



WALTER BECCHIA

Di Alberto Flisi

Mica facile.

Mica facile parlare di Walter Becchia: fonti scarse, tranne qualcuna marcata Citroën.

E' soprattutto per questo che mi ci provo io, ora, con questo articolo che sicuramente non sarà granché, ma il fatto è che mi dispiaceva restasse in ombra un simile importante personaggio della storia del Doppio Chevron.

Tra l'altro, italiano (sì, un altro, dopo Flaminio Bertoni!).

E poi dicono che la Citroën è francese!

I motori li ha fatti Becchia, le linee delle carrozzerie e spesso degli interni, Bertoni, e poi dicono che la Citroën è francese...

Chiaro, sto usando un paradosso al limite, così, per divertimento.

Scrivo dunque, dicevo, questo articolo, per "onorare" la sua memoria, secondo me spesso non sufficientemente nota, nemmeno tra noi Citroënisti.

La sua opera in campo motori-

stico, alla Citroën, è semplicemente grandiosa: prima il motore della 2CV, poi gli importanti, continui, miglioramenti a quello, tecnicamente "venerabile", della DS, e poi tanti progetti di sei cilindri contrapposti, raffreddati ad acqua od aria, finiti nel dimenticatoio per "colpa" della Casa Madre, sovente in troppe faccende affaccendata e finanziariamente coinvolta.

Sei cilindri pensati per la DS, è vero, ma se fossero almeno stati presi in considerazione e tirati fuori dai polverosi cassetti al Bureau d'Etudes, anche 10-15 anni dopo, non sarebbe stato male.

Per dire: se la SM avesse avuto un bel sei cilindri "piatto", fatto apposta per lei da Becchia, non sarebbe stato forse meglio?

Ci sarebbe stato più comodo, nel basso cofano della SM, al posto del sei V a 90 gradi del grande Alfieri, che se lo dovette inventare lì per lì in sei settimane. Chissà (continuando con le supposizioni), sarebbe risultato più





semplice, più affidabile, con meno chilometrici giri di catene di distribuzione...

Vabbè, con i se non si fa la storia.

Torniamo al nostro.

Quando Becchia arriva alla Citroën, in piena seconda guerra mondiale, nel 1941, Parigi è occupata dai tedeschi.

Non ci arriva certo con un curriculum da poco : Fiat, poi Sunbeam, poi Talbot, e non con progettazione di motori solo di serie, ma anche da competizione.

Da questo punto di vista possiamo fare questa considerazione.

Dato atto a Boulanger di avere avuto la vista lunga a volerlo alla Citroën, poi però il buon Becchia, a Quai de Javel, è stato un po' "sotto utilizzato", rispetto alle sue capacità.

Ad un tecnico valente come lui è stato chiesto prima di fare un microscopico bicilindrico per la TPV.

E lui lo fa, traendo ispirazione (lo sapevate?) dal bicilindrico BMW della moto dell'amico Bertoni, che glielo magnifica in conti-

nuazione

Lo realizza, alla fine, robustissimo, un vero muletto, assolutamente indistruttibile.

A 50 anni di distanza vediamo infatti tranquillamente in giro, come niente fosse, 2CV e Dyane, in uso quotidiano.

Spartano, questo motore, ma, d'altronde, deve muovere un'auto assolutamente ed esclusivamente economica.

Poi, forza, arriva l'astronave, l'auto spaccamondo, nel 1955, la DS.

Forse è la volta buona per fare un bel motore moderno, addirittura sei cilindri...

Oh, dico, un'auto che nel 1955 si propone solo col cambio semiautomatico senza frizione, tutto a comando idraulico.

Roba dell'altro mondo.

Poi tutto il resto che sapete: sospensioni, freni, sterzo, tutti servo assistiti.

Per non parlare della linea!

E il motore?

Il motore no.

Ci scusi sa, Becchia, abbia pazienza: i suoi sei cilindri saranno belli e moderni finché vuole,

ma qui, noialtri, i soldi li abbiamo finiti, quindi CICCIA.

Veda che può fare col suo collega Sainturat, veda un po' di "rivitaminizzare" il vecchio 1900 ad aste e bilancieri ed albero a camme laterale della Traction.

E Becchia, docile, si dà da fare e si dà da fare bene, perché il motore, pian piano, cresce di prestazioni senza perdere di affidabilità.

Da tre a cinque supporti, testata nuova, poi, addirittura l'iniezione elettronica, seconda in Europa solo alla Mercedes.

La velocità massima aumenta da 140 a 190 all'ora.

Becchia, la pagnotta, alla Citroën, se l'è guadagnata tutta, non vi pare?

Se ne va nel 1968, dopo oltre quarant'anni di lavoro, in merita-pensione.

A ben vedere, la sua preziosissima opera ha nascostamente contribuito in modo sostanziale all'affermazione delle straordinarie auto che tutti noi conosciamo.

Chapeau!

