjemmehørende), men opgaven som banejer kastede han sig ud i med liv og sjæl.

Ancher Larsen havde således mange ideer ved overtagelsen. Asfaltbanen skulle således suppleres med både en jordbane og en motocrossbane, ligesom der skulle opføres et cafeteria (som var datidens store hit), mens kørselsretningen skulle ændres til at gå imod uret. Ikke alle planerne blev realiseret, men da 1970-sæsonen startede med Metzeler Cup, var der sket mange forandringer. Aarhus Motor Klub Autosport havde således overtaget den sportslige afvikling efter Djurslands Automobil Sports Klub. Kørselsretningen var blevet ændret, og tillige havde banen fået en ny konfiguration, idet der var blevet lavet et nyt sving lige inden Trapperne, som resulterede i en længde på godt 1.450 meter.

Der blev også kørt motocross på banen, hvor man – lidt som på den nedlagte Roskilde Ring – kørte op og ned ad bakkerne og på tværs af asfaltbanen, ligesom der også blev arrangeret en enkelt musikfestival, som for en stund forvandlede banen til en mellemting mellem Thy-lejren og Roskilde Festivalen.

Når det gjaldt bilsporten, var dog fortsat standardvognene, som var det store trækplaster på banen. Her lykkedes det således trio'en Jens Winther sr., Sven Engstrøm og Aage Buch-Larsen at sikre Danmark en landskampsejr over Sverige, mens Jens Winther sr. også blev noteret som vinderen af det sidste handicapløb for biler på en dansk asfaltbane. Men nyheder var der også. Hovedbegivenheden ved Jysk Grand Prix var således et løb over 60 omgange for Formel Ford 1600, hvor deltagerne skulle i pit for både at få tanket op og skiftet dæk. Her gik sejren til Håkan Dahlqvist i sin Lotus 61. I de følgende år lagde Ring Djursland ofte asfalt til DM-løb for Formel Ford 1600, hvor Karsten Ree, Jørgen Herlevsen og Jac Nellemann var de danskere, som klarede sig bedst mod de mange svenske konkurrenter.

Det blev dog kun til en enkelt sæson, hvor kørselsretningen var mod uret, for allerede i 1971 kørte man den rigtige vej igen. Alligevel rummede denne sæson også en interessant nyhed, som faktisk var forud for sin tid. Anden påskedag kunne banen præsentere en ny løbsform, hvor nordmanden Trond Schea vandt den store standardvognsklasse med sin Ford Escort TwinCam, mens Keld Hansen – alias Saab-Keld – tog sig af den lille. Bilerne brugte ikke bare banens asfalt, men også en del af inderkredsen, hvor der var lavet et nyt forløb med løst underlag på inderkredsen. Autocross blev det dengang kaldt, og det blev ikke den store succes. I dag kendes disciplinen som rallycross, og da den dukkede op igen på banen syv år senere, var det en helt anden og langt større succes.

Året efter skulle der atter noget nyt til, og det blev i form af et langdistanceløb, som udviklede sig til at blive en forholdsvis fasttømret tradition på banen gennem halvfjerdsårerne. Jens Winther sr. vandt første udgave sammen med sin svenske makker Boo Brasta. Året efter sejrede det svenske Volvo-par Ulf Granberg og Göran Sällström, og herefter gik der nogle år, inden traditionen blev genoptaget i 1978, da Flemming Hjersted og Preben Kristoffersen vandt.

Da 1972 var omme, fik banen atter ny ejer, da Ancher Larsen solgte den til René Koors, hvorefter Ancher Larsen selv fortsatte som ansat vicevært. René Koors drev på det tidspunkt et firma i Farum, hvor han importerede de østrigske Metzeler-dæk, og i de efterfølgende år brugte han bl.a. et par millioner kroner på at opføre den første store bygning på Ring Djursland, som bl.a. blev brugt til dæklager, mens taget ved flere lejligheder blev anvendt som tilskuerpladser.

