

Illustrerad

MOTOR SPORT

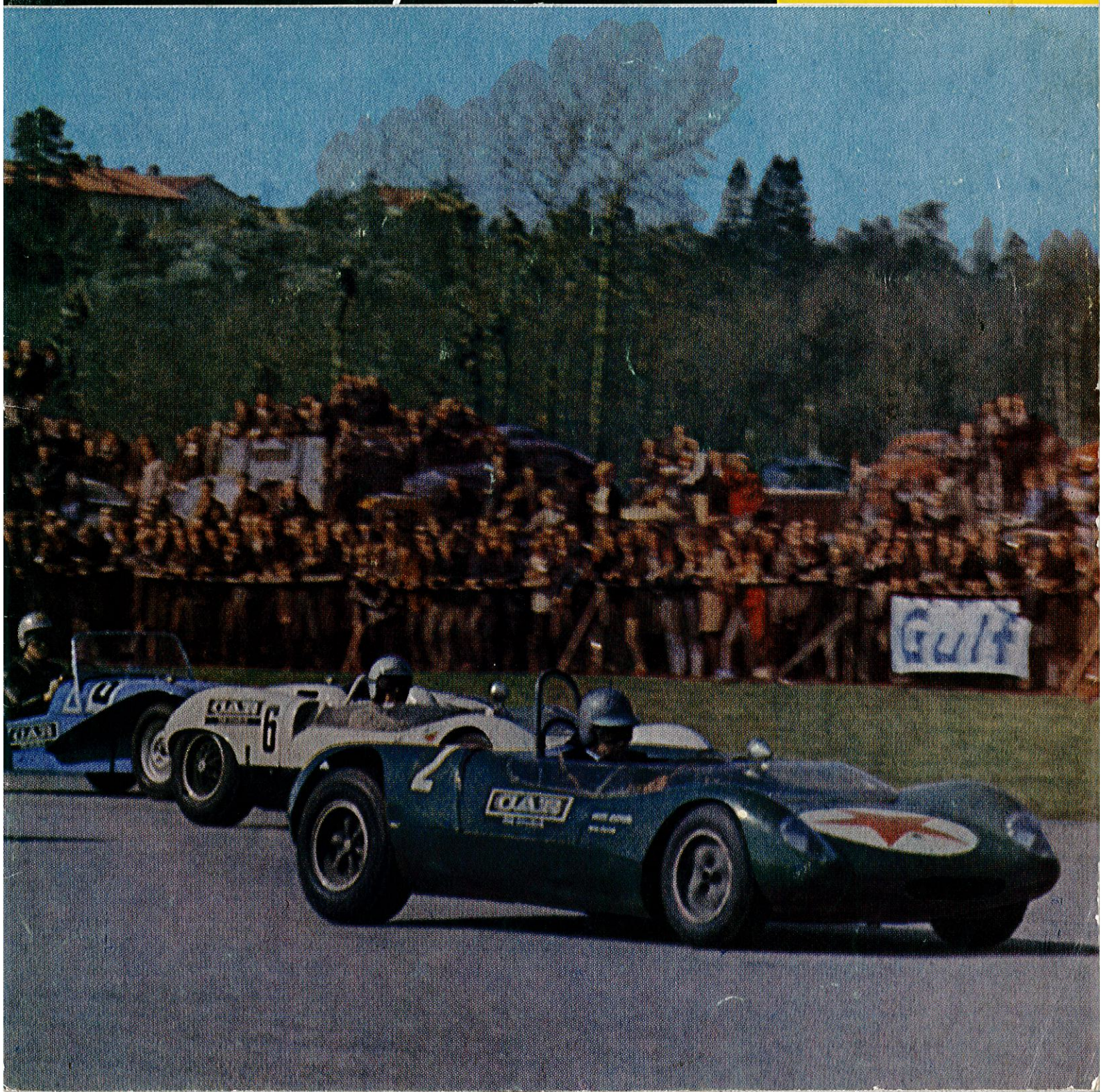


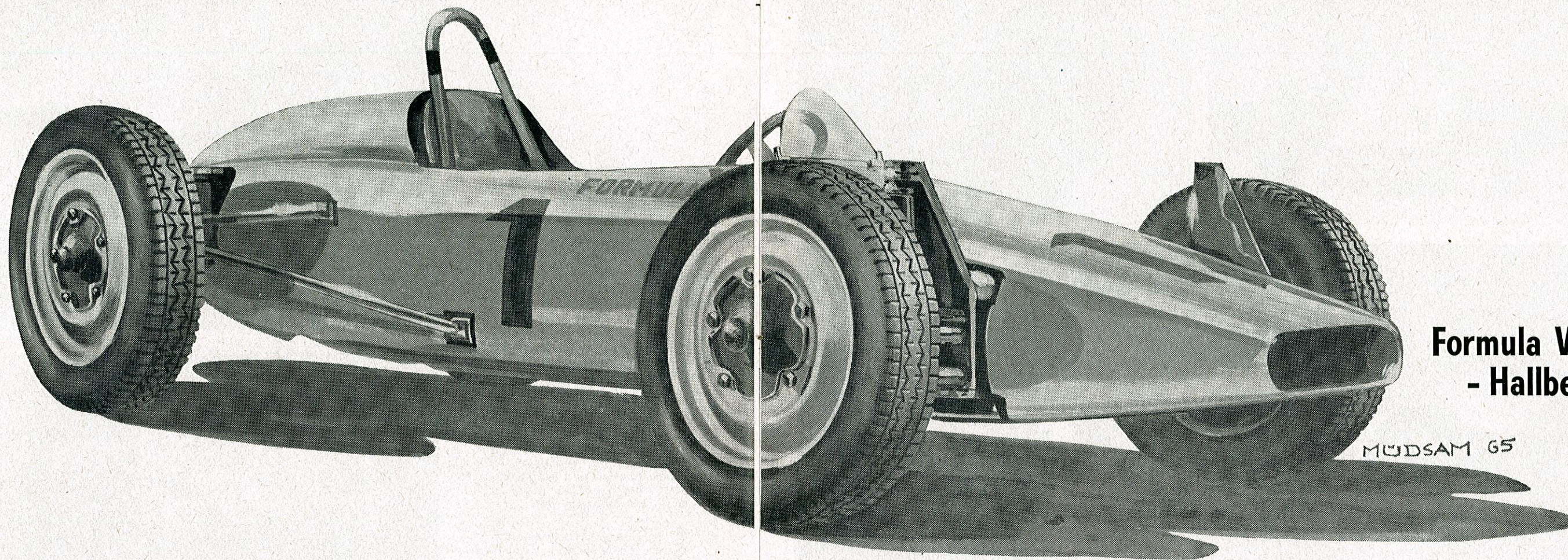
Nr 7 10 juli 1965
13 aug. Argång 5

2.40 Danmark D.kr. 4:—
Inkl. oms.
Finland Fm 1:70
(Inkl. oms.) Norge N.kr. 4:—

TIDNINGEN FÖR
**AVANCERADE
BILISTER**

Anders Josephson vann starten i sportvagnsklassen vid SM-tävlingen på Skarpnäck. Bakom honom Hasse Radefalk och Per Gullberg. Foto: Gerry Johansson.





Formula Vee - Hallberg

FORMULA VEE

● Så länge biltävlingar har existerat har man försökt att få fram en relativt billig tävlingsvagn — utan att ge avkall på de fordringar som ställs på en dylik. Otaliga äro de experiment som gjorts — varav de flesta fått en begravning i det tysta. Flera har dock varit realistiska och kunnat bilda egna klasser vid tävlingarna som t. ex. midgets, Formula Junior, Formula 3 och den amerikanska flugan go-cart. Tyvärr har det ofta visat sig att den ekonomiska kalkyl som skaparna av de olika klasserna tänkt sig efter en kort tid skjutits i sank — mestadels på grund av att de stora fabrikena blandat sig in i leken. För att få bort detta firmaintresse finns det endast en möjlighet — nämligen att ta alla komponenter från ett enda bilmärke. Så resonerade bl. a. en amerikanare från Jacksonville vid namn Hubert L. Brundage.

