

Hvordan bli en profesjonell bilsportutøver?

Karrierekart 2020



Innhold:

Side 3: Innledning

Side 4: Suksesshistorier

Side 7: Hvordan bli profesjonell?

Side 8: Aktuelle mesterskap



Innledning:

Oslo, mars 2020:

Det er fire år siden jeg lagde det første karrierkartet for NBF Talentutvikling, og den gangen hadde vi kun tre helprofesjonelle førere fra Norge (Andreas Mikkelsen, Mads Østberg og Sverre Isachsen). Vi fulgte definisjonen til det britiske magasinet Autosport, som mener man først er 100% profesjonell når man mottar lønn av en fabrikk eller et team for å kjøre billøp, og ikke om man lever av et overskudd av sponsormidler man har skaffet selv.

Noe av det vi ønsket å oppnå med karrierkartet i 2016 var å opplyse norske bilsporttalenter om alle mesterskapene hvor det er mulig å ende opp som en lønnet profesjonell, eller eventuelt kunne kjøre gratis, samt hvilke veier det er lurt å gå for å oppnå nettopp dette.

Det er ikke til å stikke under en stol at de aller fleste mulighetene til å bli lønnet eller få kjøre gratis er i racing. Men også i rally og rallycross har det de siste årene vært flere lønnede seter enn på lenge, og det dukker også opp flere muligheter i andre grener som drifting og dragracing.

Bare på fire år har det skjedd en voldsom utvikling av norsk bilsport, og trolig er arbeidet som har blitt lagt ned i NBF Talentutvikling vært en viktig årsak til nettopp det. Særlig ser vi at kunnskapen om hvor det lønner seg å kjøre for å bli oppdaget har blitt langt større blant norske bilsportutøvere de siste årene.

I 2019 hadde vi flere profesjonelle norske bilsportutøvere enn noen gang, og vi har en rekke spennende talenter på vei som kjører i mesterskap hvor det er mulig å bli oppdaget. Samtidig registrerer vi at attraktive mesterskap kommer og går. «Reiter Young Stars», for eksempel, som gjorde at Mads Siljehaug fikk proffkontrakt, er nå historie etter kun to år. Audi Sport TT Cup, hvor vinneren fikk en fabrikkkontrakt med Audi, er også borte. Men nye attraktive mesterskap dukker også opp, så det er bare å holde øynene åpne.

Vi i NBF Talentutvikling skal være en ressurs for alle norske bilsporttalenter, være seg om det gjelder karriererådgivning, råd til fysisk og mental trening, tips til sponsorvirksomhet og pressearbeid. Det er bare å ta kontakt om noen har spørsmål!

PS: Dette karrierkartet skal bli mer omfattende, men på grunn av koronaviruset og «hjemmesamlingen» i mars 2020, måtte vi fremskynde dokumentet.

Atle Gulbrandsen
Sportssjef NBF Talentutvikling
Semiprofesjonell racerfører siden 2006

Kontaktinfo:
atle.gulbrandsen@bilsport.no
905 17 602

Suksesshistorier:

Aller først, før vi går inn på hva som kreves for å bli profesjonell, skal vi dele noen suksesshistorier. Det kan nemlig være mye å lære av å lese om andre som har lyktes, og i alle disse historiene har NBF Talentutvikling vært en viktig bidragsyter for suksessen.

Dennis Olsen



Det beste eksemplet er Dennis Olsen. Dennis drømte om Formel 1, og resultatene mot førere som Max Verstappen i gokart og Nyck de Vries i Formel Renault, viste at han hadde talentet til å nå hele veien til toppen. Men for å komme til Formel 1 trenger man også mye penger. Så mye som 100 millioner kroner er det anslått at det kan koste fra man begynner med gokart til man banker på døra til Formel 1, og uten en stor sponsor i ryggen var dette penger Dennis ikke hadde.

