

# TASMAN CUP 1964

La Tasmania Cup può essere considerata come il primo atto della Scuderia McLaren. Perché se è vero che la serie di gare viene disputata con vetture Cooper, è anche vero che la proprietà, l'iscrizione e la gestione delle monoposto sono della Bruce McLaren Motor Racing. Si apre così una saga che vede Bruce McLaren e il suo alliere Timmy Mayer protagonisti nell'emisfero australe, con una conclusione che di fatto orienterà diversamente dalle intenzioni iniziali di Bruce il futuro della neonata Scuderia.

## *Tasman Cup 1964*

- 5th Levin International
- 11th New Zealand Grand Prix
- 13th Lady Wigram Trophy
- 7th Teretonga International
- 29th Australian Grand Prix
- IV Warwick Farm 100
- IV° Lakeside 99
- V South Pacific Trophy

Dario Mella

# Bruce McLaren

SCRIVE IL PROPRIO NOME NELL'ALBO D'ORO

**Riflessi  
d'arancio**

[www.tuttomclaren.it](http://www.tuttomclaren.it)

DUNLOP

**N**egli anni Sessanta il Campionato Mondiale di Formula Uno si articola in media su dieci - dodici Gran Premi annui che si disputano per lo più in Europa, con qualche puntata in Sudafrica o nei continenti americani.

La Stagione iridata 1963, per fare un esempio, conta dieci Gran Premi dei quali il primo, a Montecarlo, è in calendario il 26 maggio. L'ultimo si disputa in Sudafrica, il 28 dicembre, vale a dire due mesi dopo il penultimo che è quello del Messico. A conti fatti sono sette mesi senza Gran Premi iridati, troppi per dei piloti professionisti e costruttori che fanno delle competizioni il loro mestiere. È vero che c'è qualche prestigioso appuntamento fuori calendario dove lo schieramento è al completo, ma il vuoto c'è ed è avvertito soprattutto dagli assemblatori inglesi che non partecipano a competizioni nel Campionato Mondiale Marche, dove invece è previsto un numero ben maggiore di appuntamenti.

Parteciparvi, risorse a parte, potrebbe essere la soluzione e per qualcuno lo è, ma, come per la Formula Uno, bisogna fare i conti anche con le condizioni meteorologiche e l'inverno non è la stagione ideale per correre in pista, almeno qui da noi. Non nell'emisfero australe, però, dove la stagione invernale coincide con la nostra estate.

Da ciò hanno origine Campionati come la Temporada Argentina e la Tasmania Cup, competizioni dove i costruttori e i piloti europei di monoposto di Formula possono trovare vittorie e soddisfazioni economiche. L'Australia è un vasto continente: come nazione è membro del Commonwealth e la lingua parlata è l'inglese. E pure nella (relativamente) vicina Nuova Zelanda si parla la lingua di Shakespeare. Anche lì, agli antipodi, la passione per le competizioni automobilistiche è tanta: si disputano Campionati, ci sono costruttori e piloti e allora perché non organizzare un Campionato da disputare durante i mesi invernali? E che unisca l'automobilismo locale a

quello proveniente dall'Inghilterra? Buona idea, ma i costi? Un telaio lo si trova o lo si deriva da quello di una F1, ma i motori la Coventry-Climax mica li regala. La soluzione è impiegare i vecchi, ma ancora validi quattro cilindri Climax FPF 4 di 2,5 litri della precedente Formula Uno messi in pensione, nel 1961, dalla nuova Formula Uno che limita la cilindrata dei motori aspirati a 1500 cc.

Da quest'idea nasce nel 1964 la Coppa Tasmania, un Campionato per monoposto aventi cilindrata massima di 2,5 litri, reso possibile dal lavoro congiunto tra la Confederazione Australiana per i Motori e lo Sport e l'Associazione Neozelandese dei Club dell'Automobile.

La Tasmania Cup, nella sua prima edizione, si articola su otto gare da disputare metà in Australia e metà in Nuova Zelanda. Il tramite con l'Europa è garantito dalla presenza di campioni locali emigrati in Inghilterra per affermarsi nel mondo dell'automobilismo professionistico e ben noti al grande pubblico. Si tratta di Jack Brabham e Bruce McLaren, ai quali la prospettiva di correre su circuiti che conoscono e magari di vincere, costituisce un'allettante prospettiva.

Jack Brabham, 37 anni, australiano, ha dalla sua due Titoli Mondiali di Formula Uno e in più si è ritagliato il ruolo di costruttore. Bruce McLaren, 26 anni, neozelandese, pilota Cooper ed ex compagno di scuderia del Campione australiano, ambisce a diventare anch'egli costruttore ed è affiancato in quest'avventura dal venticinquenne statunitense Timmy Mayer, fratello di Teddy che diverrà socio di Bruce quando il neozelandese inizierà a costruire in proprio le vetture da corsa. Bruce, in vista dell'impegno nella Tasmania Cup, commissiona alla Cooper la costruzione di due monoposto T 70, una per sé e l'altra per Timmy e le iscrive con il nome della scuderia che ha fondato per l'occasione, la Bruce McLaren Motor Racing.



