

Hvad bliver det til med

Folkeraceren er endnu ikke rigtig slået an her i Danmark, mens den rundt omkring i det øvrige Europa og ikke mindst i USA har fået enorm succes. Men der er dog ingen tvivl om, at Formel VEE-klassen er kommet for at blive – og den fortjener det. Lad os derfor få nogle løb herhjemme, hvor denne billige „allemands-racer“ kan få lov at udfolde sig for alvor.

Siden 2. verdenskrig har der med mellemrum været gjort en lang række forsøg på at fremstille en »folkeracer« – altså en form for racer-vogn, som også mindre pengestærke motorsportsfolk kunne komme i nærheden af. En god økonomisk baggrund er ganske vist ikke ensbetydende med, at man er kvalificeret til at køre racerløb, men selv en dygtig sportskører kan til gengæld ikke komme ret langt uden ret store økonomiske midler.

I slutningen af 40'erne begyndte man i England med en helt ny klasse racervogne – de såkaldte »Midgets« – små vogne med 500 ccm motorcykle-motorer. I begyndelsen anvendte man især JAP-motorer, men senere gik man over til to-cylindrede Norton-motorer, der kunne udvikle helt op til 50 hk, hvilket var meget dengang. De første Midgets kostede omkring

5-6000 kr. Interessen for disse vogne nåede hurtigt uden for Englands grænser, og i begyndelsen af 50'erne blev klassen internationalt anerkendt under betegnelsen Formel 3. Mindre fabrikker optog nu produktion af disse Formel 3 vogne, og også i Danmark havde vi en sådan produktion. De danskbyggede Midgets hed Alfa Dana og var fremstillet af Uno Jensen, København, der ialt nåede at fremstille 12 vogne. Vognen blev mere forædlet og priserne steg, så de i slutningen af 50'erne lå på omkring 20.000 kr. for en fabriksny vogn.

Der skulle imidlertid nyt blod til, og i 1958 besluttede man i FIA at vedtage en ny formel-klasse kaldet Formel Junior – en klasse, der skulle gøre det muligt for »hvermand« at køre formel-racer. De første vogne kostede omkring 15.000 kr., men hurtigt kom fa-

brikkerne ind i billedet, og priserne røg i vejret. I 1960 blev betegnelsen Junior strøget, og i stedet opstod den nuværende Formel 3-klasse. Disse vogne var ikke længere for »hvermand«, idet priserne hurtigt steg til 30.000 kr., så til 40.000 kr. og skal man i dag have en Formel 3 vogn med blot de mest nødvendige reservedele og gearinger, ryger prisen let op i 60.000 kr.

I USA har man ikke været særlig interesseret i at følge de internationale formler, selvom man dog har forsøgt at indføre Formel 3 klassen. Man var derovre mere interesseret i små »folkeracere« – go-kart sporten er fostret i USA – og i 1962 besluttede to amerikanere Wm. Duckworth og George Smith at fremstille en »rigtig folkeracer«. Grundlaget skulle være den populære VW. Ideen blev hurtigt omsat til praksis, og Formel Vee var



Formel VEE?



Den danskbyggede JALA Mk. II kan fås som byggesæt til ca 6.000 kr., hvortil kommer motor, hjul og fortøj, der f. eks. kan tages fra en brugt eller skadet VW. Dette eksemplar er Aage Langthjems vindervogn fra sidste år, der nu køres af Bent Kruise Laursen, Kjellerup.

(Fotos: Jutland Press)

født. Klassen blev snart populær, og i USA findes der i dag mere end 2000 Formel Vee racere.

Hvad er en Formel Vee?

Baggrunden for Formel Vee er standardkomponenter fra VW model 1200 og 1300. I begyndelsen var det kun tilladt at anvende 1200 ccm motoren, men i 1966 blev der også åbnet mulighed for anvendelse af 1300 ccm motoren. Motoren er imidlertid ikke det eneste, der skal benyttes. Hele fortøjet, bestående af de to forakslers, svingarme og forspindler samt bremses skal også bruges. Det er tilladt at ændre på styrestængerne, men det originale styrehus skal anvendes. Ratstammen må man selv fremstille og rattet ligeledes. For at få så lav en konstruktion

som muligt, foretager man en mindre ændring af det øverste forakselrør og forsyner ratstammen med et kardanled.

