

Tiedätkö mitä muuta Midget tarkoittaa, paitsi kääpiötä? Tai millainen oli ensimmäisen suomalaisen formulan, KG-specialin versio Mk3? Tiedätkö kuka on Matthew Jarvi? Ja miten nimi liittyy suomalaisen formulahistoriaan? "Eitsu" ja Keimola ovat varmaan melko tuttuja kisapaikkoja – mutta entä Ämänrautio tai Väinölänniemi?

F1-luokasta on kirjoitettu paljon – mutta tiesitkö että F-ykkösillä on kilpailtu myös Suomessa? Ja että F2-luokassa on ajanut viisi suomalaista 1960-70 -luvulla? Tuon luokan seuraajassa F3000:ssa ajoi myös suomalaisia 1980-luvulla, ennen sen muuttumista GP2-luokaksi. Ja F3-luokkaan ja sen edeltäjään Formula Junioriin on jopa rakennettu kotimaisia autoja – puhumattakaan kaikista suomalaisista kilpureista, joita tehtiin aikanaan maailman suurimpaan luokkaan, Formula Veehen. Ja Super Veehen, Formula Fordiin... onko täällä edes kilpailtu luokassa, jossa ei olisi ollut kotimaisten osanottajien lisäksi myös suomalaisia autoja?

Vastauksen näihin kysymyksiin saat, kun luet tämän kirjan. Kirjassa on myös paljon muuta hyödyntöniä triviaa, mutta ehkä myös jotain asiaa. Ainakin jos olet kiinnostunut nostalgisista tapahtumista ja vanhoista formuleista – ja jos et jaksakaan lukea turhia höpinöitä, katso ainakin kuvat, niitä on yli tuhat!

Do you know what a Midget is – and what's the connection to the Finnish Formula History? Did you know, in the first place, that such a thing exists – isn't Finland covered with snow all-year-long? Do polar bears arrange races – with openwheelers? And how is it possible to build tracks close to the Arctic Circle? And has anybody ever heard of a race car built in Finland?

How is it possible that a country with only five million inhabitants has managed to raise several world-class GP stars, World Champions and a whole crowd of other enthusiasts – not only for rallies and ice races but for various single-seater Formula classes as well? Read this book and you'll find out – at least some of the facts, buried between the lines of endless trivia.

Frank Williams, Jim Clark, James Hunt, Jack Brabham, Jochen Rindt, Curt Lincoln, Keke Rosberg, Mika Häkkinen – all have at least one thing in common, they have been racing in Finland and you'll find some of their stories in this book. And if you don't fancy reading about Formula Junior races at Ämänrautio (or other really important matters), we have included more than 1000 photos in the book, for your eyes only. ISBN 978-952-67281-2-4



9789526728124

SUOMALAINEN FORMULAHISTORIA
Midgeteistä moderniin aikaan 1947-1989

FINNISH FORMULA HISTORY
From Midgets into Modern Times 1947-1989

Scuderia Naftalin



Scuderia Naftalin Formulahistoria 1947-1989 Formula History

Keimolan alku ja uuden Formula Vee -luokan syntyminen

sattuivat Suomessa samaan aikaan.

Curt Lincoln oli lopettanut oman kilpailu-uransa kesällä 1964 myydessään Brabham Formula Junior -autonsa Picko Irobergille Ruosiin. Hän oli keskittynyt oman puutavarafransansa johtamiseen ja uuden moottoriradan suunnitteluun ja toteuttamiseen. Silloisen Helsingin maalaiskunnan, nykyisen Vantaan kaupungin Keimolan kylästä oli löytynyt sopiva vuokra-alue jolle rata päätettiin rakentaa, rakennuttajana oli Lincoln Motors -yhtiö Työt aloitettiin 1965 ja rata valmistui kesäksi 1966.



Keimola 1965
Curt Lincoln (kesk. / in the middle)
Osmo Kaipala (vas. / left)

Perinteiset metsuriasut vm-65.
Traditional Lumberjack outfit in Finland 1965.

