

Hvordan bli en profesjonell bilsportsutøver?



Del 1: Karrierekart

Av Atle Gulbrandsen, januar 2016



Innhold:

Side 2: Innledning

Side 3: Hvorfor så få profesjonelle utøvere fra Norge?

Side 4: Hvordan bli profesjonell

Side 5: Velg riktig mesterskap

Side 7: Aktuelle mesterskap

Side 14: Om Atle Gulbrandsen

Innledning:

Bilsport er en kostnadskrevende idrett, og jeg tør å påstå at det er pengemangel som stopper de fleste bilsportskarrierer fra å blomstre. Noen klarer imidlertid å få seg en lang og god karriere innen bilsporten på et høyt nivå. Man kan dele inn disse sjåførene i fire kategorier:

- 1: De som har så god økonomi at de kan betale karrieren med familiepenges år etter år
- 2: De som klarer å skaffe nok sponsorpenger år etter år
- 3: De som får kjøre gratis
- 4: De som får lønn

Selv om lille Norge har mye å være stolte av som bilsportsnasjon, har vi ikke mange førere i kategori 3 og 4. Av alle bilsportsutøvere i verden er det heller ikke mange som faller inn i kategori 4, men noen er det. Og det er verdt å merke seg at Autosport, verdens ledende bilsportsmagasin, definerer profesjonelle førere kun ut fra kategori 4. Hvis man er i kategori 2, driver kun med bilsport og lever av et overskudd av sponsormidler man selv skaffer, er man i følge Autosport ikke en "ekte" profesjonell bilsportsutøver.

Autosport hadde høsten 2015 en oversikt over alle britiske bilsportsutøvere som var profesjonelle (etter deres definisjon), og det totale antallet var rett i underkant av 100 førere. Toppførere i Formel 1 som Lewis Hamilton og Jenson Button er selvsagt profesjonelle utøvere, og de tjener flere hundre millioner kroner årlig. Men også i Formel 1 finner man førere som ikke passer inn i kategori 4, men som må ha med seg egne penger for å få kjøre. Av de rundt 100 britiske førerne på Autosports liste finner man den store majoriteten i sportsvogns/GT-racing, og de fleste har lønninger på under en million kroner årlig.

Sportsvogns/GT-racing opplever nå en gullalder, spesielt etter at det internasjonale FIA GT3-reglementet tok av, noe som har ført til en rekke fabrikksteam og andre profesjonelle team i mange forskjellige mesterskap rundt omkring i verden. I tillegg finner man noen profesjonelle førere i standardbilmesterskap som DTM, WTCC og V8 Supercars, mens man i formelbilracing kun har en håndfull profesjonelle førere i mesterskap som Formel 1 og IndyCar - og enda færre i rally og rallycross.

Vårt mål i NBF Talentutvikling er at flere unge norske talenter skal ende opp som profesjonelle bilsportsutøvere, da vi mener det kan ha en svært positiv effekt for norsk bilsport

Oslo 17. januar 2016

Atle Gulbrandsen NBF

Talentutvikling

www.atlegulbrandsen.com

Hvorfor så få profesjonelle utøvere fra Norge?



Når dette skrives, i januar 2016, tror jeg vi kun har tre norske førere som kvalifiserer som "profesjonelle", hvis man skal følge Autosports definisjon og som blir plassert i min "kategori 4". Det er Andreas Mikkelsen som er fabrikkfører for Volkswagen i WRC, Sverre Isachsen som kjører for Subaru i GRC og Mads Østberg som kjører for Ford i WRC. En fører som Petter Solberg lever jo av rallycross, men det er av et overskudd av de sponsorene han selv skaffer. Det er selvsagt ikke noe galt i det, men det er langt fra alle som er like flinke til å skaffe sponsorer som Petter Solberg, og som derfor må sikte seg inn på kategori 4 for å bli profesjonelle bilsportsutøvere.

