

Suomen ensimmäinen Formcar 27.11.1965
First Finnish Formcar Nov. 27 1965
Mr. Ensio Mikander

oli sijoitettu käänteisesti, laatikko taakse-moottori eteen, koko paketti kuitenkin kuljettajan penkin taakse. Tämä taasen saattoi johtaa siihen, että jos-sain omatekoisessa autossa oli neljä vaihdetta taakse ja yksi eteen -kunnes mekaanikot oivalsivat asian. Säännöillä siis saatiin aikaan yksipaikkainen, avokorinen ja avovääräinen formula, jolle kansain-välisesti piti löytää sopiva nimi. F1, F2 ja F3 oli-vat jo käytössä, samoin oli juuri luokiteltu F4, joten tuntui luonnolliselta kutsua uutta luokkaa nimellä Formula V, jossa V viittasi Volkswageniin. Saksassa luokkaa kutsuttiin Formel Vau ("fau" - vee saksalai-sittain äännettynä), Ruotsissa Formel Vee jne.

Tärkeimmät tekniset säännöt ja määräykset:

Volkswagen "Kuplan", tyyppi 1, moottori. Enintään 1285cc moottorilavuus
VW tyyppi 1 vaihdelaatikko, käytettävissä olleet alkueraiset välitykset sallittuja.
Neljä vaihdetta eteen, yksi taakse.
Yksi kaasutin, kaupallinen polttoaine (bensini).
Jarrut VW tyyppi 1 rakenteen mukaiset rumpujar-rut, mutta kaksipiiriset.
Käytettävä VW tyyppi 1:n 15" vanterita, renkaiden malli, koko ja merkki vapaa, ei slicksejä.

Teräsputkirunko, turvakaari pakollinen (FIA:n sääntöjen mukainen).

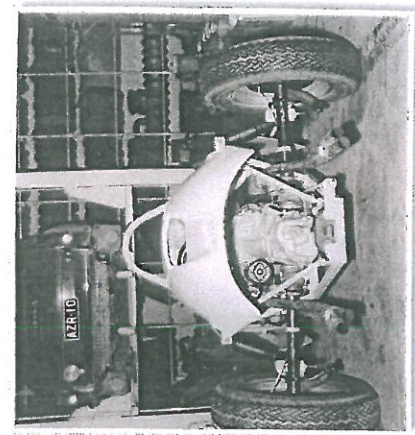
Iltanohjausaukkoja sai olla vain korissa, ei siipiä.

Auton minimipaino 375 kg (ilman bensiniä ja kuljettajaa), painolastia ei saa käyttää.
Akseleiväli vähintään 2070mm ja enintään 2120mm.

Raidelevyys VW tyyppi 1 mukainen.
Kokonaispituus vähintään 3120mm, enintään 3230mm.
Korin leveys palosuojuksen kohdalta vähintään 860mm.

SUOMEEN Formula Vee

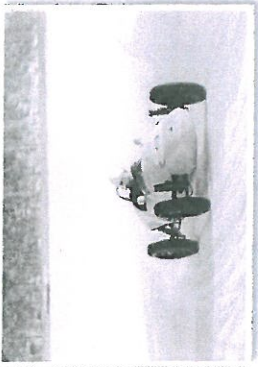
-luokka saapui parhiksi Keimolan ensimmäiseen kisaan. Tai oikeastaan jo hieman aikaisemmin, koska Antti Aarnio-Wihuri oli tilannut ensimmäiset autot 1965. Aarnio-Wihuri (synt. 1940) oli Suomen Volkswagen-maahantuojan kantava voima, mutta myös Ferry Porschen hyvä ystävä, innokas kilpailija ja muiden kuljettajien sponsori, ja on kerrottua hänen olleen firman paras Volkswagen-me-kaanikko vuonna 1963 kun hän viritti Aatos Wassmanin VW 1500:n Eläintarhanajoja varten -kylä, sama Wassman joka ajoi Formula Junioria ja F3/Midget:tä vuodesta 1962. Aarnio-Wihuri osallistui moniin ralleihin ja ratakisoihin suurella menestyk-sellä vuosina 1964-1972. Hän perusti myös Suomen toisen todella ammattimaisen kilpailun, Racing Team AAW:n, jossa ajoivat mm. Gijs van Lennep (hollantilainen F1- ja Prototyypikuljettaja), Hans Laine, Pauli Toivonen (Rallin Euroopanmestari, urheiluautokuljettaja jne), Leo Kinnunen (Proto-tyyppien MM 1970, Interserie-voittaja 1971-73, F1-kuljettaja 1974, jne.) ja monia muita. Suomen ensimmäinen vastaava talli oli kymmenen vuotta aikaisemmin toiminut Scuderia Askolin. Muuta en-nen kuin mennään noihin tarinoihin, palaikaamme vuoteen 1965, jolloin Antti Aarnio-Wihuri ja Ferry



