



# Tre mot toppen

**Pål Varhaug (16) og Thor-Christian Ebbesvik (23) er fast bestemte på å komme til Formel 1. Det er ikke Anders Krohn (19), men han utelukker ikke at han havner der, han også.**

TEKST: ATLE GULBRANDSEN  
FOTO: PRIVAT



**J**eg er ikke opptatt av å bli den første nordmannen i Formel 1. Jeg er bare opptatt av å komme dit, forklarer Pål Varhaug.

16-åringen virker relativt fámælt og beskjeden, men ikke når det gjelder målene han har satt seg. På hjemmesiden sin slår han fast at han skal bli den første norske stjernen i internasjonal bilsport. Og så langt har resultatene stått i stil med ambisjonene, for etter halvkjørt sesong i det sveitsiske Formel Renault-mesterskapet, ligger norgesmesteren i gokartklassen ICA Jr. på en tredjeplass sammenlagt.

– Jeg hadde egentlig tenkt å fortsette med gokart, men etter en test med Formel Renault i Spania, bestemte vi oss for å begynne med formelbil allerede nå, sier tenåringsen fra Rogaland.

Noen mener man bør prøve seg i de tøffeste gokartklassene internasjonalt, som EM i KF1, før man begynner med formelbil. Varhaug har valgt en annen strategi, og motorsportjournalisten Henning Isdal er enig:

– Jeg var med da Pål testet i Spania før jul og ble mektig imponert. Han kjørte veldig modent og taklet overgangen fra gokart til formelbil utrolig bra.

At unggutten har taklet overgangen viser også resultatene. I et av løpene på Hockenheim i vår gikk nordmannen helt til topps, og etter åtte løp hadde han vært på pallen fem ganger.

Teamet til Varhaug er det anerkjente Jenzer-teamet som har biler både i det europeiske Formel Renault-mesterskapet og den nye se-

rien Formel Master. Og ett av disse mesterskapene er målet for Varhaug neste år.

– Formel Master går fortere enn Formel 3, så etter ett år der kan jeg kjøre GP2, og så Formel 1 hvis jeg er god nok. Jeg vet det koster fryktelig mye penger, men jeg har flinke folk som hjelper meg, sier han.

Varhaug er klar over at han må ha fryktelig flinke folk rundt seg for å kunne skaffe alle pengene som trengs for å stige i formelgradene, men for en så ung fører er håpet større enn for mange andre. Flere av F1-teamene, som for eksempel Red Bull, Renault og McLaren-Mercedes, plukker nemlig opp stortalenter i denne alderen og finansierer karrieren videre. Og hvis han kommer seg til EM i Formel Renault 2000 eller Formel Master, så ligger alle muligheter åpne.

## Bergenser i Spania

Thor-Christian Ebbesvik (23) er syv år eldre enn Pål Varhaug og av mange allerede ansett som for gammel til å komme til Formel 1. Men årets tre nykommere i Formel 1 – Lewis Hamilton, Heikki Kovalainen og Adrian Sutil – er henholdsvis 22, 25 og 24 år gamle, så håpet er der.

Ebbesvik har de to siste sesongene kjørt Formel Ford i Storbritannia, men kjører i år B-klassen i det spanske Formel 3-mesterskapet. Det høres kanskje ikke så imponerende ut å kjøre den såkalte B-klassen med sju år gamle biler, men i internasjonal racing er det gjerne lommeboka og ikke talentet som avgjør hvilket mesterskap du kjører.

– Mesterskapet er tøft, og da jeg testet på Donnington Park i vår, var jeg ikke noe langsommere enn dem som kjører det britiske mesterskapet med sju år nyere biler, forteller Ebbesvik.

Også han startet sin karriere i gokart, og i 2004 ble han norgesmester i klassen Rotax Max. I Formel Ford i Storbritannia var han stadig i toppen, og han vant et løp på Thruxton. Seirer har det også blitt i spansk Formel 3, på både Jerez og Estoril, og etter halvkjørt sesong ligger bergenserens på andreplass i B-klassen.

