

LONDRA - In passato la Coppa Tasmania era giudicata un avvenimento dal sapore internazionale e vagamente frivolo tipico della Settimana della Velocità a Nassau. Cioè la Tasmania era un luogo ove i piloti si recavano per partecipare a una serie di gare quasi di dimostrazione.

Guardando indietro, tutto sommato era abbastanza esatto, però si trattava di piloti di primo piano che in quell'atmosfera gareggiavano con uno stile rilassato, che non avrebbero osato adottare (né sarebbe stato permesso) in F. 1.

Quest'anno la Coppa Tasmania, ribattezzata per via del patrocinio delle sigarette Peter Stuyvesant, è stata piuttosto «locale» e si è fatto uno sforzo per definire Amon «in-

ternazionale» mentre in realtà gareggiava in casa. Si tratta inoltre di un anno in cui sulla scena dei grandi premi non ci sono né neozelandesi né australiani, fatto mai accaduto da quando Brabham e McLaren erano insieme nella squadra Cooper. E' possibile che questo c'entri col passaggio alla F. 5000 per le corse della Tasmania e per la mancanza di «grossi nomi»? Nei tempi passati i McLaren, gli Amon e gli Hulme potevano battersi a parità con i Brabham, i Moss e i Clark e grazie a quelle uscite comparative si guadagnavano competizioni in Europa. Ora sta accadendo la stessa cosa, anche se in modo meno netto, con un pilota in particolare, l'australiano Warwick Brown il quale si serve delle gare della Tasmania quale

trampolino di lancio verso la F. 5000 americana, con la F. 1 quale eventuale meta finale.

Il venticinquenne Brown è un tipo duro, che è riapparso sulla scena dopo avere rischiato di perdere entrambe le gambe in un tremendo incidente a Surfers Paradise due anni fa, quando un pneumatico della sua Lola T300 si afflosciò in una curva veloce durante il giro di riscaldamento. «Feci per sterzare e non c'era niente... sembrava soltanto che la pista fosse coperta d'olio. Forse fu un poco colpa anche della mia mancanza di esperienza. Adesso sono certo che me la caverei, perché di questi tempi sto molto attento ai pneumatici... Slittai per un bel tratto, urtai un terrapieno, ci volai sopra e conclusi il volo lontanissimo.

La vettura non sfiorò mai il terreno e io finii a ruote in aria in un fosso, con le gambe attorcigliate attorno alle orecchie». Si fratturò le gambe in tre punti, si ruppe una vertebra, si ustionò la schiena e per poco non perse la gamba sinistra che il chirurgo voleva amputargli. La madre di Brown rifiutò di dare il consenso e i medici dissero che Warwick non avrebbe mai più camminato, invece meno di un anno dopo era di nuovo seduto nell'abitacolo di una vettura.

Brown cominciò a gareggiare con una Brabham F. 3 quando aveva diciannove anni, vettura che condivideva con Pat Burke, un amico che a quel tempo si arricchiva perché le azioni delle miniere australiane andavano alle stelle. Anche ora Burke

WARWICK BROWN ha vinto propri

Il campione dell'ult



Warwick Brown ha ormai dimenticato il tremendo incidente di due anni fa. Con la Lola T 332 ed il motore dell'amico Molloy, Brown è il primo australiano ad aggiudicarsi la Tasman Cup. Ha vinto davanti a Lawrence, con lui nella foto a destra. Brown è alla sinistra, con il cappellino.

V8/Blog Scans

continua a occuparsi delle attività di Brown in Tasmania, finanziando il team quasi al cento per cento. Warwick passò poi alla McLaren M4A F. 2, quindi alla MIOB F. 5000, poi alla Lola T300 con la quale ebbe l'incidente a Surfers Paradise.

Questa è la sua seconda stagione con la Lola e, per quanto felice sia del trionfo nella Coppa Tasmania, non nasconde che la sua meta è la F. 1. «Voglio correre in F. 1 — dichiara — l'ho detto a tutti e in qualche modo devo riuscirci... mi occorre soltanto una possibilità. Non ho nessun futuro nelle gare australiane; cioè forse ne avrei dal punto di vista finanziario, se volessi pilotare delle turismo, ma mi seccherebbe a morte. Voglio correre in F. 1...».

Nella scorsa stagione Brown portò negli Stati Uniti la sua Lola T332 per partecipare a tre gare e se la cavò bene, piazzandosi alle spalle di Andretti e di Redman; per lui la serie 1975 rappresenta una occasione per dare buone prestazioni in un ambiente più internazionale. Non è escluso che ottenga anche una guida a Indianapolis, per il Team Fletcher Racing, con una Eagle USAC, insieme con Jimmy Carrouthers. Questo se tutto andrà bene. Siccome però non si sa mai, subito dopo la Coppa tasmania Brown è partito in volo per gli Stati Uniti per badare ai suoi interessi.

Warwick è un poco un «tipo alla Hulme», in fatto di carattere deciso, e in più ha forse la tendenza a dire ciò che nella maggioranza gli altri

piloti si limitano a pensare. Parla apertamente delle sue ambizioni e dei suoi piani e a volte potrebbe dare l'impressione di vantarsi, mentre in fondo riesce abbastanza bene a chiarire semplicemente ciò che vuole.

Sui circuiti della Tasmania si ritiene che gareggi un po' troppo al limite, però Amon dà giudizi più benevoli in merito. «Certo — dice — è spericolato, però non l'ho mai visto eccedere. Sembra avere la vettura sotto controllo. Rindt era sempre spericolato agli inizi, però era veloce e si è presto assestato...».