# TASMAN CUP 1964



Levin



Pukekohe



Wigram



Teretonga Park



Sandpark



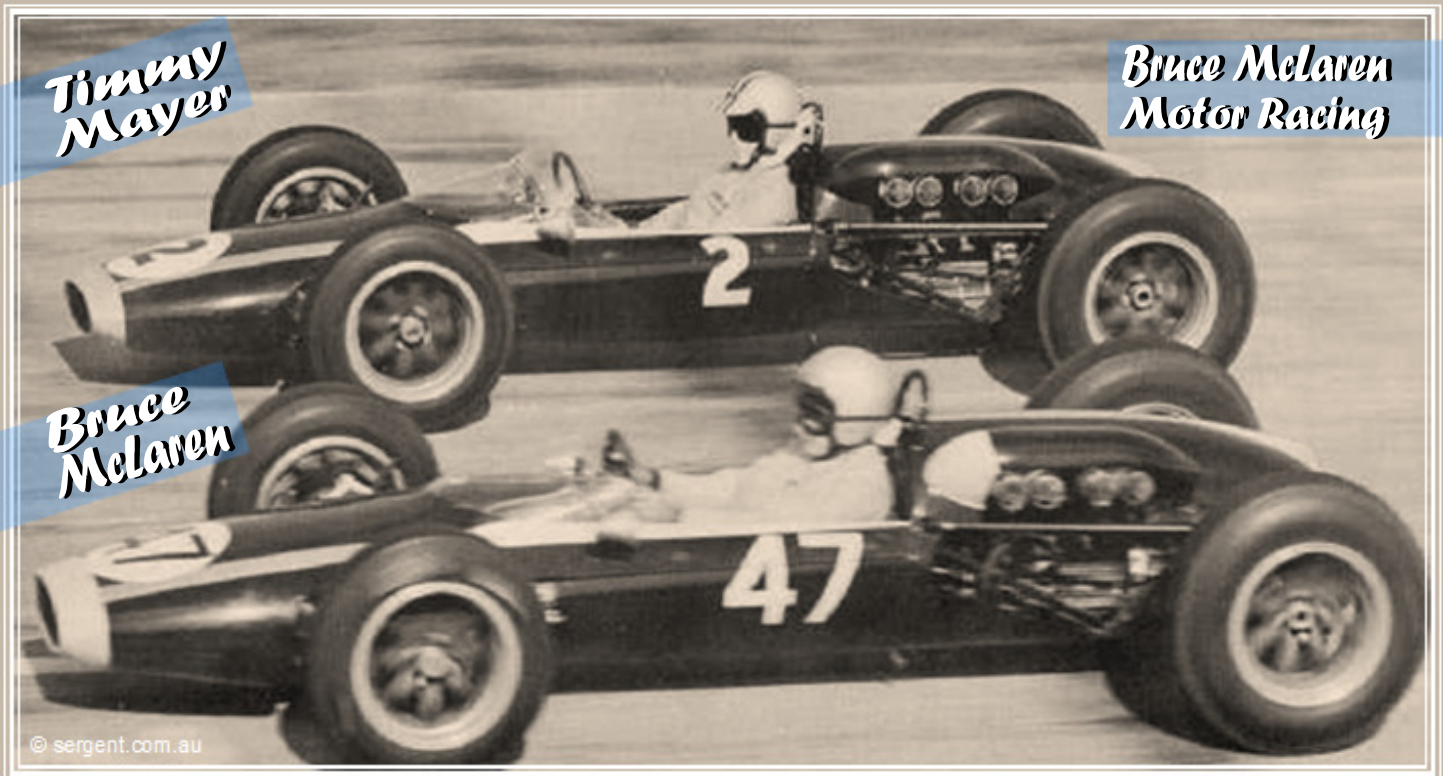
Warwick Farm



Lakeside



Longford



Timmy Mayer

Bruce McLaren  
Motor Racing

Bruce McLaren

© sergent.com.au



La Tasmania Cup può essere considerata come il primo atto della Scuderia McLaren. Perché se è vero che la serie di gare viene disputata con vetture Cooper, è anche vero che la proprietà, l'iscrizione e la gestione delle monoposto sono della Bruce McLaren Motor Racing. Si apre così una saga che vede Bruce McLaren e il suo alliere Timmy Mayer protagonisti nell'emisfero australe, con una conclusione che di fatto orienterà diversamente dalle intenzioni iniziali di Bruce il futuro della neonata Scuderia.

## Si scaldano i motori 5th Levin International

Il Campionato inizia a Levin, cittadina nel distretto di Horowhenua in Nuova Zelanda, il 4 gennaio 1964. Il circuito, il cui sviluppo è di soli 1770 metri, presenta un manto stradale gibboso che condiziona la guida. Lo si percorre in meno di un minuto, ad una media di circa 125 km/h.

Il pubblico sente la rivalità con i cugini australiani ed accorre numeroso per sostenere gli idoli locali, in particolare Bruce McLaren che, tra tutte le stelle emergenti, è l'unico che fino a quel momento ha consolidato una posizione di rilievo a livello assoluto. Perché un altro che diverrà famoso, Denis Hulme, ventisette anni, per ora è conosciuto per essere uno dei migliori piloti della Formula Junior dove corre con monoposto Brabham, anche se lo si è visto, e sempre con buoni risultati, in F2 e con le biposto Sport. Poi c'è Chris Amon, ventenne, che ha già assaporato il mondo dei Grand Prix grazie a Reg Parnell che in Inghilterra gli ha affidato una Lotus. Ma vediamo cosa accade quando si aprono le danze a Levin, in quello che è il primo atto della neonata Coppa Tasmania.

Gli iscritti sono ventuno, ma solo quattordici si presentano alle prove. Hulme, al volante di una Brabham-Climax BT4, è il più veloce e marca la Pole con il tempo di 50"3 che è il nuovo record sul giro. La prima fila vede schierate quattro monoposto: nell'ordine,

dopo Hulme, ci sono Mayer e McLaren con le Cooper-Climax e Amon su Lola-Climax T4.

Manca, perché impegnato diversamente, Jack Brabham, già vincitore qui a Levin (quando ancora non era Coppa Tasmania) l'anno prima. "Black Jack" onorerà due dei quattro appuntamenti in terra neozelandese e sosterrà la partecipazione di Denny Hulme per l'intera durata del Campionato.