Suomen ensimmäinen Formcar 27.11.1965
First Finnish Formcar Nov. 27 1965

In FINLAND, Formula Vee

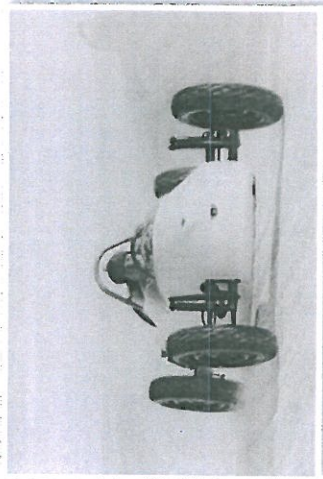
class arrived for the inauguration race event of the new Keimola Circuit. Or actually a bit earlier, as the first cars were ordered by Mr. Antti Aarnio-Wihuri in 1965. Aarnio-Wihuri (born in 1940) was the man behind the Finnish Volkswagen import company but also a good friend of Ferry Porsche and a keen driver and sponsor of other drivers, and it's been told that he was the best Volkswagen-mechanic of his company in 1963 when he tuned the VW 1500 of Aatos Wassman for the Eläintarhanajot -yes, the same Mr Wassman who was driving Formula Junior and F3/Midget since 1962. Aarnio-Wihuri participated in various rallies and race events between 1964-1972, with great success. He also established the second really professional and international racing organisation in Finland after the Scuderia Askolin, the Racing Team AAW, with drivers like Gijs van Lennep (a Dutch F1 and prototype driver), Hans Laine, Pauli Toivonen (European Rally Champion, sports car racer etc.), Leo Kinnunen (Prototype



Apal jäällä / Apal on ice 1966



Suomen ensimmäinen Apal 1966
First Finnish Apal 1966

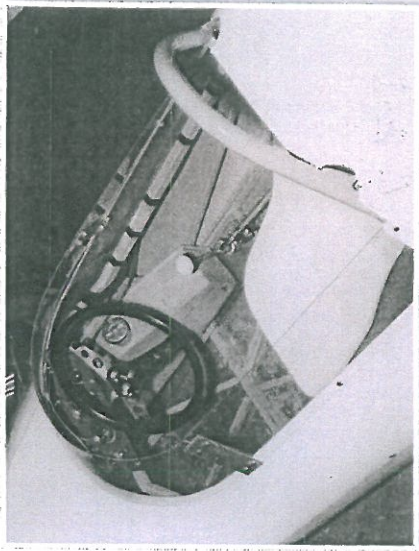


Formcar jäällä 1966, VW-tallin mekaanikko Harri Rinne ajaa, huomaa pipo!
Formcar on ice 1966, VW-team mechanic Harri Rinne driving, pls note the woolly hat!

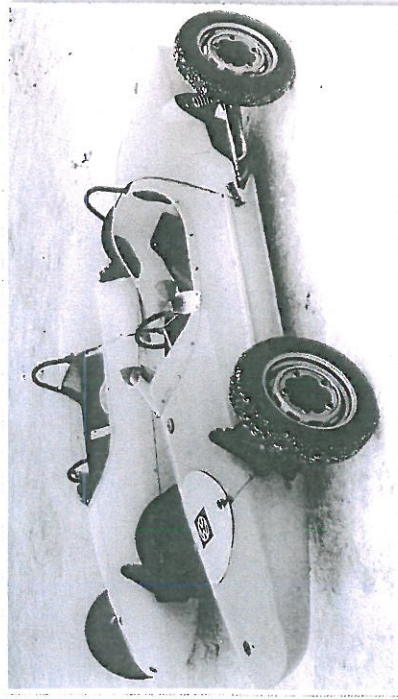
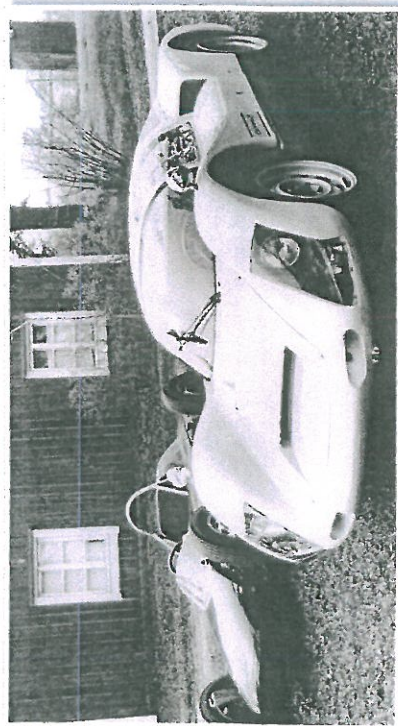
Racing Team AAW 1966:
Autodynamics & Porsche 906
Suomen ensimmäiset (ja silloin ainoat) laatuun First (and by then, only) of their kind in Finland



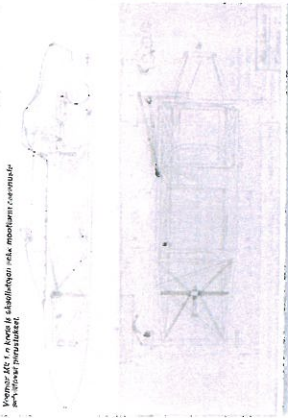
Moottori-lehdessä nro 9/1965 oli ensimmäinen suomalainen maininta ja kuva uudesta F Vee -luokasta
First time F Vee was mentioned in Finland was in the Moottori- magazine 9/1965