Il padre di Brown era un pugile peso massimo, poi si dedicò alle costruzioni stradali e Warwick, proprio come fece Hulme, cominciò a guidare i camion del padre che tra-

sportavano ghiaia, interrompendo gli studi. Si può quindi dire senz'altro che non è stato un ragazzo coccolato. Suo padre era contrarissimo alle competizioni («trovava — dice Warwick — che qualsiasi tizio che superasse i 70 orari avrebbe dovuto essere rinchiuso in manicomio... e che chiunque andasse a vedere le corse era un imbecille...») Brown senior fu invece entusiasta quando il figlio che allora aveva nove anni, prese lezioni di pugilato da un campione del mondo dei pesi welter, combattendo poi in incontri per dilettanti.

Il nuovo vincitore della Coppa Tasmania è dunque un tipo duro e dotato, ha lavorato sodo per il successo ed è divorato dall'ambizione.

Eoin Young

Il figlio di pugile
primo round



Così la TASMAN CUP 1975

	5/1 LEVIN	12/1 PUKEKOHE	18/1 LADY WIGRAM	26/1 TERETONGA	2/2 ORAN PARK	9/2 SURFERS PARADISE	16/2 ADELAIDE	23/2 SANDOWN PARK	TOTALE
1 Warwick BROWN	6	9	—	—	9	—	6	1	31
2 Graeme LAWRENCE	9	4	2	—	6	—	9	—	30
2 Johnny WALKER	3	3	4	3	4	9	4	—	30
4 John McCORMACK	—	1	6	6	2	2	—	6	23
5 Chris AMON	—	—	—	9	3	—	3	2	17
6 John GOSS	—	—	—	—	—	4	—	9	13
7 Kevin BARTLETT	4	—	—	4	—	1	—	3	12
7 Graham McRAE	—	—	9	—	—	3	—	—	12
9 Max STEWART	—	—	3	2	—	—	2	4	11
9 Ken SMITH	2	2	—	—	1	6	—	—	11
11 Jim MURDOCH	1	6	—	—	—	—	—	—	7
12 David OXTON	—	—	—	—	—	—	1	—	1
12 Baron ROBERTSON	—	—	—	1	—	—	—	—	1
12 John COOPER	—	—	1	—	—	—	—	—	1



Warwick Brown con il suo amico, assistente, concorrente e sponsor Pat Burke. Brown ha vinto la Tasman Cup all'ultima prova, con un punto su Lawrence dopo una battaglia che ha visto 6 vincitori su 8 gare

Le 8 tappe del campionato australe di quest'anno hanno ricordato in incertezza la sfida ruggente 1969 tra CLARK e AMON: il vincitore WARWICK BROWN non ha però sconfitto solo irriducibili avversari

Dalle gambe rotte alla voglia di F. 1

L'albo d'oro della Tasman Cup

1964	Bruce MCLAREN	Cooper Climax	(N.Z.)
1965	Jim CLARK	Lotus Climax	(G.B.)
1966	Jackie STEWART	BRM	(G.B.)
1967	Jim CLARK	Lotus Climax	(G.B.)
1968	Jim CLARK	Lotus Ford	(G.B.)
1969	Chris AMON	Ferrari	(N.Z.)
1970	Graeme LAWRENCE	Ferrari	(N.Z.)
1971	Graham McRAE	McLaren M 10 B	(N.Z.)
1972	Graham McRAE	Leda GM 1	(N.Z.)
1973	Graham McRAE	McRae GM 1	(N.Z.)
1974	Peter GETHIN	Chevron B 24	(G.B.)
1975	Warwick BROWN	Lola T 332	(Aus.)

la, facendo poi una scelta sbagliata in fatto di pneumatici a Pukekohe, secondo round, e piazzandosi settimo, per rifarsi però in modo egregio e vincere il quarto round a Teretonga.

Lawrence e Brown, con le Lola, erano più o meno a parità, con l'australiano leggermente più veloce, mentre Lawrence era più regolare; ha vinto il primo round a Levin, ove Brown ha invece dovuto rallentare per un pneumatico che si sgonfiava e si è quindi piazzato secondo.

È poi stato il turno di Brown di vincere a Pukekohe, mentre Lawrence, che sembrava avere già in tasca il secondo posto, ha dovuto cederlo al compatriota Murdoch, perché la sua Lola è rimasta senza carburante. È stato fortunato di « salvarsi » il terzo posto, dopo la rapida sosta per fare rifornimento.

Thomas Floyd

CONTINUA A PAGINA 20

SYDNEY - Non si può certamente negare che la Coppa Tasmania 1975 sia stata la più tesa e combattuta mai vista. Per la prima volta nella sua storia, che dura da ormai dodici anni, il risultato finale è rimasto in dubbio durante tutte le otto prove e fino all'ultimo round la vittoria si è giocata fra tre conduttori. Coloro che assisteranno alla classica serie del 1969, quando Amon battagliò con Clark (Ferrari contro Lotus) per la supremazia nel settimo round, a Sandown Park, non esitano a dichiarare che la serie 1975 ha superato perfino quella lotta condotta a lungo ruota a ruota.