Som nævnt skal man anvende en VW motor, og det er ikke tilladt at foretage tuning af denne. Det er en stærkt medvirkende årsag til, at pri-
(FORTSÆTTES NÆSTE SIDE)

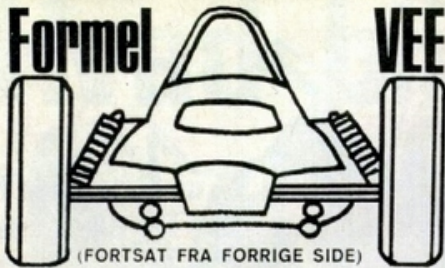
Her ser man tydeligt forakselrørene fra Folkevognens fortøj. Affjedringen er stadig med torsionsstang i det nederste rør, men befæstigelsen for torsionsstangen midt på øverste rør er fjernet, så den samtidig gør det ud for en krængningsstabilisator. Med hensyn til ratstammen har man frie hænder, så den er derfor gjort 2-delt.

Bagtil er hjulophængningen fuldstændig ændret. Affjedringen sker her med skruefjedre, der omslutter dobbeltvirkende støddæmpere, og Folkevognens normale svingarm er erstattet med to langsgående reaktionsarme. Bemærk også udstødningsrørens specielle konstruktion, hvorved man har opnået lige lange afgangsrør for alle fire cylindre. (Motoren sidder lige bag førersædet og er vendt, så gearkassen er bagest).



Vi behøver ikke at gå længere end til vort kære naboland Sverige for at finde en kolossal interesse for Formel Vee. Denne situation er fra det store arrangement med »Kanonloppet« på Karlskoga-banen. Et stort og flot felt er ved at være klar til dagens Formel Vee løb, der talte med i kampen om Europa-pokalen.

(Foto: Danish Motor Press)



sen på denne racervognstype endnu ikke har nået skyhøjder. Det er dog tilladt at foretage en afvejning og afbalancering af de forskellige dele, dreje af svinghjulet, så det kommer ned på en vægt af 5,450 kg, at pudse og polere kanalerne etc. I nogle lande tillader man afhøvling af topstykket, så kompressionsforholdet øges, i andre lande tillader man ændring af knastakslen. Det er dog ikke tilladt at anvende to karburatorer, og den karburator, der benyttes, skal være en original VW-karburator.

Gearkassen skal også være ren standard, og der må kun bruges standardudvekslingsforhold. For at få så god en vægtfordeling som muligt, vendes motor og gearkasse således, at motoren kommer nærmest føreren. Uden indgreb i gearkassen vil vognen så få 1 fremadgear og 4 baggear, men det klares nemt og snildt, idet man blot flytter kronhjulet fra højre til venstre side - så har man atter 4 fremadgear. Med denne placering af motor og gearkasse kan man ikke bruge den originale baghjulsophængning, og derfor foreskriver reglementet anvendelse af skruefjedre som affjedring i stedet for torsionsaffjedring, og for overførelse af de langsgående kræfter skal anvendes reaktionsarme.

Selve chassisrammen skal opbygges af stålør på samme måde som ved de rigtige formel-vogne. Akselafstanden skal være mellem 2070 og 2120 mm, totallængden mellem 3120 og 3230 mm, højden af karrosseriet mindst 635 mm og bredden mindst 860 mm. Valg af karrosserimateriale er valgfrit, men alle Formel Vee-konstruktioner har et karrosseri i glasfiberarmeret polyester.