Al via di uno schieramento nel quale le monoposto di 2500 cc sono solo sei - le altre montano motori Ford di 1.0, 1.5 e 1.6 litri anche su telai di F Junior - i più lenti sono Mayer e Hulme, con l'americano che al termine del primo giro sopravanza il neozelandese di una lunghezza. Più staccati McLaren, Shelly, Palmer, Youl e Amon.

All'ottavo dei ventotto giri in programma Denny Hulme sferra l'attacco e supera Mayer, avviandosi a conquistare giro dopo giro un vantaggio che lo porterà a transitare per primo sotto la bandiera a scacchi con un margine di 15"4 sull'americano, il quale a sua volta precederà Bruce McLaren di quasi quattro secondi. Dopo Youl, quarto, completano la zona punti Shelly e Palmer rispettivamente quinto e sesto.

È un buon inizio per l'esordiente scuderia anglo-neozelandese, ma dalla prossima gara i giochi si faranno più impegnativi perché a Pukekohe ci sarà anche Jack Brabham.

## 11th New Zealand Grand Prix

Pukekohe è un circuito di 3.540 metri ubicato nella North Island, 50 chilometri a nord di Auckland. È un tracciato misto veloce spezzato da una curva secca a novanta gradi e da due curve a gomito che sono quasi dei tornanti. Per il resto ci sono ampi curvoni da "pelo sullo stomaco", così che la velocità media sul giro si attesta attorno ai 145 km/h.

I giri da percorrere sono cinquanta per una lunghezza di gara pari a 177 km.

Qui ci sono diciotto monoposto, anche se partono in sedici perché il neozelandese Morrie Smith, su Lola-Ford di 1500 cc, non supera le qualifiche e Bill Thomsen, su Cooper-Climax T51 di due litri, non prende il via per problemi al motore. Le qualifiche vedono Bruce McLaren in Pole affiancato da Brabham, mentre Matich, Mayer e Youl occupano la seconda fila.

Al via Bruce fa pattinare troppo le ruote e il suo avvio, in una nuvola di fumo azzurrognolo, è lento. Ne approfitta Mayer che brucia tutti e si avvia a prendere il comando, seguito da Brabham, Matich e Hulme. L'australiano fin dal via pressa Mayer con continui attacchi mentre McLaren, con un primo, strepitoso giro, recupera molte posizioni perse in partenza. Al termine del secondo giro Brabham è in testa mentre Mayer ha ceduto il secondo posto al suo caposquadra. Dietro a loro c'è un gruppetto formato da Palmer, Amon, Shelly, Buchanan e Roly

Levis in lotta tra loro per smarcarsi e tentare d'andare a prendere i battistrada. Brabham e McLaren, tuttavia, riescono con il passare dei giri a costruire un discreto margine sugli inseguitori e finiscono per fare corsa a sé. Più indietro le posizioni, complici i ritiri per guasti o soste ai box, cambiano: ci sono ora in lotta serrata Mayer, Hulme e Matich che riesce a issarsi al terzo posto. La lotta al vertice prosegue, con McLaren che all'ottavo giro prende il comando. Al tredicesimo arriva l'imprevisto: il 4 cilindri Climax di Matich cede di schianto inondando la pista d'olio. Mayer, che era subito dietro, ci finisce sopra e fa un'escursione fuori pista. Hulme ringrazia e guadagna una posizione.

I primi nel frattempo arrivano alle spalle degli ultimi e sono...dolori per Jack Brabham, visto che vola fuori pista dopo aver urtato, durante un doppiaggio, la Lotus-Climax di Shelly. L'uscita è violenta, tanto che la BT 7A proietta ovunque pannelli di carrozzeria, ma per il due volte Campione del Mondo nessun danno fisico. La corsa di Shelly dura altri due giri perché anche lui deve ritirarsi a seguito dei danni riportati nel contatto.

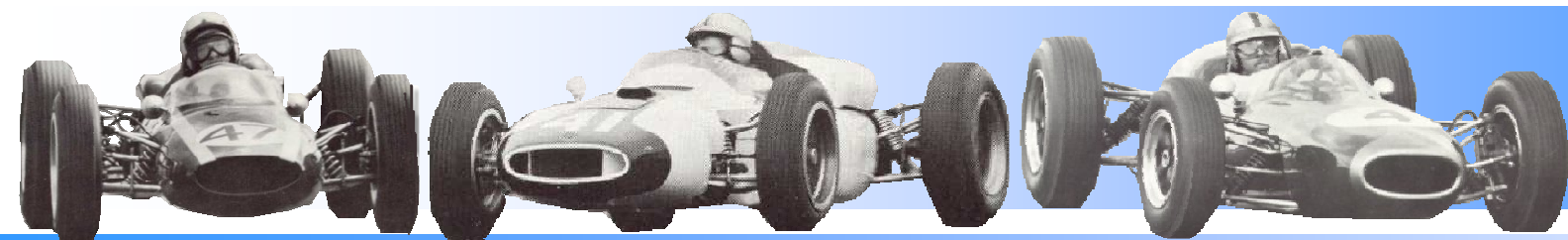
Alla fine vince Bruce McLaren che precede Denis Hulme, con Timmy Mayer a completare il podio. Quarto è l'australiano John Youl su Cooper-Climax T 51, ultimo a chiudere a pieni giri.



