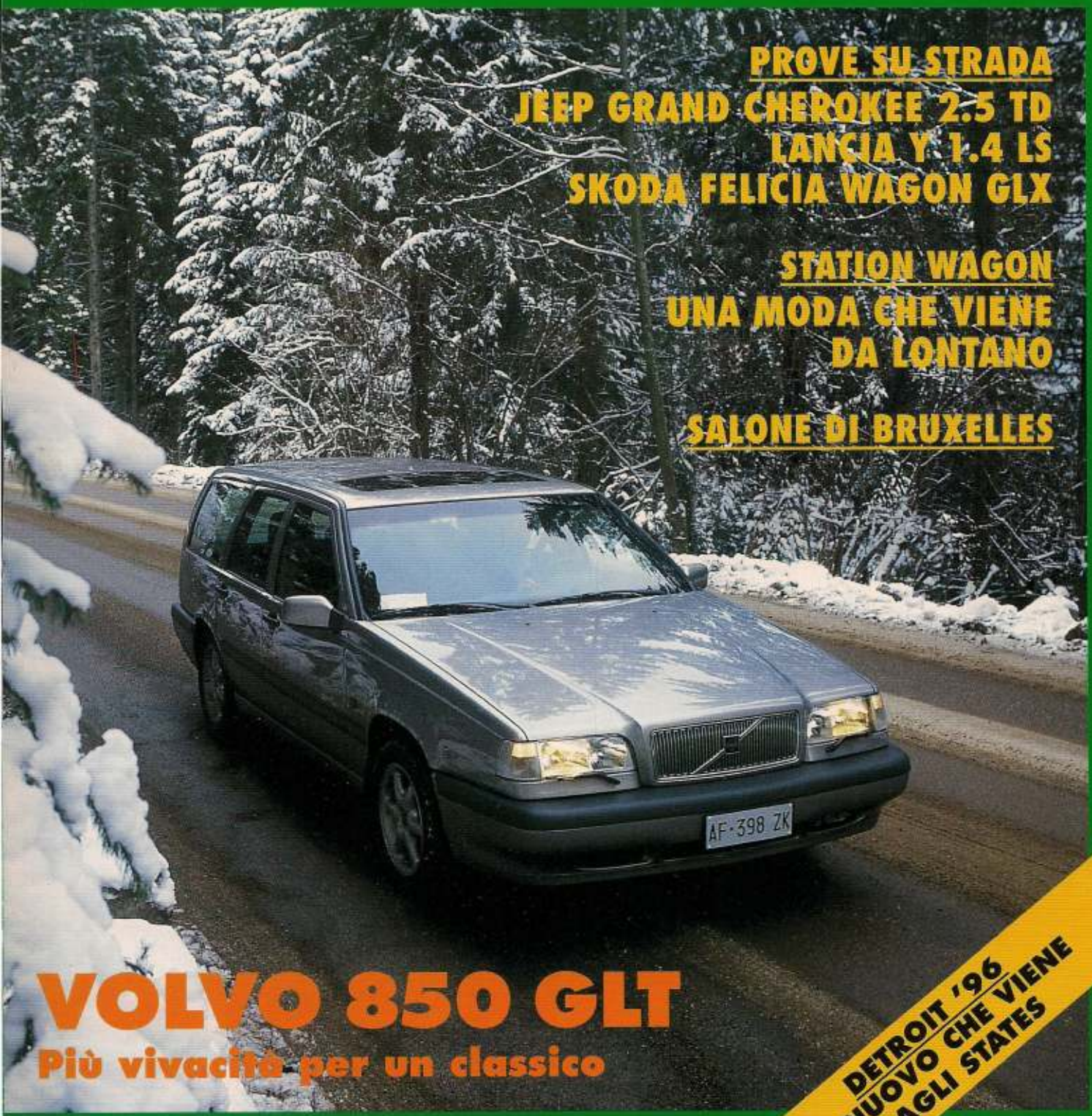
NUMERO 78 - FEBBRAIO 1996 - LIRE 7.500

AUTOMOTOR A.M. MAGAZINE

Sped. abb. post./50% - MILANO



PROVE SU STRADA
JEEP GRAND CHEROKEE 2.5 TD
LANCIA Y 1.4 LS
SKODA FELICIA WAGON GLX

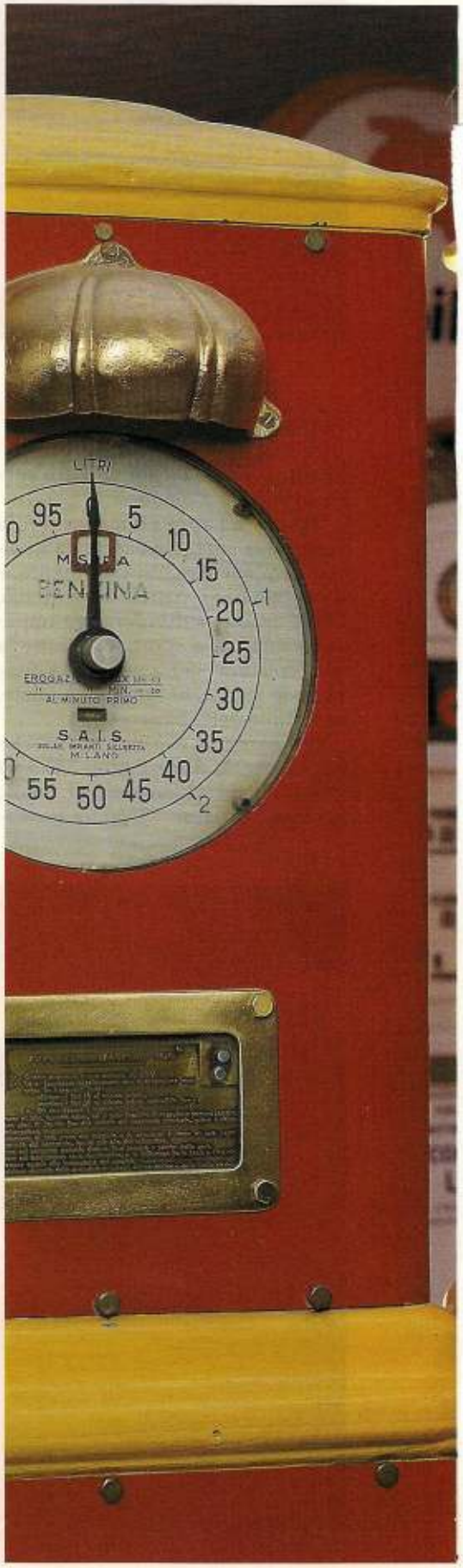
STATION WAGON
UNA MODA CHE VIENE DA LONTANO

SALONE DI BRUXELLES

VOLVO 850 GLT
Più vivacità per un classico

DETROIT '96
IL NUOVO CHE VIENE DAGLI STATES

EDITORIALE GIORGIO MONDADORI



AUTO & DINTORNI

COLONNINA MON AMOUR

La storia delle stazioni di servizio in oltre cinquemila pezzi: è il museo Sirm di Palazzolo Milanese, creatura di Guido Fisogni, che da trent'anni spende tempo e denaro in questa impresa tra missione e ossessione

di Manuela Piscini - fotografie di Luci & Immagini

Un tempo, quando l'automobile era ancora una carrozza senza cavalli, la vendevano nelle farmacie e nelle drogherie. Niente di strano, visto che fino a quel momento la benzina era considerata un sottoprodotto secondario del petrolio, buono tutt'al più per togliere le macchie dai vestiti. Inventato nel Vecchio Continente, il nuovo rivoluzionario mezzo di locomozione conobbe il suo sviluppo maggiore, se non altro dal punto di vista numerico, negli Stati Uniti, dove le grandi distanze costituivano un ottimo incentivo alla sostituzione dei cavalli (quelli a quattro zampe)

LITRI
MISURA
NAFTA
S.A.I.S.
MILANO

I distributori a quadrante (a sinistra e sotto) fecero la loro apparizione alla fine degli anni Venti. Prima di allora, la quantità di carburante erogata si "leggeva" sui grandi vasi che lo contenevano. Sotto: una targa Lampo, antesignana della Esso.

con qualcosa di più pratico. Ed ecco il motivo per cui fu proprio il Nuovo Mondo a dare soluzione per primo al problema dei rifornimenti.