Suomen ensimmäinen Formcar 27.11.1965
First Finnish Formcar Nov. 27 1965



Formcar & Apal 1966
”pitkänokka” / ”Long nose” Apal

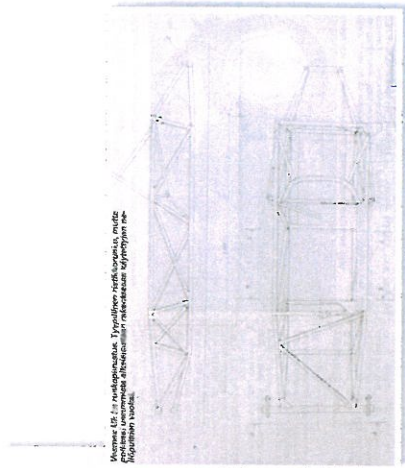


Veemax Mk 1 1965

Porsche olivat Turun Artukaisissa, ulkoiluttamassa Antin Porsche 904:a jota ajoi Pauli Toivonen...niihin aikoihin Porsche toi "Formel Vau"-luokan Saksaan ja Antti päätti tehdä saman Suomessa. Niinpä hän tilasi kaksi Formcar-merkistä kilpuria USA:sta - ne toimitettiin rakennussarjoina eli ilman moottoria, pyöriä ja muita paikallisesti hankittavia osia ja koottiin Wihurin yhtiön tiloissa Helsingissä. Hän osti myös yhden Autodynamics-merkisen kilpurin (joidenkin lähteiden mukaan niitä olisi ollut kaksi, mutta se ei pidä paikkaansa) myös se tuli USA:sta ja kaksi APAL-autoa Belgiasta.

Formcarista ja Autodynamics-merkistä olemme jo kertoneet - APAL on lyhenne nimestä "Application Polyester Armé de Liège", tuo yhtiö oli toiminnassa vuodet 1961-98. Lasikuituspecialisti Edmond Pery perusti tämän pienen yhtiön paikkakunnalla nimeltään Blegny-Trembleur (Liège), Belgiassa 1961. Pery esitteli ensimmäisen mallinsa, GT coupén jossa oli lokinsipiövet ja vaihteistoisesti Volkswagenin tai Porschen moottori, Brysselin autonäyttelyssä (Salon auto de Bruxelles) vuonna 1962.

Vuonna 1965, Apal aloitti yksipaikkaisten valmistuksen Formula V:llä. Myös tämän merkin osalta on hieman sekaannusta Aarmio-Wihurin ostamien autojen määräst, koska olemme nähneet Suomessa kaksi eri versiota Apalista - "pitkänokkaisen" ja "ly-



Formcar V1 on valmistettu lasikuitu- ja alumiinirakenteesta, moottori ja vaihteisto ovat erillisiä osia.

hytnokkaisen". Tosin vain lyhytmokkainen on ha- vaihtu kilpailuissa ja maksimissaan kaksi Apalia sa- massa kilpailussa. Joka tapauksessa ulkomaisia au- toja oli nyt ainakin viisi joko valmiina kisoihin tai rakenteilla loppuvuodesta 1965 tai aikaisin vuonna 1966.

Ensimmäiseksi valmistui Formcar Mk 3 loppuvuon- na 1965 -yksi Amerikasta hankituista rakennussar- joista. Ensimmäinen kisaan osallistunut F Vee oli Autodynamics - sillä ajettiin jääradalla 20.03.1966 luokassa X. Myös tämä auto oli Suomessa koottu ja valmistui toisena, Antti Aarmio-Wihurin omaan kilpakäyttöön.

Kolmantena valmistui toinen Formcar - ja APALit tulivat Suomeen valmiiksi rakennettuina alkuvuo- desta 1966. Formcarit erottaa keskenään niiden tu- vakaarista, toisena valmistuneessa se on korkeampi "tuplakaari".

Max Johanson, joka oli suunnitellut aloittavansa Formula Juniorien rakentamisen nimkin varhain kuin 1961, oli myös tietoinen kansainvälisestä tilan- teesta joten hän oli hylännyt F Junior-suunnitelman- sa ja päättänyt rakentaa oman F Vee:n heti kun sään- nöt ja tekniset määräykset olisivat tiedossa. Vuoden



Raimo Kossila, Formcar Keimola, 12.6.1966

World Champion 1970, Interserie winner 1971-73, F1 driver 1974, etc.) and many others. But before getting into those stories, let us get back to 1965, when Antti Aarmio-Wihuri and Ferry Porsche had been in Turku, at Artukainen, outing Antti's Porsche 904, driven by Pauli Toivonen...around that time, Porsche introduced "Formel Vau" in Germany and Antti decided to do the same in Finland. So he ordered two Formcars from the US - they arrived as "kits", i.e. without engines and wheels and other locally sourced parts and were built by Wihuri's company in Helsinki. He purchased also one Auto- dynamics (according to some sources, two Autody- namics but that's not true) from USA and two APAL from Belgium.