**Bruce McLaren e Jack Brabham scattano dalla prima fila dell'undicesimo GP della Nuova Zelanda. Bruce fa pattinare le ruote al via, Mayer ne approfitta, ma un Brabham in agguato non ci mette molto a prendere il comando della gara.**



**Nonostante i problemi di pattinamento al via, all'ottavo giro Bruce si porta al comando, tallonato dalla BT 7A di Brabham. Giunti alle spalle degli ultimi iniziano i doppiaggi, Brabham urta la Lotus-Climax di Shelly ed è costretto al ritiro.**



**Bruce McLaren**

**Jim Palmer**

**Jack Brabham**

## 13th Lady Wigram Trophy

Nella Coppa Tasmania gli appuntamenti sono serrati. Il 18 gennaio, sulla superficie aeroportuale di Wigram, il cui sviluppo è di 3731 metri, è in calendario il 13° Trofeo Lady Wigram, un classico appuntamento neozelandese.

Ricorda un po' Silverstone questo circuito (anche qui c'è una curva chiamata Club), veloce, ma caratterizzato da due pieghe a gomito che mettono a dura prova i freni. La pista, nella zona del via, è molto larga così che la prima fila è formata da quattro monoposto, nell'ordine Brabham, che è in Pole, poi McLaren, Hulme e Youl.

Al via il più lesto è Youl, ma già al secondo giro deve cedere la posizione a Brabham e poi a McLaren. Proprio Bruce

diventa protagonista di un fuori pista causato dal bloccaggio dell'acceleratore che lo fa precipitare in ottava posizione. Non sembra proprio essere una buona giornata questa per le due Cooper del Team McLaren, in quanto Mayer, che navigava al quarto posto, è costretto a prendere la via dei box per alcune noie che gli costano la perdita di un giro.

Bruce nel frattempo, superato il problema tecnico, ha iniziato una rimonta che lo porterà, a cinque giri dal termine, a tallonare il duo di testa formato da Brabham e Hulme. Ed è proprio Brabham che, sentendo la pressione del neozelandese, è vittima di una scivolata durante un doppiaggio che gli fa perdere la testa della gara.



**Bruce McLaren in azione a Wigram. La sua Cooper T70 stretta in mezzo alla Brabham BT 7A di Jack e la BT 4 di Hulme.**

Hulme passa così al comando seguito da McLaren, mentre il Campione australiano tenta una rimonta che, se andasse in porto, avrebbe del clamoroso. Ci pensa però una perdita di potenza del motore della Brabham di Hulme a rimestare le carte in tavola, regalando un'insperata vittoria a McLaren che chiude con otto secondi di vantaggio su Brabham e quindici su Hulme, che è riuscito a conservare la terza piazza dall'assalto dell'australiano John Youl al volante di una Cooper-Climax T55. Mayer chiude ottavo a tre giri un fine settimana costellato da mille problemi.



Bruce McLaren, in quella che poi descriverà come la migliore gara della sua carriera, s'invola al traguardo dopo aver corso poco più di 100 miglia in 65'08". Al termine di una tremenda bagarre con Brabham e Hulme, Bruce taglia il traguardo con 8 secondi su Brabham e 24 su Hulme. La decima edizione del Lady Wigram Trophy è stata senza dubbio una delle più entusiasmanti gare della Stagione, con i piazzamenti incerti fino alla fine.

## 7th Teretonga International

25 gennaio, Teretonga Park: l'autodromo, costruito nel 1957, è situato a otto chilometri da Invercargill. Qui si disputa il quarto round di Coppa Tasmania, ultimo appuntamento in terra neozelandese. Il circuito presenta un lungo rettilineo davanti alla zona box e un tratto misto dal lato opposto, caratterizzato da un paio di scollinamenti. La zona che circonda l'autodromo, ricca di prati e boschi, è l'ideale per il pubblico che può godere di una grande visibilità, anche perché, tutto sommato, si tratta di un circuito breve, lungo appena 2414 metri. I giri da compiere sono cinquanta per un totale di 120, 7 chilometri. La terra dei Maori evidentemente porta fortuna a Bruce McLaren che qui in passato ha vinto per tre volte. Ma non si trattava della Tasmania Cup, così che quest'appuntamento assume una valenza diversa.

Diciamo subito che a Teretonga le due Cooper della Bruce McLaren Motor Racing ottengono il risultato più bello, coro-

nato da un arrivo in parata di McLaren e Mayer che concludono staccati tra loro di un solo decimo di secondo. Il neozelandese Jim Palmer, con una Cooper-Climax T 53, chiude terzo a undici secondi e mezzo da McLaren. All'inizio sembrava che la sorte, assente Brabham, volgesse a favore di Hulme che aveva condotto in testa i primi otto giri, prima del ritiro causato dal danneggiamento di una sospensione anteriore a seguito di un'uscita di strada. Ai due alfieri Cooper non restava a quel punto che condurre una gara di conserva per guadagnare punti ai fini della Classifica finale. Questo non toglie che il neozelandese e l'americano non abbiano pensato anche a divertire il pubblico, perché Timmy sorpassa Bruce e per cinque giri conduce in testa, prima di essere risuperato dal proprio caposquadra. Un fine settimana trionfale, dunque, perché Bruce McLaren aveva anche staccato la Pole precedendo Hulme, Mayer ed Amon.



L'uscita di scena della Lola di Chris Amon ha permesso alle due Cooper della Bruce McLaren Motor Racing di tagliare il traguardo in parata. Una gara utile ad aumentare il vantaggio in Classifica, ma senza dimenticare il numeroso pubblico. Bruce McLaren e Timmy Mayer danno spettacolo a suon di sorpassi e giri veloci.

Al Teretonga Park Chris Amon ha guidato in maniera esemplare, nonostante le difficoltà mostrate dalla sua Lola T4 Climax. Problemi che hanno costretto Amon al ritiro, dopo essere finito in un fossato a causa di un testacoda. Nessuna conseguenza per il pilota e via libera per Bruce McLaren e Timmy Mayer.