Så hvorfor har vi ikke flere profesjonelle bilsportsutøvere fra Norge? Det er et vanskelig spørsmål som har mange svar. Dette er noen av årsakene jeg kan tenke meg:

- 1: Vi er et lite land med relativt få bilsportsutøvere
- 2: Norske selskaper har relativt sett små markedsbudsjetter, og det er vanskelig å få den sponsorfinansieringen som trengs for å bli oppdaget
- 3: Bilsportsgrenen racing er i Norge ofte i skyggen av rally og rallycross, men det er i racing det er desidert flest profesjonelle bilsportsutøvere i verden
- 4: Vi mangler til dels tradisjoner, kunnskap og kompetanse for å få frem profesjonelle norske bilsportsutøvere

En ting er jeg imidlertid helt sikker på; det er ikke noe i veien med talentet til norske bilsportsutøvere. Vi har og har hatt mange bilsportsutøvere som er mer enn gode nok for å bli profesjonelle, men veien frem til en profesjonell karriere er lang, kronglete, dyr og full av tilfeldigheter.

Hvordan bli profesjonell?



At det er mange tilfeldigheter som spiller inn ser jeg eksempler på nesten ukentlig når jeg leser om hvilke førere som får kjøre for ulike team i profesjonelle mesterskap over hele verden. Førere som har blitt vraket av et fabrikksteam fordi de ikke er raske nok, kan uken etter få ny kontrakt for et annet fabrikksteam - selv om det er helt opplagt at det finnes bedre kandidater der ute. En av årsakene er nok at det er langt flere enn mange tror som faktisk betaler deler av budsjettet, selv om de kaller seg både "profesjonelle" og "fabrikksførere". Men uansett er det noen hundre profesjonelle racerførere i verden som IKKE trenger å betale.

Jeg har i mange år fundert på hvorfor noen klarer å komme gjennom nåløyet å bli profesjonelle bilsportsutøvere, mens andre førere - som tilsynelatende er like gode - ikke blir det. Hvorfor får noen førere lønn for å kjøre billøp omtrent hver helg, mens andre - som er minst like raske - må betale for å kjøre de samme løpene? Eller er det slik at de aller, aller fleste har med seg penger, selv om det ikke alltid ser slik ut? Bilsport er også en spesiell idrett, hvor talent kan være vanskelig å vise frem. En fantastisk dyktig sjåfør kan se ganske middelmådig ut i en dårlig bil, og en sjåfør fra et folkerikt land som Tyskland kan være mer attraktiv for et team enn en fører fra lille Norge.

For å virkelig gå inn i materien, og lage et dokument som unge norske bilsportstalenter kan ha stor nytte av, har jeg en ambisjon om å intervjuer en rekke utøvere - både de som har klart å bli profesjonelle og de som ikke har klart det, for så å forsøke å komme frem til en oppskrift på hvordan man skal lykkes. Hvorfor fikk ikke Stian Sørli proffkontrakt for BMW selv om han kjørte fortere enn flere av fabrikksførerne, for eksempel? Eller hvorfor endte ikke Anders Krohn opp som profesjonell racerfører i USA? Hvorfor fikk ikke Tommy Rustad et profftilbud om å kjøre Le Mans når han har kjørt i sirkler rundt "halve startfeltet"? Hvorfor fikk en tysk fører fabrikkskontrakt med Mercedes når det helt opplagt er raskere førere der ute? Hvordan klarte en "fattig" amerikaner å ende opp med en fabrikkskontrakt hos BMW? Og hvor mye penger måtte svensken bruke, hvilke resultater måtte han oppnå og hvilke mesterskap kjørte han, før han fikk en fabrikkskontrakt med Audi? Slike spørsmål ønsker jeg å få svar på, men dette er imidlertid en tidkrevende jobb jeg må komme tilbake til senere.

Jeg har imidlertid en teori om at følgende bør på plass for at man skal ende opp som profesjonell.