Formcar and Autodynamics we've told about yet - APAL stands for "Application Polyester Armé de Liège" and that company was active years 1961-98. Glass fibre specialist Edmond Pery founded this small car manufacturer in Blegny-Trembleur (Liège), Belgium in 1961. Pery presented his first model, a GT coupé with gull-wing doors, propelled by Volkswagen or Porsche engines, at the Brussels Autosalon (or Salon auto de Bruxelles) in 1962.

In 1965, Apal started producing a Formula V single- seater. And again, there's a bit of confusion about the number of cars purchased by Aarmio-Wihuri as we've seen two different versions of Apal in Fin- land. The "long-nose" and the "short nose", al-



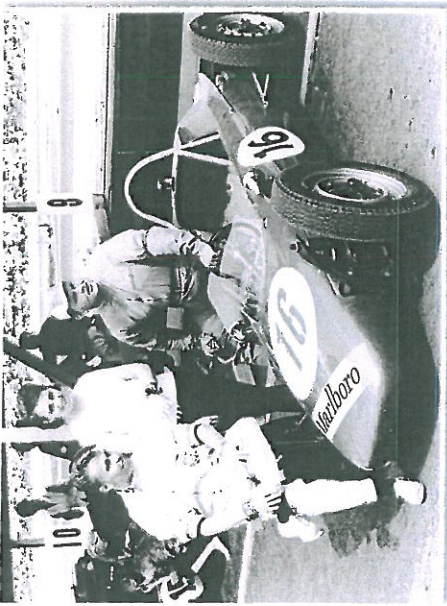
I. Veemax Mk 1 valmistumassa 1966 First Veemax Mk1 being completed 1966

though only the short nose has been seen in races - and not more than two Apals at any race. Never- theless, now we had at least five foreign Formula Vees either ready or being almost ready to race, at the end of 1965 or early 1966.

The first one completed was a Formcar, Mk 3 which got ready by the end of 1965 -one of those kit cars coming from the US. The first one to participate in a race was the Autodynamics -it took part in an ice race on March 20 1966, in class X. Even that car was assembled in Finland, as the second F Vee, and it was driven by Antti Aarmio-Wihuri himself.

Number three was the second Formcar -and the APAL cars come ready-made, early 1966, into Fin- land. One can separate the Formcars by their roll bars -the second one had a higher (double-loop) construction.

Max Johanson, who had already planned to start manufacturing Formula Juniors as early as in 1961, was also well aware of the international scene so he had changed his plans from F Junior into F Vee and had started to plan his own vehicle as soon as the rules and regulations were ready. After the 1963 season in Formula Junior, he had completed his car engineering studies and late 1965 started to build his first Formula Vee in a rented garage corner. The garage owner was Leif "Honda" Virtanen, who was



Leo Kinnunen, Taru Ketonen & Antti Aarnio-Wihuri, Autodynamics, Keimola, 12.6.1966

1963 Formula Junior -kauden jälkeen hän oli suorittanut loppuun insinööriopintonsa ja loppuvuodesta 1965 alkoi ensimmäisen Formula Veen rakentamisen vuokratuissa huoltamon nurkassa. Huoltamon omistaja oli Leif "Honda" Virtanen, joka oli myös Max Johansonin ensimmäinen moottorirakentaja-virtittäjä ja myöhemmin tunnettiin yhtenä Suomen parhaista F Vee-moottorispecialisteista. Johansonin ensimmäinen auto sai nimekseen Veemax - Maxin mukaan nimivalinta oli ilmeinen. Veemax Mk1 valmistui juuri sopivasti ensimmäiseen Keimolan kisaan. Ja siitä oli rakennettu kaksi, yksi hänelle itselleen ja toinen Keijo Hollmingille. Ongelma joka vaivasi Maxia (enemmän kuin Aarnio-Wihurin maahantuomia autoja) oli testimahdollisuuksien puute -ei ollut rataa jolla ajaa. Siispä testaaminen piti tehdä julkisilla teillä ja kaduilla, muun liikenteen seassa. Onneksi Suomen autokanta oli vähäinen ja liikenne harvaa - eikä ilmeisesti Poliisikaan huomannut näitä aikaisia F Vee-pioneereja testi-ajoissa.

On kerrottu ettei Max ollut edes nähnyt Formula Vee -autoa "livenä" ennen kuin ryhtyi rakentamaan

220

also the first engine builder-tuner of Max Johanson and later known as one of the best F Vee engine specialists in Finland. The first Johanson-made car got the name Veemax -according to Max the name choice was obvious. Veemax Mk1 was completed just in time for the first Keimola race. And Max had made two of them, one for himself and the other for Keijo Hollming. One of the problems Max was suffering from (more than the Aarnio-Wihuri imported cars) was the lack of test possibilities -there wasn't a circuit where to drive. So the testing was to be done on public roads, amongst other cars and drivers. Fortunately we did not have that many vehicles in Finland and the traffic density was pretty low -and most likely the police did not catch these early F Vee pioneers during their test sessions.

