



En Floride, en 1959, Hubert Brundage, concessionnaire VW et passionné de sport automobile, s'essayait à la course automobile avec des véhicules spéciaux basés sur VW. Il a trouvé cela cher et ils ont échoué, mais il croyait toujours qu'il était possible d'être compétitif en utilisant des pièces VW afin que l'homme de la rue puisse les entretenir et se le permettre. Lors d'un voyage d'affaires en Italie, il a rendu visite au constructeur de voitures de course Enrico Nardi. Brundage avait été impressionné par la qualité de leurs volants de course et leur avait demandé de produire une monoplace basée sur la Coccinelle.

En 1962, huit Vees couraient avec des voitures de puissance similaire ; quatre d'entre eux ont participé à une course de voitures de tourisme SCCA (!) à Savannah et trois d'entre eux ont terminé 1-2-3.

George Smith, responsable de la SCCA, et le propriétaire du garage Bill Duckworth ont poussé le concept encore plus loin en produisant en volume les voitures de course de formule basées sur la Beetle (Formcar). Le premier autre constructeur à arriver fut Eugene Beach, qui produisit des voitures client en grande quantité et une série de Formule Vee fut lancée par la SCCA en 1963.

À ce stade, Porsche AG s'y est intéressé (après tout, ils étaient en fait la branche compétition de VW) et le patron de la compétition, Huschke von Hanstein, a commandé 1à Formcars et Beachs. Le concept Vee a donc été exploré en Allemagne et certains pilotes que nous reconnaissons aujourd'hui ont débuté leur carrière : Jochen Mass, Dieter Quester, Gerhard Mitter et Marc Surer. Volkswagen lui-même a vu cela comme un concept commercialisable et a commencé à coordonner le lancement de la Formula Vee dans le monde entier.

Au Royaume-Uni, le lancement comprenait un championnat de Formule Vee de 12 manches organisé par le BARC qui précédait de deux semaines la Formule Ford de Brands Hatch en 1967 ! A l'époque la plupart étaient des Beach (ou des voitures Express qui étaient des Beach modifiées par VW GB) et il existait une équipe de travail). La première course à Silverstone a été remportée par Jenny Na Din, bien que le célèbre journaliste Nick Brittan ait mené pendant tout le tour sauf le dernier jusqu'à ce qu'il parte en tête-à-queue. La rumeur dit que cela a été orchestré par VW parce que tous deux étaient des pilotes d'usine et qu'une gagnante féminine obtiendrait davantage de publicité. Nick Brittan a remporté le championnat et représentait souvent la Grande-Bretagne dans le championnat européen de la zone occidentale – une manière pour VW de trouver un champion du monde Vee. Les pilotes se rendaient à ces courses européennes et se joindraient au mouvement publicitaire de VW. Brittan a représenté la Grande-Bretagne dans la course de soutien du Grand Prix de Monaco bien qu'il ne soit pas allé plus loin que le premier virage.

Comme aujourd'hui, dans le monde entier, la Formule Vee a prospéré en tant que formule de départ pour les voitures de course. Le grand nombre de pilotes bien connus qui ont couru en Formule Vee rend presque plus facile la liste de ceux qui ne l'ont pas fait. Quatre champions du monde de Formule 1 ont fait leurs armes dans la série : Jochen Rindt, Emerson Fittipaldi, Niki Lauda et Keke Rosberg. Au Royaume-Uni, Brian « Yogi » Muir, Gerry Birrell, Brian Henton et Ian Flux sont les plus connus, Gerry remportant un championnat écossais. Le pilote de Grand Prix Peter Arundel a également participé à la promotion de la McNamara Vee et il y a notre propre fidèle 1172, Gordon Rae, qui a piloté son propre modèle.

La série britannique était gérée par la Formula Vee Association sous l'aile de VW GB Ltd. encourageant les sponsors de la série comme les fabricants de conversion de camping-car VW Danbury. Le règlement suivait le règlement international, les voitures ayant un axe à axe de liaison et un moteur de 1 200 cm³. Les fabricants de châssis étaient peu nombreux au départ et principalement européens, par exemple. Austro, Celi & Kaimann, mais certaines sociétés britanniques proposaient des voitures, notamment Wooler (une société d'ingénierie produisant une copie d'Austro),

Landar (un concessionnaire VW de Birmingham appelé Randal – Landar à l'envers), Smithfield (un autre concessionnaire VW) et CG. (Garages Cotswolds à Fowey). Les principaux constructeurs de voitures de course étaient principalement intéressés par la Formule Ford, qui faisait fureur. La réglementation Vee a donc été modifiée pour moderniser l'apparence des voitures en 1973, autorisant un moteur 1300, des freins avant à disque, une suspension avant à barre de torsion et une direction à crémaillère et pignon. Avec le fidèle supporter Jan Bannochie qui organisait les courses et le passionné de Vee Ian Bunker produisant le bulletin d'information, Vee Sport News, la série a continué.

