



Årsmøte og jubileumsmiddag

10. mai 2022

Scandic Solli (KNA-hotellet) Oslo





Norges Bilsportforbund – en livskraftig 90-åring

I 90 år har norsk bilsport vært organisert under det som vi kjenner som Norges Bilsportforbund. I 1932 ble forbundet stiftet, da som Nemden for Automobilsport i Norge. Men det var faktisk 20 år etter det første isbaneløpet ble arrangert i 1912.



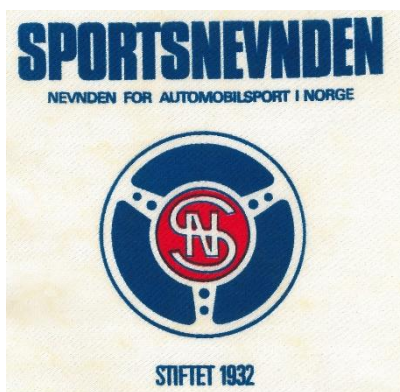
Det var i Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) norsk bilsport oppstod, og det var KNA som arrangerte det første løpet i Norge, et isbaneløp 25. februar 1912. Et løp som må betegnes som en fiasko. Isen brast og det var altfor mange tilskuere som strømmet til Bunnefjorden utenfor Oslo. Det ble nærmest et kaos, og KNA måtte love ikke å annonsere

men nærmest holde det hele hemmelig neste gang man skulle ha billøp.

KNA ble stiftet i 1907 og ble allerede året etter medlem av den internasjonale organisasjonen Federation International de l'Automobile (FIA) som ble stiftet i 1904. I dag kjent som det internasjonale bilsportforbundet. Det tok altså ikke lang tid fra bilen begynte å bli synlige på veier i Europa til man fant ut at man kunne konkurrere med biler.

KNA tok ikke sjansen på å arrangere såkalt hastighetsløp igjen på flere år, men i 1914 arrangerte klubben et såkalt pålitelighetsløp som hadde start på Frogner stadion i Oslo og gikk over Grua, Hønefoss, Kongsberg, Skien, Larvik og Drammen. En strekning på nærmere 60 mil. Dette løpet ble en suksess. Mange tilskuere var møtt frem langs ruta. Det var en begivenhet i seg selv å se så mange biler passere på denne tiden.

I 1922 startet KNA en tradisjon med isbaneløp på Gjersjøen utenfor Oslo. Man kjørte en bane som var hele 7 km lang, og med en rett startlangside på 2,5 km. På denne tiden var bilsport forbundet med en høy grad av risiko. Det var ikke et slikt sikkerhets-fokus som man har i bilsporten i dag. Men hastighetene i løpene kunne være rimelig høye.



På denne tiden oppstod også bakkeløp som en gren. Det ble arrangert svært populære bakkeløp i Korketrekkeren i Oslo. Etter hvert kom også rally til Norge, og allerede i 1930 var Norge og Oslo startsted for Rally Monte Carlo.

Det som i dag heter Norsk Motor Klubb (NMK) stiftet i 1916. I 1924 oppstod Norges Automobil-Forbund (NAF). I 1932 inviterte KNA med NMK og NAF på å stifte Nemden for Automobilsport i Norge. Stiftelsesdatoen var 10. mai, og godseier Arne Riiser Moe ble valgt til den første presidenten i det som på folkemunne ble kalt

Sportsnevnden. I dag er dette Norges Bilsportforbund (NBF). Etter hvert ble også organisasjoner som MA (Motorførernes Avholdsforbund), Amcar, Landsrådet for Motorhistoriske kjøretøyklubber (LMK) og Frittstående Motorsportklubber (FMK) med i forbundet.



På 30-tallet herjet Eugén Bjørnstad på racerbaner rundt i Europa. Han deltok i Grand Prix-løp med både Bugatti og Alfa Romeo i det som var forløperen til dagens Formel 1. Bjørnstad hadde betegnelsen Nordens farts-konge og han vant flere Grand Prix-løp frem til han la hjelmen på hylla etter 1937-sesongen.