På det sportslige område skete der ikke de store forandringer i de første år. I 1973 blev de første Formel 3-løb i fem år kørt på banen, hvor den senere Formel 1-kører, Lella Lombardi, var på deltagerlisten ved Wrangler Grand Prix Danmark. Danske Jac Nellemann lå til at vinde løbet efter en sejr i første heat, men i andet heat ramte han en konkurrent og bøjede derved en styrestang og måtte udgå. I stedet gik sejren til Randy Lewis, som meget passende også havde Wrangler som personlig sponsor.

Samme år kom der dog yderligere en lejer på banen. Det var det såkaldte Team TT Aalborg, der bestod af en række NSU-kørere, som lejede banen og kørte nogle lukkede arrangementer. Disse løb steg i popularitet, og senere dannede man det såkaldte Aalborg Banesport ApS, der i de første mange år holdt sig udenfor den organiserede bilsport. Men da flere af deltagerne også var medlemmer af klubber under Dansk Automobilsports Union, og disse blev truet med fratagelse af deres licens for at deltage i denne illegale motorsport, endte det mod slutningen af halvfjerdsårerne med, at Aalborg Banesport ApS blev en del af Djurslands Motor Klub Autosport. Men faktisk var det Aalborg Banesport ApS, som indførte den første løbsserie for historiske racerbiler, da man i 1981 lancerede den såkaldte Formel 74, hvor kun Formel Ford 1600-biler bygget i 1974 eller tidligere måtte deltage.

I 1974 var der også et gensyn med TT-motorcyklerne, som havde været borte fra banen i en enkelt sæson. Imidlertid indløb der naboklager, og selv om politiet ikke havde mandat til at gøre noget, valgte løbsledelsen selv at stoppe løbet for ikke at skade mulighederne for kommende arrangementer.

Det var dog ikke støjproblemer, som betød, at de sportslige aktiviteter i de kommende år blev reduceret. Det var i stedet banens kontroversielle ejer, René Koors, som i 1975 af økonomiske grunde aflyste en række planlagte løb, så bilsportskørerne for første gang måtte til udlandet for at kæmpe om DM-points. To løb blev dog kørt i 1975, nemlig et rent TT-løb og et rent billøb, hvor det sidste udmærkede sig ved, at der for første gang nogensinde blev kæmpet om points til et FIA-mesterskab på en dansk bane. Ring Djursland var nemlig vært for en afdeling af Euro Cuppen i Formel 3, hvor intet mindre end 36 kørere var tilmeldte, heriblandt de senere Formel 1-kørere Larry Perkins, Renzo Zorzi og Conny Andersson. Løbet endte med sejr til Terry Perkins, mens Henrik Spellerberg sluttede på en meget flot fjerdeplads.

Havde 1975 været mager, så var det for ingenting i sammenligning med 1976. Her var forholdet mellem bilsporten og René Koors gået helt i hårdknude, og ikke et eneste løb blev kørt. Det var

første sæson det skete, men da det imidlertid gentog sig en del gange i de efterfølgende tyve år, har mange desværre fået det fejlagtige indtryk, at banen den dag i dag er lukket.

Der foregik dog alligevel en vis aktivitet på Ring Djursland i 1976, for det daværende Specialarbejderskolen lejede sig ind og kunne for første gang afvikle køretekniske kurser på banen. I løbet af året kom det dog til en opblødning af fronterne, og det endte med, at René Koors trak sig som arrangør af løbene og i stedet overlod denne opgave til motorcykelbetjenten Ulrik Aubertin-Oxholm, som dannede selskabet Aubertin-Oxholm ApS til formålet.

I 1977 kunne Ring Djursland atter slå sine porte op for publikum, mens kørerne for første gang siden 69-sæsonen igen kørte på det længste baneforløb – noget, der ikke har været ændret ved asfaltbaneløbene siden. På det sportslige område havde Ulrik Aubertin-Oxholm allieret sig med Djurslands Motor Klub og Djurslands Motor Klub Autosport som sportslig arrangør, og selv om han i sin første sæson kunne præsentere de samme felter, som kunne opleves på Jyllands-Ringen, så havde den nye arrangør mange planer.