Det kan nok tenkes at folk rundt Dennis, deriblant NBF Talentutvikling, innså dette før Dennis selv. Han tviholdt på drømmen om Formel 1, mens flere rundt ham anbefalte han å glemme drømmen om Formel 1, og heller bruke sitt enorme talent til å få andre muligheter i bilsport. Det finnes nemlig en rekke andre muligheter til å bli profesjonell, men da gjelder det å ta dette valget tidnok før man har brent alt av krutt og penger på det som for mange er en urealistisk drøm om Formel 1.

Dennis forstod etter hvert dette selv også, og fikk tips om en talentkonkurranse hos Porsche. Dennis søkte om å få delta og ble tatt ut. I konkurranse med over 100 førere fra hele verden gikk han seirende ut, og ble belønnet med tittelen «Porsche Junior» i 2016 og 2017. Det innebar at Porsche dekket omtrent halve budsjettet hans i Porsche Carrera Cup Deutschland og Porsche Supercup. Med fantastiske resultater der ble Olsen forfremmet til en såkalt «Porsche Young Professional» i 2018, og dermed ble han Norgeshistoriens første helprofesjonelle racingutøver. Nå har Dennis Olsen en god årslønn fra Porsche og kjører noen av verdens mest prestisjefylte billøp verden over nesten hver eneste helg. I 2019 kjørte deltok han i selveste 24-timers på Le Mans, og han ble uoffisiell verdensmester i GT-racing da han vant Intercontinental GT Challenge.

Mads Siljehaug:



Et annet godt eksempel er Mads Siljehaug. Takket være tips fra NBF Talentutvikling meldte Siljehaug seg på mesterskapet «Reiter Young Stars» i 2016, som kostet rundt 600 000 kroner. Siljehaug viste et godt tempo, men gikk ikke helt til topps. Det gjorde han imidlertid i Bilsporttalentet hjemme i Norge, og vant dermed 300 000 kroner.

Nå ville Mads videre, og ønsket å kjøre Porsche Carrera Cup Deutschland. Da tok imidlertid vi i NBF Talentutvikling et møte med Mads og rådet han til å kjøre et år til i «Reiter Young Stars», og gjøre absolutt alt for at han skulle vinne det mesterskapet. Årsaken til vår anbefaling var at han med pengene fra Bilsporttalentet og noen lokale sponsorer hadde råd til å kjøre «Reiter Young Stars», og at han ved å vinne det mesterskapet fikk en gratis sesong i Blancpain GT Endurance Championship med en GT3-bil. Hadde han satset på Carrera Cup Deutschland, derimot, er det ikke sikkert han hadde klart å skaffe budsjettet for å kjøre, og det hadde i hvert fall vært store muligheter for at kassa hadde vært tom etter et år.

Heldigvis valgte Mads å kjøre en sesong til i «Reiter Young Stars». Han vant mesterskapet, fikk kjøre Blancpain med en GT3-bil i 2018 og fikk en proffkontrakt med Reiter i 2019. Nå kjører han GT4-løp over hele verden med lønn.

Christian Krognæs:



Det tredje eksemplet er Christian Krognæs. Krognæs hadde utmerket seg som en av Norges beste gokartførere, men som så mange andre gokartførere så det ut som karrieren skulle ta slutt da han ønsket å gå over til bil. Han hadde rett og slett ikke pengene. Heldigvis ble Christian plukket opp av Møller Bil Motorsport, og fikk kjøre gratis i det tyske VLN-mesterskapet på Nürburgring.

Etter en sterk sesong for Møller Bil Motorsport ble Krognæs plukket opp av et tysk team, og fikk tilbud om å kjøre gratis der også. Her imponerte Krognæs enda mer med sitt tempo, ikke minst Dunlop som hadde et tett samarbeid med det tyske teamet. Og da Dunlop noen år senere trengte en ny testfører for sine GT3-dekk sørget de for at Christian fikk kjøre VLN-mesterskapet med en BMW M6 GT3 for det tyske teamet Walkenhorst. Også her imponerte Christian voldsomt med flere banerekorder, noe som førte til at han fikk fortsette hos Walkenhorst også etter at de avsluttet samarbeidet med Dunlop. I dag får Christian lønn for å kjøre GT-racing, han har vunnet 24-timersløpet på Spa og viser at han er blant verdens raskeste GT-førere på baner over hele verden. Og han er en av ekstremt få, om ikke den eneste racerføreren i verden, som har gått fra gokart til verdenstoppen uten å bruke en eneste krone av verken egne penger eller sponsorpenger.