It's been told that Max hadn't even seen a Formula Vee "live" before he started to build his own -all he had was the rule book and some photos.

Veemax became the "big hit" and first real racing car manufacturer in Finland, with considerable export activities, more of that later in our book.

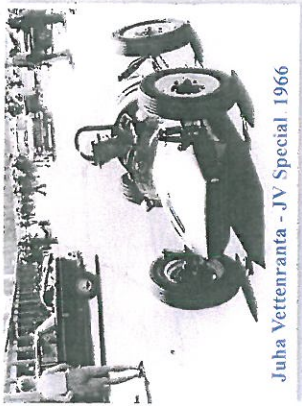
Juha Vettenranta -the father of "JV Special" (original name...) is another designer/builder/driver who had built his own car ready for the first Keimola race. Vettenranta has built ca 10 F Vee cars, of marques JV Special and Mefisto, between 1966 and 1970.

The first F Vee race in Finland

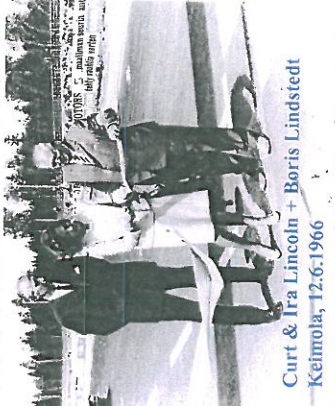
took place on June 12th 1966, as the fourth start at the inauguration race day of the Keimola Circuit. The start field was almost 20 cars strong. 22 F Vees had been entered but not everybody started. For example Max Johanson did not start, but Keijo Hollming was there with the second Veemax Mk1. And Seppo Pitkänen was also driving Veemax Mk1 - instead of Max who was in hospital suffering from inflamed appendix.

Suomen ensimmäinen F Vee-luokan kilpailu

järjestettiin 12.06.1966, Keimolan uuden radan avajaisien neljäntenä lähtönä. Viivalla oli melkein 20 autoa, 22 oli ilmoittautunut mutta kaikki eivät saaneet paikkaa. Esim. Max Johanson ei kilpailut, mutta Keijo Hollming oli paikalla, ajokkina toinen



Juha Vettenranta - JV Special 1966



Curt & Ira Lincoln + Boris Lindstedt Keimola, 12.6.1966

LÄHTÖ IV START
Formula I
18.06.66

1. JV Special	2. FV Special	3. FV Special	4. FV Special
5. FV Special	6. FV Special	7. FV Special	8. FV Special
9. FV Special	10. FV Special	11. FV Special	12. FV Special
13. FV Special	14. FV Special	15. FV Special	16. FV Special
17. FV Special	18. FV Special	19. FV Special	20. FV Special
21. FV Special	22. FV Special	23. FV Special	24. FV Special
25. FV Special	26. FV Special	27. FV Special	28. FV Special
29. FV Special	30. FV Special	31. FV Special	32. FV Special
33. FV Special	34. FV Special	35. FV Special	36. FV Special
37. FV Special	38. FV Special	39. FV Special	40. FV Special

KÄYTTÖKÄSIKIRJA KEI-MOLA
1966
Suomen Autoklubi
18.06.1966

rakennetuista Veemax Mk1-autoista. Myös Seppo Pitkänen ajoi Veemax Mk1:llä -Maxin tilalla. Max oli sairaalassa hoitdattamassa umpisuolen tulehdusta.

Antti Aarnio-Wihuri ajoi Autodynamicsilla -moottorin oli viritännyt Keijo Ikaheimo, VW-auton kilpailuston ykkösmekaanikko. Toinen VW-moottoroimaita joka työskenteli VW-autolle ja myöhemmin myös Racing Team AAW:lle oli Veijo Brandes. Veijo oli tuleva Formula Vee Club Finlandin tekninen neuvonantaja ja mukana useimpien suomalaisten F Vee-koneiden viritämisessä.

Muut Aarnio-Wihurin / VW-auton kilpurit ensimmäisessä kisassa olivat Leo Kinnunen, Apal (Leo Ketonen, Apal (Leo ja Taru avioituivat myöhemmin); Nikolai Kopiloff, Formcar ja Raimo Kossila toisella Formcarilla.

Juha Vetenranta ajoi omalla JV Specialillaan. Ruotsista mukana olivat ainakin Sven-Olof "Esso" Gunnarsson, nyt Dolling F Veellä, ja Leif Hansen, Beachcar, Curt Johansson, Gerhard Isberg ja Ove Fundin.

Ruotsalaiset veivät kaksi ensimmäistä sijaa - Esso Gunnarsson voitti, Leif Hansen tuli toiseksi. Yllätteenen neijänneksi tullutta tiimpäälikkään Antti Aarnio-Wihuria.