Ulrik Aubertin-Oxholm ville således give banen ny asfalt, hvilket var tiltrængt, men det blev ikke til noget i 1977. Først i 1978 kom asfaltmaskinerne i aktion, men midlerne rakte kun til, at den dårligste femtedel af banen fik nyt slidlag. Til gengæld kunne man samme år præsentere det, der blev udlagt som en helt ny løbsform, men som reelt var en re-premiere, nemlig rallycross. Sporten var på kort tid blevet populær i Sverige, og med hjælp fra Ring Knutstorps leder, Allan Persson, havde Ulrik Aubertin-Oxholm fået designet en rallycrossbane, hvor bilerne dels kørte på inderkredsen mellem de to langsider, dels brugte det kuperede område, som fandtes inderst i Depotsvinget.

Den 15. maj 1978 blev der for første gang kørt løb på den nye bane, og her var den nye Citroën 2CV Cross-klasse en klar publikumsfavorit, når de spinkle biler hoppede og dansede rundt på banen. Rallykøreren Jens Ole Kristiansen og asfaltbanekongen Erik Høyer kastede sig også over den nye sport, men begge måtte se sig besejret af norske Gunnar Kittelsen, mens Carl Erik Kristensen også var med fra start og siden blev én af landets fremmeste rallycross-kørere.

Den nye disciplin var blevet et sandt hit. Senere på året transmitterede Danmarks Radio live fra et løb på banen, hvor en tysk Porsche 911-kører på dramatisk vis væltede på langsiden, og klippet blev i de efterfølgende år en fast bestanddel i introen til kanalens sportsprogrammer. Men også sportsligt førte rallycross til et sandt løft for Ring Djursland, der i 1978 havde sin største sæson nogensinde med hele syv løb, da man også fortsat afviklede rene asfaltbaneløb.

Året efter sendte FIA en observatør til banen for at vurdere forholdene og afviklingen med henblik på en EM-afdeling, som blev en realitet til 1980-sæsonen. Her var rallycrossbanen blevet udvidet til også at omfatte den sløjfe midt på arealet, hvor asfaltbilerne normalt kørte venstre om, og herved opstod en rallycrossbane på 1.110 meter.

Ved EM-premierer den 8. juni 1980 mødte hele den europæiske elite op, og selv om man havde skaffet en Porsche 911 til Aage Mathiassen og en ex-Björn Waldegaard Ford Escort til Carl Erik Kristensen, så havde ingen af dem en chance. Divisionen for de mere serienære gruppe 1 og 2-biler blev vundet af Volvo 343-duoen Per Inge Walfridsson og Anders Hultqvist, mens Andreas Bentza i sin Lancia Stratos sejrede blandt sportsvognene i gruppe 3 og 4, hvor Egon Svanholt sluttede på en femteplads i sin Porsche 911.

Senere samme år skulle det danske rallycrossmesterskab afgøres på banen. Dansk Automobilsports Union havde kun udskrevet én titel i den nye disciplin, selv om kørere fra flere forskellige klasser kunne score points, og før finalen stod man derfor i den situation, at Aage Mathiassen og Carl Erik Kristensen faktisk kunne slutte á point, uden at reglementet rummede nogen bestemmelse, der kunne afgøre denne tvist. Den senere Le Mans-vinders far havde derfor medbragt en nedstryger, så hver vinder kunne få en halv pokal med hjem, men Hobro-køreren fik ikke brug for værktøjet. Carl Erik Kristensen endte nemlig med flest points, selv om han fik en meget dårlig start på løbsdagen, da han rullede sin Opel Ascona på vej ind på langsiden, da han skar et sving for meget i et forsøg på at vinde brøkdele af sekunder.