Det finnes flere

Dette var bare tre eksempler. Samtidig har vi sett at førere som Andreas Bakkerud i rallycross og Fredric Aasbø i drifting har klart å skaffe seg motorsport som levebrød. Og vi har Dennis Hauger som er en del av juniorteamet til Red Bulls Formel 1-team. Og bak der igjen kommer det nå en rekke utøvere som kjører i mesterskap hvor de kan vise seg frem med gode resultater og bli plukket opp som profesjonelle en gang i fremtiden.

Hvordan bli profesjonell?

Hovedmålet med dette «karrierekartet» er å hjelpe norske utøvere med å ende opp som profesjonelle, eller eventuelt få kjøre gratis på et høyt internasjonalt nivå. Noen er ekstremt flinke til å skaffe egne sponsorpenger, mens andre har nok familiepenger til å kjøre for. Men for svært mange er verken sponsorer eller familiepenger nok til å få en internasjonal karriere, og da må man ta noen smarte valg for å slippe å betale alle de millionene det koster å kjøre på et høyt nivå.

Som vi skrev i karrierekartet i 2016, er det noen kriterier som må være på plass for å ende opp som profesjonell bilsportutøver.

- 1: Du må være uhyre rask, og raskere enn de aller fleste konkurrentene
- 2: Du må kunne finansiere de første årene selv for å få vist seg frem - og dette kan være svært dyrt
- 3: Du må ha godt utstyr, slik at man får vist frem sitt talent
- 4: Du må kjøre i de riktige mesterskapene, hvor man kan bli oppdaget eller hvor man kan vinne "scholarships" eller penger
- 5: Du bør ha et godt nettverk og kjenne mange i internasjonal motorsport
- 6: Du 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: Du må være godt trent både fysisk og mentalt, representativ og flink med folkene rundt deg
- 8: Du må være flink med oppsett av bil og samarbeide godt med ingeniører
- 9: Du bør være ung, og helst under 25 år
- 10: Du må ha en dose flaks, og være på rett sted til rett tid

De fleste av disse punktene er helt opplagt, og vi vet at unge ambisiøse førere jobber med dette hver dag. De kjører så mye som mulig for å utvikle sitt talent, de er flinke til å jobbe med fysisk og mental trening, de spiser riktig og de forbereder seg på riktig måte ute på løp. Mange jobber også iherdig med sponsorer, lærer seg oppsett av bil, kjører mye simulator og er flinke til å synliggjøre seg i sosiale og tradisjonelle medier.

Da vi lagde det forrige karrierekartet i 2016 opplevde vi at kunnskapen rundt punkt 4; «du må kjøre i de riktige mesterskapene, hvor man kan bli oppdaget eller hvor man kan vinne "scholarships" eller penger», var ganske lav i Norge. At rett og slett mange norske bilsporttalenter ikke visste om alle mulighetene som fantes.

I Norge var gjerne en bilsportutøver en som «bygde en bil, kjøpte en buss, skaffet noen sponsorer – og reiste nedover på kontinentet for å kjøre billøp». Slik fungerer stort sett ikke internasjonal bilsport på det høyeste nivået i dag. Skal man bli profesjonell må man kjøre for en bilfabrikk eller et profesjonelt team med budsjetter i mangemillionersklassen, og hvor du som sjåfør ikke har med noe annet enn kjøreutstyr når du kommer på løp.

Nå opplever vi at denne kunnskapen er mye større, men fortsatt kan bilsporten være kronglete å få oversikt over. Og nettopp derfor har vi laget dette karrierekartet for å informere om *NOEN* av alle mulighetene som finnes.

