



ADOLPHE KEGRESSE

Di Alberto Flisi

Questo signore, sconosciuto ai più, fu uno dei tanti personaggi, di grande caratura tecnica, prima entrati nell'orbita e poi risucchiati, potremmo dire, dal "sole" André Citroën.

Francese era francese, nessun dubbio.

Non si era fatto però la fama in patria (il vecchio proverbio ha una validità indistruttibile!), bensì alla corte dello zar Nicola II di Russia, che affidò a questo ingegnere transalpino il compito di aumentare la mobilità e l'efficienza degli automezzi di corte sui terreni spesso impervi, innevati e ghiacciati del suo grande impero, giusto per andare a caccia di lupi (!).

Come farlo, senza ricorrere a pesanti cingolature da carro armato, che tra l'altro avrebbero richiesto unità motrici di elevata

potenza?

Adolphe Kegresse optò per una soluzione ardita e inusuale: la cingolatura in gomma, mossa direttamente dall'asse motore posteriore.

Questa cingolatura, appunto, leggera, poteva essere applicata facilmente a veicoli di dimensioni e di potenza modeste, senza doverli completamente riprogettare.

Inoltre il funzionamento complessivo risultava relativamente silenzioso.

(Per inciso una interessante osservazione linguistica: in inglese il sistema a cingoli viene denominato "caterpillar tracks", da cui il nome della arcinota fabbrica americana di macchine movimento terra; ma che cosa vuol dire, in inglese, caterpillar?

Vuol dire BRUCO, perché i cingolati si muovono sul terreno come fossero bruchi!

La dizione francese del semicingolato invece è "autochenille").

Rientrato in Francia dopo la rivoluzione d'ottobre del 1917, Kegresse venne notato e chiamato da André Citroën, da sempre svelto a considerare le idee innovative con possibile proficua ricaduta commerciale e... voilà, il "tandem" era formato.

La via per la "cingolatura di massa" era aperta!

Una cosa che non sono riuscito ad appurare, nelle mie profonde (?) indagini bibliografiche sui semicingolati Citroën che ne seguirono è questa: la gomma dei cingoli, sicuramente di qualità speciale e particolare, visto il lavoraccio che doveva sopportare, fu mai prodotta dalla Michelin?

Chi sa è pregato di farsi vivo, eventualmente integrando questo mio "pezzo".

Dicevo dunque che dall'entrata





SPACXZIO

in squadra Citroën di Kegresse si originò poi tutta una serie di semicingolati, derivati sostanzialmente da vetture "normali", vista la particolare leggerezza del sistema in gomma.

(Attraiante e furba l'idea dichiarata che sta alla base del semicingolato: il mezzo che può andare dovunque non può andare un'auto).

E fu subito epopea.

Quel gran mago della pubblicità di André Citroën concepì ed appoggiò due impegnative crociere extraeuropee, prima la Nera, negli anni 20, in Africa, poi la Gialla negli anni 30 in Asia.

Ma questo lo sanno oramai tutti. Quello che probabilmente tutti non sanno è che la Gialla fece pagare un duro pedaggio alla straordinaria squadra di supporto della spedizione.