Forse nel museo Sirm manca la testimonianza del tempo in cui la benzina veniva venduta dal farmacista a mezzo litro alla volta. Ma si può essere certi di trovarvi documentata l'evoluzione della stazione di servizio fin da quei timidi esordi americani, agli inizi del nostro secolo. Il museo Sirm è infatti la raccolta più completa al mondo di quanto riguarda la distribuzione di carburante. E, per quanto strano possa sembrare, non si trova Oltreoceano, ma a Palazzolo Milanese. Qui ha sede l'omonima società specializzata nella costruzione e manutenzione di stazioni di servizio. Ed è stato proprio andando in giro per l'Italia a sistemare e sostituire distributori che Guido Fisogni, uno dei soci fondatori, è stato contagiato da un virus talmente potente che, trent'anni dopo, non ne è ancora guarito. Un virus che lo ha portato a raccogliere, prima disordinatamente, poi seguendo un piano più preciso, oltre 5500 oggetti (oltre la metà dei quali sono reperti unici), legati più o meno strettamente alla distribuzione di carburante.

Ci sono le pompe vere e proprie, naturalmente (Fisogni ha persino perso il conto ma stima di averne circa duecento), ma anche latte d'olio e ingrassatori, estintori e targhe pubblicitarie, cartine stradali e cartelli, globi luminosi e compressori e tutto quanto può trovarsi in una stazione di servizio. E ancora, gadget, giocattoli, disegni, cartoline, posacenere, spille: in una parola, qualunque cosa porti il marchio di una compagnia petrolifera. Sono molte quindi le chiavi con cui "leggere" il museo: un percorso di archeologia industriale con i progressi tecnici e stilistici della stazione di servizio; un'esplorazione nell'evoluzione del design con i mutamenti grafici di insegne, loghi e simboli; un viaggio nel costume attraverso le trasformazioni della comunicazione pubblicitaria delle compagnie.

Le pompe vere e proprie sono ovviamente soprattutto italiane ma, per ricostruirne la storia dall'inizio, non potevano mancare i primi distributori a pompa misuratrice inventati in America.

In realtà il progenitore del moderno distribu-

Per privati, garage e piccole officine la pompa montata su carrelli serbatoio (nella pagina accanto) è stata per molto tempo la soluzione più pratica. Nella pagina precedente: Guido Fisogni accanto a un distributore doppio italiano (1934), simbolo del museo. A sinistra: una delle centinaia di spille "a soggetto" della collezione.

Mobilgas
Mobil
Mobiloil
Mobiloil
CONTAINS LEAD
Mobilgas
PENNZOIL

tore fu, negli anni Dieci, una cisterna cilindrica collocata in verticale su un supporto molto alto. La misurazione del carburante erogato avveniva attraverso un indicatore di livello in vetro; l'erogazione a caduta con un tubo flessibile. Questo primo tentativo fu rapidamente superato dalla "Self-measuring Gasoline Storage Pump" della Bowser: la differenza la faceva una pompa a pistone, mossa da una leva, che erogava sempre la stessa quantità di benzina. Alla pompa misuratrice venne presto aggiunto un contatore meccanico che indicava la quantità erogata, peraltro controllabile sul vaso graduato nel quale il liquido passava prima di arrivare nel tubo flessibile. Il vaso graduato era l'elemento più importante dei distributori a misurazione visibile, che ebbero il loro maggior sviluppo negli anni Venti. La pompa non serviva più a misurare ma soltanto a sollevare il carburante contenuto in recipienti spesso enormi: alcuni raggiungevano i quindici galloni, quasi sessanta litri. Le "visible pumps" erano altissime e imponenti, sovrastate dai globi luminosi che servivano ad attirare la clientela.