Probabilmente quest'anno l'interesse è stato acuito dal fatto che un pilota australiano aveva la possibilità di ottenere il titolo per la prima volta. D'accordo, le chances erano favorevoli all'Australia, ma questo non ha tolto nulla all'appassionante spettacolo. Comunque, diamoci un'occhiata alle spalle, cioè rivediamo lo svolgimento della Coppa per renderci conto di come sia realmente andata e lo faremo dividendo in due parti le otto gare, cioè quelle corse in Nuova Zelanda e le altre quattro in Australia.

Al termine del round di Teretonga, il quarto, svoltosi nel punto più a sud della South Island della Nuova Zelanda, era già chiaro che si sarebbe trattato di una serie molto combattuta. Quattro piloti diversi avevano vinto le quattro corse e il punteggio era capeggiato dal neo-zelandese Lawrence (Lola T332) e dall'australiano Brown (Lola T332), con due punti di vantaggio nei confronti degli « internazionali », nati però in Nuova Zelanda, McRae (GM2) e Chris Amon (Talon).

McRae era stato sfortunato. Benché nelle quattro gare avesse portato la sua GM2 alla posizione al palo, ha concluso una sola competizione, quella di Wigram vinta in modo molto convincente (terzo round). Amon aveva portato la Talon costruita in America (derivazione dell'originale McRae GM2) accanto a McRae per tre volte, in prima fi-

V8/Blog Scans

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

A Wigram per un breve momento **Brown** pareva messo molto bene, ma si è poi ritirato per guasto. Quanto a Lawrence, benché avesse a sua volta problemi per via di un testa-coda e di una foratura, è riuscito a risalire al quinto posto portandosi quindi a parità con Brown in fatto di punti; le posizioni sono rimaste immutate al quarto round, quando entrambi non sono riusciti a piazzarsi fra i primi sei.

tempo vincitore del CP di Nuova Zelanda, si è piazzato ottavo a Levin, sesto a Pukekohe, secondo a Levin e a Teretonga. Deludenti le due nuove Lola T400 degli australiani **Bartlett e Stewart**. Sapendo che Frank Gardner aveva migliorato i records sui giri in prova in Inghilterra, entrambi i piloti erano convinti che le vetture, una volta messe bene a punto, sarebbero state carte vincenti, ma più la Coppa progrediva e più tutto pareva indicare che era più adatta la parola

nonostante si è piazzato sesto a Levin, secondo sotto la pioggia a Pukekohe e ai punti era ottavo al termine delle quattro gare, guadagnandosi così un viaggetto in Australia.

L'unica altra sorpresa sono state le ottime prestazioni del neozelandese **Ken Smith** con la Lola La Valise T332. Anche lui «nuovo» in F.5000, Smith è noto nella zona del Pacifico per le sue capacità su vetture di F.2, ma la possibilità di ottenere la vettura di riserva di Redman era troppo

cuiti, un poco meno numerosa soltanto a Teretonga ove il mattino della gara pioveva a dirotto. Si ha quindi l'impressione che le gare combattute, l'aternarsi dei vincitori e i duelli, abbiano largamente compensato la mancanza di cosiddetti «grandi», anche se non è proprio così che si sono espressi gli spettatori.

Concluse dunque quattro gare e via verso l'Australia, per le ultime quattro e la vittoria finale.

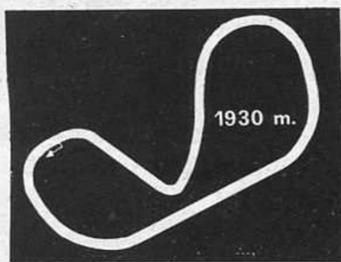
Il quinto round a **Oran Park** è stato praticamente una «bene-