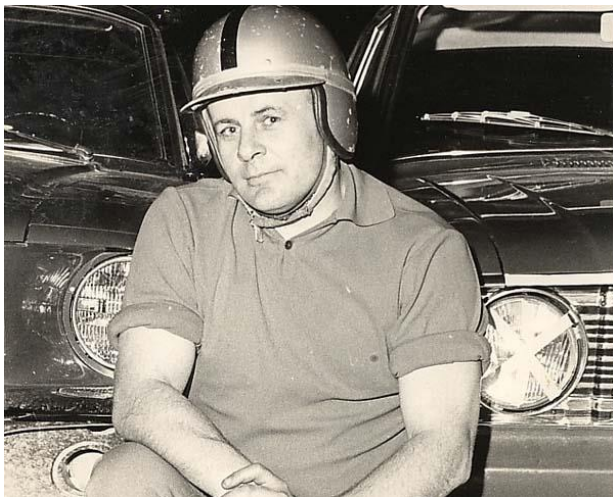
NAF spesialiserte seg etter hvert på landeveisløp. NMK drev med baneløp, også for tohjulinger. NMK sto bak det etter hvert så berømte Gardermoen-racet. Der var det ikke uvanlig med 40.000 tilskuere. Den første utgaven av racet ble kjørt i 1947, etter et naturlig opphold for bilsporten under andre verdenskrig.

Rally Monte Carlo ble på 50-tallet og flere tiår senere en blanding av sportslig utfordring og opplevelse for mange norske rallyførere og kartlesere. Den gang var det start fra mange steder i Europa før man møttes i Monaco og startet fartsetapper i de franske alper. Så stor var den norske interessen at det under løpet i januar 1952 ble stiftet en egen norsk rallyklubb, The Norwegian Rally Drivers Club. Klubben består den dag i dag og to ganger i året møtes gamle og unge rallyentusiaster i trivelig lag.



I 1955 opplevde da også norsk bilsport en stor triumf i dette som er verdens eldste rally. Per Malling og Gunnar Fadum (bildet) ble totalvinnere av det sagnomsuste Rally Monte Carlo. Til tross for at Norge har hatt mange gode rallyførere i verdenstoppen de seneste 10-årene, har ingen klart å kopiere triumfen til Malling og Fadum i Sunbeam-Talbot. Det vakte oppmerksomhet i en hel rallyverden at amatører fra Norge kunne hamle opp med fabrikkslag. Det var også første,

og siste gang, Malling og Fadum kjørte Rally Monte Carlo.



På 50- og 60-tallet var norsk bilsport ellers preget av rallykjørere som brødrene Hans og Arne Ingier, John Unnerud, Kjell Gudim og ikke minst Trond Schea (bildet). De kjørte ikke bare rally. De kjørte også baneløp og bakkeløp. Det var ikke uvanlig med to løp per helg. Både lørdag og søndag ble utnyttet. Trond Schea ble den mestvinnende av dem. Da hans premiesamling ble talt opp inneholdt den ikke mindre enn 700 pokaler fra bilsporten.

På denne tiden gjorde også en fører som Gunnar Hagerud seg bemerket, men da i baneløp først og fremst. Det var ikke uvanlig

med løp som samlet titusener med tilskuere på travbaner som Leangen i Trondheim og Bjerke i Oslo på denne tiden.

Norsk bilsport fortsatte å utvikle seg positivt, og snart dukker Tore H. Bratlie fra Gjøvik opp og tok etter hvert 12 NM-titler på grusbane, isbane og i bakkeløp. Tidlig på 70-tallet dukket også Ola Rustad opp som en vinner på forskjellige baner. Kanskje best kjent som faren til Tommy Rustad, men Ola sanket også sine NM-titler.

I det hele tatt ble det mer og mer baneløp i Norge av naturlige årsaker. I 1972 ble det nemlig rallystopp. Myndigheten forbød rett og slett rally, og forbudet varte helt til 1984. Norske utøvere måtte reise til Sverige for å utøve sporten. Til og med norske mesterskap ble avgjort i nabolandet. Til tross for forbud i hjemlandet utviklet John Haugland seg til en internasjonal rallyfører av ypperste klasse på 70-tallet. Fra 1972 var han profesjonell fabrikkfører for Skoda på heltid. Den dag i dag er John Haugland aktiv innen sporten med sin Winter Rally School på Dagali. Det er ikke få av dagens internasjonalt kjente rallyførere som har vært hos Haugland som forberedelser til det svenske VM-rallyet.

Men i kjølevannet av rallystoppen oppstod og utviklet rallycross seg som gren. Allerede i 1971 ble tidenes første rallycross kjørt på Momarken Travbane ved Mysen. Et noe spesielt arrangement der blant andre formel 1-stjernen Sir Jackie Stewart deltok. Det var et showløp i forbindelse med det på den tiden kjente Momarkedet.