Cependant, les nuages s'amoncelaient sur l'Europe et VW s'est tourné vers la promotion des voitures refroidies par eau telles que la Golf plutôt que la Beetle, en particulier en compétition, introduisant même la Coupe Scirocco pour promouvoir leur image sportive. La Formule Ford était la voie vers la célébrité du sport automobile et, par conséquent, les grilles de Formule Vee ont diminué au milieu des années 1970 à seulement une demi-douzaine environ, avec des courses organisées principalement à Lydden Hill. Des supporters fidèles comme le Thames Estuary Motor Club, le Sutton Coldfield et le North Birmingham Automobile Club (SUNBAC) avec leur course annuelle à Silverstone ont fait avancer les choses avec le BRSCC Castle Combe de Howard Strawford lundi de Pâques, en ouverture de la saison régulière. Néanmoins, l'expertise des Vee a disparu et la formule a acquis une réputation avec seulement quelques entrées de voitures de course laides, lentes et peu fiables. VW lui-même a cessé son soutien et la formule a été rétrogradée aux courses de clubs.

À l'époque, la course et le soutien étaient dominés par un seul homme, l'Irlandais de Londres Tim Flynn, qui voyait une voie à suivre. Il négocie avec le 750 Motor Club en 1979 pour qu'elle soit prise sous son aile. Le secrétaire aux adhésions, Dave Bradley, y voyait une série de courses de clubs monoplaces d'entrée de gamme à faible coût s'intégrant parfaitement à leurs autres formules : Formule 750, Formule 1300 et Formule Quatre. À ce stade, la série avait la garantie d'une série de courses de championnat et d'un administrateur à plein temps. C'est à cette époque qu'un contrat avec Dunlop pour la fourniture de pneus de contrôle pour la formule a été conclu - un contrat qui dure depuis 25 ans en continu ! C'était tout un coup car il n'y avait aucune offre alternative pour la roue de 15 pouces. Pour compléter le package Formula Vee tel que nous le connaissons aujourd'hui, les rapports de boîte de vitesses standard ont été rendus obligatoires. L'importance était que vous n'étiez plus autorisé à utiliser la coûteuse boîte de vitesses Supervee pour vous donner cet avantage sur certains circuits, ni à installer le grand troisième rapport VW Transporter pour suivre le rythme. Tous les pilotes disposaient en théorie du même équipement et cela est resté ainsi jusqu'à ce jour.

Cependant, il y avait toujours une pénurie de châssis disponibles jusqu'à ce que le gourou des moteurs Vee (et Austin Seven performance), Stuart Rolt, qui avait produit le Scarab 1 - une voiture à châssis spatial basée sur l'Austro - se penche et conçoive et construit le Scarab 2, une conception monocoque en acier basée sur les dimensions du Van Diemen RF78 et utilisant d'autres carrosseries exclusives. Plus important encore, elle était disponible sur le marché sous forme de kit et a été conçue comme une voiture client. Après que Flynn ait remporté une course de championnat à ses débuts, Stuart a demandé à Andy Diamond de déposer un lot de quatre voitures et a accepté des dépôts pour toutes, l'un d'entre eux provenant du conservateur du National Coal Board Museum, Andrew Storer.

Cette formule reconditionnée a attiré l'attention de nombreux coureurs potentiels du club sur la classe. Pour une fois depuis longtemps, ils pourraient réellement acheter une voiture entièrement neuve. Un championnat national de 15 manches a été créé et sponsorisé à son tour par plusieurs fournisseurs de Beetle du marché secondaire. La série s'est épanouie, avec souvent la nécessité d'une course de qualification à chaque manche.

