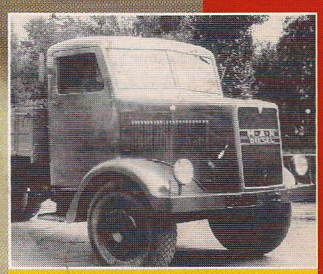
CAMION DA COLLEZIONE

14

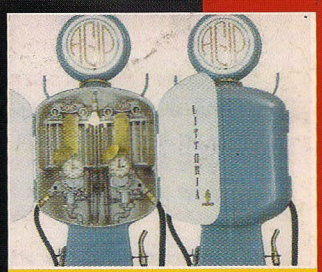
In questo numero

MAN TG-A XXL RACING



UOMINI & MARCHE
La storia della Man tra tradizione e innovazione

TECNICA
Tutto sul gasolio: il carburante dei camion



ON THE ROAD
Il grande museo delle pompe di benzina

FABBRI EDITORI

CAMION E STORIA

Un pieno di emozioni al museo Fisogni

La più grande collezione di distributori e oggetti usati nelle stazioni di rifornimento si trova in Brianza, in un museo che ripercorre in questo modo la storia del trasporto.

Qui sotto, alcuni degli ottomila oggetti esposti nel museo delle pompe di benzina di Guido Fisogni. Il museo si trova in via Sant'Ambrogio 1, a Palazzolo Milanese (MI). Per informazioni: www.museo-fisogni.org, fisogni@museo-fisogni.org, telefono/fax: 02.91.01.398.

Se a qualcosa serve un museo, di certo è a recuperare il passato, a documentare l'evoluzione della tecnica e a conferire dignità, anche estetica, all'oggetto d'interesse. Questi gli obiettivi di anni di ricerca appassionata da parte di Guido Fisogni, ragioniere milanese, che ha realizzato, intorno agli anni Sessanta, la più ricca collezione al mondo di distributori e oggetti utilizzati nelle stazioni di rifornimento, nella quale oltre ottomila reperti industriali hanno la propria collocazione storica ed estetica. Il mondo industriale, per sua stessa natura, brucia velocemente i suoi prodotti per adottarne altri, più nuovi, più belli, più funzionali. Dietro ogni singolo pezzo c'è una storia degna di essere raccontata, un frammento della grande rivoluzione dei motori. Qualsiasi oggetto porta nel suo design e nella sua diffusione le tracce del periodo storico nel quale veniva utilizzato. È come il bandolo di una matassa che ci permette di capire epoche diverse dalla nostra. In principio fu il "tank", o bidone. Era la metà dell'Ottocento, e i primi prodotti raffinati dal petrolio, soprattutto il kerosene, venivano utilizzati per l'illuminazione domestica. Gli antenati dei benzinai girava-

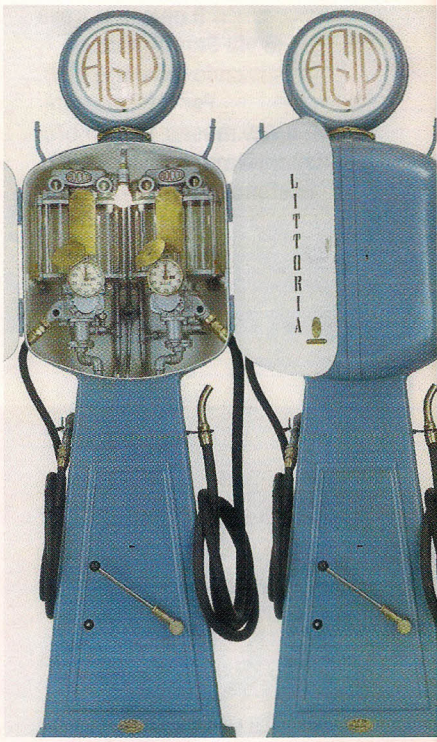
Qui sopra, il distributore che negli anni Trenta l'architetto del regime, Marcello Piacentini, disegnò appositamente per rifornire l'Alfa Romeo di Benito Mussolini.

Qui sotto, uno dei tanti manifesti pubblicitari esposti.

Più in basso, un serbatoio degli anni Venti.

