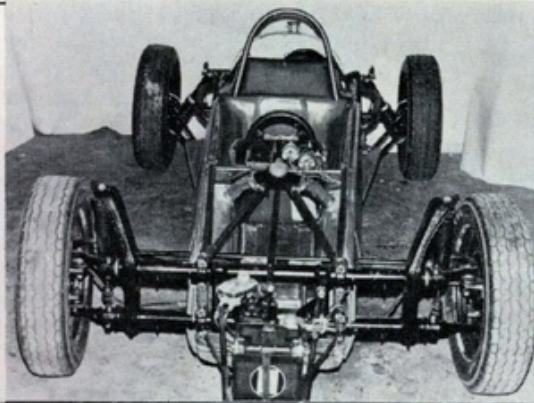
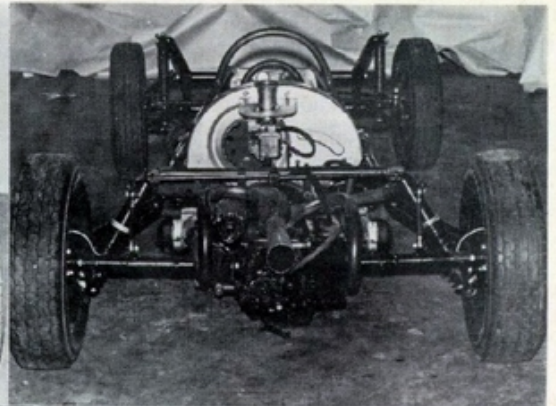


T. h.: Så ser den ut med övre karosdelen avtagen. Bakom VW's framvagn återfinns ni det nya parallellstaget som skall hålla kvar toe-in-vinkeln.



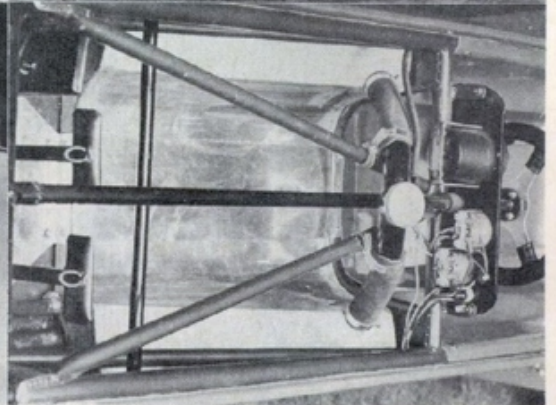
Längst t. h.: Bakvagnen med den nya camber-kompensatorn med kuggdrevsöverföring.



T. h.: Instrumenteringen som sig bör på en racervagn — asketisk men tillräcklig.



Längst t. h.: Bränsletankarna är utformade som benstöd åt föraren — en viktig detalj i körställningen.



I Sverige finns det endast en fabrik för tävlingsbilar (SAAB får ursäkta, men de koncentrerar ju sig på standardvagnar trots allt!). Den ligger långt upp i Norrland. Och sedan förstår alla att det handlar om Racing-Plast, Burträsk eller — som det står i startlistorna — RPB.

RPB FVee 70

T. h.: RPB -70 är mycket smäckrare än sina föregångare. Den har också fått den moderna kilformen.



● Vi har haft en del svenska vagnar i FVee men ingen vagn har hävdats sig så bra som RPB. På meritlistan finns fyra mästerskapstitlar (Bror Jaktlund har tagit en medan PeO Boström tagit de övriga tre) samt en lång rad segrar. I fjol utvaldes Anders Burlin att representera Sverige i FVee-VM i USA. Han körde då RPB. I år är det PeO Boström som är svensk representant — givetvis på RPB.

Men trots de relativt stora framgångarna så ligger inte RPB på latsidan. Nu presenterar man 1970 års modell. Och det är ingen vidareutveckling på fjolårets version, trots alla de framgångar man nådde. Utan det är fråga om en helt ny bil. Man har lärt sig läxan uppe i Burträsk — att stå still är att falla tillbaka.

Eftersom reglementet till vissa delar ändrats så har bilen fått ett helt annat utseende. De gamla karossmåtten har mjukats upp. Man har gjort en ny ram som skall passa de nya måtten. Ramen är smäckrare och längre än den gamla, dessutom betydligt vridstyvare.

Karosserna är gjorda i glasfiberplast och har numera fått den berömda kilformen. Den är 25 cm längre än fjolårskarossen och 11 cm smalare. Allt som allt är den bara 75 cm bred. Det gör givetvis att luftmotståndet blir betydligt mindre.

Det är en av anledningarna till att RPB FVee kommer att bli mycket snabbare i år än i fjol. En annan anledning är motorn. Från och med i år är det tillåtet med fri slipning av kamaxeln, dessutom är oljekylaren fri. Det innebär att fabriksvagnarna i år kommer att ge mellan 70 till 75 hk — motsvarande värde var i fjol 65.

Fabriksvagnarna? Ja, man håller sig faktiskt med tre fabriksförare. Det är motortrimmaren Bror Jaktlund, det är segevane PeO Boström och det är Lage Lindfors. Det är tre vagnar av de ca 15 som man beräknar tillverka i år. Fler FVee tillverkar man helt enkelt inte. Då hinner man inte med att utveckla nya produkter. Och gör man inte det, då står man still...

Men tillbaka till vagnen. Genom att vagnen gjorts smäckrare har man också haft möjlighet att göra en bättre körställning åt föraren. Stolen är formgjuten av plast, man har gjort ryggstycke och stol i en enhet. Bränsletankarna har utformats så att de skall ge ordentligt benstöd åt föraren. Och körkomforten är viktig...

Framvagnen har ändrats till vissa delar. Bl.a. har man monterat ett parallellstag tvärs över. På så sätt förändras inte toe-in-vinkeln vid fjädring. Även styrstag och styrsnöcka har modifierats.

Bakvagnen är också förändrad. Man har monterat längre stötdämpare i annan vinkel (fjädringsvägen är densamma) för att hålla kvar bakvagnen bättre i backen. Dessutom har man satt dit en ny camber-kompensator som försetts med kuggdrevsöverföring. På så sätt ser den ut som en krängningshämmare med båda armarna pekande bakåt.

RPB klarade sig fint i fjol. Men det går nog än bättre i år.