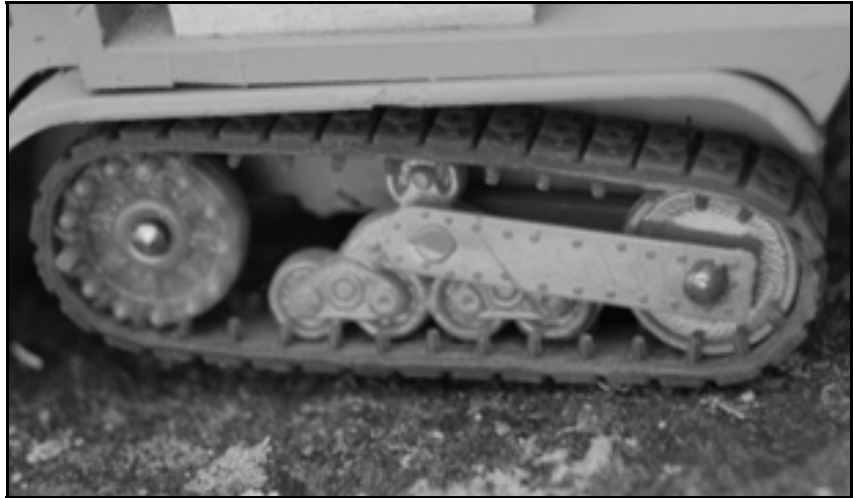
Il suo comandante in capo, George Marie Haardt, braccio destro di Citroën, grande organizzatore e tecnico sopraffino, a seguito di un pesante ritardo imposto dalle prepotenze di un signorotto locale, dovette affrontare e far affrontare all'intera carovana il percorso attraverso il deserto dei Gobi in pieno inverno.

Si ammalò di polmonite, arrivato in Cina dovette ricoverarsi in ospedale a Hong Kong e poco dopo vi morì, nella primavera del 1932.

Fu un colpo durissimo per André Citroën, che non nascose affatto il suo profondo dolore per simile perdita.

Tornando all'Europa, un po' per la validità intrinseca del sistema Kegresse, un po' grazie alla pubblicità sistematica che Citroën gli faceva, esso fu ampiamente adottato per diversissimi automezzi, sia in campo civile che militare.

Se il campo militare vi può suonare scontato, non così quello



civile: un paio di interessanti impieghi di veicoli con sistema Kegresse vede, da un lato, l'uso di semicingolati nelle stazioni sciistiche più alla moda per trainare a monte gli sciatori, dopo il percorso in discesa (le funivie di risalita ancora erano di là da venire); dall'altro l'uso sulle spiagge della Normandia, per il trasporto di bagnanti lungo quegli interminabili litorali.

L'uso militare, benché scontato, di scontato però non ha il fatto che fu richiesto e impiegato da molti stati stranieri: Polonia, Germania, Gran Bretagna e Stati Uniti tra di essi.

Si può in un certo modo sostenere che il successo più internazionale di Citroën fu proprio questo, il sistema Kegresse, più delle sconosciute sospensioni idrauliche che invece raramente trovarono imitatori o sostenitori fuori dalla Francia.

Ma l'ingegnere francese, detentore di centinaia di brevetti di ogni tipo in campo meccanico, aveva in serbo un'altra incredibile invenzione: il cambio a doppia frizione, da lui realizzato la prima volta nel 1935, e applicato, sia pure solo sperimentalmente, su una TA nel 1939!

il cambio a doppia frizione, sostanzialmente, si compone di

due semicambi, ognuno con una frizione; un semicambio ha la prima e la terza marcia, con la sua frizione dedicata, l'altro semicambio ha la seconda e la quarta marcia, con l'altra frizione dedicata.

Inserendo la prima, il semicambio opposto "prepara" l'inserimento della seconda, con l'altra frizione; inserita la seconda, il primo semicambio prepara l'inserimento della terza e così via. Ne deriva un funzionamento complessivo molto più rapido e silenzioso.

L'ingegner Kegresse non poté sviluppare adeguatamente questa innovazione tecnica a causa del sopraggiungere della guerra.

Avrebbe probabilmente voluto farlo alla fine di essa, ma non le sopravvisse: morì nel 1943.

Non possiamo ovviamente, che stupirci, di fronte alla constatazione che, a differenza di quanto tutti noi pensavamo, il cambio a doppia frizione non sia affatto un'invenzione Porsche o Audi degli anni 80, ma Kegresse e, per traslato, Citroën, degli anni 30!

E per finire degnamente, a corollario, un motto di André Citroën che vale un Perù: NON SERVE SAPER FARE SE NON SI FA SAPERE