204

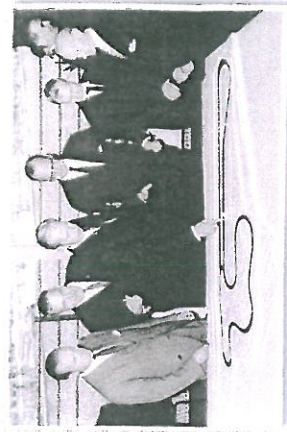
Start of Keimola circuit and the new Formula Vee class

coincided in Finland.

Curt Lincoln had quit racing in the summer of 1964 when he sold his Brabham Formula Junior to Picko Iroberg, Sweden. He was now concentrating on the running of his own timber company and the design and creation of a new circuit. He had found a suitable piece of land in the Keimola village, near Helsinki, currently belonging to the city of Vantaa. So it was decided to let the Lincoln Motors company to build the race track there. Construction works started in 1965 and the circuit was ready in the summer of 1966.

At the same time - or actually a bit earlier, thoughts and ideas of a new beginners' entry class into formula racing started to emerge in the USA.

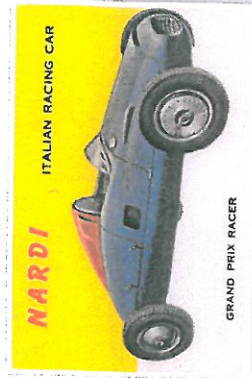
Hubert Brundage was a businessman in Florida, USA, and he was not only interested in racing but had been involved in it for years, and he was selling Volkswagen cars for living. He had got this new idea, just like so many before him in the history of car sports: as the costs of racing were unreasonable, one should create a class in which as many as possible could afford to participate. Sounds familiar, doesn't it? This was the thinking in England after the war, and the F3/Midget class was created, this was the thinking in Italy at the end of the 1950's and the Formula Junior class was created, maybe this was even the thinking of FIA when it created the new F3 class for 1964. In England and Italy, the rules were made and adopted also to fit what was available at that time in respective country - motorcycle engines (JAP, Norton), Fiat cars and parts, etc. Brundage was a VW dealer so it was quite natural that he took that marque and its cheapest model, the "Beetle" as his starting point. Parts were cheap,



Vasemmalta / from left:
Veikko Palotie, Fred Geitel & Curt Lincoln



Keimola 1965
Timo Mäkinen (kesk. / in the middle)
Simo Lampinen (vas. / left)
Halpatyövoimaa metsänraivaukseen
Cheap labour for bulldozer



Samaan aikaan - tai oikeastaan jo hieman aikaisemmin, oli USA:ssa syntynyt ajatus uudesta huokeasta aloittelijoiden formulaluokasta.

USA:n Floridassa vaikutti autourheilusta kiinnostunut bisnesmies Hubert Brundage, joka oli harrastanut kilvanajoja jo useita vuosia ja joka leipätyökseen myi Volkswageneita. Hän oli saanut saman idean, kuin moni muu ennen häntä autourheilun historiasa: koska kilpa-autoilun kulut olivat kohtuuttomat, pitäisi luoda sellainen luokka, johon mahdollisimman monella oli varaa. Kuulostaa tutulta, eikö vain? Näin ajateltiin Englannissa sodan jälkeen ja luotiin F3/Midget -luokka, näin ajateltiin Italiassa 1950-luvun lopulla ja luotiin Formula Junior -luokka, näin ajatteli ehkä myös FIA kun se loi uuden F3-luokan vuodelle 1964. Englannissa ja Italiassa sääntöjä luotiin ja sovitettiin myös sen mukaan, mitä oli omissa maassa tarjolla siihen aikaan - moottoripyörän moottoreita (JAP, Norton), Fiat-merkkisiä autoja ja osia jne. Brundage oli VW-kauppias joten oli aika luonnollista että hän otti lähtökohdaksi juuri tuon merkin ja sen halvimman mallin, "Kuplavolkkarin". Osia sai halvalla, tekniikka oli yksinkertaista mutta kestävä ja autoja oli myyty maailmanlaajuisesti jo miljoonia 1950-luvun lopussa - ja vaikka ehkä ajatus "kilpakuplasta" saattoi ensikuulemalta tuntua hölmöiltä, niin asiaa kannatti kuitenkin tutkia hieman enemmän.