© Sergent.com.au

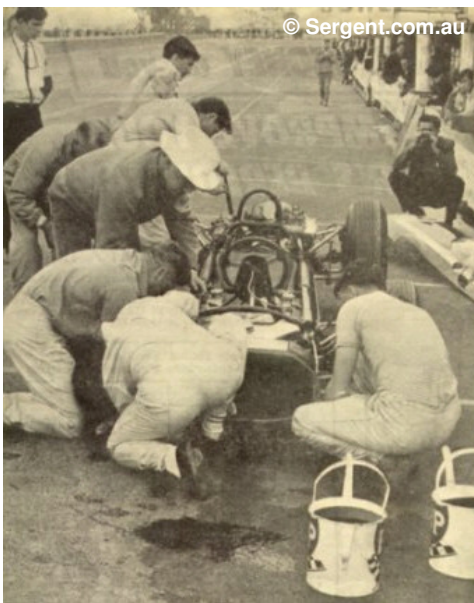


## 29th Australian Grand Prix

Il giorno 9 febbraio, a Sandown Park nello Stato di Victoria situato nella parte sud-orientale del continente australiano, si inaugura la seconda parte della Coppa Tasmania, in un tracciato di 3.103 metri da percorrere per 63 volte.

Le prove del sabato sortiscono esito favorevole per Jack Brabham il quale, marcando la Pole-position con il tempo di 1'09" 06, vince le cento bottiglie di champagne messe in palio dagli organizzatori. Al suo fianco, in prima fila, ci sono McLaren e Matchich, in seconda Hulme e Mayer secondo lo schema 3-2-3 adottato per la griglia di partenza.

Fin qui sembra tutto normale, in realtà le cose non furono semplici. Per cominciare, la corsia box è piena di buche, tanto che i primi che vi si avventurano nella prima sessione di prove devono dribblarle. Inoltre, Tony Schelly, che ha acquistato la monoposto di Chris Amon, quando arriva il venerdì di prove sta ancora aspettando che la scarichino dalla nave che l'ha trasportata dalla Nuova Zelanda. Lo stesso Brabham non è esente da noie, perché durante le prove cede l'albero motore della sua BT 7A in prossimità della curva Shell. Jack è costretto a trasportare in tutta fretta la monoposto presso la Repco Research dove, lavorando per l'intera notte, i tecnici riescono a co-



**Ai box i meccanici riparano la perdita al radiatore provocata dall'impatto del fondo sul cemento del circuito nel corso del Warm-up. Dopo soli 15 minuti la Cooper Climax di Bruce è pronta per raggiungere le altre vetture già impegnate nel giro di formazione.**

struirne uno nuovo. A complicare le cose ci si mette anche il tempo incerto, con piovoschi repentini che mettono a subbuglio i tempi sul giro e le classifiche. In quanto a noie nemmeno le Cooper della Bruce McLaren Motor Racing sono immuni: Ma-

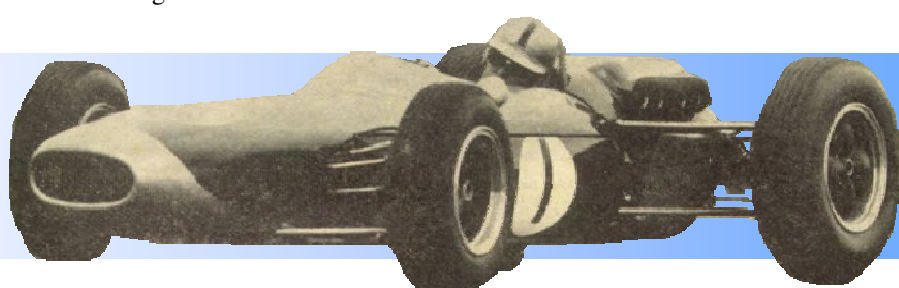
yer, dopo aver staccato un tempo interessante sull'asfalto bagnato, si accorge che uno dei bracci della sospensione posteriore presenta una cricca. Ma non è finita qui perché nel giorno della gara, al momento di schierarsi sulla piazzola di partenza, Bruce lamenta una perdita d'acqua dal radiatore. La monoposto viene sospinta verso il box per una concitata saldatura d'emergenza.

Quando lo starter abbassa la bandiera nazionale i più lesti sono Matchich e Brabham, che prendono il comando inseguiti da McLaren. Al ventunesimo giro, tuttavia, le posizioni sono cambiate: guida il gruppo McLaren, seguito da Brabham, Stillwell, Hulme e Youl, che chiude la zona punti. Matchich si è dovuto ritirare al quarto giro con il cambio in panne. Ma la speranza di una vittoria, che porrebbe una seria ipoteca per Bruce in chiave classifica, è destinata a svanire al trentottesimo giro quando il quattro cilindri Climax ammutolisce. Vince così Jack Brabham che sul traguardo precede Stillwell, su Brabham-Climax BT 4, Youl e Mayer. Quinto è Hulme, mentre Palmer issa la sua Cooper-Climax T 53 al sesto posto.

La vittoria di Brabham e il contemporaneo zero in classifica per Bruce rimettono tutto in discussione quando mancano tre gare alla fine.