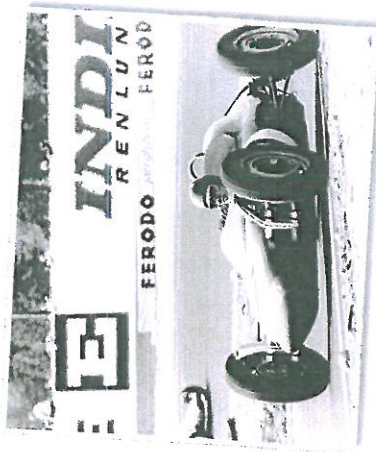
On väitetty että ruotsalasten moottoreissa oli tehoa n. 10 hp enemmän kuin muilla, mutta heillä oli ainakin pitempi kokemus tästä luokasta ja voitaja oli vanha moottoripyörä-ässä jolla oli myös Formula Junior-kokemusta. On aina ollut vaikea tunnistaa että muut osaavat rakentaa hienompia moottoreita tai autoja kuin mihin paikalliset taikurit pystyvät. Joka tapauksessa, keskustelu "kansallista vapausasteista" eurooppalaisten sääntöjen tulkinnassa oli alkanut - ja se on loputon suo!



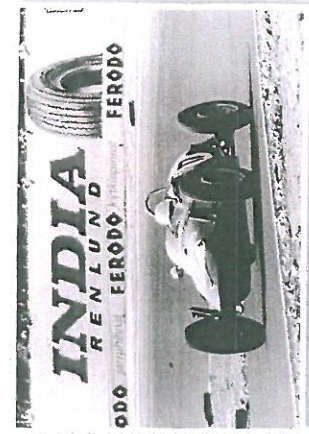
35 Stig-Olof "Esso" Gunnarsson, Dolling



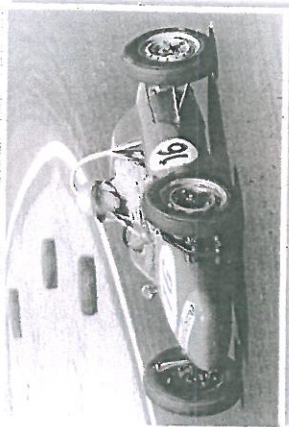
Leif Hansen, Beachcar



Keijo Hollming, Veemax Mk 1
Keimola 12.6.1966



Leo Kinnunen, Apal



Antti Aarnio-Wihuri, Autodynamics



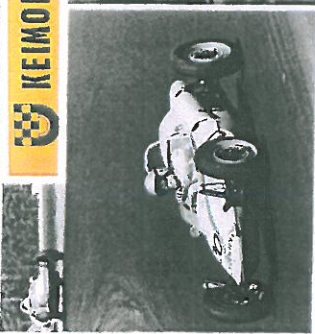
Keimola 12.6.1966

Antti Aarnio-Wihuri was driving his Autodynamics -engine tuning was done by Keijo Ikaheimo, who was the number-one race car mechanic of VW-auto (the local importer). The other VW engine wizard who started to work for VW-auto and later for the Racing Team AAW was Veijo Brandes. Veijo was the future technical adviser of the Formula Vee Club of Finland and involved in the tuning of most of the Finnish F Vees.

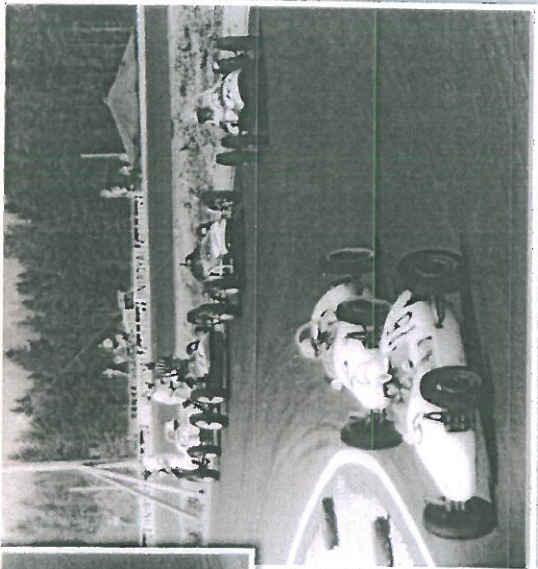
Other Aarnio-Wihuri / VW-auto cars in the first race were Leo Kinnunen, Apal; Taru Ketonen, Apal (Leo and Taru got married later); Nikolai Kopiloff, Formcar and Raimo Kossila with the second Formcar. Juha Vetenranta was driving his own JV Special. From Sweden, we had Sven-Olof "Esso" Gunnarsson, now with Dolling, and Leif Hansen, Beachcar, Curt Johansson, Gerhard Isberg and Ove Fundin, at least.

First two places went to Sweden - Esso Gunnarsson was the winner and Leif Hansen runner-up. Quite amazingly Leo "Leksa" Kinnunen took the third place, before his team boss Antti Aarnio-Wihuri, fourth.

