

TEST: A4 AVANT - BMW 320d - MB C220 - ALFA 159

Bil

NR. 8/9 - 2008 www.bilnorge.no Kr 55,-



STCC: SKAL SLÅ SVENSKENE

Kicket to ride!



Audi S3
BMW M3 Cab
Ford Focus ST
Renault Koleos

FORD KUGA BEDRE ENN VW TIGUAN?



OPEL: En klasse opp

FORBRUKERADVOKATENE: HJELPER DEG I NØDEN





● Pål Varhaug:

Talent med høye

50.000 elleville fans, en av verdens raskeste racerbaner, 50 konkurrenter, svidd gummi og 25 lokale supportere. Det var ingrediensene som møtte Pål Varhaug på Silverstone en helg i juni. Mange inntrykk å absorbere for en ungdom fra Ålgård.

På tross av sine 17 år har han flere års erfaring fra motorsport. Allerede som femåring ble Pål smittet av pappas entusiasme for gokart. Fem år senere satt tiåringen selv bak rattet i en Micro. Siden har det vært oppturer så vel som nedturer, det

er de gode minnene som har festet seg best i hjernebarken. Motgang rister Pål fort av seg, blid og optimistisk som han er.

To år før han hadde lov å kjøre vanlig bil, fikk Pål teste en lynrask formelbil på bane.

– Vi sto foran et veiskille med

nye modeller i kart. Derfor hadde vi lyst til å sjekke ut hvordan Pål håndterte en formelbil. Jeg var redd for å gå for fort frem, så vi kontaktet Andreas Jenzer i Sveits, som vi kjente som en erfaren teameier, sier Jardar Varhaug, far og manager for en talentfull sønn. Og hans beste støttespiller når det kommer til den pekuniære siden.

Pål takket for tilliten og viste at han kunne håndtere større hjul enn de som sitter på en gokart. Så bra gikk de første testene at teamsjef Andreas Jenzer gjerne ville ha lysluggen på teamet sitt.

– På den første testen kjørte Pål pent og pyntelig, akkurat som jeg ba ham om. Men veldig mye løst i løpet av to dager, og

jeg skjønnte at vi hadde med et talent å gjøre, sier Andreas Jenzer.

Gjorde jobben

Budsjett for en internasjonal 2007-sesong i gokart var stablet på bena, og med kombinasjonen en smidig teamsjef og en entusiastisk far ble det i hui og hast skranglet sammen penger nok til i stedet å kjøre det åpne sveitsiske mesterskapet i Formel Renault. (Høres kanskje ikke veldig ambisiøst ut for de innvidde, som vet at i Sveits har all bilsport vært forbudt siden den grusomme ulykken på Le Mans i 1955 hvor 82 tilskuere ble drept. Men alle sveitsiske løp går på baner i utlandet.)

Da gjensto det bare formaliteter. 16-åringen trengte en

” Første gang jeg følte det som å da jeg var i kom



«Halve» Ålgård var på Silverstone for å heie frem sin unge helt.

internasjonal racinglisens. Ikke så lett når du aldri har kjørt bil i Norge og heller ikke har lov å vise hva du kan, fikk han erfare. Etter mye frem og tilbake endte det med en telefon fra teamsjef Andreas Jenzer til NBF, og vips, så var lisensen et faktum. Bevis-

ene på Pål's ferdigheter l ikke vente på seg, raskt 16-åringen å vinne løp, o av sesongen vant han f noen av konkurrentene Dessverre fratok to br ham totalseier i serien, andreplass i første forsøk

” Første gang jeg kjørte Eau Rouge følte det som å møte en bratt vegg da jeg var i kompresjonen.

Pål Varhaug



høye mål



«Halve» Ålgård var på Silverstone for å heie frem sin unge helt.

internasjonal racinglisens. Ikke så lett når du aldri har kjørt bil i Norge og heller ikke har lov å vise hva du kan, fikk han erfare. Etter mye frem og tilbake endte det med en telefon fra teamsjef Andreas Jenzer til NBF, og vips, så var lisensen et faktum. Bevis-

ene på Påls ferdigheter lot heller ikke vente på seg, raskt begynte 16-åringen å vinne løp, og i løpet av sesongen vant han flere enn noen av konkurrentene gjorde. Dessverre fratok to brutte løp ham totalseier i serien, men en andreplass i første forsøk er ikke

å forakte. Man skal som kjent lære å krype før man kan gå.

– Pål er en fører som presterer under press, og han krasjer sjelden. Han kan pushes hardt,

flink til å presse seg selv, både fysisk og mentalt.

– Han trenger å jobbe litt mer med å trykke inn «reset-knappen» når det ikke går så bra, og

” Det er viktig at Pål gjør feilene nå, slik at han får med seg erfaringene videre til større og langt dyrere serier der feil fort kan bli fatale for hele karrieren.