Att komponenterna skulle tas från en Volkswagen 1200 var rätt naturligt då den var den mest sålda vagnen av de småbilar som såldes i USA. Mr. Brundage beställde en prototyp av den italienske trimnings- och specialvagnsexperten Nardi. När denna prototyp kom till Amerika överlämnades vidareutvecklingen till George M. Smith som insåg vagnens möjligheter och snabbt bildade Formcar Constructors Inc. — en firma som till dags dato tillverkat ungefär hälften av de Formula Vees som kommit ut på banorna. De övriga två fabriker som bygger Formula Vees är Com-

petition Components Inc. vars nuvarande modell heter Beach Mark 5 och är konstruerad av Eugene Beach, samt Autodynamics Corporation vars vagn döpts till VEEVA. Denna vagn är under den senaste tiden den mest segerrika av de tre rivalerna.

"The Sports Car Club of America" godkände 1963 Formula Vee med följande specifikationer — samma regler som fastslogs av den svenska Formula Vee-organisationen vid ett möte i Göteborg under maj månad i år.

① **DEFINITION:** En formel för ensitsiga racervagnar med frilagda hjul, baserad på Volkswagen-komponenter och med begränsade trimningsmöjligheter. Formeln skall lägga mer vikt på förarens körförmåga än på vagnens konstruktion och trimningsutförande.

② **VIKT OCH DIMENSIONER:**
Minimiv. (utan bensin och förare) 375 kg.
Axelavstånd, min. 2,07 m.
Axelavstånd, max. 2,11 m.
Spårvidd, fram (standard VW) .. 1,30 m.
Spårvidd, bak (standard VW) 1,28 m.
Totallängd, min. 3,12 m.
Totallängd, max 3,23 m.
Karossens djup vid br-platta, min. 0,64 m.
Karossens djup vid br-platta, max. 0,76 m.

③ **FJÄDRING:** A. Framhjulsupphängningen och styrinrättningen skall härstamma

från en VW 1200 sedan. Följande modifikationer är tillåtna:

1. Avlägsnande av torsionsstav.
2. Montering av krängningshämmare.
3. Valfri typ av stötdämpare som kan monteras på standardbeslagen.
4. Flyttning av styrhuset till en central position och utbyte av de förbindelseleder, styrarmar och -leder som beröres av flyttningen mot förbindelseleder, styrarmar och -leder av passande längd.
5. Rattstängan får ändras och valfri ratt monteras.
6. Styrarmarna får ändras eller utbytas mot valfri typ.

B. Bakhjulsupphängningen skall ha en fastsättningsanordning på var sida för skruvfjädrar och teleskopstötdämpare.

C. Hjulen skall vara Porsche eller Volkswagen original, alltså 15" stålhjul.

D. Valfri däckstorlek. (Begränsas av punkt C ovan.)

E. Valfria bromsband får användas men bromsbackarna skall vara original. Ankarplattan får genomborras.

④ **MOTOR:** Motorn skall vara en VW standardmotor och härröra från en Volkswagen 1200. Motornumret skall vara lägst 11-100-021 och högst 113-100-025 med en cylindervolym av högst 1192 cc.

Följande modifikationer är tillåtna:
A. Borttagande av förgasarens luftfilter och chokemekanism.

B. Utbyte av avgassystemet mot ett system med ett enkelt rör från varje cylinder med konstant diameter. De fyra rören skall avslutas bakom karossen och högst tio centimeter bakom densamma.

C. Att minska svänghjulets vikt till ca 5,5 kg. (Exakt minimivikt: 12 amerikanska pund.)

D. Att balansera alla rörliga delar i motorn under förutsättning att vid balanseringen icke mer gods avlägsnas än vad som är nödvändigt för balanseringen.

E. Att polera insugnings- och utblåsningsportarna under förutsättning att man vid poleringen icke utökar utblåsningsportarna över 33 mm (invändigt mått) eller insugningsportarna över 29 mm (invändigt mått).

F. Att passa till utblåsningsflänsarna.
G. Att avlägsna ett valfritt element ur luftkylsystemet.

H. Att montera valfri standardförgasare som är original till någon av ovannämnda VW-motorer. Munstycksstorlek är valfri, men förgasarhuset får icke ändras. Inga insugningsrör eller andra luftkanaler får förbindas direkt med eller avslutas mindre än 1" från förgasaren.

I. Att montera valfri strömfördelare som är standard VW 1200. Ändringar av "ädlare delar" är tillåtet under förutsättning att endast originaldelar användes. Valfri typ av tändkablar får användas, men ro-torn skall vara original.

