

Folkracern

**— den billiga tävlingsvagnen
— finns den?**

FORMULA VEE

**— billigt
men kul**



T. h.: I mål.
Den svart/
vit-rutig
flaggan har
just vinkat av
en av "hem-
mabyggena".
Det går fint
att bygga sin
egen vagn.



T. v.: For-
mula Vee är
en ensitsig
formelvagn
— och har
vägegenska-
per därefter.
På krokiga
Knutstorp
är det bara
F3 och sport-
vagnarna
som är snab-
bare. Och
vagnen är
lättkörd.

● FVee föddes i USA i början på 1960-talet. Upphovs-
man var Hubert L. Brundage från Jacksonville. Hans
idé byggde på att ta så många delar som möjligt från
en och samma bil — Volkswagen 1200 — för att hålla
fabrikanterna borta. I och med att fabrikena inte längre
var intresserade så skulle klassen kunna vara en billig
tävlingssklass.

Detta är visserligen i strid mot FIA's regler — där
skall alla kunna bygga en bil i vilken klass som helst.
Men Brundage visste att så fort firmorna blandar sig i
leken rasar priserna i väg uppåt.

Redan 1963 blev klassen godkänd i USA och tävling-
arna sköt fart. Det blev ett enormt intresse från förarnas
sida. Och Brundage hade satsat på rätt häst — visserligen
använder man 1300 cc motor i stället för 1200 cc beroen-
de på VW-fabriken utveckling — men reglerna i dag
är strängt taget desamma som Brundage skissade upp
hemma i garaget.

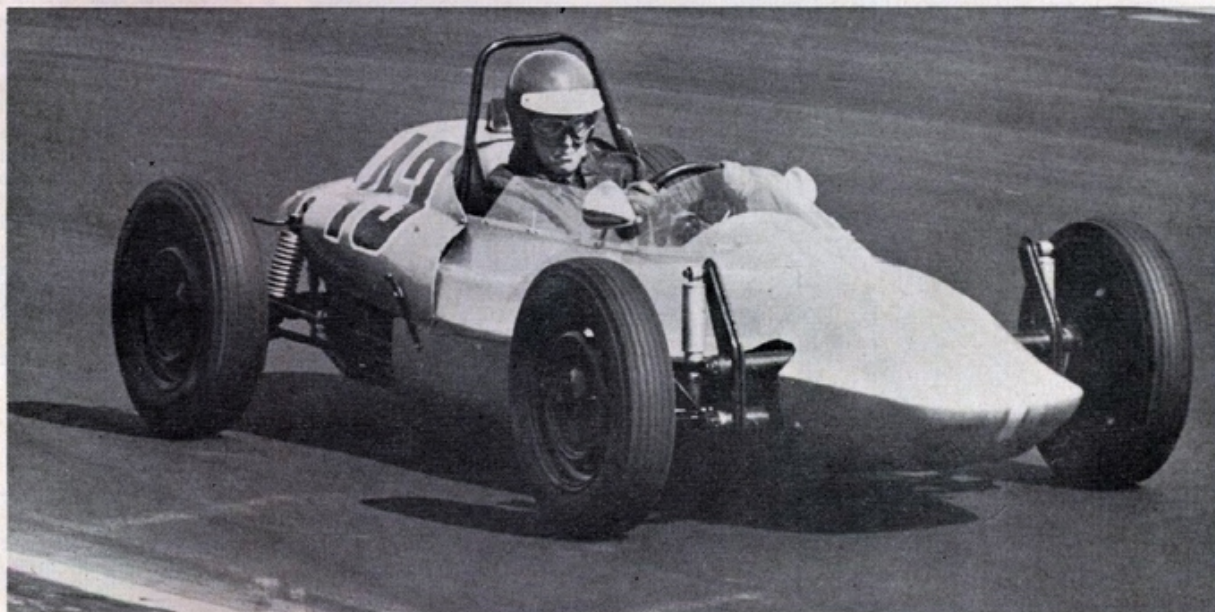
1965 var det dags att komma in på den svenska mark-
naden. Illustrerad MOTOR SPORT lanserade idén och
redan den 8 juli fanns den första bilen på plats. Scania
Vabis hade nappat på försöket och tagit hem en Formcar
FVee — en vagn som i dagens läge verkar rätt antik-
verad.

Utvecklingen har alltså rasat fram på ett par få år.
Amerikanarnas dominans är redan bruten. Österrike har
fått fram en vagn — Austro — som var klart överlägsen
i fjol. De främsta svenskbyggda vagnarna — RPB och
Dolling — är minst lika bra som de bästa från "over
there".

Men trots den rasande utvecklingen — mest ifråga

Nedan t. v.:
EUROPA-
CUPEN
tävlas det om
i FVee.
Carl Åke
Eriksson i en
Slymper
deltog i en
av deltäv-
lingarna —
den på
Kanonloppet
—67.

T. h.: Från
FK till FVee.
Bengt Råd-
myr tog ste-
get upp från
FK till FVee
med den
äran — han
satte bl. a.
dagens
snabbaste
varvtid i sin
första täv-
ling! Och
FVee i sin
tur är en
lämplig skola
uppåt.



Föraren — inte vagnen — är det som fäller utslaget

om chassi och väghållning — har priserna inte behövt
skjuta i höjden. Duktiga grabbar kan fortfarande bygga
sig en FVee för en eller ett par tusenlappar. Vill man ha
en toppvagn måste man ju givetvis vara beredd att satsa
mer. Men en vinnarvagn behöver inte kosta mer än ett
fysiskt belopp. Och mycket billigare än så kan man
inte räkna med att vinna några större lagrar.

De första tävlingarna här i Sverige gav ett blandat
intryck. Mestadels tack vare de rätt magra startfälten.
Men nu har FVee lyckats befästa sin ställning. Det är
ytterligt sällan som alla anmälda får starta i en större
bantävling. Klassen omhuldas med så stort intresse att
man får kvalificera sig till start. Men det skall inte av-
skräcka någon nybörjare — det finns gott om tävlings-
tillfällen.

FVee om någon är förarnas egen klass. Vagnarna är
— eller kan vara — jämbördiga. Så klassen är öppen
för de bästa förarna. En medelmåttig förare kan ju vis-
serligen köpa en toppvagn. Men eftersom vagnarna är
så billiga kan han inte få fram något absolut överlägset
material. Alla har i princip samma chans. Och det var
det som Brundage eftertraktade när han började utforma
FVee-planerna.

Och visserligen står FVee i strid med FIA's reglemen-
te. Man kan alltså inte bli svensk mästare eller världs-
mästare officiellt i FVee. Men det kämpas trots allt om
såväl nationella som internationella troféer.

Så nog var det ett lyckokast för Brundage — idén
med FVee. Han har skapat en internationellt gångbar
klass där pengarna inte är det allena saliggörande. Utan
en klass där föraren har huvudrollen.