Skadede biler hørte efterhånden til dagens orden i 1980-sæsonen, for asfalten var kommet i en stadig dårligere stand, og den forstærkede dermed de i forvejen store belastninger, som Ring Djurslands mange niveauskift i forvejen gav bilerne. Banens Mini Le Mans den 17. august 1980, som blev vundet af Sports 2000-duoen Jim Vermeulen og Rob Lewenburg, skulle således senere vise sig at blive det sidste asfaltbaneløb i næsten fire år, for året efter var asfalten så ringe, at DAU ikke ville godkende den til rene asfaltbaneløb.

Det var dog ikke den eneste skelsættende begivenhed i 1981. Få uger før banen skulle have kørt sit Åbningsløb brød forhandlingerne mellem baneejer René Koors og Ulrik Aubertin-Oxholm sammen, og motorsporten på Ring Djursland hang derfor i en endnu tyndere tråd. I hast fik Djurslands Motor Klub Autosport stiftet et anpartsselskab, Djursrace ApS, som kunne påtage sig de økonomiske forpligtelser ved løbene. Åbningsløbet blev gennemført i april, og måneden efter kunne Ring Djursland for anden gang være vært for en EM-afdeling i rallycross, hvor Mikael Nordström i sin VW 1302 vandt foran Martin Schanche i division 1, mens sportsvognenes division 2 havde Olle Arnesson som sejrherre. Men det var ikke kun DM- og EM-points, der blev kæmpet om på banen, for årets sidste løb talte således også til det nordtyske mesterskab, som ellers udelukkende blev udkæmpet på Estering-banen ved Hamborg. Ved DM-finalen var sejrherrene i de tre klasser Flemming D. Olsen (gruppe 1+), Egon Svanholt (stor gruppe 5) og Bodo Hartkopp (lille gruppe 5), og trio'en var meget passende identiske med årets Danmarksmestre i rallycross. Men trio'en skulle også vise sig at blive de sidste kørere, som vandt rallycrossløb på banen!

1981-sæsonen sluttede nemlig med store uoverensstemmelser mellem René Koors og Djursrace ApS, og det hele endte med, at René Koors i januar 1982 solgte banen til Arbejdsmarkedsdirektoratet (som var myndigheden for den daglige bruger, Specialarbejderskolen) til overtagelse den 1. juli 1982. Samtidig opsagde René Koors sit samarbejde med Djursrace ApS, og Djurslands Motor Klub Autosport måtte således ét for ét aflyse de tre arrangementer, man havde planlagt til sæsonen, herunder endnu et EM-løb i rallycross.

I salgsaftalen med Arbejdsmarkedsdirektoratet havde René Koors fået indarbejdet en betingelse om, at han i endnu fem år ville råde over retten til at afvikle motorløb på banen. Alligevel lå Ring Djursland motorsportsmæssigt underdrejet i både 1982 og 1983, for det var først, da den nye ejer havde forsynet den med et nyt lag asfalt, at den atter kunne blive godkendt til motorsportsbrug. Det anstrengte forhold til den lokale motorklub betød også, at arrangørklubben fra René Koors' første år på banen, Aarhus Motor Klub Autosport, kom ind i varmen igen, mens René Koors' eneste opgave nu bestod i at bestyre banens cafeteria. Aarhus Motor Klub Autosport lagde ud som arrangør med en filosofi om, at man arrangerede løbene for sporten og ikke profittens skyld – noget som siden har været gældende for arrangementerne på Ring Djursland.

Genåbningen fandt sted 1. juli 1984, og i forhold til det sidste motorløb på banen tre år tidligere var der sket meget. Specialarbejderskolen (det senere AMU Center Djursland) havde opført endnu flere bygninger, hvorfor depotet for første gang blev henvist til den modsatte side af den lokale landevej. På inderkredsen var de sidste spor af rallycrossbanen mere eller mindre groet til, og der var nu blevet bygget nye flagposter.