Brundage toi Euroopasta ja tarkemmin sanottuna Italiasta Nardi-merkkisiä urheiluautojen ratteja ja tavattessaan Enrico Nardin työmatkallaan Italiassa, Brundage tutustui tarkemmin Nardin tuotoon. Nardi oli jo vuonna 1940 osallistunut lyhennettyyn Milie Miglia -kisaan Italiassa yhdessä Lotario Ran-

205



NARDI prototyyppi sellaisena kuin se toimitettiin Brundagelle 1960
NARDI prototype as it was delivered to Brundage in 1960

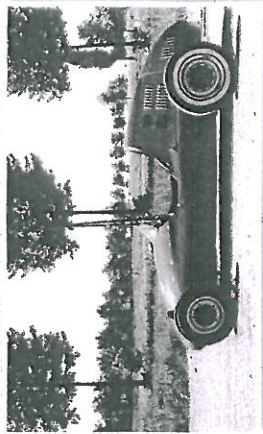


gonin kanssa, autolla jonka suunnittelussa hän oli mukana. Tuo auto oli AAC Tipo 815. Sopimusteknisistä syistä Enzo Ferrari ei saanut perustaa omalla nimellään toimivaa yritystä neljään vuoteen, lähdeään Alfa Romeoita 1938, joten hänen firmansa nimi tuolloin oli AAC (Auto Avio Costruzioni) ja se rakensi kaksi autoa em. kisaan, joka tunnetaan myös nimellä Brescia Grand Prix. Toista Ferrarin autoa ajoi Alberto Ascari. Eli itse asiassa Enrico Nardi oli yksi kolmesta insinööristä joka suunnitelti ensimmäisen itäisen Ferrarin. Sodan jälkeen Nardi rakensi useita erilaisia prototyyppiä, mutta keskittyi 50-luvun loppupuolella lähinnä varusteiden ja vintyysosten tuotantoon.

Brundagen tehtäväksi Nardille oli yksipaikkaisen kilpurin kehittäminen Volkswagenin osista. Brundage lähetti vuonna 1959 kaksi uutta VW 1200 "Kuplää" Italiaan ja sai paluupostissa yhden "Nardin", ilmeisesti kesällä 1960, yllä olevien kuvien takana olevan päiväyksen perusteella. Monissa yhteyksissä on kerrottu, että Brundage olisi tilannut Formula Junior-luokan auton, mutta FJ-säännöissä oli vaatimus että moottorin pitää olla joko 1000cc tai 1100cc tuotantoauton kone, eikä sellaista ollut VW:n valikoimassa. Vuosien 1949-53 välisenä aikana "Kuplan" koneen koko oli 1131 cc josta se siten 1954 nostettiin kokoon 1192 cc. Samoin on kirjoitettu että syynä VW-osien käyttöön olisi ollut Formula Juniorien kustannustason nousu -tämäkään ei oikein tunnu todennäköiseltä, koska



NARDI prototyyppi sellaisena kuin se toimitettiin Brundagelle 1960
NARDI prototype as it was delivered to Brundage in 1960



teknisesti quite simple but robust and cars had been sold for millions world-wide already at the end of the 1950's - and even if the idea of a "racing bug" sounded daft at first, it was worth some more thinking.