It's been claimed that the Swedes had ca 10 hp more in their engines, but they had at least more experience from this class and the winner was an old ace



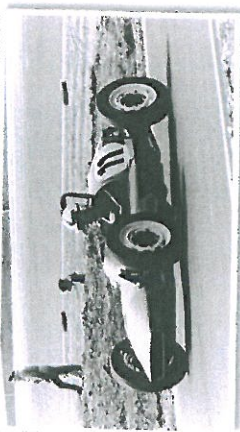
Keimola 19.6.1966
 #15 Lasse Sirviö, Formcar
 #2 Nikolai Kopiloff, Formcar
 #16 Bengt Blom, Beachcar
 #7 Keijo Hollming, Veemax Mk1
 #11 Juha Vetteranta, JV Special
 #3 Kjell Lundberg
 #20 Gerhard Isberg, Beachcar



Ensimmäisen F Vee-kisan tulokset:

1. SO Gunnarsson (Swe), Dolling 24.56,88
2. Leif Hansen (Swe), Beachcar 25.27,44
3. Leo Kinnunen, Apal 25.44,64
4. Antti Aarnio-Wihuri, Autodynamics 14 kiert.
5. Nikolai Kopiloff, Formcar 14 kiert.
6. Raimo Kossila, Formcar 14 kiert.

7. Taru Ketonen, Apal 13 kiert.
8. Gerhard Isberg (Swe), Beachcar 13 kiert.
9. Keijo Hollming, Veemax 13 kiert.
10. Juha Vetteranta, JV-Special 13 kiert.
11. Sten Axelsson (Swe) 11 kiert.
12. Curt Johansson (Swe) 10 kiert.
13. Kjell Lundberg (Swe) 7 kiert.
14. Ove Fundin (Swe) 5 kiert.



Juha Vetteranta, JV Special

Noin 20.000 lipun ostanutta katsojaa näki tämän ensimmäisen F Vee -kisan.

Suomen toinen kilpailu ajettiin vain kaksi viikkoa myöhemmin samalla radalla. Tällä kertaa pääsuosasta tulisi katsojille mielenkiintoisempi. Melkein samat kilpailijat olivat ilmoittautuneet ja voitosta kamppailivat kiihkeästi Kinnunen, Hansen ja Gunnarsson. Kinnunen päinui kärkeen, Hansen ja Gunnarsson seurasivat perässä, vaihtaan paikkaa useasti



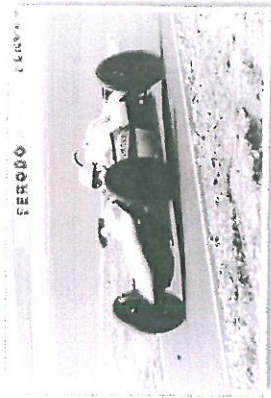
Ounasvaara 24.6.1966
 #110 Olavi Kuikka F3, Bengt Bergholm F3,
 #104 Matti Lamminen FV, Lasse Sirviö FV (2.),
 Antti Aarnio-Wihuri FV (1)

from motor bike TT's and Formula Junior races. It has always been hard to admit to a fact that others could make more sophisticated engines or cars than the local wizards. Nevertheless, the discussion about "national freedom of interpretation" of European rules had begun - and it's a never ending story!

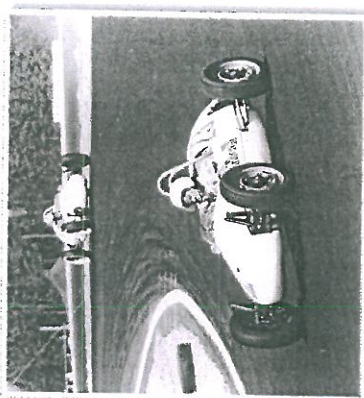
Final results of this first F Vee race:

1. SO Gunnarsson (Swe), Dolling 24.56,88
2. Leif Hansen (Swe), Beachcar 25.27,44
3. Leo Kinnunen, Apal 25.44,64
4. Antti Aarnio-Wihuri, Autodynamics 14 laps
5. Nikolai Kopiloff, Formcar 14 laps
6. Raimo Kossila, Formcar 14 laps
7. Taru Ketonen, Apal 13 laps
8. Gerhard Isberg (Swe), Beachcar 13 laps
9. Keijo Hollming, Veemax 13 laps
10. Juha Vetteranta, JV-Special 13 laps
11. Sten Axelsson (Swe) 11 laps
12. Curt Johansson (Swe) 10 laps
13. Kjell Lundberg (Swe) 7 laps
14. Ove Fundin (Swe) 5 laps

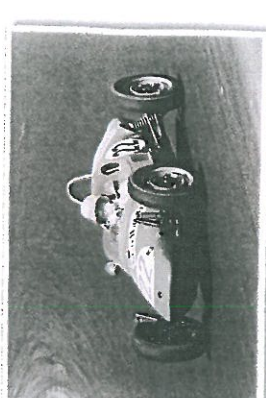
Ca 20.000 ticket holders saw the first F Vee race. The second race in Finland took place only a week