- 1: Man må være uhyre rask
- 2: Man må kunne finansiere de første årene selv for å få vist seg frem - og dette kan være svært dyrt
- 3: Man må ha godt utstyr, slik at man får vist frem sitt talent
- 4: Man må kjøre i de riktige mesterskapene, hvor man kan bli oppdaget eller hvor man kan vinne "scholarships" og penger
- 5: Man bør ha et godt nettverk og kjenne mange i internasjonal motorsport
- 6: Man bør helst ha en manager med et godt nettverk som jobber i kulissene, snakker med team og sprer ryktet om hvor god du er
- 7: Man bør være godt trent, være representativ, være flink med folkene rundt seg og godt likt
- 8: Man bør være ung, og helst under 25 år
- 9: Også tror jeg man må ha en dose flaks, og være på rett sted til rett tid



Velg riktig mesterskap:

Punkt 1 er helt opplagt, og dette jobber hver enkelt utøver, samt NBF Talentutvikling, med kontinuerlig; vi forsøker å gjøre unge norske bilsportstalenter så raske og gode som overhode mulig. Men i motsetning til mange andre idretter er det gjerne ikke nok i bilsport bare å være god.

Men trenger også penger, og selv de som en dag ender opp som profesjonelle må finansiere de første årene av sin karriere selv. Og det er ekstremt viktig at man allerede i ung alder begynner å jobbe med å skaffe sponsorer. Å skaffe penger er en egen vitenskap i seg selv.

I dette dokumentet skal jeg imidlertid konsentrere meg om punkt 4. Jeg tror det er helt avgjørende at unge talenter kjører i de riktige mesterskapene, slik at man kan bli oppdaget eller hvor man kan vinne "scholarships" og penger. Dessverre tror jeg kunnskapen om hvilke mesterskap som kan føre en vei er liten i Norge, og jeg frykter at det kan ha ødelagt karrieren til flere talenter.

Det er heller ikke til å stikke under en stol at det er færre "profesjonelle seter" i grener som rally og rallycross enn i racing. Norge har stolte tradisjoner i både rally og rallycross, og vi skal ha en ambisjon om å fortsatt hevde oss i disse grenene, men sannsynligvis blir det ikke mange profesjonelle bilsportsutøvere ut av de som satser på rally og rallycross. I rally har man kun en håndfull profesjonelle førere i WRC og ERC, mens man i rallycross har noen i USA og muligens et par stykker i VM.



I racing, derimot, finnes det profesjonelle førere i mesterskap som Formel 1, IndyCar i USA, Super Formula i Japan, NASCAR (USA), DTM (Tyskland), WTCC, BTCC (Storbritannia), STCC (Sverige), V8 Supercars (Australia), WEC, Blancpain, ELMS, ALMS, IMSA (USA), SuperGT (Japan), samt i GT-mesterskap i land som Tyskland, Storbritannia, Australia, USA og sikkert mange flere.

Men for å ende opp som profesjonell i et av disse mesterskapene må man begynne et sted, og for norske talenter er det gjerne gokart hjemme i Norge. Videre må man gå gradene, og det er her jeg mener det er helt avgjørende å velge riktig mesterskap for å lykkes - og ende opp som en profesjonell bilsportsutøver!

Aktuelle mesterskap:

Her er eksempler på mesterskap jeg mener er gode alternativer for å kunne vise seg frem i.

Audi Sport TT Cup i Tyskland



Dette mesterskapet ble lansert i 2015, går sammen med DTM i Tyskland og koster rundt en million kroner per sesong. For å få lov til å bli en av de som er så "heldige" å få betale en million kroner for et sete må man søke og bli plukket ut.

Prisen er relativt stiv antall løp tatt i betraktning, og alle bilene driftes av Audi. På denne måten er det enklere å se hvem av sjåførene som gjør den beste jobben med de forhjulsdrevne bilene som har en toliters turbomotor og rundt 300 hestekrefter.