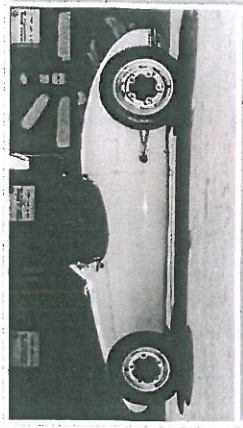
Brundage was importing Nardi steering wheels for sports cars, from Italy, Europe and when he met Enrico Nardi at a business trip in Italy, Brundage got better acquainted with the Nardi production. Nardi had participated in the shortened Mille Miglia race in Italy already in 1940, together with Lotario Ranconi, with a car which he had co-designed. That car was AAC Tipo 815. Due to contractual reasons, Enzo Ferrari could not start a company using his own name during a four year period, after he left Alfa Romeo in 1938, so his company was called AAC (Auto Avio Costruzioni) and it built two cars for that race, also called the Brescia Grand Prix. The other Ferrari car was driven by Alberto Ascari. In other words, Enrico Nardi was one of the three engineers who designed the first independent Ferrari. After the war, Nardi built several different prototypes but focused on the production of equipment and speed-enhancing parts at the end of the 1950's.

Brundage commissioned Nardi to design a one-seater based on Volkswagen parts. Brundage shipped two new VW 1200 "Beetle" to Italy in 1959 and got one "Nardi" in return, obviously during the summer of 1960, timing is based on the information on the

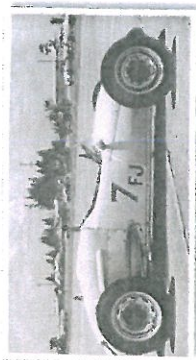
back side of the photos above. It's been told in many sources that Brundage had ordered a car for the Formula Junior class, but in the rules and regulations for FJ, it was stated that the engine must be either a 1000cc or a 1100cc production car engine, and VW did not have such a model in their product offering. Between the years 1949-53 the Beetle had a 1.131cc engine, increasing the displacement to 1.192cc in 1954.

Also, it's been written that the reason to use VW parts was the increased cost level in Formula Junior -this doesn't sound plausible either as we were still in 1959 and this class was adopted internationally in October 1958 for the 1959 season.

So it seems to be the insight of Hubert Brundage, arising from his own experiences at race tracks and also as much from his own VW dealership - let's make the "people's car" (Volkswagen) into "people's racer", to fit the purses of the American work-



NARDI modifioituna / modified 1961

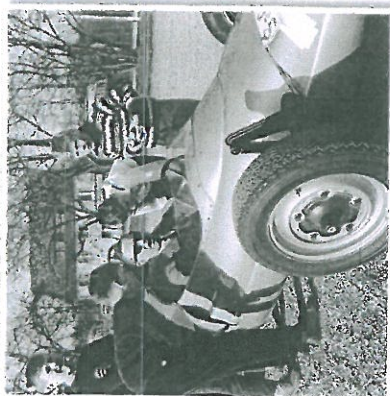




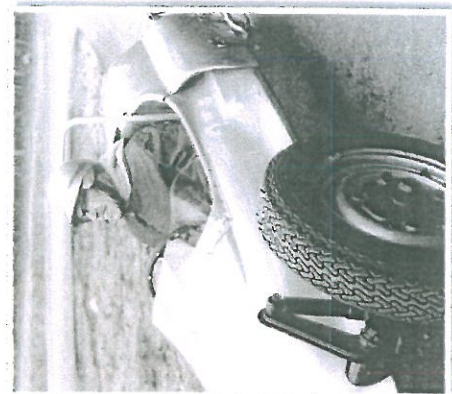
myi prototyypin muodollisella yhden dollarin hinnalla perustettavalle Smithin ja Duckworthin yhtiölle, joka alkoi valmistaa lasikuitukorisia autoja. Alumiinista valmistettua Nardia käytettiin karteiden muotittuna. Kuten kuvasta näkyy, oli Nardia modifioitu jonkin verran, aerodynamiikan parantamiseksi. Nämä uudet autot saivat nimen Formcar, joka oli lyhennös "VW Beetle based formula car" -konseptista. Yhtiön nimi oli Formcars Constructors Inc. ja vuosi oli 1962.