**Timmy Mayer**



**Jack Brabham**

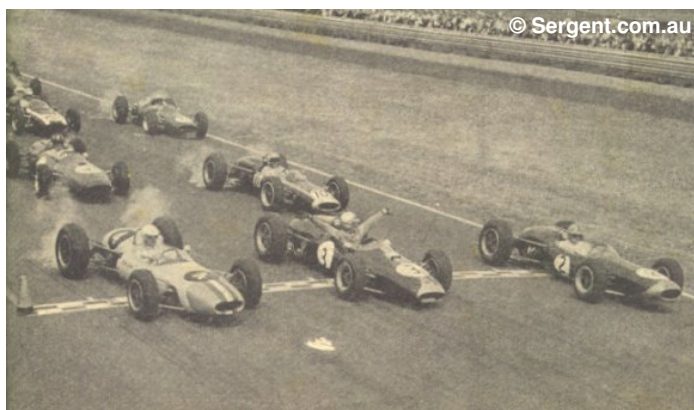
## IV Warwick Farm 100

Warwick Farm, alla periferia di Sydney, è teatro il 16 febbraio della sesta prova. I giri da percorrere sono quarantacinque di un circuito lungo 3.621 metri. Piuttosto sinuoso in rapporto alla lunghezza, Warwick Farm presenta ben quattordici curve, otto a destra, sei a sinistra. Tra i protagonisti la novità è la presenza dell'ex Campione del Mondo di F1 Graham Hill, ingaggiato dalla Scuderia Veloce. L'inglese piloterà così per la prima volta una Brabham, per l'occasione una BT 4 motorizzata Climax.

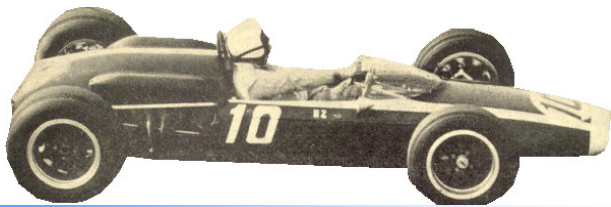
Ma veniamo allo schieramento di partenza, anche qui costruito secondo il metodo 3-2-3. Il miglior tempo è stato segnato da Matchich, davanti a Hulme e a Brabham. In se-

conda fila troviamo Hill e McLaren, in terza Mayer, Youl e Davison, in quarta Stillwell e Geoghegan, in quinta Gardner, Palmer e Cusack, in sesta Shelly e Scott, in settima Walker, Hunnam e Smith, in ottava Glass e Flowers.

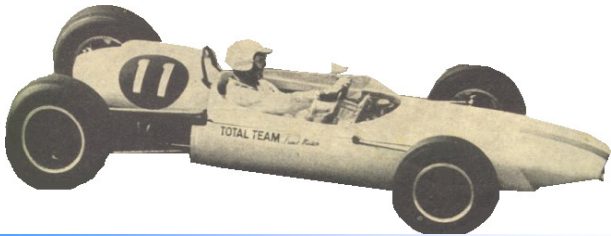
All'abbassarsi della bandiera Brabham scatta in testa mentre Matchich spreca la Pole facendo pattinare le ruote a vuoto. Hulme invece, che è in mezzo, si pianta e, come da regolamento, alza il braccio per segnalare la mancata partenza. Ripartirà a spinta quando tutto il plotone se ne sarà andato. Già durante il primo giro qualcuno si ferma per qualche problema: è il caso di Frank Gardner (accensione) e di Arnold Glass (per problemi al motore).



**Dopo il giro di formazione Jack Brabham è autore di una partenza perfetta, alla prima curva Jack è in testa. Non altrettanto buona la partenza di Matchich, che fa patinare le gomme della sua BT 7A con conseguente perdita di trazione. In mezzo ai due Hulme, che alza le braccia ad indicare che la vettura è rimasta ferma in griglia. Denny deve attendere il passaggio di tutte le monoposto prima che qualcuno possa intervenire per spingerlo in pista e fargli prendere definitivamente il via.**



*Bruce McLaren*



*Frank Matich*

Al secondo giro le posizioni si vanno delineando, con Brabham in testa seguito ad un'incollatura da Matich, Hill, McLaren e Mayer, per restare sui nomi più noti. Proprio Matich è autore di un'autentica prodezza quando, al quarto giro, infila Brabham in frenata alla curva Creek portandosi in testa. Peccato che sciupi tutto qualche giro dopo finendo in mezzo all'erba dopo aver compiuto un paio di testa coda. L'australiano riesce comunque a rientrare in pista e a risalire in quinta posizione, prima di abbandonare per il cedimento di un elemento frontale del telaio danneggiato durante l'escursione... rallistica.

Dopo venti giri è chiaro che la vittoria,

imprevisti a parte, se la giocheranno Brabham, Hill, McLaren e Mayer. Ma al ventiduesimo Hill vedere ridursi bruscamente le proprie chance arrivando troppo largo alla curva Polo, e facendosi così infilare da McLaren e Mayer. Che addirittura vanno ad attaccare, ma senza successo, Brabham. Per il rimanente dei giri, ritiri di altri concorrenti a parte, le posizioni non mutano: Brabham controlla gli assalti di McLaren e vince una gara condotta quasi tutta al comando. A Bruce McLaren, che termina secondo in volata a soli quattro decimi da Black Jack, va la soddisfazione del giro più veloce. Mayer è terzo dopo una gara in cui, con un accorto gioco di squadra, ha saputo tenere a bada Hill.

## IV° Lakeside 99

Il 23 febbraio a Lakeside va "in onda" (oggi con i format televisivi di Ecclestone diremmo così) il settimo e penultimo appuntamento del Campionato. "Lungolago" è la traduzione del nome di questa località che si trova a 30 km da Brisbane. Il tracciato, di 2414 metri da percorrere per sessantasei volte, presenta otto curve ed è caratterizzato da una sede viaria stretta, tant'è vero che lo schieramento di partenza prevede solo due monoposto per fila tra loro sfalsate. Ed è anche accidentata, con una pavimentazione che in qualche tratto tende a sfaldarsi così che esiste il rischio di essere colpiti da qualche sasso scagliato dalle ruote di chi sta davanti.

Problemi stradali a parte, la griglia vede Matich in Pole con a fianco Mayer, dietro a loro Brabham e Youl, poi Cusack e Gardner, Hulme e McLaren, Shelly e Scott, Walker e Flowers. Chiudono lo schieramento Glass e Ayers.

