

Jeg vil finne den neste Petter Solberg!

John Haugland trener ingen nærmere presentasjon. Han har vært involvert i rallysporten i mesteparten av sitt drøye seksti år lange liv, både som toppfører og som primus motor for diverse merkescuper og stortaler. Han hadde en lang finger med i spillet da Petter Solberg fikk sin kontrakt med Ford og M-Sport i 1998. Nå er det bevegelse i en gammel drøm om å hjelpe fram et nytt norsk talent til et fabrikksete.

– Jobben må gjøres mens Petter og Henning fortsatt er aktive. Da er pressen med, og rallysporten er profilert her hjemme. Hvis de to gir seg, og vi ikke har noen til å overta rollen som verdensstjerne, er vi tilbake til start, påpeker Haugland.

– Vi har noen få store talenter. Men de trenger økonomisk støtte for å komme videre. Det er en av disse vi håper å kunne hjelpe, i beste fall fram mot et sete i en fabrikkbil om noen år.

”Vi” betyr John Haugland og hans gamle venn, finansrådgiveren Bjørn Kontorp (55). Sistnevnte er

fra Flisa, men bor i Spania, der han arbeider for det amerikanske selskapet Prosperity International. De to har vært venner i mer enn tretti år, etter at Kontorp som tenåring møtte den feterte fabrikkføreren under et motortreff på Flisa.

– Jeg var med John til Tsjekkoslovakia allerede i 1972. Siden har jeg vært med mange ganger. Først og fremst til RAC Rally, som det het i mange år, forteller Kontorp.

Oljemillioner?

Det var for et års tid siden de to ble enige om å bli mer konkrete hva en gammel drøm angikk.

– Jeg sa til Bjørn at vi nå, på våre voksne dager, må prøve å realisere det vi har pratet om mange ganger: å prøve å hjelpe et norsk rallytalent fram til et fabrikksete. Det talentene mangler er penger og kontakter, og det er der vi kommer inn, forteller Haugland.

De to ble enige om at Kontorp – med sitt store kontaktnett innen finansverdenen – skal prøve å skaffe investorer i en mulig norsk VM-karriere. Når økonomien er på plass, overtar John Haugland, for å

si det enkelt. Det er han som kan rally, som har kontaktene og som må styre det videre derfra.

– Hvor langt er dere kommet?

– Arbeidet er i gang. Jeg har vært i kontakt med enkelte miljøer, særlig i De forente arabiske emirater, hvor motorinteressen er stor og mange oljepenger er i omløp, opplyser Kontorp. Selv om ingenting er konkret, håper han på at tingene (les: pengene) er på plass i god tid til 2009-sesongen.

Vi snakker ikke om småpenger, selvsagt. Haugland ser for seg en fireårssatsing, der de to siste årene må foregå med WRC-bil. Da vil det koste fleks, rundt to millioner kroner per VM-runde. Før man eventuelt kommer så langt, må VM-runder kjøres i en lavere klasse. Da er summene betydelig mindre – rundt 200 000–300 000 kroner per løp. Hensikten med de to første årene er å lære VM-løpene å kjenne, samt etter hvert å vise at resultater kan produseres.

Summert opp snakker vi altså om minst 60 millioner kroner. En meget betydelig investering. Og det er to måter, antar vi, at dette kan foregå på. Den ene er at et sel-

skap går inn med midler, mot å få tilbake positiv PR for en merkevare (Expert og Henning er et eksempel på dette, og Abu Dhabis turistkontor sponser M-Sport). Den andre er at en investor satser egne midler og håper på fremtidig avkastning. Keke Rosberg støttet som kjent Mika Häkkinen økonomisk mot 50 % av eventuelle fremtidige inntekter, og det ble god butikk!

Så vil noen hevde: I dag må man jo oftest betale for å få kjøre?

– Det er mulig vi går mot en fremtid der Henning-modellen blir mer og mer vanlig. Dette er jo modellen som dominerer amerikansk motorsport, der de beste utøverne hever kjempe lønninger fra sponsorer. Men skikkelig lønn må de heteste kandidatene til en VM-tittel uansett ha, enten de tar den fra sponsorbudsjettet eller får betalt direkte fra en fabrikk. Klarer de å holde seg på topp i en tiårsperiode, kan det derfor bli mange kroner tilbake til investorer.

I en sponsormodell kan pengestrømmene bli litt utydelige. Mest oversiktlig er det når en fører mottar årslønn fra en bilfabrikk, slik Petter Solberg og Sébastien Loeb gjør

Sponsorjakt

John Haugland har fulgt mange norske rallytalenter et stykke på veien. Nå vil han følge ett av dem helt fram.

TEKST: GEIR SVARDAL FOTO: EGIL NORDLIEN



Bjørn Kontorp har vært kompis med Haugland i over tretti år. Kan finansrådgiveren skaffe midler til en norsk storsatsing?

John Haugland kjenner rallysporten ut og inn, og vet hva som kreves for å nå toppen.



(og Marcus Grønholm gjorde). Og Haugland er tross alt optimist i forhold til at dette er en ordning vi vil se mer til.

– Med en overgang til S 2000 som WRC-klasse, vil flere fabriker melde seg på i rally-VM. De som kan vinne VM-løp har sin markedsverdi. Og det vil bli hardere konkurranse om å få de beste til sine team.

Kandidatene

Spørsmålet melder seg uvegerlig. Hvem vil de to satse på? Det er åpenbart Hauglands bord.

– Jeg har tre mann i kikkerten: Sveinung Bieltvedt, Anders Kjær og Eyvind Brynildsen. Disse har talentet som skal til. Skaffer vi grunnlaget for å satse, må vi klemme litt mer på dem for å finne den som egner seg best.

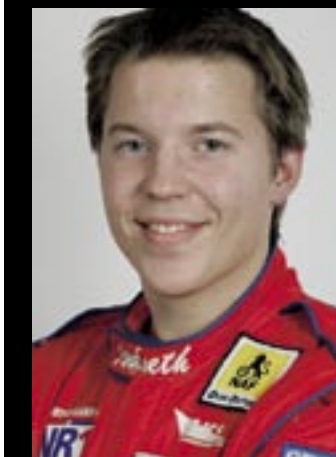
Per i dag har Haugland en svak favoritt, men vil ikke si hvem. Og dessuten kan dette endre seg i løpet av årets spennende sesong. Men den Haugland og Kontorp leter etter, må uansett by på mer enn talentfull ratting. Han må være flink på alle måter, og først og fremst villig

til å jobbe knallhardt for å komme videre.

Men den neste Petter Solberg – kan ikke det være Andreas Mikkelsen eller Mads Østberg, som allerede har den økonomiske støtten alle ønsker seg?

– Jo visst. Begge er svært talentfulle, men som jeg alltid har sagt, jeg tror ubemidlede slitere av typen Grønholm, Petter og Kimi Räikkönen er de som med størst sannsynlighet blir verdensmestere i motorsport. Men nå er ikke dette en regel uten unntak, avslutter Haugland.

geir.svardal@hm-media.no



Sveinung Bieltvedt, Anders Kjær og Eyvind Brynildsen er i Haugland og Kontorp's søkelys.