Det beste med mesterskapet er imidlertid at vinneren (eller en annen av toppførerne som har utmerket seg), slik jeg har forstått det, får en "fabrikkskontrakt" med Audi året etter, og blir plassert i GT-racing med en Audi R8 GT3.

BMW Junior Program



BMW plukker ut fire juniorer hvert år, som får støtte til å kjøre en rekke løp i, i tillegg til hjelp med fysisk og mental trening, media osv. Den beste av disse fire førerne får en fabrikkskontrakt med BMW året etter, og får kjøre ulike GT-løp med BMWs GT3-biler. Vinner i 2014 var finske Jesse Krohn, mens Louis Deletraz fra Sveits vant i 2015.

En god mulighet for å bli en av BMW sine juniorførere er å kjøre i BMW M235i Racing Cup i VLN-mesterskapet, som arrangerer alle sine løp på Nürburgring Nordschleife. Jeg tipper man kan kjøre en sesong i denne cupen for rundt 500 000 kroner, og er man ung nok - og blant de aller raskeste - kan man ha en god mulighet til å bli plukket opp i BMW sitt juniorprogram.

VLN



VLN er et langdistansemesterskap med ti løp på verdens lengste racerbane, den 25 kilometer lange Nürburgring Nordschleife. I VLN finnes det en rekke klasser, og man kan kjøpe seg en plass på et team i en av de langsomste klassene for 20-30 000 kroner per løp. Da deltar man i de samme løpene som flere fabrikksteam, som kjører i den raskeste klassen. Man har således muligheten til å vise seg frem, men husk at det er vanskelig å stikke seg frem i et mesterskap med rundt 600 førere i hvert løp - og hvor du ikke bare er avhengig av en god bil for å kunne hevde deg, men også gode teamkamerater. Men det er eksempler på førere som har blitt profesjonelle etter å ha gjort det godt i VLN.

Porsche Cup



Det kanskje smarteste stedet å kjøre for å bli oppdaget og ende opp som profesjonell er i en av alle Porsche Cup'ene som finnes rundt omkring i verden. Ulempen er at det er dyrt å kjøre Porsche Cup, og et sesongbudsjett på minst to millioner kroner for et av de nasjonale mesterskapene er ikke uvanlig. Men er man best (og ung) i et av de nasjonale mesterskapene har man en stor mulighet til å bli tatt ut til en årlig "shoot out" etter sesongen for å måle krefter mot unge talenter fra andre Porsche-mesterskap. Den beste føreren her i 2015 ble franske Matthieu Jaminet, som ble en offisiell Porsche Junior og fikk 200 000 euro til å kjøre Porsche Supercup i 2016. Dennis Olsen ble den andre juniorføreren etter at han hadde vunnet en talentkonkurranse for unge førere som ikke hadde erfaring fra Porsche Cup, og Dennis vant 150 000 euro for å kjøre i den tyske Porsche Carrera Cup, som regnes som den tøffeste av de nasjonale Porsche-mesterskapene i verden. Og ser man på tilbake på historien i den tyske Porsche Cupen vil man se at svært mange av toppførerne her har endt opp som profesjonelle førere i sportsvogns/GT-racing.

Aston Martin Evolution Academy



Aston Martin har også et juniorprogram for førere mellom 16 og 25 år, som deltar med enten Aston Martin GT4 eller Aston Martin GT3 hvor som helst i verden. Ti førere ble plukket ut i 2015, og de ble fulgt opp med mediatrening, fysisk trening, kosthold, simulatorkjøring osv. Vinneren får en fabrikkskontrakt med Aston Martin året etter.