Al via Matich scatta da par suo trascinandosi

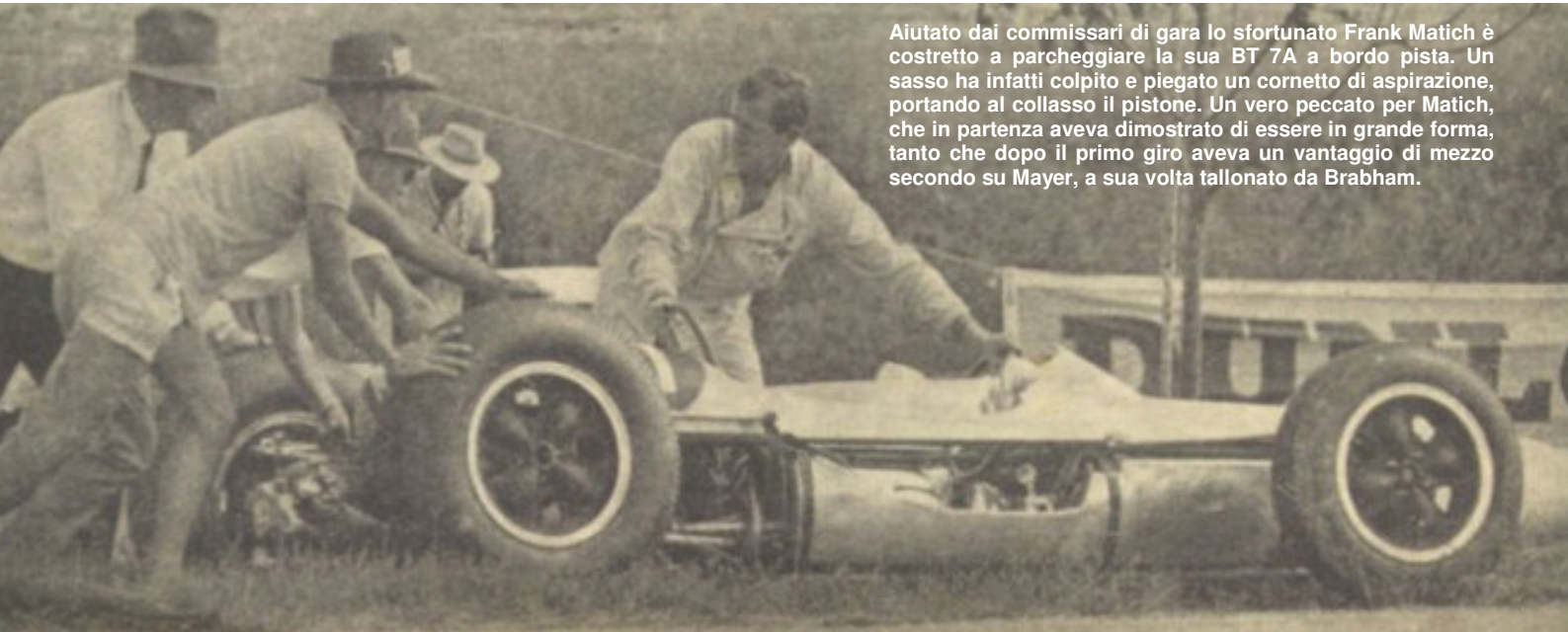
dietro Mayer e Brabham. Ma la sfortuna, come dice il proverbio, ci vede benissimo, tanto bene da centrare con un sasso proiettato da chissà chi e chissà come, un corno di aspirazione del motore di Matich che, piegandosi, ostruisce l'ingresso d'aria verso il collettore d'aspirazione provocando la *défaillance* di un pistone. Matich deve mestamente accostare e abbandonare la gara. Prende il comando Mayer e lo conserva fino alla quindicesima tornata, fino a quando, cioè, il suo 4 cilindri Climax alza bandiera bianca. Brabham si vedrà così servire la vittoria sul classico vassoio d'argento, mentre le ostilità proseguono tra McLaren, Hulme e Youl che seguono nell'ordine.

Ci pensano i due kiwi neozelandesi a rimstare le carte in tavola toccandosi alla curva del Karussell, cosa che permette a Youl di sopravanzarli e di guadagnare la seconda piazza che manterrà fino alla fine. Sì, perché Hulme, nel contatto con McLaren, riporta



**Il vincitore della gara, Jack Brabham, sorride a John Youl, che sta per ritirare il trofeo per la conquista del secondo posto.**

l'afflosciamento di un pneumatico ed abbandona, mentre McLaren decide di tirare i remi in barca per preservare la vettura fino alla fine, giudicando soddisfacente ai fini della Classifica il terzo posto.



Aiutato dai commissari di gara lo sfortunato Frank Matich è costretto a parcheggiare la sua BT 7A a bordo pista. Un sasso ha infatti colpito e piegato un corno di aspirazione, portando al collasso il pistone. Un vero peccato per Matich, che in partenza aveva dimostrato di essere in grande forma, tanto che dopo il primo giro aveva un vantaggio di mezzo secondo su Mayer, a sua volta tallonato da Brabham.



© Autopics.com.au

Si giunge così, il 2 marzo, a Longford, un circuito che più di altri somiglia a certe piste europee che si snodano tra boschi e colline, con tutte le insidie del caso. La sicurezza in quegli anni è un accessorio, concetto che vale in Europa come in Australia ed una sorta di fatalismo rassegnato permea l'ambiente quando accade l'irreparabile.

L'immagine riportata è eloquente. Se pensiamo che su quel tracciato nel 1968 Chris Amon, al volante di una Ferrari 330 P4, stabilì il record alla media di 196 orari, vengono i brividi solo a pensarci.