J. Förvärmningsröret får avlägsnas.

K. Generatoren skall ha normal, laddande funktion.

L. Motorn och växellåda får vändas för att ge bättre vägegenskaper.

⑤ **BAKAXEL:** Transmissionssystemet och själva bakhjulskonstruktionen skall härröra från en standard 1192 cc VW. Synkroniseringen skall vara monterad och fungera på minst tre växlar.

Följande modifikationer är tillåtna:
A. Att montera valfria standard VW kuggdrev som kan monteras utan ändringar av komponenterna i transmissionssystemet eller i växellådshuset.

B. Handbroms får avlägsnas.
C. Ändring av stötdämparnas monteringspunkter.

⑥ **BALLAST:** Ingen form av ballast är tillåten.

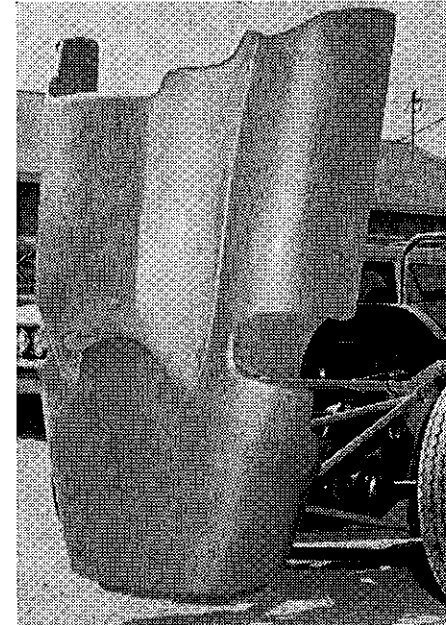
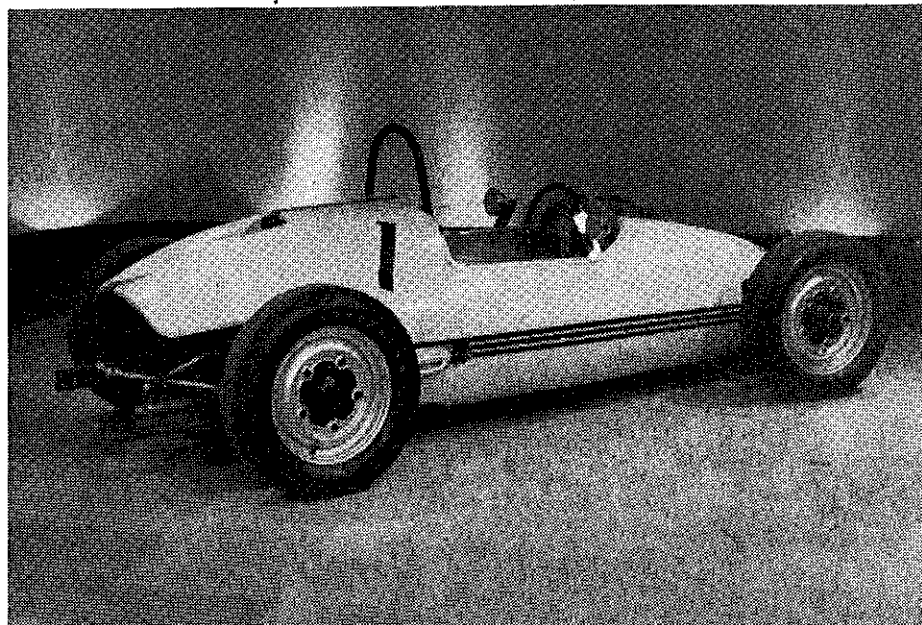
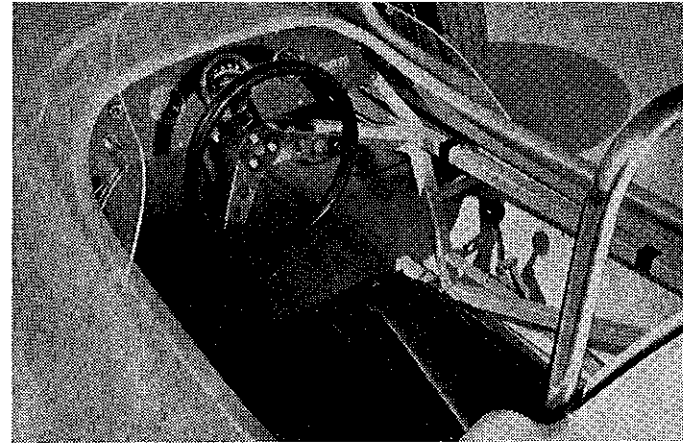
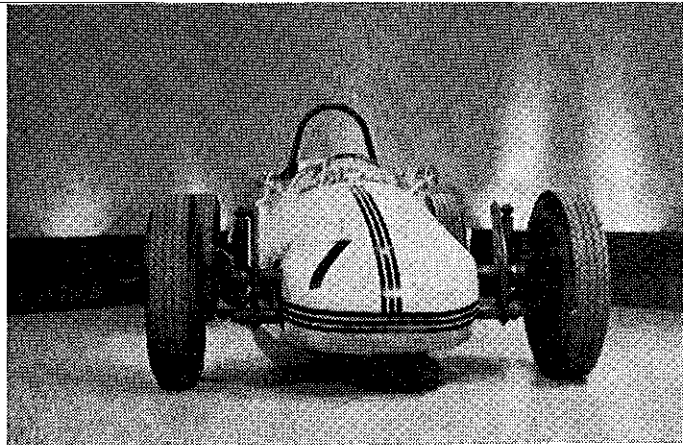
⑦ **CHASSI:** Det bärande elementet skall vara konstruerat av stålrör och vara av sådan beskaffenhet att varken förare eller konkurrenter utsätts för några risker.