A Levin, Graeme Lawrence si aggiudica il primo round della Tasmania

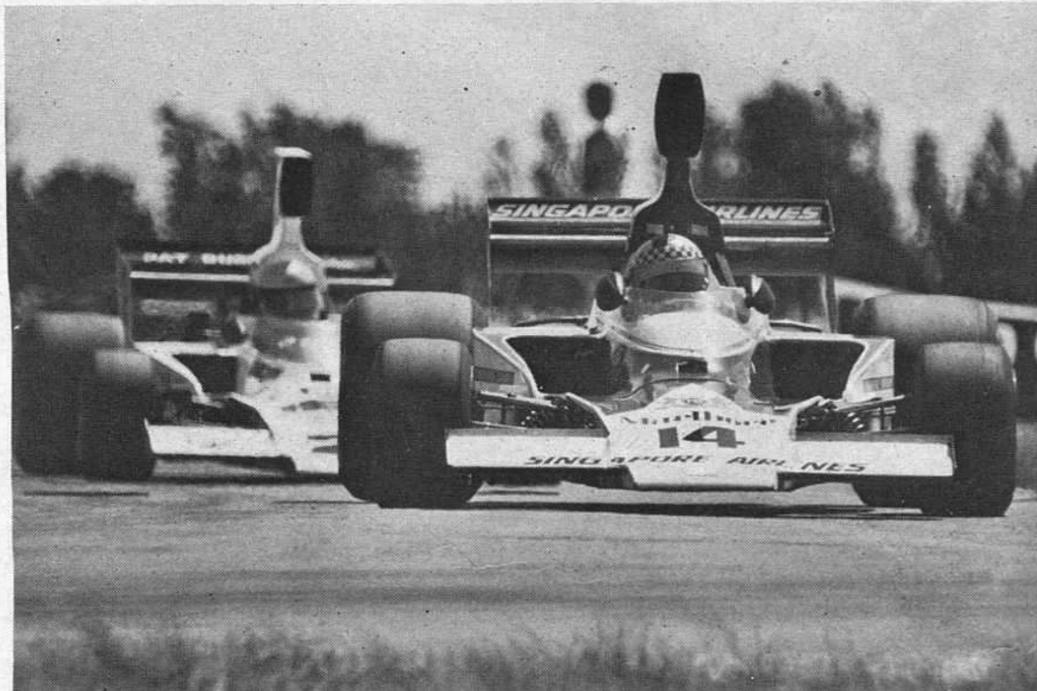
5 gennaio Levin

Nuova Zelanda
Circuito di Levin,
1930 mt, 84 giri



1. Graeme Lawrence (Lola T 332) 1.02'55"6 media 159,763 kmh; 2. Brown (Lola T 332) 1.03'27"9; 3. Bartlett (Lola T 400) a 1 giro; 4. Walker (Lola T 332) a 2 giri; 5. Smith (Lola T 332) a 3 giri; 6. Murdoch (Begg) a 5 giri; 7. Millen (Chevron B 20) a 5 giri; 8. McCormack (Elfin) a 6 giri; 9. Robertson (Elfin) a 11 giri

Giro più veloce: Brown in 43"4 media 161,290 kmh



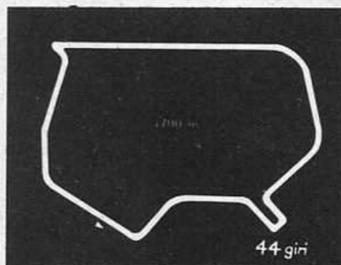
Ecco i due protagonisti della serie australe '75 ruota a ruota a Levin. Sono Lawrence e Brown entrambi al volante delle tanto collaudate Lola tipo 332



Terza corsa, terzo vincitore a Christchurch è la volta di Graham McRae

18 gennaio Lady Wigram Trophy

Nuova Zelanda
Circuito di Christchurch,
3700 mt, 44 giri



1. Graham McRae (McRae GM 2) 50'29"7 media 185,75 kmh; 2. McCormack (Elfin MR 6) 50'58"7; 3. Walker (Lola T 332) 51'00"0; 4. Stewart (Lola T 400) 51'21"11; 5. Lawrence (Lola T 332) a 1 giro; 6. Oxton (Lola T 332) a 1 giro; 7. Murdoch (Begg) a 1 giro; 8. Doyle (Surtees) a 3 giri; 9. Smith (Lola T 332) a 4 giri; 10. Millen (Chevron) a 5 giri

Giro più veloce: McRae 1'7"6 media 188,41 kmh



Nella terza gara in Nuova Zelanda, ottima corsa di John McCormack al volante della sua Elfin-Repco MR6. McCormack è giunto secondo davanti a Walker.

L'«incognita» della serie stava venendo a galla, nella persona dell'australiano **John Walker** con la Lola T330: con tre quarti e un terzo posto al suo attivo, e un più potente Repco costruito in Australia che lo aspettava appunto in Australia, Walker si stagliava all'orizzonte come il pilota da tenere d'occhio.

A questo punto un altro da non perdere di vista era l'australiano **McCormack**, con la Elfin costruita in Australia ed equipaggiata col Repco locale. McCormack, un

«se» anziché «quando».

Bartlett è riuscito a ottenere un terzo posto sia a Levin che a Teretonga, ma Stewart non ha potuto fare meglio di un quarto posto a Wigram e di un quinto a Teretonga. In netto contrasto le sorprendentemente buone prestazioni del neozelandese **Murdoch**, con la Begg & Allen Begg 018, la F.5000 locale.

All'inizio della stagione di corse neozelandese la vettura era nuova di zecca e Murdoch aveva poca esperienza in F.5000, ma cio-

bella per non approfittarne. Fino dall'inizio della serie Smith è stato al ritmo e, benché forature a Wigram e a Teretonga lo abbiano messo in fondo alla classifica, si è comportato bene coi quarti posti a Levin e a Pukekohe, oltre ad avere segnato il terzo miglior tempo di qualificazione a Teretonga.

Anche se il pubblico neozelandese si rammaricava che non ci fossero «veri piloti internazionali» quest'anno, la folla non è mancata su tre dei quattro cir-

ficiata» di Brown e di Lawrence. Partito al palo, **Brown** ha condotto senza mai essere superato, anzi sul suo circuito di casa il pilota di Sydney non è mai neppure stato minacciato. Quei due, che ormai si staccavano dagli altri a punti, sarebbero stati duri da battere tenendo conto del punteggio ottenuto in cinque gare. **Amon**, che aveva condiviso la prima fila dello schieramento con Brown, ha fatto una pessima partenza ed è finito per tutta la gara inchiodato dietro a Walker,

V8/Blog Scans

senza mai riuscire ad attaccare a fondo l'australiano su quel circuito stretto e tortuoso.

Tanto Walker che Amon sono arrivati staccati di un giro, precedendo però di un giro McCormack e Smith, quinto e sesto rispettivamente. Ancora una volta le Lola T40 non hanno messo in luce le loro doti e Stewart si è piazzato settimo (avendo perso tempo per una foratura), mentre Bartlett è arrivato decimo, dopo avere sostato al box con problemi all'impianto elettrico.

Cooper (Elfin Repco), Davison (Match Repco), Leffler (Bomin Repco) e Loy con la Match Repco usata da Lella Lombardi nel GP d'Australia 1974. Nessuno dei nuovi arrivati ha portato a termine la gara, salvo Loy che si è piazzato nono, attardato di nove giri...