NOEN ALTERNATIVER FOR DEG SOM DRØMMER OM HAVNE I MESTERSKAP SOM FORMEL 1, FORMEL E, INDYCAR, DTM ELLER LMP1 I FIA WEC:

OK og OKJ i gokart:



Mange starter med gokart, og har du ambisjoner om nå helt til topps i internasjonal formelbilracing – og komme helt til mesterskap som Formel 1, Formel E og IndyCar, er det definitivt gokart som gjelder. Fortsatt er det sånn at det er de internasjonale klassene uten gir, OKJ og OK, som er de mest prestisjefylte. Og utmerker man seg her kan man faktisk bli plukket opp av *juniorsatsingene* til et av F1-teamene i ung alder.

Formel 4, Formel 3 og Formel 2:



For å ende opp som profesjonell i formelbilracing må man mest sannsynlig innom Formel 4, Formel 3 og/eller Formel 2. Etter mange år med mange forskjellige navn og en kronglete vei mot Formel 1, har det internasjonale bilsportforbundet nå ryddet opp og gjort alt mer oversiktlig.

Formel 4 kjøres som nasjonale mesterskap i mange land, og de mest prestisjefylte regnes å være i Italia, Tyskland og Storbritannia. Det mest prestisjefylte Formel 3-mesterskapet, er det som heter FIA Formula 3 Championship, og som går som supportrace til Formel 1. Også Formel 2 går de samme helgene til Formel 1. Dette er de beste mesterskapene å kjøre for å bli oppdaget, men vær klar over at disse mesterskapene koster fryktelig mye penger. En sesong i Formel 2 kan koste 20 millioner kroner.

Det finnes også andre formelbilmasterskap, men dette kan ofte være «blindgater» hvis målet er å bli profesjonell. Har man ikke råd til å følge stigen med Formel 4, Formel 3 og Formel 2 i dag, bør man vurdere å sette seg andre mål enn å komme til Formel 1, Formel E eller IndyCar.

De fleste som ender opp som profesjonelle i mesterskap som DTM eller i LMP1 i World Endurance Championship kommer også fra OKJ og OK i gokart, og har gått gradene via de mest prestisjefylte formelbilklassene.

USF2000 Championship



Drømmer du om IndyCar kan det være et alternativ å begynne å kjøre i USA tidlig i karrieren. Tradisjonelt har det vært slik i formelbilracing at det har kostet mest å kjøre i Europa, og der har det heller ikke vært tradisjon for store pengepremier. Men skal man til Formel 1 er det primært i Europa man må kjøre.

I Japan har det vært langt flere av førerne som har vært lønnet, selv i mesterskap som SuperFormula.

I USA, derimot, koster det å kjøre, men det er ofte langt billigere enn å kjøre i Europa. Dessuten har amerikanerne tradisjon for store pengepremier eller «scholarships». Ofte er det slik at om man vinner et mesterskap, så får man dekket budsjettet for å kjøre på nivået over året etter.

Den offisielle «stigen» til IndyCar heter «Road to Indy» og begynner med USF2000 Championship. Derfra går veien videre til Indy Pro 2000 Championship (tidligere Star Maza), Indy Lights og til slutt IndyCar.

NOEN ALTERNATIVER FOR DEG SOM DRØMMER OM Å BLI EN PROFESJONELL LØNNET FABRIKKFØRER FOR ET AV DE MANGE TEAMENE I GT-RACING:

Porsche Carrera Cup:



Hvis drømmen er å bli profesjonell racerfører, men ikke i Formel 1, så er det GT-racing som har flest muligheter i dag. Det finnes en rekke fabrikkteam med profesjonelle førere i mange forskjellige mesterskap, og den fabrikk som har flest fabrikkførere er Porsche. Porsche har rundt 25 førere på lønningslista fordelt på «factory drivers», «young professionals» og noen flere som ikke har en egen tittel.

For å bli en av disse kan det lønne seg å kjøre en av de mange nasjonale Carrera Cup'ene som finnes verden over. Er du ung og rask kan du bli tatt ut til Porsches årlige shootout, hvor vinneren blir *juniorfører for Porsche*. Da er det gjerne slik at Porsche betaler halve budsjettet for at du skal kunne kjøre Carrera Cup Deutschland og/eller Porsche Supercup.

Kun et år hadde Porsche en egen shootout for førere som ikke kom fra Carrera Cup, og det var i 2015 da Dennis Olsen vant. Nå er det kun en shootout for de som allerede kjører Porsche.

