

BEHRA-PORSCHE E TEC MEC

LA STORIA DI UNA VETTURA NATA TRA LA FRANCIA, L'ITALIA E LA GERMANIA



La Behra-Porsche nasce da un'idea del pilota Jean Berha che vuole una Formula 2 costruita su misura per lui e "Pilotino". Chiede a Ferry Porsche di poter realizzare la sua vettura con motorizzazione Porsche, usando il telaio 550-0032 ed il motore "Carrera" da 1.500cc. Per farlo si affida a Valerio Colotti che aveva conosciuto quando correva per la Maserati.

Valerio Colotti nel 1958, dopo cinque anni nell'ufficio tecnico alla Ferrari ed altri cinque nell'ufficio tecnico della Maserati (dove progetta per la 250F Campione del Mondo di F1 nel 1957 cambio-differenziale, sospensioni, sterzo, freni e telaio), decide di mettersi in proprio e fonda a Modena la "Tec-Mec". Inizia l'attività con il progetto e la costruzione del cambio-differenziale per la Cooper Climax della scuderia di Rob Walker i cui piloti, Maurice Trintignant e Stirling Moss, ne decretano il successo. Nel 1959 progetta la Tec-Mec con motore e cambio delle Maserati 250F, una vettura di F1 ora esposta nel museo di Donington. Sempre nello stesso anno, per conto di Jean Behra, progetta la telaistica della Behra-Porsche, vettura che guidò anche Maria Teresa de Filippis nel 1959. Con la morte di Behra il progetto si ferma lì, ma la storia ed i successi di Colotti proseguono, l'affidabilità e le innovazioni tecniche apportate alle sue componentistiche ne decretano il successo in virtù del quale scuderie ufficiali come Cooper, Vanwall, Lotus, Brabham, McLaren, Fergusson e BRM ordinano cambi-differenziali. Tra il 1959 e il 1960 nasce la collaborazione con Alf Francis, capo meccanico della scuderia di Rob Walker, resasi necessaria per avere un tecnico valido e molto conosciuto nell'ambiente che faciliti i contatti per le richieste dei clienti e la Tec-Mec si trasforma così in "Colotti-Francis". Su richiesta del pilota Wolfgang Von Trips progetta la telaistica della formula Junior T.C.A. (Trips Colotti Automobili). La vettura, dopo i collaudi effettuati nell'aeroautodromo di Modena, viene trasferita in Germania dove partecipa ad una o due gare in salita. Purtroppo, la collaborazione che si prospettava decisamente interessante, subisce uno brusco stop dopo il tragico incidente di Monza nel quale Von Trips muore. Tramite il socio Alf Francis e su richiesta dei piloti che hanno avuto la possibilità di guidare la Tec-Mec e la Porsche-Behra, la scuderia di Rob Walker chiede che venga modificata la geometria dell'avantreno di due Lotus di proprietà della suddetta scuderia. Il positivo risultato dell'operazione accelera il progetto, da tempo covato, di realizzare una F1 da parte della "Rob Walker Racing Team".



La Colotti-Francis viene incaricata di studiarne la telaistica e nasce la Walker Special, realizzata a Dorking con motore Coventry-Climax da 2,5 litri. Il pressante impegno con il campionato permette di effettuare i dovuti collaudi solo a fine stagione ma, pur dimostrando di aver raggiunto gli obiettivi prefissati, il progetto e lo sviluppo vengono momentaneamente accantonati in quanto il regolamento per la nuova stagione impone la sostituzione del motore da 2.5 litri con quello da 1.5 litri. A seguito dell'introduzione del nuovo regolamento la Colotti-Francis studia, progetta e realizza un nuovo cambio-differenziale adatto ai motori da 1.5 litri. Nasce così il T.34 a 6 velocità di soli 34kg. Il cambio-differenziale T.37 è progettato e costruito su richiesta di Colin Chapman per essere utilizzato sulla Lotus 29 che, alla guida di Jim Clark, vince nel 1964 le 500 Miglia di Indianapolis. La Colotti Trasmissioni, che intanto ha assunto l'attuale denominazione dopo un breve periodo come G.S.D. (Gear Speed Developments), nello stesso periodo collabora anche con importanti Scuderie e reparti corse di costruttori italiani quali: Fiat Auto, Alfa Romeo, Scuderia Centro Sud, Serenissima, De Sanctis, Ats.