In fatto di punteggio Brown aveva aumentato il suo vantaggio a 24, Lawrence ne aveva 21, Walker 17, grazie al suo terzo posto, e McCormack 19. Con ancora tre rounds da disputare c'erano in

giare, ma la lotta per portarsi sullo schieramento non è cessata. McRae ha avuto un guaio quando, sotto frenaggio, gli si è bloccata una ruota anteriore nelle prove private del giovedì e la GM2 è uscita di scena. Con un accordo combinato all'ultimo minuto il pilota ha però potuto ottenere per la gara la Match di Davison, mentre alla sua squadra si cercava di mettersi in contatto con Chuck Jones in America, per chiedergli di mandare in vo-

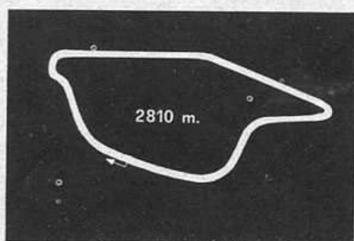
lo, anche se per alcuni era una possibilità piuttosto lontana. Bartlett aveva aggiunto un punto a quelli che aveva e gli occorrevano due vittorie, purché Walker e Brown non avessero occupato un posto più alto del quinto in entrambe le corse. A Smith occorrevano due vittorie, altrettante a McRae e ad Amon, mentre McCormack avrebbe potuto vincere con due secondi posti, purché ognuna delle due ultime corse fosse stata vinta da un pilota diverso, sempre a patto che non si



A Pukekohe nel G.P. di Nuova Zelanda prima vittoria di Warwick

12 gennaio Auckland

Nuova Zelanda
Circuito di Pukekohe
2810 mt. 58 giri



1. Warwick Brown (Lola T 332) 1.09'53"4 media 160,520 kmh; 2. Murdoch (Begg) a 1 giro; 3. Lawrence (Lola T 332) a 1 giro; 4. Walker (Lola T 332) a 1 giro; 5. Smith (Lola T 332) a 1 giro; 6. McCormack (Elfin MR 6) a 2 giri; 7. Amon (Talon) a 3 giri; 8. Stewart (Lola T 400) a 3 giri; 9. Millen (Chevron B 20) a 4 giri; 10. Booth (Begg) a 4 giri; 11. Robertson (Gelin) a 6 giri; 12. Bray (Brabham) a 6 giri

Giro più veloce: Amon in 1'3"8 media 158,55 kmh



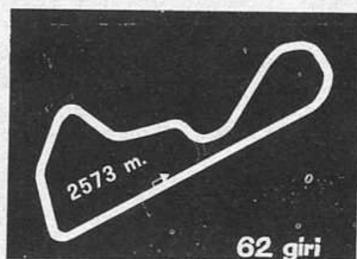
A Pukekohe arriva secondo Jim Murdoch, con la nuova Begg 018. Poche settimane prima, Murdoch aveva vinto sullo stesso circuito una gara nazionale.



Prima di lasciare la Nuova Zelanda, arriva una vittoria anche per Amon.

26 gennaio Invercargill

Nuova Zelanda
Circuito di Teretonga
2573 mt. 60 giri



1. Chris Amon (Talon) 1.20'2"; 2. McCormack (Elfin MR 6) 1.44'4"; 3. Bartlett (Lola T 400) 1.55'2"; 4. Walker (Lola T 332) 1.14'9"; 5. Stewart (Lola T 400) 1.17'2" 6. Robertson (Elfin) a 2 giri; 7. Millen (Chevron) a 5 giri; 8. Smith (Lola T 332) a 6 giri; 9. Lawrence (Lola T 332) a 8 giri

Giro più veloce: Lawrence 55"4



Si mette in luce anche Walker, al volante della sua Lola T 332. Lo vediamo a Teretonga precedere Oxtan all'Elbow Bend. Si classificherà quarto.

Ovviamente tutto ciò non è avvenuto per colpa della progettazione della Lola, comunque le posizioni occupate non sono certamente servite per dare fama alle vetture. McRae, arrivato ottavo e quindi di nuovo privo di punti, aveva sostato al box con un pneumatico afflosciato, lottando poi per il resto della corsa col motore che surriscaldava.

Al quinto round c'erano quindici vetture, infatti si erano aggiunti Goss (Match Repco),

testa tre australiani e un neo-zealandese, sicché la situazione non era rosea per gli «internazionali» Amon e MrRae.

Dopo, tutti hanno percorso le 500 miglia che dividono Sydney dal famoso Surfer's Paradise sulla Costa d'Oro del Queensland e tanto piloti che meccanici cominciavano ad avvertire lo sforzo, con la prospettiva della sesta gara in altrettante settimane. Si tenevano le vetture a punto con ogni mezzo possibile, le parti di ricambio cominciavano a scarseg-

giare, ma la lotta per portarsi sullo schieramento non è cessata.

Partito dal secondo posto in prima fila Walker ha dato ottime prestazioni che gli sono servite per il punteggio, mentre Brown e Lawrence non ottenevano nessun punto. Walker ha vinto, portandosi al comando al ventisettesimo giro quando Amon ha avuto un guasto al motore. Il risultato ha messo tutti i calcoli in subbuglio perché a quel momento ben otto conduttori avevano una teorica possibilità di vincere il tito-

lo una Lola T332 per le ultime gare.

trattasse né di Walker, né di Brown, né di Lawrence. Consapevoli che la Coppa era ormai sfuggita dalle loro mani, tanto Bartlett che Stewart hanno deciso di piantare le Lola T400 per tornare a quelle vecchie e tutti e due hanno poi dichiarato che se avessero gareggiato sempre con quelle, anziché con le nuove, forse avrebbero potuto essere « al passo coi vincitori ».