Samtlige av Porsches juniorførere siden de introduserte juniorprogrammet i 1997 har endt opp som profesjonelle førere for enten Porsche eller andre merker i GT-racing. De fleste som har endt som topp tre i enten Carrera Cup Deutschland eller Porsche Supercup har også endt opp som profesjonelle hos enten Porsche eller noen av de andre fabrikkteamene som deltar i mesterskap som World Endurance Championship, Intercontinental GT Challenge, IMSA, World Challenge (tidligere Blancpain), ADAC GT Masters, SuperGT, VLN/NLS og så videre.

En sesong i Carrera Cup Deutschland koster fort over to millioner kroner.

NLS: Nürburgring Langstrecken Serie (tidligere VLN)



Langdistansemesterskapet på Nürburgring har vist seg som et lurt sted å kjøre for de som drømmer om å bli oppdaget av et av de store GT-teamene. Årsaken til dette er at det finnes flere klasser i dette mesterskapet som ikke er så kostbare, og hvor man kan få vist seg frem hvis man er raskest. Et løp i en av de mindre klassene kan koste under 30 000 kroner, og nivået i de forskjellige klassene er ofte høyt. Klarer man å skille seg ut med å være raskest, og i tillegg ung, er det flere eksempler på de som har blitt plukket opp av større team hvor de har fått kjøre gratis. Og noen har gått derfra til å bli lønnet.

En klasse som er spesielt attraktiv for unge førere er BMW M24i Racing Cup. Dette er en klasse i NLS som BMW står bak, og gjør man det sterkt i denne klassen har man mulighet til å ende opp som **BMW Junior**. De som er BMW Junior får kjøre en gratis sesong i et mesterskap med en GT3-bil, og flere har gått fra å være BMW Junior til å bli fabrikkførere, blant annet finske Jesse Krohn.

Aston Martin Racing Driver Academy



Aston Martin Racing Driver Academy er åpent for førere mellom 17 og 25 år, som kjører enten Aston Martin Vantage GT3 eller Aston Martin Vantage GT4. Det er imidlertid ikke bare å melde seg på Aston Martin Racing Driver Academy, men velger man å kjøre et mesterskap med en Aston Martin Vantage GT4 og er i rett aldersgruppe, har man en relativt stor sjanse til å kunne få bli med.

Vinneren får økonomisk støtte av Aston Martin den kommende sesongen, og tidligere vinnere er blant annet Le Mans-vinner Jonny Adam og WEC-fører Ross Gunn.

Lamborghini Super Trofeo



Lamborghini sin egen merkescup kjøres flere steder i verden, og det arrangeres også en verdensfinale. Dette er et relativt kostbart mesterskap, men det har også en gulrot. Hvis man er ung og en av de aller beste har kan man få sjansen som en juniorfører for Lamborghini, og får da kjøre løp med GT3-bilen til den italienske bilfabrikken. Og derfra kan man gå videre til å bli en lønnet fabrikkfører.

ET ALTERNATIV FOR DEG SOM DRØMMER OM Å ENDE OPP SOM PROFESJONELL I STANDARDILRACING:

TCR



På 90-tallet var standardbiltracing, eller «touring car racing» det store ved siden av formelbil. For rundt 15 år siden endret dette seg, og de er i dag i GT-racing det er desidert flest muligheter til å få lønn eller få kjøre gratis. Men det finnes fortsatt noen profesjonelle førere i mesterskap som WTCR og BTCC (og selvsagt i DTM, selv om mange som får sjansen der kommer fra formelbil).

For å bli oppdaget av et av fabrikkteamene i standardbiltracing bør man kjøre i et av TCR-mesterskapene som nå finnes over hele verden. Det nærmeste til Norge er STCC, som er basert i Sverige. STCC hadde på høyden for rundt 15 år siden flere profesjonelle førere, noe som ikke er tilfelle i dag. Mesterskapet holder likevel et høyt nivå, og det er flere eksempler på de som har gått fra STCC og videre ut i verden.