Andreas Jenzer - Teamsjef

og han står for en støyt, sier Jenzer når vi ber ham beskrive Pål Varhaugs sterke og svake sider som racerfører. – Da han kom til oss var han veldig stille og sjenert, men han har utviklet seg positivt på det drøye året vi har kjent ham. Han er godt likt av alle i teamet, er konsentrert og

må lære seg å leve med 7.-plasser og brutte løp, men dette kommer med erfaring, og Pål er en ung fører som jeg håper vi kan være med på å forme og utvikle i flere år fremover, fortsetter Jenzer når vi presser ham til å komme opp med noen svake sider også.





Eva og Jardar Varhaug er entusiastiske supportere for junior.



Teamsjef Andreas Jenzer ser store muligheter.

– Det er viktig at Pål gjør feilene nå, slik at han får med seg erfaringene videre til større og langt dyrere serier der feil fort kan bli fatale for hele karrieren.

Omsvermet

Og mye har gått veien for unge Varhaug. I fjor høst vant han den prestisjetunge tittelen Bilsporttalentet 2007. Det betyr i tillegg til prestisje og hederlig omtale at han får viktige støttespillere for alt fra kosthold til fysisk trening samt penger og råd for videre karriere. I tillegg er Pål plukket ut til å ta del i NBFs elitesatsning – noe som betyr mer penger og enda mer support på flere felt. Dette kommer selvsagt godt med, for det koster flekk å konkurrere i internasjonal racing.

Årets budsjett er på rundt fire millioner kroner – et av de største som er skrappt sammen innen norsk baneracing gjennom tidene.

Og dette er bare starten. I år kjører Pål to mesterskap i Formel

Renault 2.0; det italienske mesterskapet og den såkalte Euroserien. I Italia leder han suverent etter vårsesongen, og han har ved flere anledninger gitt uttrykk for at han vil ha et ord med i laget også i Euroserien – sist da vi fulgte ham til Silverstone hvor det vrimlet av racingentusiaster som sanket alt fra slitte slicks til autografer. Det var nesten så Pål fikk skrivekrampe for han skulle ut på banen for å gjøre dagens jobb.

”Vi sto foran et veiskille med nye modeller i kart. Derfor hadde vi lyst til å sjekke ut hvordan Pål håndterte en formelbil.

– Det er moro at serien er så populær. Overalt hvor vi kjører er det mye publikum. Det kommer av at World Series by Renault deler ut gratis billetter til alle som forhåndsbestiller, sier Pål, men når vi spør om det er fulle tribuner rundt hele banen, kommer han til kort. – Det har jeg ikke tid til å reflektere over når jeg kjører. Da ser jeg bare banen og konkurrentene mine.

Fokusert

Og fokusert er også Pål når det gjelder satsingen sin. Timevis med fysisk trening, og lange helger på reisefot, er ikke optimalt å kombinere med skolegang.

Han går første videregående på Sandnes, men forventer ikke noe toppresultat.

Han har heller ingen planer om videre utdanning – først skal mulighetene for en jobb som racerfører utforskes.

Og han er villig til å ofre det som skal til for å få prestere sitt ypperste. Burgere og pizza er bannlyst, alkohol og festing er fremmedord, fysisk trening er derimot en viktig ingrediens – seks dager i uka når han er

Jardar Varhaug - Far

hjemme. En racerfører må ha god kondisjon for å prestere runde etter runde i en glovarm cockpit.

Pål er en av svært få nordmenn som har kjørt den lange Formel 1-banen på Silverstone. Han har også konkurrert på kjente baner som Spa, Hungaroring og Magny-Cours. Han har så langt gjort det best på de teknisk krevende banene, og det er nok en av årsakene til at han trives bedre på Hungaroring enn på Silverstone.

Det kan være vanskelig å se på TV, men alle som har vært på Spa vet at Eau Rouge på Spa er en meget spektakulær sving som skal tas flat out.

– Første gang jeg kjørte Eau Rouge føltes det som å møte en bratt vegg da jeg var i kompresjonen. Jeg slapp opp før svingen, men på neste runde holdt jeg full gass hele veien. Da det senere på dagen begynte å regne, lærte jeg at det ikke var smart å kjøre «flat out» på vått, smiler Pål og legger til at han aldri har vært redd for å bli skadet.

– Jeg har respekt for enkelte svinger hvor jeg har dratt av, men så snart jeg er forbi er det hele glemt – helt til neste runde.

Fra utsiden kan livet til en racerfører fortone seg som en drøm, men det er ingen dans på roser om du legger opp til å leve av sporten. 10–15 timer trening hver uke, venner som kommer i andre rekke, en utdanning som halter. Men Pål Varhaug klager ikke på tilværelsen, og målet for karrieren er klar – han skal til Formel 1, men ikke til hvilket som helst team. Han vil kjøre for et som er godt nok til at han kan vinne en VM-tittel.

Da er det greit å ha et par sesonger og gjerne en tittel under beltet før du får lappen. Siste ord om Pål er ikke skrevet, verken her eller i andre medier. Masse bilder fra en begivenhetsrik helg på Silverstone finner du på

www.bilnorge.no/varhaug

Terje Ringen
terje@bilforlaget.no