Snart dukket Martin Schanche opp på stjernehimmelen og ble Europamester i rallycross hele seks ganger i perioden 1978 til 1995. I kjølvannet av Schanche dukket det opp en rekke norske rallycrossførere som gjorde det skarpt i EM. Egil Stenshagen, Bjørn Skogstad, Eivind Opland, Ludvig Hunsbedt, Sverre Isachsen og Andreas Bakkerud er alle norske Europamestere i rallycross.

Norge ble etter hvert en stormakt innenfor rallycrossen i Europa, og den legendariske EM-runden på Lyngåsbanen ved Drammen ble en institusjon. Nå kjøres EM og VM i



rallycross på Lånkebanen ved Stjørdal, med flere norske deltagere. Senest i 2021 ble Andreas Bakkerud (til venstre) Europamester i rallycrossens toppklasse, Supercar.

På 80-tallet oppstod også det som i dag er den store breddegrenen i norsk bilsport, nemlig bilcross. En forenklet utgave av rallycross der bilenes kostnad holdes nede av et budsystem som gjør at hvem som helst kan legge inn bud på biler etter løpet og være med i trekningen om å få akkurat den bilen du har lagt inn bud på. Det er rundt 2.500 bilcross-førere i Norge i dag.

Ved siden av rallycrossen og bilcrossen vokste også interessen for baneracing i Norge på 90-tallet. Det vil si kjøring på asfaltbaner. Rudskogen i Østfold, Vålerbanen i Hedmark og Arctic Circle Raceway ved Mo i Rana tilførte norsk bilsport noe nytt. I jubileumsåret 2022 er racing en stor gren i Norge med svært stort deltagerantall.

I det hele tatt ble det et stort oppsving for norsk bilsport på 90-tallet. Aldersgrenser ble senket slik at vi fikk samme forutsetninger som våre naboer i blant annet karting (gokart). Et lignende tilbud for de yngste på grusbaner, crosskart, vokste frem. Rallysporten var også i god vekst, ikke minst takket være avgiftsfritak for rallybiler. Dette var mye av årsaken til at det sportslige nivået i norsk rally fikk et stort løft. Det ble langt rimeligere å importere fullblods rallybiler av høy klasse. Vi var på god vei til å ta igjen våre svenske naboers nivå.



I denne perioden dukket det opp to brødre som skulle gjøre seg bemerket i rallyløypene. Henning og Petter Solberg fra Spydeberg i Østfold. Petter fikk foran 1999-sesongen kontrakt med Fords fabrikksteam, og det ble starten på en utrolig internasjonal karriere. I november 2003 sikret han Norges første VM-gull i bilsport noensinne. Det var dagen da unge som gamle satt som tente lys på kanten av TV-stolen. Det var også dagen da rallysendingen på TV hadde flere seere enn selveste cupfinalen i fotball på Ullevaal. 9.

november 2003 var dagen da Petter Solberg ble verdensmester i rally.

Denne dagen brakte Petter Solberg rally opp på et folkesport-nivå. Han kjørte seg bokstavelig talt inn i hjertet både på den 10-årige pjokken som synes fart og spenning er tøft, og på den 80 år gamle bestemora som mente Petter var den kjekkeske gutten som noen gang hadde vært vist i TV-ruta.

Storebror Henning var også med i VM-sirkuset i mange år, men bemerket seg først og fremst her hjemme ved å ta den gjevste NM-tittelen i rally fem ganger fra 1999-2003.

Med den internasjonale suksessen til Petter Solberg oppstod også ideen om å få en VM-runde i rally på norsk jord. Den oppstod i miljøet i KNA Kongsvinger som i mange år hadde arrangert Rally Finnskog med EM-status. I 2006 var det klart for prøveløp med base på Hamar, og året etter var det klart for tidens første VM-runde i Norge. Dette var samme år som NBF feiret sitt 75-årsjubileum. KNA feiret sitt 100-årsjubileum og Posten slo til med egne rallyfrimerker.

To ganger inntok verdenseliten Norge, i 2007 og 2009.



Petter Solberg tok steget fra rally til rallycross da det ble innført VM-status også i denne grenen fra 2014. Petter ble tidens første verdensmester og han ble den første i historien som er blitt verdensmester i to forskjellige grener innen bilsporten. I 2015 gjentok han bedriften.

Foran 2017-sesongen bygget Petter Solberg opp et helprofesjonelt rallycross-team i samarbeid med Volkswagen. Det endte med to nye VM-gull for team. I 2019 la Petter Solberg opp som bilsportsutøver på internasjonalt topplan og han ble da hedret av NBF for sin enorme innsats. Han er

uten tvil tidenes beste norske bilsportutøver, og NBF benyttet hans nedtrapping til å innstifte Petter Solbergs stipend som hvert år tildeles en ung lovende utøver.