Rakennussarjan hinta (ilman moottoria, vaihdelaatikkoa, VW:n aksleita ja pyöriä) oli 1000 dollaria ja valmiin kilpurin sai 2400 dollarin hintaan. Suomen markoissa valmiin auton hinta senaikaan valtuuttakursilla oli 770.000 mk ja euroissa 16.000

Formcarissa käytettiin jo takana kierrejä ja putki-iskunvaimentimia, modifiointi alkuperäiseen Nardiin, ja tämän keksinnön isäksi mainitaan Howard Fowler, entinen lentäjä ja Brundagen tuttava,



Ferry Porsche, Formula Vee Solitude-Rennen 18.7.1965



Huschke von Hanstein, 09 / 1964

joka oli rakentanut oman kopionsa Brundagen autosta eli maailman toisen Formula Veen. Vuonna 1962 autoja oli kilpailuissa jo kahdeksan kappaletta, ennen Formcar-yhtiön perustamista.

Toinen mukaan lähtenyt valmistaja oli Eugene Beach joka myös valmistasi asiakastilauksesta useita autoja -kuinkas ollakaan, auton nimi oli Beachcar. USA:n kattojärjestö, SCCA, päätti perustaa virallisen Formula Vee-sarjan vuonna 1963, koska autoja alkoi olla jo melkoinen määrä.

Ray Caldwell toi Autodynamics -nimisen yhtiön, yhdessä ystäviensä Del Trottn ja Don MacSorelyn kanssa vuonna 1962. Caldwell oli itse innokas kilpailija ja ymmärsi että huokealle autolle saattaisi olla kysyntää - sen sijaan että olisi heti lähtenyt tekemään uutta autoa. Hän laitto lehteen ilmoituksen, jossa oli Formula Veen piirustukset. Palaute oli valtava ja kyselyjä tuli yli tuhat. Caldwell keräsi muutamilta kiinnostuneilta ostajilta rahat kasaan autojen rakentamiseksi. Ensimmäinen Autodynamics valmistui kaudelle 1964 ja firman omistaja Caldwell todisti auton mahdollisuksia voittamalla sillä SCCA:n mestaruuden!

ing man (and woman). And as we are talking about the country with highest car density and the richest middle class in the world, the market was big enough. Also, the long traditions in motor sports and good facilities to get engaged into this hobby, all year round, made USA the best possible test field for these new ideas.

To be successful, this plan needed some more resources - Brundage teamed up with the SCCA (The Sports Car Club of America) officer, Col. (retired) George Smith and garage owner Bill Duckworth and decided to arrange a 10-20 car race series in Florida -cars should be based on the Nardi "prototype". Brundage sold the prototype for a token sum of one dollar to a company to be established by Smith and Duckworth for the manufacture of fibreglass bodied cars. The aluminium Nardi was used as mold for the body parts. As you can see from the photos, the Nardi was somewhat modified, to improve the aerodynamics. The new car was called Formcar, short for "VW Beetle based formula car". Company name was Formcars Constructors Inc. and the year was 1962.



Eberbach 1965, Huschke von Hanstein Euroopan toinen Formula Vee-kilpailu. Number two European Formula Vee race



The kit (without the engine, gear box, VW axles and wheels) was 1,000 dollars and a ready-made racer was 2,400 dollars. In Finnish marks (FIM), that was 770.000 using the exchange rates of that time and in current euros 16.000 for a ready-made car.

Formcar had already a modified rear suspension with coil springs and telescopic shock absorbers, a modification of the original Nardi - and the father of this invention was Howard Fowler, a pilot and friend of Brundage, who had built his own F Vee, the second Vee in the world. In 1962, there were already eight F Vees competing, before the start of Formcar Inc.

The first other manufacturer to come in was Eugene Beach who produced customer cars in quantity -and how come, the car marque was Beachcar. The governing body in the US, SCCA, decided to establish the official Formula Vee series in 1963, as



Huschke von Hanstein 15.05.1965 (solmio kaulassa / with tie), Eberbach Naiskuljettaja / female driver Miss Eva Maria Falk (Ger)



Eberbach, Saksa / Germany 15.05.1965
Euroopan toinen Formula Vee -kilpailu.
Number two European Formula Vee race