GT4



Det kjøres flere mesterskap som følger det internasjonale GT4-reglementet over hele verden (må ikke forveksles med GT4 i norsk racing, som er noe helt annet). Dette er steget under ulike GT3-mesterskap, hvor mange profesjonelle førere kjører i dag. Det er ikke like lett å vise seg frem i alle GT4-mesterskap, men for eksempel det britiske GT4-mesterskapet kan være et godt alternativ. Her kjører nemlig GT4 sammen med GT3 ute på banen, og man har således en bedre mulighet til å vise seg frem for de profesjonelle teamene hvis man hevder seg helt i toppen. Aleksander Schjerpen fra Norge kjører britisk GT4, og har allerede knyttet viktige kontakter med Ginettas fabrikksteam, som kanskje kan føre til et profesjonelt sete en dag hvis Aleksander leverer på banen.

Nissan GT Academy



Hvis man ikke har råd til å begynne med bilsport i det hele tatt er Nissan GT Academy et alternativ. Nissan og Playstation plukker ut de beste på bilspill i verden, og de får prøve seg i ordentlige biler. De aller beste blir fabrikkførere for Nissan, og tidligere vinnere som Jann Mardenborough og Lucas Ordóñez har til og med fått kjøre i toppklassen i 24-timersløpet på Le Mans.

Road to Indy



I USA koster det mindre å kjøre formelbil enn i Europa, og de har også sitt eget "ladder-system" som heter Road to Indy. Dette starter allerede i gokart i USA, og går videre via US F2000, Pro Mazda, Indy Lights og til slutt IndyCar. Vinneren i hvert mesterskap får økonomisk hjelp til å klatre til det neste steget på stigen. En sesong i USF2000 koster mellom en og to millioner kroner.

Skip Barber



Skip Barber er et relativt rimelig formelbilmesterskap i USA, som nå består av en vinterserie og en sommerserie. I tillegg arrangeres en "shoot out" til slutt, hvor vinneren får 200 000 dollar i et scholarship for å bruke i racing - for eksempel i USF2000. En sesong i Skip Barber kan gjennomføres for godt under en halv million kroner.

Drive DMACK Fiesta Trophy



Dette rallymesterskapet er et av få som har en virkelig god premie. Vinneren får en full sesong i WRC2 året etter, en premie som er verdt mange millioner kroner. Det kjøres med Ford Fiesta R2-biler, noe som gjør mesterskapet relativt rimelig sammenliknet med mange andre internasjonale rallymesterskap. Marius Aasen vant dette mesterskapet i 2015.

GRC Lites:



Selv om VM i rallycross har mest prestisje, er det flere profesjonelle førere i det amerikanske Red Bull Global Rallycross. Her har man fabrikksteam fra Volkswagen og Subaru, mens også Ford er tungt inne. Tidligere har man også sett engasjement fra Hyundai, Dodge og Chevrolet. I USA er det ofte en annen tankegang enn i Europa, hvor sjåføren gjerne er nødt til å skaffe budsjettet. I USA er det ofte teamet som har pengene, og de velger hvilke sjåførere de vil ha - og gir de lønn. Sverre Isachsen er i dag lønnet av Subaru i USA.

For å bli oppdaget av et av fabrikksteamene i USA kan GRC Lites være et alternativ. Dette er rekrutteringsklassen til GRC, og et fint sted å vise seg frem på. Også Supercar Lites i Europa kan være et alternativ, hvor vinneren får kjøre et løp i Supercar-klassen.

Forhåpentligvis vil flere bilfabrikker engasjere seg i FIA World Rallycross Championship også, og dette kan åpne muligheter for profesjonelle seter hos flere unge norske rallycrosstalenter.

Som nevnt tidligere er det ikke mange profesjonelle rallycrossførere, men en klar fordel med rallycross er at veien til toppen er langt billigere, og således mer oppnåelig for flere, sammenliknet med for eksempel racing.

Reiter Young Stars:



Et nytt mesterskap for 2016 med en spesialbygget GT4-bil som er laget av Reiter Engineering og KTM. Prisen for en sesong er på billige 59 000 euro, og den beste jenta og den beste gutten vinner en sesong i en GT3-bil i Blancpain Sprint Cup i 2017. I Reiter Young Stars skal alle bilene driftes av samme team, og unge studenter fra universiteter er med som mekanikere. Det sies at det er stor pågang av førere allerede, så her bør interesserte førere ta kontakt med Reiter Engineering snarest!