– Jeg er klar over at jeg ikke blir noe yngre med årene, så jeg har det travelt med å komme meg til Formel 1. Derfor håper jeg å kunne kjøre GP2 allerede til neste år, og jeg har avtalt å teste for toppteamet Racing Engineering.

En test i GP2 er imidlertid ikke gratis. Full pris er rundt 500 000 kroner bare for én test, og en hel sesong koster rundt 15 millioner kroner.

– Å skaffe 15 millioner kroner for meg er det bare å glemme, men håpet ligger i en subsidiert plass. Racing Engineering har gode sponsoravtaler med Telefonica og Repsol, så hvis jeg imponerer under testing, så trenger det ikke å bli så dyrt, sier han.

Ebbesvik tror også han har en annen fordel, en fordel som de fleste andre norske racerførere har sett på som en ulempe...

– Det at jeg er fra Norge er kanskje en ulempe når det gjelder å skaffe sponsorer, men det er også

spennende fordi ingen nordmenn har vært i Formel 1 tidligere. Team-sjefen i Racing Engineering mente at flere rikinger fra Spania kunne være interessert i å hjelpe fram den første nordmannen til Formel 1.

### Annen strategi

Den tredje nordmannen i internasjonal formelbilracing om dagen er også fra Vestlandet. Anders Krohn fra Sandnes kjører i Formel Ford i Benelux-landene. Drømmer også han om å bli den første nordmannen i Formel 1?

– Nei, jeg har ikke noe konkret mål om å komme til Formel 1. Det er for eksempel uinteressant å betale 150 millioner for å kjøre F1 og ligge helt bakerst i feltet. Jeg har en helt annen plan for min racing-satsing, og det er å vinne de mesterskapene jeg kjører. Så får jeg se hvor det tar meg, sier han.

For to år siden ble den reflekterte 19-åringen kåret til Årets Bilsportsutøver i Norge etter at han hadde blitt nordisk mester i gokart. I fjor prøvde han seg i standardbilracing i det svenske JTCC-mesterskapet, men har nå byttet til formelbiler.

– Det kan godt hende det blir standardbilracing for meg i fremtiden, men jeg tror uansett at veien dit går via formelbil. Mange av dem som er i toppen i standardbilracing kjørte formelbiler da de var yngre, forklarer Sandnes-gutten.

I likhet med Varhaug og Ebbesvik, har også Krohn gjort det godt denne sesongen. Han vant på Zandvoort i Nederland, og så langt ligger han på en fjerdeplass i mesterskapet. Hva som er målet videre, har han ikke bestemt seg for.

– Først og fremst skal jeg fullføre denne sesongen og forhåpentligvis vinne mesterskapet. Et naturlig steg videre kan være Formel 3 eller det nye Formel Master-mesterskapet. Hvis jeg fortsetter å vinne, kan jeg ikke utelukke Formel 1, men det er ikke noe jeg tenker på.

At det nå er flere nordmenn enn på mange år som satser på internasjonal formelbilracing, synes Krohn er positivt og en fordel for alle sammen:

– Det er veldig bra at det blomstrer og at vi får oppmerksomhet for det vi driver med. Pål og Thor-Christian har satt seg som mål å komme til Formel 1, mens jeg har en litt annen strategi. Uansett hvor vi havner, lærer vi utrolig mye av å

kjøre i utlandet og å prøve å leve av sporten vår.