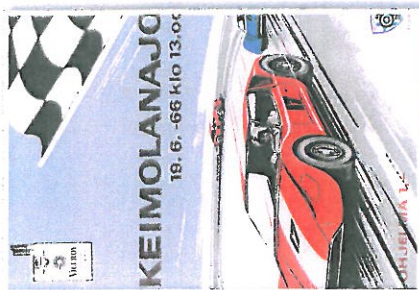


Keimola 12.6.1966
 Seppo Pitkänen, Veemax Mk1-Prototype

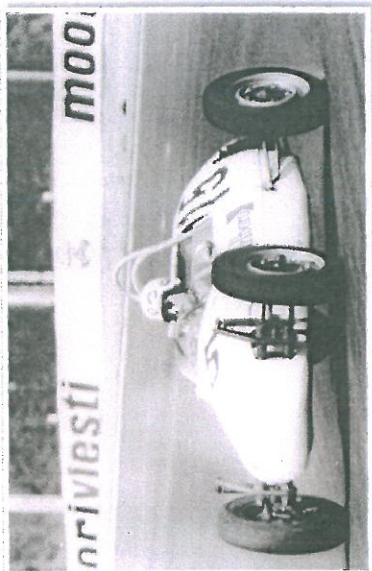


Keimola 12.6.1966
 #23 Raimo Kossila, #19 Nikolai Kopiloff, molemmilla / bbbh with Formcar
 #22 Taru Ketonen, Apal





Keimola 19.6.1966 #15 Lasse Sirviö, Formcar



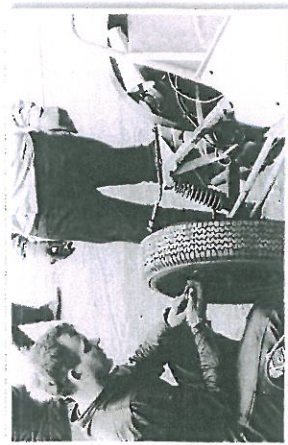
viimeiseen kierokseen asti, jolloin "Esso" ajoi kilpailun nopeimman kieroksen ja ehti maaliin ensimmäisenä, "Leksa" oli toinen. Hansenin kone hajosi lopussa mutta hän ehti rullata maaliviivan yli ennen Ove Fundinia. Aarnio-Wihuri oli viides, tehtyään

vahvan nousun huonon startin jälkeen. Yleisölle tarjottiin mtelentekintoinen ja jännittävä show, harmi vain ettei sitä ollut seuraamassa kuin 3987 maksanutta katsojaa. Ehkä kuuma päivä ja kaksi kilpailua vain kahden viikon välein oli liikaa. Tällä kertaa Lasse Sirviö ajoi toisella Formcarilla Raimo Kossilan sijaan.

Vuoden kolmannen F Vee-kisan näyttämönä oli Juhannuksena **Ounasvaara, Rovaniemi**. Koska paikalla oli vain kuusi F Veeä ja neljä F3:a, ajettiin yhdistetty lähtö jossa siis tällä traditionaalisella katuradalla nähtiin kymmenen formulaa.

Nyt oli Antti Aarnio-Wihurin vuoro viedä kultainen mitali, Lasse Sirviö hävisi vain 0,5 sekuntia ja muukin joukko oli 20 sekunnin sisällä. Taas kerran, tiukka kisa.

Kauden viimeinen kisa järjestettiin moottoripyörrien 1962-63 TT-Maailmanmestaruuskisaradalla eli paikalla oli **Pyynikki, Tampere**, kapea katurata.



Pyynikki 4.9.1966 Agne Carlsson, F Vee

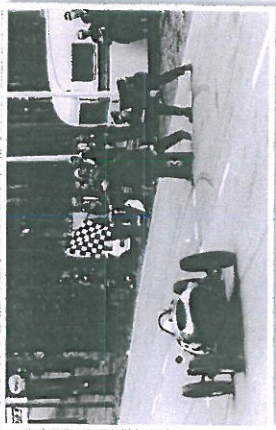


Pyynikki 4.9.1966 Taru Ketonen, Apal

Keimola 19.6.1966

- #14 Leif Hansen, Beachcar
- #8 Leo Kinnunen, Apal
- #10 Taru Ketonen, Apal
- #2 Nikolai Kopiloff, Formcar
- #7 Keijo Hollming, Veemax MkI

Aarnio-Wihuri Kopiloffin takana
Aarnio-Wihuri behind Kopiloff



Pyynikki 4.9.1966

Leksa Kinnunen, Apal

later, at the same track. This time there was a temporary chicane on the main straight to make the race more interesting for the public. Almost the same drivers were present and the fight for the victory was fierce between Kinnunen, Hansen and Gunnarsson. Kinnunen took the lead, followed by Hansen and Gunnarsson and they changed positions several times, until the last lap when "Esso" drove the fastest lap of the race and came first, followed by "Leksa". Hansen broke his engine but could roll over the finish line before Ove Fundin. Aarnio-Wihuri was fifth, but had advanced well after a slow start. So the public got an interesting and exiting show - too bad that the number of ticket holders was only 3,987. Maybe the hot weather and two races only a week in-between was too much.

Lasse Sirviö was now driving the second Formcar instead of Raimo Kossila.

Pyynikki 4.9.1966

- #6 Juha Vettehranta, JV Special
- #9 Lars Lindvall (Swe), Beachcar
- #8 Torbjörn Wahlberg (Swe), Beachcar
- #4 Nikolai Kopiloff, Formcar
- #10 Bror Jaktlund (Swe), Dolling
- #2 Risto Einto, Autodynamics