È il 2 marzo 1964 quando Bruce McLaren, terminando alle spalle della Brabham-Climax di Graham Hill, si aggiudica la vittoria nella prima edizione della Tasmania Cup. Ma è una giornata dal sapore più amaro che dolce per Bruce: il pensiero è rivolto all'amico Tim, scomparso

in un incidente durante le prove di qualificazione per essersi schiantato contro un albero dopo essere uscito di pista al termine di una salita. E pensare che proprio qui Bruce, che aveva disertato le prove in segno di lutto ed era partito quindi in ultima fila, disputa una gara fantastica, rimontando fino al secondo posto. Il podio è completato dall'australiano Frank Matich su Brabham-Climax BT 7A.

Longford sparirà dal Calendario della Tasmania nel 1969. La cronaca della gara ha poca importanza di fronte al dramma umano vissuto da Bruce McLaren, che con un atto di grande coraggio ha voluto onorare, nell'unico modo possibile ad un pilota, cioè vincendo, la memoria del giovane e promettente compagno di squadra. Al quale aveva già riservato un posto nella sua futura Scuderia di Formula Uno.



© AustralianAutosportCommunity.com  
© Sergent.com.au  
Brabham, Hill e Matich scattano al via dell'ultimo appuntamento della Tasman Cup. Alle loro spalle Stillwell e Davison, poi Youl, Patterson e Shelly.



© AustralianAutosportCommunity.com  
Continua la rimonta di Bruce. Al nono giro McLaren passa Matich sul rettilineo principale, approfittando delle difficoltà della Brabham Climax dell'australiano.



© AustralianAutosportCommunity.com  
Partito dal fondo dello schieramento Bruce è autore di una gara memorabile. Taglia il traguardo in seconda posizione, onorando l'amico appena scomparso.



© AustralianAutosportCommunity.com  
Dopo il via i piloti affrontano il pericoloso passaggio sotto il viadotto. Jack Brabham conduce davanti a Graham Hill, Bib Stillwell insegue in terza posizione.



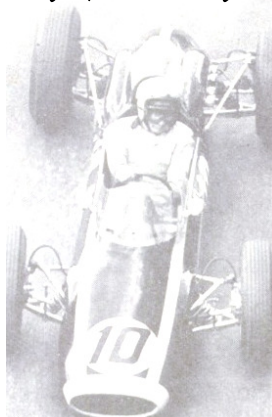
© AustralianAutosportCommunity.com  
Hill vince la gara e saluta il pubblico. Con il ritiro di Jack Brabham al ventiduesimo giro Hill taglia il traguardo in solitaria, con 10" di vantaggio su McLaren.



© Unknown  
Il viadotto della pista di Longford oggi. In quegli anni la sicurezza non rappresentava una priorità, ma nel 1969 Longford venne escluso dal Calendario.

TASMAN CUP  
1964  
7 giri più veloci in gara

Circuito	Pilota	Macchina	Tempo	Media in km/h
Levin	Denny Hulme	Brabham-Climax BT 4	50" 3	126,680
Pukekohe	Frank Matich	Brabham-Climax BT 7A	1' 26" 2	147,842
Wigram	Bruce McLaren	Cooper-Climax T 70	1' 26" 9	154,564
Teretonga Park	Denny Hulme	Brabham-Climax BT 4	1' 05" 7	132,274
Sandown Park	J. Brabham/B. McLaren	Brabham BT 7A/Cooper T 70	1' 09" 5	160,731
Warwick Farm	Bruce McLaren	Cooper-Climax T 70	1' 37" 4	133,836
Lakeside	Jack Brabham	Brabham-Climax BT 7A	58" 7	148,048
Longford	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.





## Classifica finale

Cosa dice il regolamento a proposito di punti?

Anche in Coppa Tasmania valgono i punteggi attribuiti in formula uno e in generale nel mondo delle corse europeo: 9 punti al primo, 6 al secondo, 4 al terzo, 3 al quarto, 2 al quinto e 1 al sesto classificato.

È diverso, però, il modo di conteggiarli perché ai fini della classifica finale valgono

i tre migliori piazzamenti ottenuti in ciascuna delle due parti in cui il campionato è diviso, tenendo conto che, indipendentemente dal risultato ottenuto (che può essere anche uno zero per un ritiro), va comunque conteggiato quello conseguito a Pukekohe, per la parte neozelandese, e quello conquistato a Sandown Park per quella australiana.

**La classifica finale di Coppa Tasmania 1964 è quindi la seguente:**

*Nota: in colore blu i punteggi da scartare*

Pilota	Levin	Pukekohe	Wigram	Teret.	Sand.	Warwick	Lakeside	Longford	Punti validi/totali
Bruce McLaren	4	9	9	9	----	6	4	6	39/47
Jack Brabham	----	----	6	----	9	9	9	----	33/33
Denny Hulme	9	6	4	----	2	2	----	----	23/23
Timmy Mayer	6	4	----	6	3	4	----	----	23/23
John Youl	3	3	3	----	4	----	6	2	21/21
Graham Hill	----	----	----	----	----	3	----	9	12/12
Bob Stillwell	----	----	----	----	6	1	----	3	10/10
Jim Palmer	1	2	2	4	1	----	----	----	9/9
Tony Schelly	2	1	1	3	----	----	2		8/8
Frank Matich	----	----	----	----	----	----	----	4	4/4
Frank Gardner	----	----	----	----	----	----	3	----	3/3
Bill Thomasen	----	----	----	2	----	----	----	----	2/2
Roly Levis	----	----	----	1	----	----	----	----	1/1
Glyn Scott	----	----	----	----	----	----	1	----	1/1
Lex Levison	----	----	----	----	----	----	----	1	1/1