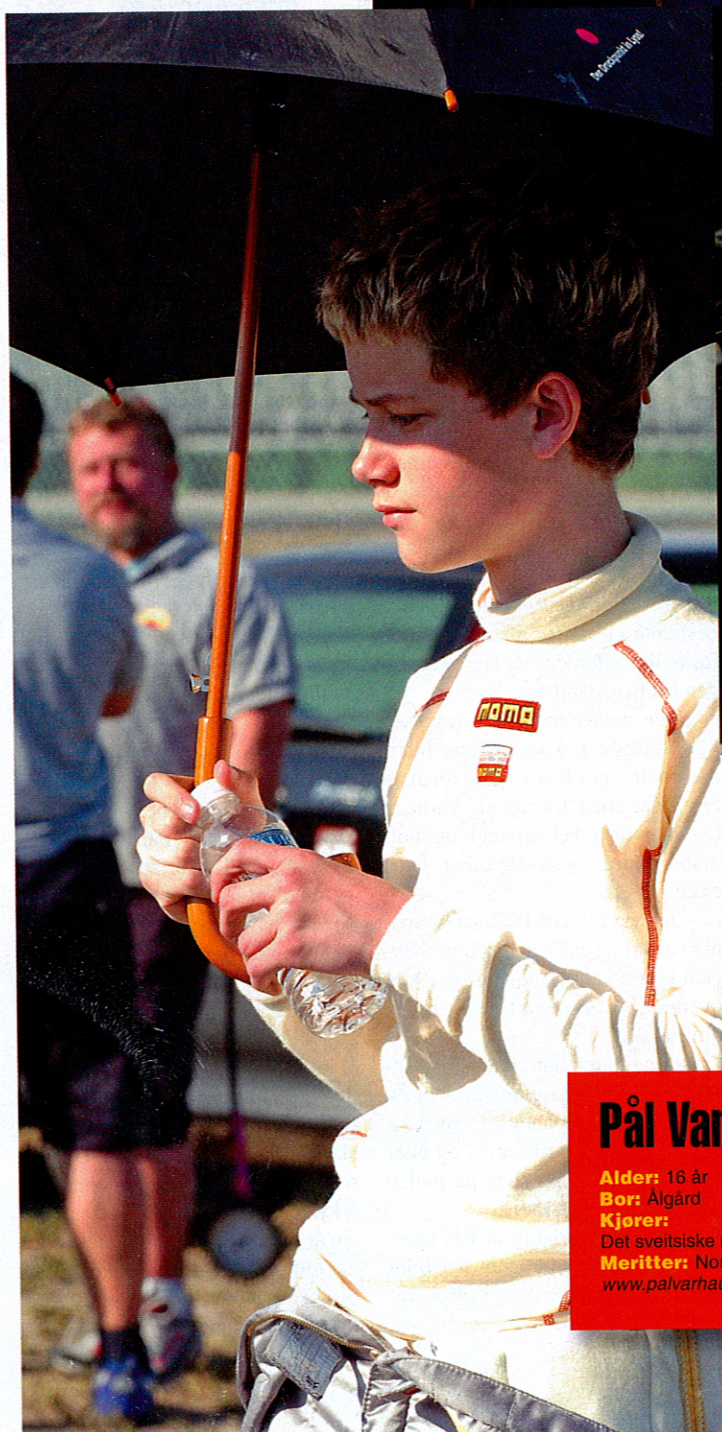
– Men er det mulig for en nordmann å komme til Formel 1?

– Klart det er mulig, det er det ingen tvil om. Vi har talentene, men vi trenger pengene også.

atle.gulbrandsen@hm-media.no

## Anders Krohn

**Alder:** 19 år  
**Bor:** Sandnes  
**Kjører:** Benelux-mesterskapet i Formel Ford  
**Meritter:** Nordisk mester i gokart (ICC) i 2005, Årets Bilsportsutøver 2005  
[www.anderskrohn.com](http://www.anderskrohn.com)



## Thor-Christian Ebbesvik

**Alder:** 23 år  
**Bor:** Bergen  
**Kjører:** B-klassen i det spanske F3-mesterskapet  
**Meritter:** Norgesmester i gokart (Rotax Max) i 2004, vunnet løp i britisk Formel Ford  
[www.tce-racing.no](http://www.tce-racing.no)

## Pål Varhaug

**Alder:** 16 år  
**Bor:** Algård  
**Kjører:** Det sveitsiske mesterskapet i Formel Renault 2000  
**Meritter:** Norgesmester i gokart (ICA jr.) i 2006  
[www.palvarhaug.com](http://www.palvarhaug.com)



## – Må skaffe pengene

■ Vi spurte Stian Sørli om hva Pål Varhaug, Anders Krohn og Thor-Christian Ebbesvik må gjøre for ikke å stagnere, slik Sørli gjorde etter en mislykket sesong i britisk Formel Renault.