Hovedbegivenhederne ved genåbningen var en afdeling af EFDA-mesterskabet i Sports 2000, der blev vundet af Thorkild Thyrring, mens de danske Formel Ford 1600-kørere fik godt og grundigt tæsk af specielt deres finske modstandere i et nordisk EM-kvalifikationsløb. Men ellers var det de nationale klasser, som prægede programmerne ved de to billøb, som Aarhus Motor Klub Autosport afviklede hvert år frem til 1987, hvor man sluttede af med Legarths Mindeløb, som fandt sted meget tæt på 20 års dagen for grundlæggerens tragiske død. Dette løb blev faktisk på flere måder historisk. I Formel Ford 2000-klassen blev den senere mangedobbelte Le Mans-vinder, Tom Kristensen, noteret for sin første pole position i en bil, inden han sluttede løbet på en andenplads. Desværre kom Legarths Mindeløb også utilsigtet til at markere et nyt afbræk i banens historie.

Den 5-årige miljøgodkendelse, som Århus Amt havde udstedt i forbindelse med salget af banen i 1982, var nemlig udløbet et par måneder inden Legarths Mindeløb, og en fornyelse viste sig pludselig at være nærmest en umulighed. I 1988 lå Ring Djursland derfor atter stille hen, og selv om Aarhus Motor Klub Autosport fik dispensation til at afholde et enkelt løb i 1989, der mest havde til formål at gennemføre støjmålinger og beregninger for 100.000 kroner, så fremmede det ikke sagen synderligt. Først efter yderligere fire sæsoner uden nogen motorsportsaktivitet fik Ring Djursland endelig en permanent miljøgodkendelse, så banen atter kunne bruges til det, den oprindeligt var tiltænkt.

Det skete den 19. juni 1994, hvor den historiske ring bogstaveligt talt blev sluttet. Med på deltagerlisten var nemlig banebyggerens ældste søn, Mike Legarth, der på det tidspunkt selv havde kastet sig over motorsporten, hvor han deltog i en NOSSCAR-klassen i en BMW M3 E30. Året efter fik han følgeskab af broderen Pierre Legarth, og disse to har i det seneste tiår været meget aktive, hvor de i Danish Touringcar Championship har opnået nogle af deres bedste resultater på netop Ring Djursland. I 2002 sluttede Pierre Legarth således på tredjepladsen efter Kurt Thiim og John Nielsen – et resultat, som Mike Legarth gentog to år senere, hvor han kun blev overgået af Casper Elgaard og Jan Magnussen.

Ved genåbningen i 1994 stod Aarhus Motor Klub Autosport med det sportslige ansvar for afviklingen af løbene, men gradvist blev flere og flere af medlemmerne i Djurslands Motor Klub Autosport atter inddraget i arbejdet. Det hele endte med, at klubberne fusionerede i starten af 1999, hvorefter alle de sportslige aktiviteter er blevet videreført i DMKA-regi. Et nyt skud på stammen var oprettelsen af Den erhvervsdrivende Fond Ring Djursland, som så dagens lys i 2004, og hvis formål det er at tilvejebringe midler til at videreudvikle banen i samarbejde med ejeren, AMU Center Djursland. Der er således blevet installeret permanent støjmålingsudstyr for en million kroner, mens en gigantisk støjvold afskærmer banen mod landsbyen Pederstrup.

Også sikkerheden fik et gevaldigt løft på Ring Djursland i 2004. I banens østlige ende blev den sidste vegetation fjernet og erstattet med store sandkasser og masser af autoværn, ligesom banen fik et helt nyt lag asfalt til Kronjyllands Jubilæumsløb den 7.-8. august 2004. Desværre viste den nye overflade sig ikke at kunne modstå det gevaldige slid, som DTC- og formelbiler udsatte den for, og

natten mellem lørdag og søndag måtte NCC derfor rykke ud med asfaltmaskiner for at lægge ny asfalt, så løbet kunne gennemføres planmæssigt.

For Ring Djurslands historie er nemlig historien om racerbanen, der altid har villet overleve, selv om oddsene konstant har været den imod!