L'azienda "Colotti Trasmissioni" è ancora attiva a Modena e oggi è guidata dal figlio di Valerio Colotti, Marco.

La Behra-Porsche Colotti è stata recentemente restaurata ed è visibile nel museo dell'auto del REVS INSTITUTE a Naples (Florida USA), circondata da altre cugine come la 356 SL del 1951, una delle venti 356 B Carrera Abarth, una 356 Carrera GT speedster del '58, una 356C del 1965, una 550 spider ed una coupè, una RS 60 ed una RS 61 e poi 718 RSK, 904, 906, 908, 910, 911, 914/6 ed infine la mitica 917 K... Ma quando ci andiamo???

Un ringraziamento particolare anche a Marco Colotti per le informazioni ed il materiale fotografico dell'epoca, oltre alla competenza e simpatia.



a Lady at the Races

In un sabato d'inverno a 89 anni ci ha lasciato in punta di piedi Maria Teresa De Filippis. Maria Teresa è stata la prima donna a prendere parte ad una gara di Formula 1.

Nata da famiglia nobile nel 1926 a Napoli, la contessina Maria Teresa da giovane si diletta con vari sport: golf, equitazione, sci. Si affaccia al mondo delle quattro ruote nel 1948 con una Topolino iscrivendosi ad una gara in salita per scommessa; scommessa che vince "mettendosi dietro" i fratelli che l'avevano incitata. Da quel momento è una continua scalata di categorie sino al 1954 quando con la OSCA Sport 1.100 ottiene la sua prima vittoria assoluta. Dopo la trafila delle categorie minori, nel '55 approda alla Maserati come pilota ufficiale della A6GCS sport di 2.000cc e nel '58 corre in Formula 1 con la Maserati 250F da lei acquistata (è lo stesso modello iridato con Fangio l'anno precedente).

Disputa in totale 8 GP ed al gran premio di Siracusa nel 1958, non valido per il mondiale, è 5^a assoluta. Vive

fianco a fianco con i principali corridori dell'epoca, da Juan Manuel Fangio a Luigi Musso, da Stirling Moss a Jean Behra. E' proprio quest'ultimo che le permette di mettere nuovamente piede nel mondo dei GP di Formula 1 con la sua Behra-Porsche, una Formula Due costruita dalla TEC MEC di Modena. "Pilotino", così era soprannominata Maria Teresa de Filippis, il 10 maggio '59 tenta senza successo di qualificarsi nel GP di Montecarlo (anche Jean Behra prova a qualificare la stessa vettura ma senza successo). La stagione avrebbe potuto avere per lei un seguito interessante però, quando sul circuito dell' AVUS nei primi di agosto di quello stesso '59



Jean Behra muore in un incidente con la sua Porsche

718 RSK Spyder in una gara di contorno, Maria Teresa De Filippis decide che è ora di smettere e di appendere il casco al chiodo; ormai dei suoi amici di un tempo non rimane quasi più nessuno. Dirà a Luca Delli Carri parlando di quegli anni: "Vedo tanti sbagli e qualche sciocchezza. Qualche volta dico: << quando correvo ho fatto tante pazzie, da che ho lasciato le corse ho fatto solo fesserie >>"; e ancora alla domanda "Qual era il suo obiettivo quando correva?" "Vincere. Io dovevo vincere. Non ho mai corso per arrivare. E non ho mai conosciuto nessuno che corresse solo per arrivare".

Vogliamo sempre ricordarla così.

Un ringraziamento particolare all'editore di Delli Carri, Fucina Editore di Milano.

Guglielmo Solofrizzo