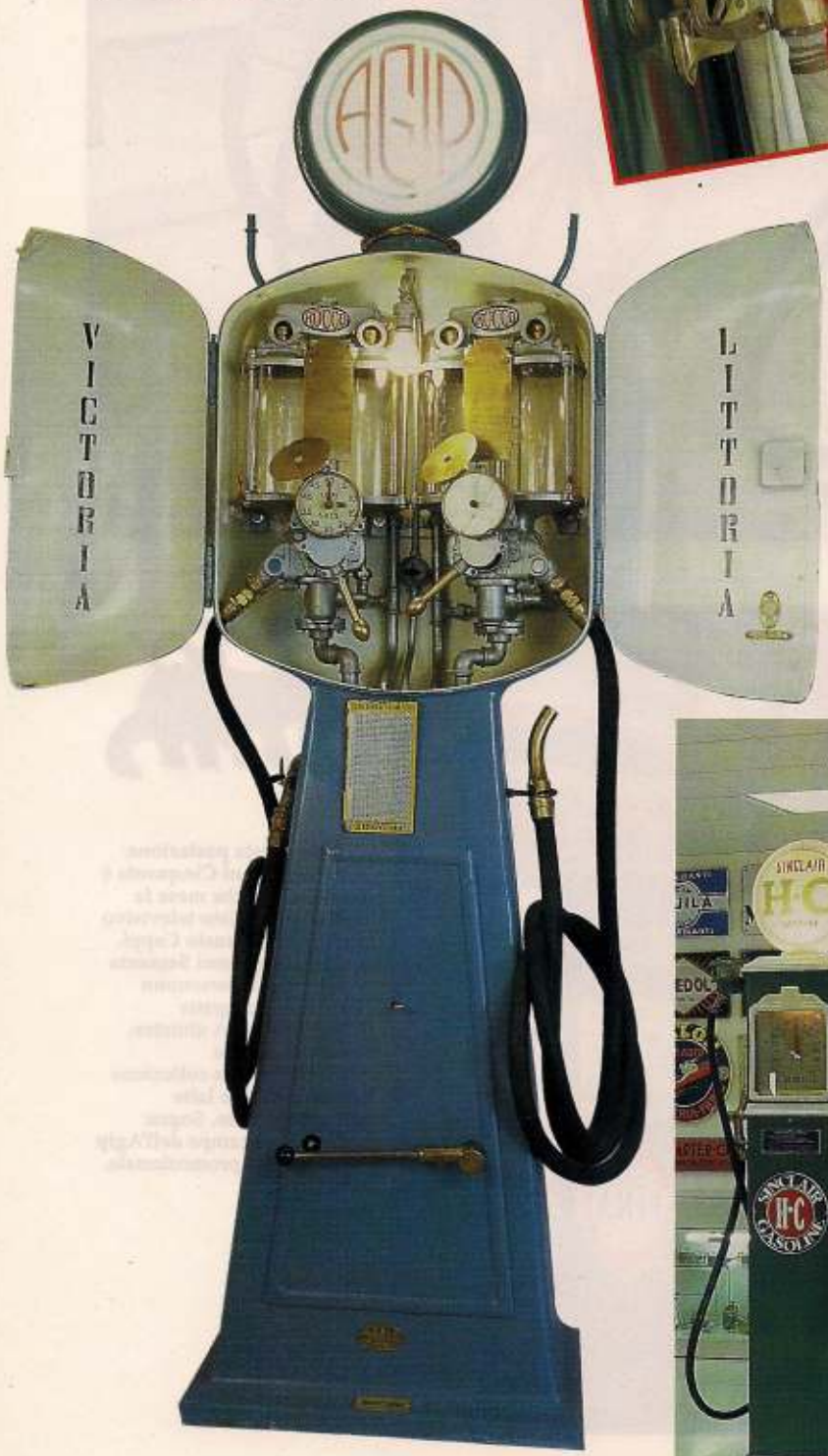
Gli anni Trenta si aprirono con un'importante novità: i distributori

Controlliamo l'olio?

Non batte soltanto per i distributori di benzina, il cuore di Guido Fisogni che nel suo museo ha raccolto tutto quanto è, strettamente o alla lontana, legato al mondo delle stazioni di servizio. Come la postazione Castrol, un reperto d'epoca (in alto). A lato, alcuni distributori da parete a pentalitri degli anni Trenta. Qui sopra: il divertente omino della Esso fu sostituito verso la fine degli anni Sessanta dal felino di "Metti un tigre nel motore".

volumetrici nei quali la pompa azionata elettricamente spingeva il carburante in un complesso dispositivo con parti in movimento che lo misurava trasmettendo l'informazione a un quadrante analogico. Precise e veloci, le volumetriche sono le vere antesignane dei moderni distributori.