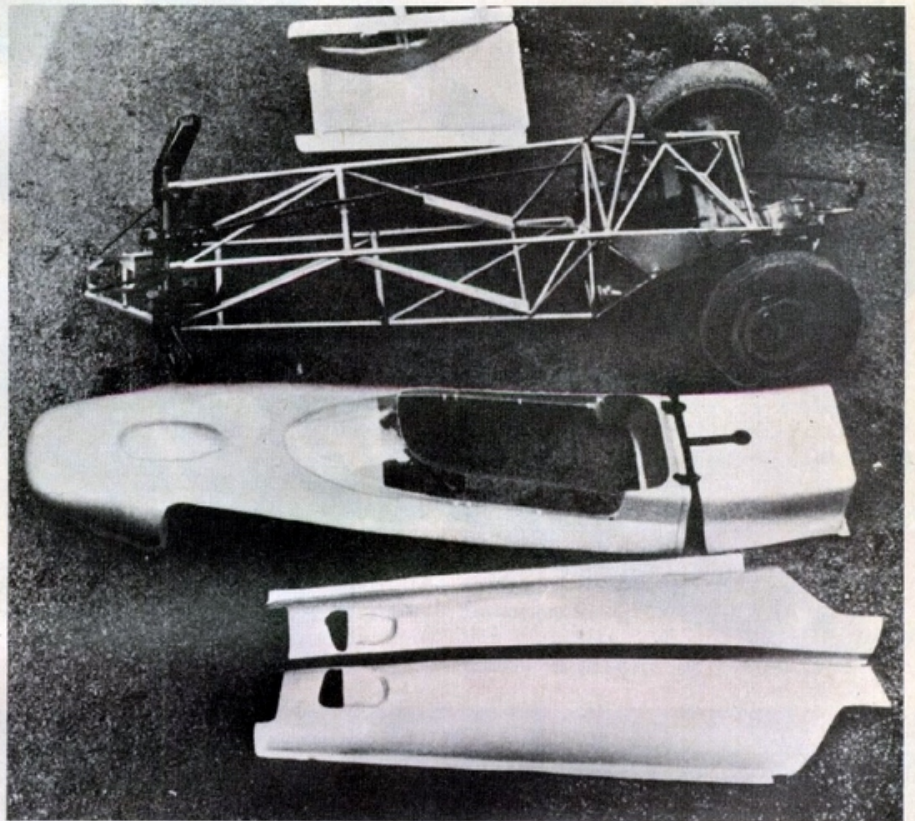
Hvad koster en Formel Vee?

Prisen for en komplet og køreklar vogn ligger mellem 15.000 og 20.000 kr., alt efter fabrikat og udstyr. Her i landet er der også fremstillet Formel Vee vogne, idet de to kendte motorsportsfolk, værkfører Aage Langthjem, Frederikshavn, og ingeniør Axel Japp, Århus, har konstrueret og fremstillet den danske JALA Formel Vee-racer. Denne vogn kan leveres i såvel byggesæt som i færdig udførelse. Det billigste byggesæt bestående af chassis-

ramme komplet med pedaler, gearforbindelser, rat og rataksel, reaktionsarme etc. samt karrosseri i glasfiberarmeret polyester med vindskærme kan erhverves for omkring 6.000 kr. incl. moms.

En brugt folkevogn - f. eks. med store karrosseriskader - kan erhverves for billige penge, og fra denne kan man anvende hele forhjulsophængnin-

stk., er der i Europa omkring 700. Sverige er bedst repræsenteret med mere end 200 vogne. Derefter følger Tyskland med ca. 160, og selv i England er man nu blevet grebet af denne formelklasse. Her i landet findes 7 JALA, 1 Apal samt 2 hjemmebyggede vogne, men flere vil sikkert følge efter. Spørgsmålet er blot, om de forskellige baner vil udskrive løb for klassen.



Det lille belgiske familieforetagende Méan Motor Engineering i Liège, der tidligere har vist forskellige sportsvogne, bygger nu også dette sæt til en Formel Vee racer.

gen samt motor- og gearkasseenhed. Motoren skal nok hovedrepareres, men samtidig hermed kan man foretage den nødvendige afbalancering og pudning samt polering af de nødvendige dele.

Denne fremgangsmåde anvendes af mange, og for mindre end 10.000 kr. kan man blive godt kørende. Den danske JALA har gjort sig udmærket gældende i samtlige Formel Vee-løb her i landet, og er nu fremstillet i en halv snes eksemplarer.

Hvor køres der Formel Vee-løb?

I sommeren 1965 blev de første Formel Vee-racere importeret til Europa. Først til Holland, men Tyskland fulgte hurtigt efter. I en lang række lande er der nu oprettet specielle Formel Vee-sektioner, og medens antallet af vogne i USA nu har passeret de 2.000

Fordele og ulemper

Klassens fordele er ret indlysende: Man kan for et relativt beskedent beløb komme til at køre i »formel-vogn« - vedligeholdelsen er minimal, og chancerne for store motorreparationer er beskedne.