I fotsporene til Petter Solberg har det vokst frem en rekke gode rallyførere som har satsset internasjonalt og plukket med seg gull, heder og ære. Andreas Mikkelsen ble i 2021 både Europamester og Verdensmester i sin klasse. Mads Østberg tok VM-gull i 2020 og sølv i 2021 i samme klasse – hakket under WRC. Kartleser Torstein Eriksen har tatt VM-gull i denne klassen både i 2020 og 2021.

De siste årene har Norge også fostret racingførere på asfalt som gjør seg bemerket. Dennis Olsen har



hevdet seg internasjonalt både i karting og etter hvert i bil. Han er fabrikkfører for Porsche, og i NBFs jubileumsår er han historiens første nordmann som kjører den tyske serien DTM.

Det var en utrolig prestasjon av Dennis Hauger (til venstre) da han i 2021 vant mesterskapet FIA Formel 3. Dette er to hakk under formel 1, og svært prestisjefyllt. I NBFs jubileumsår kjører Hauger formel 2, og vi er nå svært nær å få tidenes

første nordmann i formel 1.

16 år gamle Martinius Stenshorne (bildet under) går nå i Dennis Haugers fotspor og etter en imponerende karriere i karting, kjører han i 2022 Formel 4, både i Italia og Tyskland, akkurat slik



Hauger startet sin formel-karriere.

De siste 15 årene har Bilsportforbundet drevet en aktiv talentutvikling og hatt fokus på å forberede unge lovende utøvere og hjelpe dem ut i verden. Vi ser at det gror godt blant de yngste og flere talenter følger i fotsporene til Dennis og Dennis.

Man kan trygt si at Norges Bilsportforbund og norsk bilsport en viril og høyst oppegående 90-åring. Forbundet ledes i dag av president Finn Eirik Eilertsen. Det er rundt 300 klubber fra Lindesnes til Alta som er tilsluttet forbundet. Det er 19.000 aktive bilsportutøvere og rundt regnet 30.000 frivillige som stiller opp for sporten. Det er rundt 120 av klubbene som til sammen arrangerer 440 løp i året. Totalt er det 207 bilsportarenaer i Norge. Alle er riktignok ikke permanente. Norges Bilsportforbund arrangerer 44 forskjellige norske mesterskap i de mange grenene og klassene som finnes i sporten.



Det arbeides meget godt rundt i landets klubber og det er stort fokus på å gi barn og unge et tilbud i trygge rammer. Rekruttering blant de yngste, spesielt i de to grenene karting (Gokart) og Crosskart er stor og 8% av de aktive utøverne med helårslisens er i aldersgruppen under 12 år.

Forbundets 90-årsjubileum sammenfaller med Frivillighetens år i Norge, og nettopp frivilligheten er stor og viktig i norsk bilsport. Rundt regnet 30.000 personer er med og bidrar på sin fritid og på frivillig basis for å holde hjulene i gang i klubbene. Holde baneanlegg vedlike og ikke minst arrangere rundt 440 løp i året. Pandemien har også vist at samholdet og gleden av å bidra er stor i norsk

bilsport. Sporten har ikke mistet mange av sine viktige tillitsvalgte og frivillige.



Klubbene har utnyttet de to årene godt og organisert dugnad på baneanlegg og ikke minst organisert mer trening enn noen gang på grunn av restriksjonene.

I bilsporten, som i bilindustrien, skjer det store forandringer. Det grønne skiftet betyr at mer og mer av bilsporten vil bli elektrifisert. I 2022 arrangeres VM i Rallycross kun for elektrisk drevne biler, og disse kommer til Norge og Stjørdal i august. Dette vil også i fremtiden sette sitt preg på grenene som utgjør bredden i bilsporten, så det vil ikke mangle utfordringer for en 90-åring.

Men fremtiden ser meget lys ut for Norges Bilsportforbund og forbundets tilsluttede klubber, organisasjoner og enkeltpersoner. Interessen for bilsport er stor i Norge, og stadig flere barn og unge rekrutteres inn i sporten. På den måten kan de utøve bilsport på en organisert og trygg måte. Bilsport er et viktig samfunnsbidrag til aktivisering av barn og unge.

Det er ikke en 90-åring preget av høy alder vi feirer i 2022!