Le modalità di erogazione non richiedevano più apparecchi monumentali: così i distributori si fecero più compatti, offrendo il fianco ai



Qui sopra: durante il Ventennio faceva il pieno alle auto ministeriali a palazzo Venezia. È una pompa a misurazione volumetrica con indicatore a orologio dall'inconfondibile stile littorio. Stesso periodo (anni Trenta), nazionalità e tipo per il distributore doppio a due coppie di pentalitri dell'Agip (a sinistra) e il bifronte della H-C (a lato). Arriva invece dagli States il Mobilgas, un bifronte con testata contometrica prodotto nel 1936.

designer per le interpretazioni più ardite. Nel frattempo era sparito anche l'orologio, sostituito da rulli numerati. Questo tipo di testata indicava anche l'importo da pagare: finita l'epoca in cui la benzina si chiedeva a galloni, iniziava quella delle ordinazioni in dollari.

In Italia la benzina si ordinava a lire (nel '36 un litro ne costava meno

A lato: questa postazione Fina degli anni Cinquanta è apparsa qualche mese fa nello sceneggiato televisivo sulla vita di Fausto Coppi. In alto: dagli anni Sessanta i distributori assumono forme più compatte e arrotondate. A sinistra: una panoramica sulla sterminata collezione di contenitori e latte del museo Sirm. Sopra: il cane a sei zampe dell'Agip in una spilla promozionale.

COME NUOVE, ANZI PIÙ BELLE

"NEL MIGLIORE dei casi sono in condizioni pessime", esordisce Guido Fisogni parlando dei distributori che da trent'anni recupera in giro per l'Italia. "E può andare anche peggio", aggiunge con aria rassegnata ma non scoraggiata. Perché Fisogni tutti i suoi tesori li riporta a nuovo, costi quel che costi. Il restauro è affidato a Giuseppe Croce, che da quindici anni smonta le pompe pezzo per pezzo, ricostruisce con pazienza certosina quelli mancanti, ripulisce e lucida le parti che si possono salvare per poi rimettere insieme il tutto. Non è un lavoro da poco anche perché non si tratta soltanto di un maquillage estetico: tutte le pompe esposte sono funzionanti. Per ricostruire la meccanica è stato necessario procurarsi i disegni originali. Fisogni ne ha raccolti a migliaia e oggi costituiscono una parte notevole del patrimonio di storia del design industriale custodito dal museo.

Il museo Sirm (via Tirano 18, Palazzolo Milanese) apre soltanto a chi sia davvero interessato. È necessario prenotare la visita telefonando allo 02/990941, fax 99094206. Orario di visita: 9-12, 14-18, sabato e domenica esclusi. Da Milano si raggiunge imboccando la Superstrada per Meda. Si esce a Varedo per rientrare immediatamente verso Milano. Poi la prima a destra. Dalla Milano-Venezia seguire indicazioni per Cormano, poi superstrada per Meda.

Quando Guido Fisogni li scova in qualche vecchia stazione di servizio sono in condizioni più che disperate (sotto e a sinistra). Ci vuole un lavoro minuzioso per riportarli nelle condizioni originali, compito che Giuseppe Croce (a lato) assolve con perizia da quindici anni.

di due) ma per il resto i distributori non erano molto diversi da quelli americani. Fu francese invece l'idea di sostituire il grande vaso statunitense con due più piccoli, di solito da cinque litri. Mentre il primo si svuotava a favore del serbatoio dell'auto il secondo si riempiva per essere pronto a una nuova erogazione. Al di là dei pentalitri, il Vecchio Continente non si distinse per particolare inventiva, limitandosi a importare con qualche anno di ritardo i modelli americani, tranne che per l'interpretazione estetica. Durante il Ventennio, per esempio, in Italia anche nei distributori si trovano tracce evidenti dello stile littorio mentre la Francia si dimostrò più sensibile alle influenze del design d'Oltreoceano. Il dopoguerra si aprì all'insegna dei distributori volumetrici con testate contometriche mentre i vecchi pentalitri e i distributori a pompa misuratrice vennero destinati prima a un ruolo di secondo piano e in seguito, con il boom della motorizzazione degli anni Sessanta, alla rottamazione. Ed è qui che entra in scena Guido Fisogni. **M.P.**