Da rottami industriali a opere d'arte

Nei primi anni Sessanta, imbattendosi casualmente in una vecchia pompa di benzina Bergomi, dimenticata in una cava di sabbia e in pessime condizioni, Guido Fisogni ebbe immediatamente l'idea di recuperarla e conservarla. Ragioniere di Milano con la passione per i motori, da quel momento, per oltre trent'anni, ha mescolato lavoro e hobby, riuscendo a iniziare una raccolta che gli esperti dell'arte industriale giudicano unica e particolarmente ricca. Quello che una volta era un insieme confuso e talora occasionale, è diventato infatti un museo ordinato e correttamente strutturato, la più grande collezione al mondo di distributori e oggetti utilizzati nelle stazioni di rifornimento. Ottomila frammenti per un mito che unisce romanticismo e stravaganza. Per rendere omaggio alle stazioni di servizio, tempio tecnologico dell'uomo a quattro ruote, Fisogni ha raccolto di tutto; dagli accendini marchiati "Esso" al distributore in stile assiro-fascista, disegnato dall'architetto Piacentini e utilizzato solo per fare il pieno all'Alfa Romeo del Duce. E tra questi due estremi lo sguardo si può posare su 200 distributori di carburante, 2000 latte dell'olio, attrezzi vari, cambiaolio, ingrassatori, estintori e compressori. Non mancano gli accessori: targhe, globi, giocattoli e altri oggetti che fanno da contorno ai protagonisti assoluti del museo: i distributori di benzina. Ma qual è il valore reale di questa raccolta? Nessuno lo sa di preciso, ma di certo fa gola a molti. Pare che i giapponesi vogliano comprare tutto e hanno già offerto una cifra sufficiente ad acquistare un buon terzino di serie A, mentre i dirigenti della "comunicazione" delle case petrolifere si mangiano le mani per aver buttato quello che un tempo sembravano solo rottami e che adesso è diventato oro.

A destra, un distributore degli anni Trenta con calcolatore aggiunto.

no di casa in casa trascinando piccole cisterne montate su carretti a mano o trainati da cavalli. Il primo passo verso la stazione di servizio fu merito di un certo Sylvanus F. Bowser, che applicò ai bidoni una pompa a stantuffo azionata con una leva e dotata di rubinetto. Le prime pompe appartengono agli Stati Uniti perché è lì che gli autoveicoli si diffondevano velocemente, mentre in Europa, dopo aver mosso i primi passi, rimanevano un giocattolo per pochi fortunati. Nel Nord America, infatti, già nei primi anni Venti il mito della frontiera lo si rincorreva su quattro ruote, il trasporto di merci muoveva i suoi primi passi e le numerose stazioni di sosta per cavalli venivano rimpiazzate da una grande quantità di distributori di benzina, il carburante che fino alla seconda guerra mondiale alimentava la maggior parte dei camion. Le auto erano ormai abbastanza comuni nelle strade di Saint Louis quando, nel 1905, vennero costruiti i primi distributori dall'Automobile Gasoline Company. Si puntava a una rivendita di benzina al passo coi tempi, con attrezzature pensate appositamente per automobili. Il carburante proveniva da una cisterna cilindrica sopraelevata messa in verticale, dotata di indicatore di livello in vetro per la misurazione. L'apparecchio comprendeva anche un filtro e una valvola per il controllo dell'erogazione. Queste stazioni di rifornimento erano rivoluzionarie, ma divennero obsolete nel momento in cui Sylvanus F. Bowser lanciò sul mercato la Bowser Self - measuring Gasoline Storage pump - facile da installare ed economica: in un involucro di legno stavano un serbatoio metallico e una pompa a pistone mossa a leva. Per misurare la benzina erogata bastava tener presente che a ogni mandata corrispondeva sempre la stessa quantità. La creatura della Browser è la prima della famiglia di distributori "a pompa misuratrice". Protagoniste degli anni Venti furono le Visible Pumps, con le quali il distributore acquisiva tutti gli elementi per essere considerato tecnicamente maturo e iniziava la sua evoluzione stilistica. In pratica il carburante, risucchiato da un serbatoio che ormai era quasi sempre sotterraneo, riempiva un vaso di vetro graduato e scendeva nei serbatoi delle automobili attraverso un tubo flessibile. Per giungere al distributore moderno dobbiamo attendere gli anni Trenta, in cui vengono lanciati i primi modelli che calcolano immediatamente la quantità di benzina erogata e il corrispettivo in denaro. Intanto anche in Europa, anche se più lentamente, si sviluppavano le stazioni di rifornimento. E siamo al dopoguerra: l'evoluzione è soprattutto formale. I veri cambiamenti si hanno negli anni Cinquanta, quando cominciano a comparire i primi impianti di lavaggio. Si riducono poi le zone dedicate agli interventi meccanici a vantaggio di quelle riservate agli accessori e al riposo. Questo avviene perché i mezzi sono sempre più affidabili, la manutenzione richiesta al proprietario diventa minima e le tratte dell'autotrasporto si allungano notevolmente. L'ultima innovazione è invece cosa recente: la gestione elettronica, grazie alla quale già si pensa di inserire l'indicatore direttamente sulla pistola erogatrice, per tenerlo sott'occhio in qualsiasi momento. Ora che tutto è più pratico, il mito dei distributori imponenti come statue sembra ormai caduto. Di qui l'esigenza di recuperare, conservare e riproporre. Esigenza che il museo di Guido Fisogni soddisfa, è proprio il caso di dirlo, appieno.