Formel 1-teamenes juniorprogram



Å komme til Formel 1 krever i dag astronomiske summer. Teamsjefen i Mercedes, Toto Wolff, uttalte i fjor at det nå fort koster 100 millioner kroner fra man begynner med gokart til man banker på døra til Formel 1. I tillegg vet vi at mange av dagens F1-førere til og med må betale for å få kjøre - og da kan prisen fort være 100 millioner kroner til for kun en sesong. Dermed må man få noen til å betale disse pengene, være seg pappa, rike investorer, store sponsorer eller et av Formel 1-teamene som putter deg i et av sine juniorprogram.

I dag er det imidlertid ikke så mange Formel 1-team som har egne juniorprogram lenger, og man opplever til og med at førere med rike støttespillere kjøper seg plasser i disse juniorprogrammene. I utgangspunktet skal et juniorprogram fungere slik at et Formel 1-team plukker opp et talent i ung alder, og betaler for denne sjåføren i mesterskap som Formel Renault, Formel 3 og GP2 - for så å gi føreren sjansen i Formel 1 hvis vedkommende er god nok. Lewis Hamilton, Sebastian Vettel og Max Verstappen er eksempler på førere som har kommet til Formel 1 denne veien. Red Bull har vært de mest aktive på denne fronten, mens de andre teamene har vært litt til og fra.



Uansett er det ikke slik at man kan velge å bli med i et juniorprogram, men det er greit å vite om disse hvis man har Formel 1 som ambisjon. Og de som blir plukket opp i disse juniorsatsingene kjører gjerne EM og VM i KF-klassen i gokart. Man ser også ofte at de som ender opp som profesjonelle i sportsvogns/GT-racing, og i mesterskap som DTM, ofte kommer fra formelbiler. Så gokart og formelbil er uansett et smart karrierevalg for å ende opp som en profesjonell bilsportsutøver.



Det finnes sikkert andre mesterskap med stipender og med gode muligheter til å få hjelp til å komme seg videre i karrieren. Men det finnes definitivt mesterskap hvor man har små muligheter for å komme seg videre også - selv om man skulle vinne. Budsjettet vil alltid være avgjørende for hvor man kjører, men det gjelder også å velge rett mesterskap, slik at man i det minste har en mulighet til å bli oppdaget.

Om Atle Gulbrandsen:



Da jeg var 12 år begynte jeg med gokart og drømte om Formel 1. Dit kom jeg, men bare som kommentator. I alle årene som F1-kommentator og motorsportsjournalist har jeg lært et og annet om internasjonal motorsport, men dette om hvem som blir profesjonelle racerførere og ikke, har jeg aldri klart å bli helt klok på.

Selv skjønte jeg tidlig at Formel 1 var urealistisk for meg, og jeg skjønte også tidlig at mine egenskaper til å skaffe sponsorpenger ikke var spesielt gode. Derfor satte jeg meg et mål om å kunne kjøre gratis på et relativt høyt internasjonalt nivå, og etter noen år med gokart, juniorracing, Skip Barber i USA og en NM-tittel i Norge, klarte jeg det. I 2016 skal jeg kjøre min ellefte sesong som semiprofesjonell i det tyske VLN-mesterskapet for Møller Bil Motorsport.

I alle disse årene i VLN har jeg møtte mange profesjonelle racerførere. Flere av dem har jeg kjørt raskere enn, og opp gjennom årene har også jeg fått noen smigrende tilbud som ikke var helt på nivå med det å være profesjonell - men heller ikke så langt unna. Og da har jeg tenkt som så at det absolutt ikke er umulig for unge norske talenter å ende opp som profesjonelle - bare de tar de rette valgene i ung alder. Forhåpentligvis kan dette dokumentet være behjelpelig med nettopp det.