Ikke desto mindre er der en vis tilbageholdenhed fra banernes side til at udskrive løb for denne klasse her i landet. Blandt andet kan man ikke lide »lyden«. Når vognene kommer op ad en langside med 150 km/t, er der ikke den rigtige »formel-musik« i udblæsningen. Motoren løber kun med 4-5000 o/min. og den hidsige snerren kommer ikke frem, men at vognene absolut ikke er langsomme, får man et indtryk af, når man hører, at den sejrende Formel Vee i årets tyske Grand Prix på Nürburgring kørte hurtigere end verdensmesteren Fan-

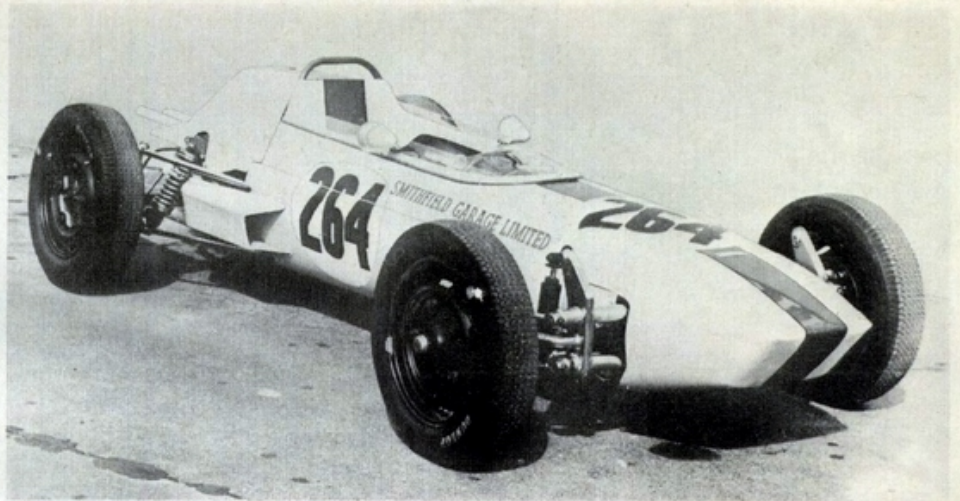
gio i Formel 1 i 1956 – han havde dog en 2500 ccm motor med omkring 300 hk til sin rådighed.

For det andet har vognen i nogen grad »udseendet« imod sig. Ved sammenligning med Formel 3-vogne virker Vee-vogne noget »højbenede« med deres 15" hjul. Den korte hjulafstand sammen med kravet om standard-førtøj fra VW bevirker endvidere, at føreren ikke kan få så lav en placering som i Formel 3-vogne. Styrtbøjlen – der er et reglementskrav – rager derfor for højt op.

Disse vogne kommer som regel på motorbanerne samme dag som der køres Formel 3, og den direkte sammenligning mellem disse to formel-klasser gør, at publikum synes Formel Vee er tunge, kluntede og langsomme. Til trods for, at Formel Vee oftest kører på samme omgangstider som standard-vogne over 1300 ccm gruppe 5.

Hvad bringer fremtiden?

Det er vanskeligt at udtale sig om fremtiden for Formel Vee i Danmark. Men klassen som sådan er kommet for at blive! I England, Italien og Spanien har man forsøgt med en ny Formel 4 baseret på såvel 250 ccm som 500 ccm motorcyklemotorer samt motorer fra biler på indtil 850 ccm. Priserne på disse formel-vogne, der endnu kun findes i et lille antal varierer fra 14.000 kr. for den lille klasse og op til 30.000 kr. for den store klasse – og sidst-



Racerbilernes hjemland nummer eet, England, er nu også begyndt at interessere sig for Formel Vee sporten. Denne Smithfield Vee er en af de første engelsk-byggede modeller og den er meget velkonstrueret.

nævnte pris er allerede kommet op i et plan, der just ikke kan siges at ligge i »folke-racerklasse«. Englænderne har da også lavet en Formel Vee-sektion og de første Grand Prix-løb er allerede kørt. Løbene var vellykkede både set fra tilskuerside samt fra deltagernes side.