– Det er enkelt. De må skaffe mye penger. Skaffer de seks millioner kroner, kan de kjøre for eksempel EM i Formel 3, og det er det hvor man kan bli oppdaget. GP2 koster mer enn 10 millioner kroner. Jeg håper de klarer det, men det har dessverre vist seg å være vanskelig når store norske selskaper som Statoil er så luknke til motorsport.

– Hvis de ikke klarer å skaffe disse pengene, har de noen mulighet til å bli plukket opp av for eksempel Red Bull, Renault eller McLaren-Mercedes?

– Red Bull tviler jeg på, ettersom det er forbudt i Norge, men det hadde vært gull verdt å komme i juniorstallen til et av de andre F1-teamene. Men dette er ikke noe man søker om. Her må man vise gode resultater og ha de rette kontaktene.

En mann med de rette kontaktene er nordmannen Harald Huysman, som har hjulpet både Jenson Button og Kimi Räikkönen til Formel 1. Men Huysman har mange ganger gjort det klart at det å hjelpe en fører mot F1 innebærer en stor økonomisk risiko. Han er derfor kun interessert i å engasjere seg som manager for førere som tidlig viser et helt unikt talent innen racingsporten, uavhengig av nasjonalitet.

## Nordmenn som har prøvd seg

■ Flere nordmenn har hatt seriøse Formel 1-ambisjoner opp gjennom årene, men ingen har lyktes, hvis vi da ser bort ifra **Eugen Bjørnstad**, som kjørte

Navnet Formel 1 kom først i 1950, og en av de første som prøvde seg på en internasjonal formelkarriere var **Stener Svartrud**. Men han kom aldri lenger enn til Formel V for pengene tok slutt.

**Birger Dyrstad** kjørte også Formel V og Formel Super V på 70-tallet, mens **Bjorn Langrekken** og **Sigurd Krane** prøvde seg i britisk Formel Ford på 80-tallet.

**Geir Tony Johansen** kjørte også litt formelbil i utlandet, mens **Harald Huysman** kjørte Formel 3 for han begynte med sportsvognracing. Etter årene i sportsvogn-VM satset Huysman på en fremtid i Indy Car, og han kom helt til Indy Lights i 1993, som på den tiden var hakket under det aller ypperste i USA.

Utover 90-tallet opplede **Børre Skiaker**, **Tommy Rustad** og **Thomas Schie** blandet suksess. Alle var raske, men de kom ikke lenger enn til henholdsvis Formel Opel, Formel 3 og Formel 3000. Heller ikke nordmennene som prøvde seg i britisk Formel Ford – som **Fredrik Sørli**, **Per Christian Merland** og **Marius Erlandsen** – kom videre.

Noen valgte å se bort ifra Formel 1 og kjørte heller formelbiler i USA, som **Martin Stenshorne** og **Jarle Gåsland**, men de måtte gi seg på grunn av pengemangel de også.

Den siste med seriøse F1-ambisjoner var **Stian Sørli**, som nå har begynt å kjøre bil med tak.

## Formelbiler i Norge

■ Norge har aldri hatt et stort formelbil-mesterskap, og de som har satset på formelbilracing har stort sett kjørt i utlandet. Nå har man derimot startet mesterskapet Formel Basic, hvor man bruker enkle formelbiler som i sin tid ble brukt på racingskolen på britiske Silverstone.

Kritikere vil ha det til at Formel Basic-bilene går for sakte til å kunne være et reelt alternativ for gokartførere med formelbilambisjoner, og at disse heller bør reise rett til utlandet i stedet for å kjøre her hjemme. Kritikere har nok et poeng, og det står dårlig til med norsk racing når den eneste formelklassen som ser ut til å fungere, består av noen biler fra 80-tallet til noen få tusenlapper.