⑧ **KAROSSERI:** Karosseriet skall omsluta motorn men får inte täcka hjul eller fjäderingssystem. Brandplatta, golv och säkerhetsanordningar skall vara i enlighet med FIA:s bestämmelser.

⑨ **GENERELLT:** Ändringar och utbyte av VW-komponenter som icke är speciellt specificerade är icke tillåtet.

I Amerika har denna tävlingsform slagit mycket väl ut, man anordnar egna mästerskap och är dessutom välsedda gäster på de flesta större tävlingarna. I Tyskland har nu Porsche-fabriken hämtat hem några amerikanska vagnar, intresset i "folkvagnens" hemland växte lavinartat, ett flertal vagnmärken har redan kommit ut och en Formula Vee-organisation har bildats efter det amerikanska mönstret. Ben Pon — den holländske Porsche-föraren — har fått igång ett tjugotal vagnar i Holland och även i Belgien har "fattigmans GP-racer" gjort ett succéartat intåg. Nu är det alltså Sveriges tur att komma med i dansen.

När man vill tävla med en Formula Vee har man tre olika möjligheter att välja på. Man kan dels bygga den helt och hållet själv, man kan köpa vissa delar eller alltihop i byggsats eller man kan köpa vagnen helt färdig. Vilket alternativ man föredrar beror ju helt och hållet på de förkunskaper man har, att själv bygga sin vagn utan att känna till någonting om bilars konstruktion och verkningssätt blir nog både tidsödande och dyrbart utan att man får det resultat man önskat. För alla som är intresserade lämnar vi ut adressen till den svenska Formula Vee-organisationen, där Ni också kan få råd om hur man bygger sin Formula Vee. Det går också att köpa Formula Vee-Hallberg i byggsats. Formula Vee, c/o ing. Hallberg, Stora Badhusgatan 20, Göteborg C. **Vänd!**



forts fr föreg sid

Överst t. v. Formcar Mk 3 — den senaste modellen från pionjärfirman.

Överst t. h. Så här elegant är förarutrymmet i Beach Mark 5 — den elegantaste av de tre amerikanarna.

Ovan t. v. Formcar Mk 3 — lägg märke till bakvagnens utformning.

Ovan t. h. På Beach Mk 5 kan man vippa över hela bakdelen för att komma åt motorn.

Till höger. Den mest segerrika av de tre — Autodynamics VEEVA. Lägg märke till backspeglarnas placering och avgasröret. Denna vagn skall gå på Nassau, därför det ändrade avgassystemet.

Nedan. Från Bridgehampton National Race. I ordningsföljd VEEVA, Beach och Formcar.