Euroopassa vuoden 1940 Mille Miglian voittaja - saman edellä mainitun kisan, jossa Nardi ajoi ensimmäisellä Ferrarilla - **Huschke von Hanstein** oli nyt Porschen PR-päällikkö ja kilpailuosaston johtaja. Hän näki Formula Veen ensimmäisen kerran USA:ssa 1963 ja koska Porsche taasen oli käytännössä Volkswagenin kilpailuosasto, haluttiin siellä testata tätä amerikkalaisten keksintöä. Von Hanstein tilasi Formearia yhden rakennussarjan, joka koottiin Saksassa Porschen tehtaalla valmiiksi syys-lokakuussa 1964. Hanstein itse sekä pari muuta henkilöä pääsivät testaamaan autoa. Formula todettiin hyväksi joten von Hanstein tilasi kymmenen autoa, viisi Formearia ja viisi Beachcaria, jotka esiteltiin yleisölle keväällä 1965. Saksanmestaruussarja alkoi 1966, Jochen Mass, Gerhard Mitter ja moni muu alkoi ajaa Formula Veellä.

Hollanti oli ensimmäinen maa Euroopassa, jossa järjestettiin F Vee-kilpailu, se tapahtui Zandvoortin radalla 8.5.1965 ja mukana oli 16 F Veeä! Seuravaksi olikin sitten vuorossa Saksa ja Eberbachin mäkikisa viikkoa myöhemmin.

Ruotsissa paikallinen Volkswagen-maahantuojaja Scania Vabis toi ensimmäisen Formearin USA:sta



1965 ja samana vuonna perustettiin paikallinen yhdistys, Formel Vee Sverige. Koska VW-maahantuojia ei ehtinyt koota valmiiksi tarpeeksi monia autoa, järjestettiin ensimmäinen kisa 12.9.1965 vuokraamalla Hollannin VW-maahantuojalta kymmenen autoa, joiden kuljettajiksi tuli viisi hollantilaisista, mm. Gijs van Lennep, myöhemmin Racing Team AAW:n

kuljettajana ja myös F1 -kuskina mainetta saavuttanut kaveri. Ruotsin joukkueessa ajoivat mm Formella Junioreista ja uudesta F3-luokasta tutut Picko Troberg ja Yngve Rosqvist ja joukkueen ulkopuolella omilla BeachCar -autoillaan Esso Gunnars-son ja Curt Johansson sekä Porsche-tuotepäällikkö ja VW:n PR-henkilö Leif Hansen, jonka idea tämä maaoittelu oli. Esso Gunnarsson ajoi nopeimman kierroksen, mutta Hollanti voitti maaoittelun. Leif Hansen oli Formel Vee Sverigen puheenjohtaja. VW-maahantuojia oli muutenkin vahvasti mukana F Vee-toiminnassa.



Ensimmäinen kisa Ruotsissa / First race in Sweden
Rob Slotemaker (Ned), Beachcar



Hollannin ja Euroopan ensimmäinen F Vee-kisa järjestettiin 8.5.1965, lehtijuttu ed. pvältä
First F Vee race in Holland and Europe
Leidsch Dagblad 7.5.1965, day before the race

the number of cars was quite significant. **Ray Caldwell** created his company, **Autodynamics**, with the help of friends **Del Trott** and **Don MacSorely** in 1962. Caldwell was a keen sportsman and understood that there might be demand for a cheap car - instead of rushing into production with a new car - they decided to gauge interest by running an ad displaying a drawing of their design. The response was tremendous, with over 1000 interested inquires. Caldwell collected advance payments from some interested buyers to finance the building of the cars. The first car was ready for the 1964 season, and Caldwell proved the cars potential by driving it to the SCCA National Championship.