Noe som også er spennende med TCR er at det første mesterskapet med elektriske TCR-biler etter planen skal starte i 2020. Trolig vil flere av de nasjonale TCR-mesterskapene, som STCC, bli kjørt med elektriske biler etter hvert, og dette kan gjøre mesterskapene svært attraktive for både bilfabrikker og bilimportører – og dermed kunne gi gode førere sjansen til å kjøre gratis eller i beste fall få lønn.

ET ALTERNATIV FOR DEG SOM DRØMMER OM Å ENDE OPP I RALLY VM:

Junior VM i rally



Selv om det er flest muligheter til å bli profesjonell bilsportutøver i racing, er det mulig å klare det i rally også. Nåløyet er imidlertid svært trangt, og på verdensbasis er det bare en håndfull profesjonelle førere i motsetning til i racing hvor flere hundre førere er profesjonelle.

Drømmer man om å bli profesjonell i rally, og har budsjett til det, er Junior VM et lurt mesterskap å kjøre. Der kjører alle med Ford Fiesta R2, og vinneren får en Ford Fiesta R5 og økonomisk hjelp til å kjøre WRC3 året etter. I 2020 var Junior VM for førere som var født etter 1. januar 1991.

ET ALTERNATIV FOR DEG SOM DRØMMER OM Å ENDE OPP I RALLYCROSS-VM:

Euro RX Super1600



I rallycross har det tradisjonelt vært svært få lønnede fabrikkførere, men vi så en positiv utvikling for noen år siden med fabrikkteam fra merker som Volkswagen, Peugeot og Ford. Dessverre trakk alle disse seg, og nå er rallycross litt tilbake til slik det var i «gamle dager» med at de fleste førerne må skaffe sine egne budsjetter for å få kjøre.

Det er imidlertid et lys i enden av tunnelen, og det er elbilene. Rallycross passer perfekt for elbiler med sine korte heat, og det er planer om å innføre elbiler i VM i rallycross. Når det skjer er det stor sjanse for at fabrikkteamene igjen vil satse på sporten, og da er det også gode muligheter for raske og unge førere til å få kjøre gratis eller få lønn.

For å være attraktiv for disse teamene gjelder det å kjøre et av «rekruttmesterskapene» som Euro RX Supercar, RX2 eller Euro RX Super1600.

Det rimeligste alternativet er Super1600, som også flere nordmenn satser på. Er man best i dette mesterskapet vil man fort være attraktiv for et av de større teamene.

ET ALTERNATIV SOM ER RIMELIG OG SOM KAN HJELPE DEG TIL BÅDE RACING, RALLY OG RALLYCROSS:

Simracing



Det er mer enn ti år siden Playstation lanserte sitt GT Academy sammen med Nissan, hvor de plukket førere fra simracing og ga de sjansen i virkelig racing. Førere som Lucas Ordonez og Jann Mardenborough kom helt til Le Mans og ble profesjonelle racerførere. I 2016 ble dette programmet nedlagt, men nå har simracing blitt langt mer profesjonelt med en rekke seriøse mesterskap.

I flere av disse ser man at vinnerne får sjansen til å kjøre virkelig racing. Blant annet fikk Enzo Bonito, som hadde deltatt i F1Esports, sjansen i Race of Champions i 2019.

DET FINNES FLERE ALTERNATIVER:

Det finnes flere alternativer enn de mesterskapene vi har listet opp her, og det er mange veier til målet – om det er å bli en profesjonell bilsportutøver som slipper å tenke på å skaffe penger. Felles for alle alternativene som er listet opp er at de er relativt kostbare, men slik er dessverre bilsporten. Det er de færreste som klarer å bli profesjonelle uten å finansiere starten av karrieren i relativt kostbare mesterskap først.

Det finnes også alternativer for de som drømmer om en karriere i grener som drifting eller dragracing, men de har vi ikke tatt med i denne oversikten.

Dessuten er det absolutt lov til å drive med bilsport uten å ha mål om å bli profesjonell også. Kanskje det ultimate målet er å bli Norgesmester? Eller bare ha det gøy. Det er tross alt det viktigste!

Lykke til!