CONTINUA A PAGINA 22

V8/Blog Scans

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

Ad Adelaide, per il settimo round, la temperatura era piuttosto elevata e quando sono apparse le sedici vetture McRae era fra gli spettatori, dato che tutti i suoi frenetici tentativi erano andati a vuoto, perfino quello dell'ultimo minuto per costruire una GM2/McLaren.

Round molto combattuto, dato che il pilota vincitore si sarebbe accantonato buoni punti a garanzia dell'ultima prova. Dai vari

un film sarebbe sembrata assurda, se avesse descritto ciò che è realmente accaduto. Ha vinto **Lawrence**, Brown è arrivato secondo, Walker terzo... e sono quindi tutti rimasti con 30 punti a testa, creando una situazione da fiato sospeso per la finale. Mai, assolutamente mai, si era attesa un'ultima prova della Tasmania così colma di emozioni e d'intensità. Ormai la vittoria si giocava fra quei tre piloti. Nessun altro poteva vincere, nessun altro poteva piazzarsi secondo o terzo.

lotta, seguiti da Goss che era balzato avanti partendo dalla terza fila.

Sappiamo già della cronaca di questa corsa come si sono svolte le cose: incidente di Walker (praticamente illeso) e Goss che ha tallonato Brown fino a due giri dalla fine, quando questi è andato al box per fare rifornimento. Il circuito di Sondown Park è famoso per vedere le Lola restare senza carburante all'ultimo giro e Brown ha voluto evitare il rischio. È ripartito a razzo dietro

liano a vincere la Coppa Tasmania.

L'ex pugile alla fine manifestava assai più che la sola euforia. Davanti a una folla record di 30 mila appassionati, Brown se ne stava immobile, quasi intontito per il proprio trionfo, tornato alla ribalta un anno dopo un tremendo incidente in cui si era fratturato entrambe le gambe, restando poi in ospedale per molti mesi. Aveva lottato per guarire, aveva gareggiato in America per rimettersi in forma, aveva condotto nel

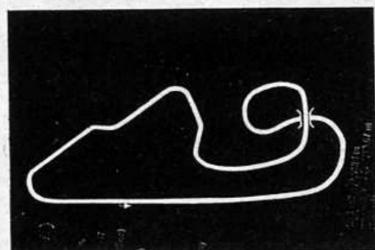


Nel suo circuito di casa, Warwick Brown vince per la seconda volta

2 febbraio

Sydney

Australia

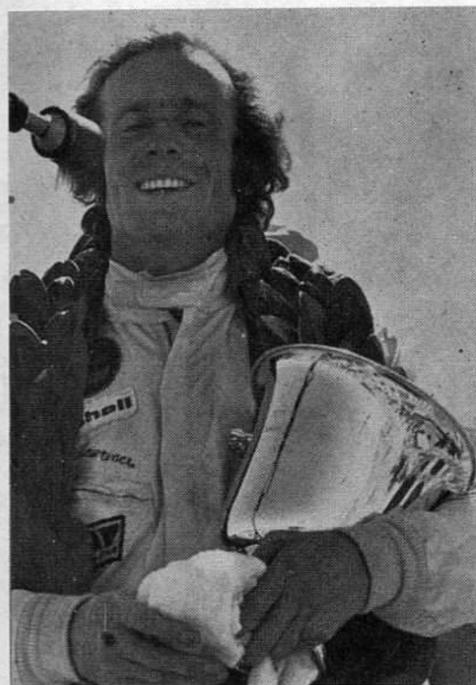
Circuito di Oran Park
2850, mt, 61 giri

1. Warwick Brown (Lola T 332) 1.9'10"7 media 157,68 kmh; 2. Lawrence (Lola T 332) 1.9'45"; 3. Walker (Lola T 332) a 1 giro; 4. Amon (Talon) a 1 giro; 5. McCormack (Elfin MR 6) a 2 giri; 6. Smith (Lola T 332) a 2 giri; 7. Stewart (Lola T 400) a 3 giri; 8. McRae (McRae GM 2) a 4 giri; 9. Loy (Match A 51) a 9 giri; 10. Bartlett (Lola T 400) a 14 giri

Giro più veloce: Brown 1'6"3



Eroe della gara di Oran Park è stato Amon, che è arrivato quarto con la falon nonostante abbia dovuto guidare tenendo fermo il cambio con una mano

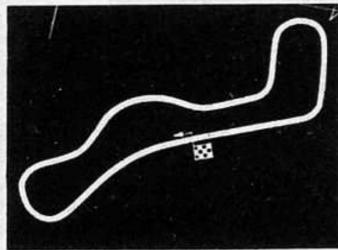


Graeme Lawrence, felice vincitore della settima fatica, ad Adelaide

16 febbraio

Adelaide

Australia

Circuito di Adelaide,
3877 mt,

1. Graeme Lawrence (Lola T 332) 56'24"1; 2. Brown (Lola T 332) 56'32"7; 3. Walker (Lola T 332) 56'47"3; 4. Amon (Talon) 56'47"6; 5. Stewart (Lola T 332) 56'03"3; 6. Cooper (Elfin) a 2 giri; 7. Murdoch (Begg) a 5 giri; 8. Douglass (Match A 51) a 8 giri; 9. Milton (Match A 51) a 10 giri

Giro più veloce: non comunicato



John Goss, al volante della Match A 53, precede la Lola di Max Stewart nel secondo giro di gara, ad Adelaide. Sarà però costretto a fermarsi

calcoli, poteva succedere qualsiasi cosa e le posizioni sarebbero potute mutare in modo drastico, al punto che la serie sarebbe facilmente potuta finire lì, se Walker avesse vinto e Brown si fosse piazzato terzo, o anche più in fondo, oppure se avesse vinto Brown e Walker si fosse ritirato... e così si potrebbe continuare.