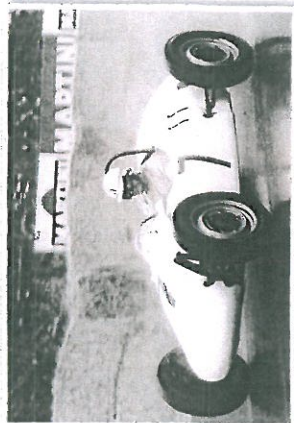
In Europe, the 1940 Mille Miglia winner - the same race where Nardi drove with the first Ferrari - **Huschke von Hanstein** was now the PR manager and chief of the Porsche racing department. He saw the Formula Vee for the first time in USA, 1963 and as Porsche were effectively the competition arm of VW, they wanted to test this American invention. Von Hanstein ordered one Formcar kit, which was assembled at the Porsche factory in Germany and



Porsche-Werk, 05.05.1965, Formcar taustalla / in the back, Porsche 356 C Coupé -65

it was ready in September-October 1964. Hanstein himself, and a couple of other person, get to test the car. Formula was found to be good so von Hanstein ordered ten cars, five Formcar and five Beachcar, which were presented to the public in the spring of 1965. German Championship series started in 1966, Jochen Mass, Gerhard Mitter and several others started to race Formula Vee.

The Netherlands was first in Europe to organise a F Vee race. It took place at the Zandvoort circuit on May 8th, 1965, and there were 16 F Vees participating! Next one was then in Germany, a hill climb at Eberbach, a week later.



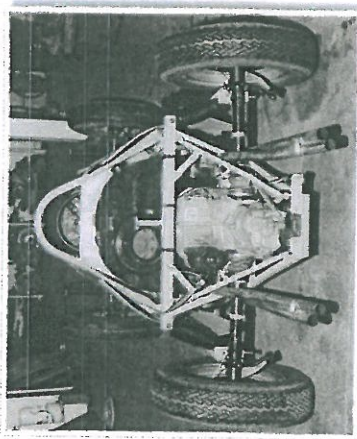
Großer Preis der Solitude, Rolf Lieb (Ger) Saksa / Germany 18.7. 1965



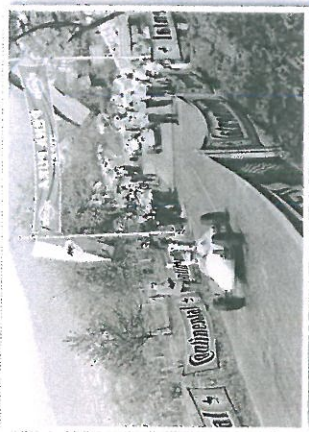
Benelux-maiden, Saksan, Itävallan ja Skandinavian johdolla lähdettiin siis liikkeelle Euroopassa ja kaikissa maissa paikallinen VW-maahantuoja oli vahvasti mukana. Englantikin liittyi joukkoon, mutta vasta 18.6.1967, jolloin ajettiin Britannian ensimmäinen F Vee-kisa Silverstonessa. Siellä kilpaili Formula Fordin kanssa aloittelijoiden luokkana alkoi samana vuonna.

Formula Vee oli aloittanut kansainvälisen läpimurtonsa, kisoja alettiin järjestää Etelä-Amerikassa, Australiassa, Etelä-Afrikassa, Euroopassa... ja luokasta kasvoi hetkessä maailman suurin formula-kilpailuluokka!

Näihin aikoihin säännöt alkoivat muodostua samoin ympäri maailman, koska valmistaja näki tässä luokassa mahdollisuuden markkinoida omia "siviliäutoja" edullisen mutta vauhdikkaan kilpa-autoiluksen kautta. Kun säännöt olivat yhdenmukaiset, myös kansainvälisten kilpailujen järjestäminen



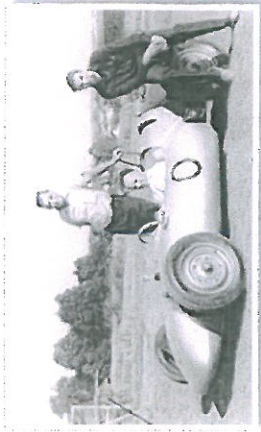
Suomen ensimmäinen Formcar 27.11.1965
First Finnish Formcar Nov. 27 1965