À l'échelle mondiale, la disparition a été ressentie principalement en Europe. En fait, il existe désormais une classe de course historique Vee basée aux Pays-Bas. Vee s'était branché en Afrique du Sud, en Nouvelle-Zélande et en Australie. En Irlande et aux États-Unis, les armes fonctionnaient à merveille. Un noyau de passionnés l'avait fait perdurer en Allemagne et il serait vrai de dire que les courses de Vee existent encore aujourd'hui en Finlande par exemple mais il y a peu de voitures, pour la plupart historiques et dans leur catégorie dans des courses avec beaucoup d'autres monoplaces. Les réglementations sont localisées dans chaque pays et tandis que les Allemands utilisent le moteur et les ailes Polo, les Irlandais utilisent le moteur Beetle 1600 standard. Comparez les Irlandais qui ont récemment renommé leur série de « Formula VW » en « Formula Vee » avec les Australiens qui « deviennent modernes » en changeant leur nom en « Formula First » qui ont des réglementations similaires à celles du Royaume-Uni.

Dans les années 1980, de nouvelles chasses sont apparues en provenance des États-Unis : trois Predators (dont un du champion de 2001 Jeremy Clark) et des conversions Citation appelées Spyders de Mike Steley. Les cockpits de ces

voitures « couchées », dans la tradition des slip-streamers ovales américains, devaient être élargis pour se conformer aux règles britanniques. Viennent ensuite les voitures de clients irlandais. Les voitures de l'écurie de David Sheane à Naas étaient omniprésentes en Irlande pendant des années et n'avaient besoin que de très peu de modifications pour s'adapter aux réglementations britanniques. Paul Heavey a emboîté le pas d'abord avec une Leystone pour le victorieux Ray Moore, puis des versions de production par la suite.

La série a également acquis plusieurs constructeurs de moteurs reconnus capables de produire des moteurs rapides et fiables. Graham Card, qui a construit pendant si longtemps des moteurs Beetle pour avions, a facilement orienté ses compétences vers la Formula Vee avec l'entreprise GAC. Mac Daghorn, qui avait si longtemps été le constructeur de quelques moteurs puissants sélectionnés, émergeait également de l'ombre et offrait ses services à un plus grand nombre de conducteurs. Andy Storer, qui était auparavant le premier client du Scarab 2, avait désormais repris la franchise pour produire le Scarab et fournissait ses propres moteurs sous la bannière RSS. Un chemin similaire a été emprunté par l'actuel officiel de la Formule Vee, Alan Harding, qui possédait autrefois une Austro et construit maintenant de nombreux moteurs Vee en utilisant ses initiales AHS. Désormais, GAC et AHS proposent de nouvelles voitures.

Le package Vee était désormais suffisamment solide pour prendre en charge le concept de location de courses qui a vraiment pris son essor dans les années 1980 avec 4 ou 5 équipes dirigeant désormais les opérations de location de courses. C'est devenu une caractéristique telle que les débutants en course automobile sont ciblés sur cet itinéraire, notamment au Racing Car Show. En fait, la Formula Vee accueille désormais plus de novices que toute autre catégorie de monoplaces.

Cette catégorie était si populaire qu'en 1990, le Formula Vee Center a été créé pour répondre au désir de créer un club social pour les pilotes et leurs familles. Le stand d'exposition, les barbecues, les récompenses de fin de saison et les journées de tests sont tous organisés à travers ce club dans le club.

Parce que les pilotes sont tellement désireux de piloter leur voiture, ils ont persuadé le 750 Motor Club d'organiser un relais monoplace qu'ils ont bien soutenu. Le 30ème anniversaire de Vee était un festival à Brands Hatch avec un reportage sur le programme Top Gear TV de la BBC avec Tiff Needell au volant et plusieurs pilotes internationaux participant à leurs propres courses et à celles des « tous les arrivants ». Le temps est également en train de reculer alors que les pilotes britanniques concourent avec succès à l'étranger. Il y a d'abord eu des séjours en Écosse et des courses à Phoenix Park, Dublin et Mondello. Ensuite, ils ont fourni le noyau de pilotes pour courir avec le 750 Motor Club à Croix, en France. Désormais, un groupe de pilotes britanniques participe régulièrement à la série allemande Formel Vau qui s'est étendue à l'extérieur du pays, notamment à Spa, Dijon et Monza, et permet aux voitures de spécifications britanniques de courir avec eux. En fait, pendant deux ans, un Anglais a remporté le championnat allemand de Formel Vau. Certains « Britanniques » participent également à la série européenne historique et d'autres pilotes intrépides - Andy Storer, John Bowles, John Randall et Trevor Welsh - ont participé aux éliminatoires de la Formula Vee américaine aux États-Unis.

Aujourd'hui, au-delà de sa 35e année, une forme de sport automobile basée sur un équipement similaire pour tous a prospéré en conservant cet adage et constitue la formule monoplace la plus populaire et la plus réussie au monde.

© Alan Harding

Article original : <https://www.formulavee.us/history.html>