È poi successo l'incredibile. La possibilità era stata presa in esame, ma praticamente scartata e in effetti una sceneggiatura di

Via di nuovo, dunque, verso Melbourne ove il tempo era magnifico in quell'estate definita «fresca». Quindici le vetture al via, senza nessun nuovo arrivato. Frenetica attività, soprattutto da parte della Repco che, annusando in aria una possibile vittoria di Walker, aveva dimenticato di avere ufficialmente abbandonato le competizioni.

Con Walker al palo, accanto a Brown, la partenza è stata nervosa, a scatti, e già per la prima curva Brown e Walker erano in

ad Amon e sapeva che avrebbe potuto continuare a occupare il sesto posto, ma essendo quello che è si è detto che la quinta posizione era meglio della sesta e si è buttato all'inseguimento di Amon, che però non è riuscito a raggiungerlo.

Ha così vinto Goss, ma Brown ce l'aveva fatta in termini di campionato, ottenendo quanto nemmeno Brabham aveva mai ottenuto, con tutte le sue vittorie, cioè di diventare il primo austra-

GP d'Australia prima di essere tradito da un guasto e adesso aveva vinto il titolo della Tasmania.

I suoi futuri programmi? Una stagione nella F.5000 americana e dice che se si presentasse l'occasione accetterebbe una guida in F.1. In questo momento non esiste un miglior conduttore disponibile per cominciare a seguire le orme di Jack Brabham... anzi, in una cosa Brown lo ha già superato!

t. f.

V8/Blog Scans

Forse UNSER ha fatto bene a rinunciare

AUCKLAND. In un certo strano modo la Coppa Tasmania offre sempre il piacevole nuovo quadro delle gare Grand Prix, con varietà in ogni corsa nei vincitori e nei piloti che impongono il loro ritmo. E sì che gli organizzatori non lo avevano programmato. La grande attrazione avrebbe dovuto essere Al Unser con una Lola T332, ma poi all'ultimo minuto il pilota cambiò idea. All'atto pratico, comunque, si sarebbe trovato probabilmente in difficoltà per tenere testa ai piloti della Tasmania, che gareggiano su piste che conoscono bene!

attira di più i piloti locali, neozelandesi ed australiani.

Amon si è portato dietro al solito la iella come un distintivo, sulla manica della sua tuta, ed esiste una legione di appassionati che lo

hanno accettato d'iscrivere una vettura per Amon nella serie sia americana che europea di F. 5000, anche se forse in quella europea potrebbe gareggiare con una Talon di sua proprietà.

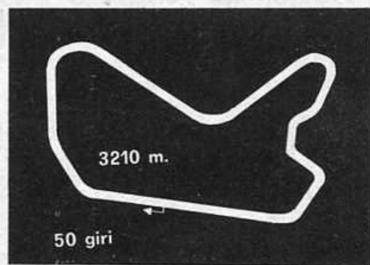
tinuare e questo provocò un accordo economico di sua soddisfazione. McRae è un poco un enigma, dotato dal punto di vista delle cognizioni meccaniche e della guida, ma con una personalità difficile che gli è costata delle guide e anche una parte del successo che avrebbe potuto avere. La sua vettura per la Coppa Tasmania era una versione modificata della GM2 con la quale gareggiava lo scorso anno. Era stato aggiunto un alettone sul muso e non c'era presa d'aria dinamica. La vettura montava pneumatici Firestone.



Walker, vittorioso al Surfers Paradise grazie ad un Repco « speciale »

9 febbraio
Brisbane

Australia
Circuito di Surfers Paradise,
3210 mt, 50 giri



1. Johnnie Walker (Lola T 332) 57'30"1 media 167,93 kmh; 2. Smith (Lola T 332) 57'40"; 3. Goss (Match A 53) 58'02"7; 4. McRae (McRae GM 2) 58'15"6; 5. McCormack (Elfin MR 6) 58'34"7; 6. Bartlett (Lola T 400) 58'36"5; 7. Cooper (Elfin) a 1 giro; 8. Brown (Lola T 332) a 1 giro; 9. Lawrence (Lola T 332) a 2 giri; 10. Milton (McLaren) a 6 giri

Giro più veloce: Brown 1'06"9 media 173,20 kmh



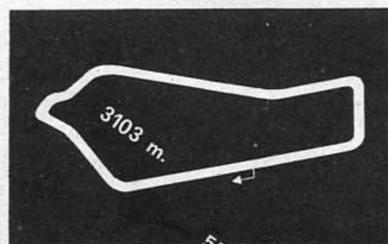
Alla Tasman di quest'anno anche molti nomi nuovi. Fra questi quello di Baron Robertson, un neozelandese che vediamo in frenata con la sua Elfin