Eberbach, Saksa / Germany 15.05.1965
Euroopan toinen Formula Vee -kilpailu.
Number two European Formula Vee race

oli helpompaa ja se taas lisäisi luokan kiinnostavuutta aloittelijien alan harrastajien ja myös pittemälle formulauralallaan tähtäävien silmissä. Ja kun kyseessä oli "merkkiluokka" niin kuljettajien taidot (ja moottorivirtittäjien kyvyt) ratkaisivat, ei osallistujan rahapussin paksuus. Tavoitteena oli luokka, jonka aloituskustannukset olisivat edulliset, jossa auton huolto olisi helppoa ja edullista ja jossa muutunkin kilpailukulut olisivat alhaiset - autosen kauden, öljynvaihto kerran kaudessa riittäisi, renkaat kestäisivät koko kauden, bensiiniä ei saisi kulumaan muutamaa kymmentä litraa enempiä kivi-saviromloppuna jne) - ja tässä kyllä onnistuttiin, ainakin niin kauan kuin pysyttiin Formula Veen ensimmäisessä kehityskaudessa eli 1966-1971.

Moottorina oli VW:n ykköstyyppi joko 1200cc tai 1300cc kone, VW:n vaihdelaatikko, VW:n akselit, VW:n rumpujarrut ja tarkoin säädellyt muut osat, periaatteena se, että kaiken pitää olla VW:n alkuperäisiä osia, muuttamattomina, jos ei sääntöissä muuta sanottu. Runko oli rautaputkea, monokokkia ei sallittu, kori oli yleensä lasikuinen eikä se saanut peittää pyöriä. Myöskään korista ei saanut pistää ulos muuta kuin pakoputket ja kaasuttimen imutorven aukko eli korin piti peittää moottori ja vaihdelaatikko. "Normaalista" kuplialta poiketen nämä



Yksi Etelä-Afrikan ensimmäisistä F Vee-autoista
One of the first F Vee in South-Africa

In Sweden, the local VW importer Scania Väbis imported the first Formcar from the USA in 1965 and the local association, Formel Vee Sverige, was established the same year.

Because the local VW-importer didn't have time to build enough cars of their own, they rented ten cars from the Dutch VW-importer for the first race on September 12th 1965. Five drivers from Holland, among them Gijss van Lennep, later known as one of the Racing Team AAW drivers and also as F1 driver. In Team Sweden, they had e.g. Picko Troberg and Yngve Rosqvist, familiar names from Formula Junior and the new F3 class, and outside of the team, Esso Gunnarsson and Curt Johansson with their own BeachCars and the Porsche product manager and PR-person Leif Hansen, who was the father of this test match. Esso Gunnarsson drove the fastest lap but Holland won the match. Leif Hansen was the President of Formel Vee Sverige and the VW-importer was heavily involved in the F Vee activities.

In Europe, the Benelux-countries, Germany, Austria and Scandinavia led the way and in all these countries the local VW importer was heavily involved. Even England joined the group but first on June 18th 1967 when the first British F Vee race was held at Silverstone. In the UK, a battle with Formula Ford as a beginners' class started the same year.

Formula Vee had started its international breakthrough, races were organised in South-America,



"Räjäytyskuva" / "exploded" F Vee

Australia, South-Africa and Europe...and the class grew, in a flash, into the largest ever formula racing class in the world!

At this time, the rules and regulations started to look the same all over the world, as the manufacturer saw the opportunities to market their "civil" cars through this affordable but eventful race car class. When the rules were unified, it was also easier to organise international races and that added to the attractiveness of this class for the beginners and for those who wanted to get further in formula racing. And when it was a "branded class", it was the skills of the driver (and the motor tuners) that decide, not the thickness of your wallet. The goal was a class with low entry costs, with easy and affordable service of the car, and overall low racing costs - from transporting the car into the maintenance of it (engine lasting several seasons, changing oil should be done once a season only, tyres should last a season, one couldn't burn more than some tens of litres of petrol during the race week-end etc.) - and this was reached, at least as long as we stayed within the first development era of the Formula Vee, i.e. 1966-1971.

The engine was a VW type 1, either 1.200cc or 1.300cc, VW gearbox, VW axles, VW drum brakes and other well defined parts, with the principle that everything should be unaltered VW original parts, unless stated otherwise. Tubular steel frame,