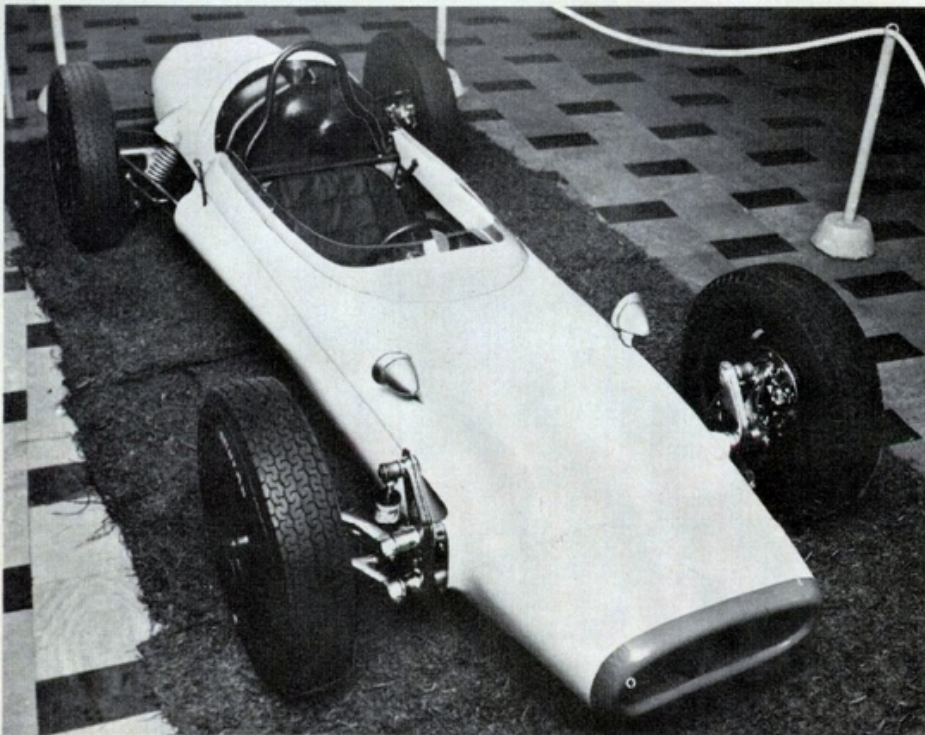
I samtlige lande i Vesteuropa er der etableret Formel Vee-sektioner med undtagelse af Danmark og Norge, men mon ikke vi hurtigt følger efter. Skal denne folkeracer overleve her, må den

imidlertid have en vis medvind – først og fremmest fra banernes side. De fleste danske baner har 4-5 løb om året, og det ville være ønskeligt, om man f. eks. i to af disse løb kun kørte med standardvogne og Formel Vee, så man undgik sammenligningen med Formel 3. Klassen fortjener det, og mange dygtige køre, der ikke har økonomisk baggrund for at erhverve en Formel 3-vogn, kan måske bruge Formel Vee som et springbrædt.

Hvis en dansk Formel Vee-sektion kunne blive en realitet, ville man være et godt stykke på vej, og kunne denne sektion så få ændret det nuværende reglement, så det blev tilladt at montere to karburatorer, at køre med 13" eller 14" hjul samt forøge akselafstanden og dermed også totallængden med ca. 100 mm, så ville man ganske givet få en »folke-racer«, som havde publikums og dermed også banernes interesse. Flere ville blive interesseret i at køre i denne formelklasse, dermed større konkurrence osv.

I det øvrige Europa er interessen så stor, at der af det europæiske forbund for Formel Vee-sektioner, der har sæde i München, hver anden måned udsendes et tre-sproget blad i avis-form med referater fra store løb og andet nyt om Formel Vee. Bladet hedder FV express, og interesserede skulle så vidt vi ved kunne rekvirere eksemplarer gennem den danske VW-importør, Skandinavisk Motor Co., Østerbrogade 135, Kbh. Ø.

Formel Vee er kommet for at blive, det store spørgsmål er blot, om de implicerede sportslige myndigheder er i stand til at køre klassen frem til succes, eller at vi som på flere andre områder skal komme adskillige år bag efter.



Sveriges mest succes- og sejrige vogn er denne Dolling Vee konstrueret af den tyske mekaniker Willy Dolling, der er VW- og Porsche-ekspert.