Goss si è rifatto subito, vincendo la gara conclusiva di Sandown Park

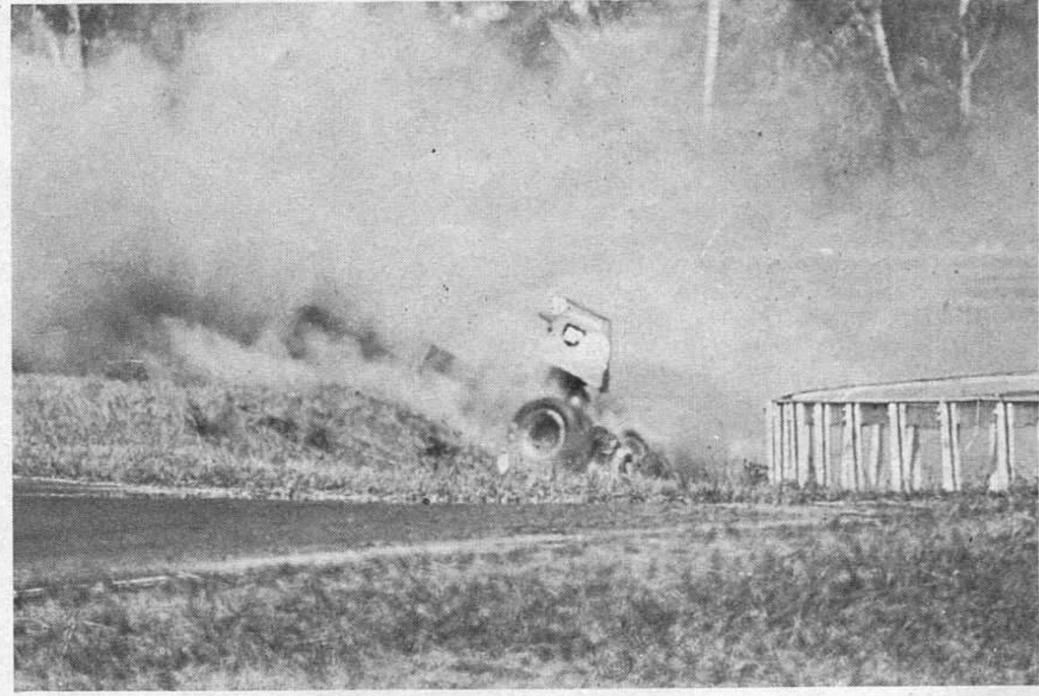
23 febbraio
Melbourne

Australia
Circuito di Sandown Park,
3103 mt, 56 giri



1. John Goss (Match A 53) 54'39"6; 2. McCormack (Elfin MR 6) 55'10"8; 3. Stewart (Lola T 332) 55'32"6; 4. Bartlett (Lola T 332) 55'43"5; 5. Amon (Talon) a 1 giro; 6. Brown (Lola T 332) a 1 giro; 7. Smith (Lola T 332) a 1 giro; 8. Cooper (Elfin) a 2 giri; 9. Davison (Match A 51) a 3 giri; 10. Milton (McLaren) a 5 giri

Giro più veloce: Goss e Brown 1'11"



Giunto alla gara conclusiva a pari punti di Brown e Lawrence, Johnny Walker ha rischiato troppo, ed è uscito di strada dopo aver condotto la corsa

La serie Stuyvesant è sempre dura, con otto competizioni in otto settimane, all'altro capo del mondo per quanto riguarda i concorrenti europei ed è probabilmente per questo che quest'anno non ve ne sono stati più, dopo l'« escursione » piena di successo del conte van der Straten, nel 1974, con Gethin e Pilette, il primo dei quali ottenne il titolo su una Chevron. Le finanze della serie non sono molto allettanti e la speranza di premi in denaro è comunque molto sminuita dalle spese di viaggio. Pertanto la serie

compatiscono addirittura. Invece lui ha lavorato sodo per sfatare la iella e i suoi sforzi sono stati premiati almeno con la vittoria di Teretonga. Chris ha ridotto le sue sigarette da quaranta a cinque al giorno, ha rinunciato al demone dell'alcool e asseriva che ogni giorno correva a piedi per quasi due chilometri, anche se personalmente non sono stato testimone di questa cosa fenomenale. Anche di aspetto è apparso migliorato e i fratelli McCormack, che costruiscono la Talon e la fanno gareggiare, (è una McRae costruita negli Stati Uniti su licenza)

In Tasmania le vetture nuove sono apparse un poco infide. Le Lola T 332 passarono buona parte della serie 1974 nel farsi mettere a punto e le nuovissime T400 sono state un boccone un po' troppo grosso per Stewart e per Bartlett.

La decisione di Unser di non correre in Tasmania in teoria lasciò « liberi » ventimila dollari e McRae decise che una parte doveva toccare a lui. Era perfino arrivato al punto di annunciare il suo ritiro dalle serie, dopo la seconda gara, perché non poteva permettersi di con-

ne e correva voce che McRae fosse riuscito ad accaparrarsi quelli lasciati liberi da Unser. McRae ha detto invece che ha potuto ottenere una piccola quantità di Firestone mentre, alla fine dello scorso anno, la Casa li costruiva, ma che non gli è riuscito farsene dare per bagnato. A Pukekohe ha praticato a mano dei solchi in un treno di pneumatici, ma con la pioggia questi si sono dimostrati uguali agli altri al punto da essere pericolosi quando erano montati con nuove ruote.