Men uansett er dette et prisverdig tiltak fra Bård Bergsjø, mannen bak Formel Basic, og det glæder oss å se formelbiler på norske racerbaner igjen.

[www.formulabasic.no](http://www.formulabasic.no)

## Norge er et u-land

■ Norge kan kalles et u-land innenfor racing, eller asfaltbaneracing om du vil. Knappt noe vestlig land har så få tradisjoner eller resultater å vise til som Norge. I de store internasjonale mesterskapene som Formel 1, NASCAR, Indy Car, Champ Car, WTCC, FIA GT etc. finnes det ikke en eneste nordmann. Det er heller ingen nordmenn i de viktige rekrutteringsklassene, som GP2, Renault World Series, Euro F3 og Champ Car Atlantic.

Historisk sett er det kun Harald Huysman og Tommy Rustad som har deltatt i et "viktig" internasjonalt mesterskap (da regner vi ikke med rekrutteringsmesterskap). Huysman kjørte VM for sportsvogn på slutten av 80-tallet, mens Rustad fikk en sesong i ETCC (forløper til WTCC). Rustad er vår mestvinnende asfaltkjører, men selv om han har slått mange storheter, kom han ikke lenger enn til italiensk Formel 3 innen formelbiler. Den som har kommet lengst i formelbilracing er Thomas Schie, som kjørte F3000 (forløper til GP2) i 1997, men like etterpå begynte han med rally.

At Tommy Rustad fortsatt er vår fremste asfalttraser, selv om han nå kjører i det svenske STCC-mesterskapet, viser hvor dårlig det står til med norsk asfalt racing. Årsakene til dette er mange. En ting er mangelen på tradisjoner. Den første ordentlige racerbanen i Norge var Rudskogen, som sto ferdig i 1990. Før dette kjørte man på Røsvoll ved Mo i Rana og Lånke ved Stjørdal, men ingen av disse banene holdt god standard. I dag er det bare to baner i bruk i Norge: Rudskogen og Våler. På den 3,7 km lange Arctic Circle Raceway i Mo i Rana har det ikke vært noen løp de siste par årene.

Dessuten har racing alltid stått i skyggen av rally og rallycross i Norge, og mange talenter innenfor racing har gått over til disse grenene for å få mer mediedekning og sponsormidler.

I Sverige, Danmark og Finland ser vi en helt annen utvikling. Finland er som kjent verdens beste bilsportnasjon, med førere i både Formel 1 og rally-VM. Svenskene på sin side, har ikke bare et sterkt nasjonalt mesterskap, STCC, men også utøvere i internasjonale mesterskap som FIA GT, Grand Am, American Le Mans Series, Euro F3000 og det britiske Formel 3-mesterskapet. I Danmark står standardbilracing sterkt, med det nasjonale mesterskapet DTC. I tillegg har de den mestvinnende Le Mans-føreren gjennom tidene – Tom Kristensen – og Jan Magnussen, John Nielsen og Casper Elgaard kjører også det klassiske 24-timersløpet.

Dessverre er det også vesentlig dyrere å nå toppen i racing enn for eksempel rally. Magasinet Autosport har regnet ut at det koster bortimot femti millioner kroner fra man begynner med gokart til man kan banke på døra til Formel 1. Og i et sosialdemokratiske land som Norge er det verken kultur for eller særlig vilje til å sponse enkeltutøvere med så mye penger. Det er heller ikke mange som kan hente så mye penger fra egen lomme.

Så hva kan man gjøre for at norsk racing skal komme videre? Varhaug, Krohn og Ebbesvik gjør sitt, ved å bruke alt de har av tid og penger på å kjøre i utlandet. Forhåpentligvis kan de komme seg videre til enda bedre og mer kjente mesterskap etter hvert, og da vil forhåpentligvis mediedekningen øke. Og i tillegg til nordmenn som satser i utlandet, er det også en fordel med et sterkt nasjonalt racingmesterskap, som i Sverige og Danmark, men der har Norge en lang vei å gå. Trøsten får være at finnene har fostret åtte F1-førere uten å ha et stort mesterskap hjemme i Finland.