LIRE 6000

SCUOLA GUIDA FERRARI

L'AUTOMOBILE
MAGGIO 1999

LE PROVE
ALFA 156 SELESPEED
MERCEDES A 170 CDI
BMW Z3 COUPÉ
RENAULT SCÈNIC 1.9 DTI

APRILIA SCARABEO 125
YAMAHA R6

TEST ESCLUSIVO
I CLIMATIZZATORI

CONFRONTI
PUNTO, LOGO, CLIO E YARIS

TURISMO
LA VIA AURELIA

TESTI
DI **ANDREA GRECO**

FOTO
DI **MARCO BUSO**
[PHOTONLINE]

Un pieno di emozioni

In Brianza c'è la più grande collezione del mondo di distributori e oggetti utilizzati nelle stazioni di rifornimento. 8000 frammenti per un mito

Tra il museo di Guido Fisogni e il centro di Milano ci sono solo 15 chilometri. 15 chilometri di industrie industriose e uffici efficienti, di condomini popolosi e boutique sfarzose, di infide nebbie e centri commerciali faraonici: 15 chilometri che sembrano una distanza siderale quando si entra nell'anonimo capannone industriale di Palazzolo Milanese che ospita la più grande collezione del mondo di pompe di benzina e «automobilia». A raccoglierla, con la tenacia di una formica e la pazienza di un monaco zen, è stato il ragioniere Guido Fisogni, che pur di realizzare il suo sogno ha affrontato coraggiosamente le liti con la moglie, i salassi del conto in banca e gli sguardi di sufficienza di chi non capiva lo scopo della sua impresa, così lontana dalla filosofia pratica dei suoi compaesani e tanto romantica da sembrare una stravaganza.

Ora però, dopo trent'anni di tribolazioni, arrivano le soddisfazioni. I giapponesi vorrebbero comprare tutto, e hanno offerto una cifra sufficiente ad acquistare un buon terzino di serie A, mentre i dirigenti della «comunicazione» delle case petrolifere, dopo aver visitato il museo, si mangiano le mani per aver buttato quello che un tempo sembravano solo rottami e che adesso è stato trasformato in oro.

Eppure rendere omaggio alle stazioni di ser-

vizio, tempio tecnologico dell'uomo a quattro ruote, e ai distributori, totem esoso a cui ogni automobilista si rivolge, pronto a sacrificare parte dello stipendio, era un atto dovuto. Dentro il museo si trova di tutto, dai gemelli per camicia marchiati Esso al distributore in stile assiro-fascista disegnato dall'architetto Piacentini e utilizzato solo per fare il pieno alla Alfa Romeo del Duce. Dietro ogni singolo pezzo degli oltre ottomila raccolti c'è una storia degna di essere raccontata, un frammento importante della grande rivoluzione dei motori.

Il primo distributore giunse tra le mani di Fisogni agli inizi degli anni '60, dopo essere stato rinvenuto in una discarica, completamente arrugginito. Da allora molte cose sono cambiate. Un operaio specializzato si occupa a tempo pieno dei restauri e della manutenzione, mentre le trecento pompe della collezione attraggono visitatori da tutto il mondo. Ad accoglierli è sempre il titolare, che li guida attraverso la sua raccolta. Su ogni oggetto si sofferma per raccontare un aneddoto, una storiella, una curiosità. Così, attraversando questa giungla di colori elet-

[segue]

Per non farsi prendere alla gola - è ormai noto in tutti i mercatini - il collezionista Fisogni per i suoi acquisti è costretto a servirsi degli amici

Guido Fisogni di fianco all'insegna del suo museo. L'ingresso è completamente gratuito, ma per i cartelli con le indicazioni il titolare paga delle imposte al comune di Palazzolo Milanese. Un buon modo per incoraggiare simili iniziative!

trici, ottoni lustri e industrial design, si apprende che in Svizzera c'erano, nei paesini, distributori self service da cui si poteva attingere liberamente la benzina per poi pagarla alla fine del mese, che durante il fascismo le benzine dell'ente petrolifero di Stato erano chiamate, in omaggio alla prosopopea del regime, Vittoria e Littoria, e altri mille dettagli.

«Qualsiasi oggetto», dice Guido Fisogni, «porta nel suo design e nella sua diffusione le tracce del contesto storico nel quale veniva utilizzato. È come il bandolo di una matassa che ci permette di capire epoche diverse dalla nostra».

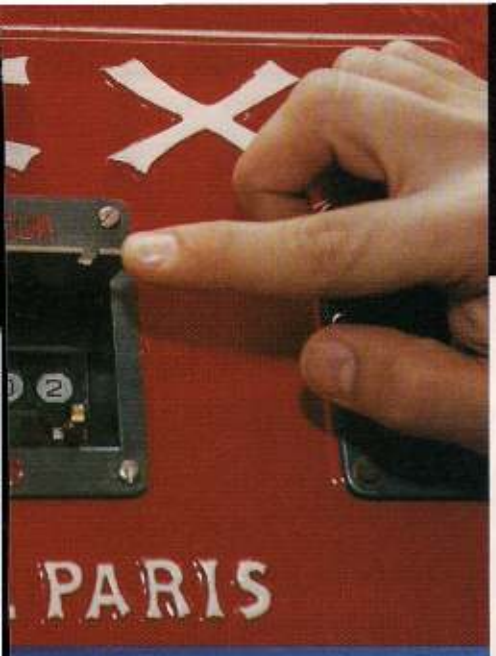
Insomma, alla fine tutti rimangono affascinati da questo strano museo, dove ci sono distributori e compressori, latte dell'olio [alcune ancora piene] e gadgets, gocattoli ed estintori, tutti legati dal marchio di una società petrolifera, esistente o scomparsa, dall'inizio del '900 ad oggi. La raccolta ha sede in un capannone industriale che ospita anche l'azienda di proprietà di Guido Fisogni e del fratello Gerolamo che, manco a dirlo, installa pompe di benzina. Una parte è contenuta in ottocento metri quadri di sale costruite appositamente, mentre i pezzi meno pregiati sono dispersi per tutto il capannone, che così ha perso l'aspetto cupo e impersonale delle comuni officine meccaniche.

Ma qual è il valore reale di questa raccolta, che è la più ricca del mondo? Nessuno lo sa di preciso, di sicuro fa gola a molti. Qualche organizzatore di megaeventi culturali ha già proposto di allestire una mostra itinerante con tutto il materiale. Una sorta di tour mondiale grazie al quale il «tesoro» di Palazzolo Milanese potrà essere ammirato da chi vive troppo lontano dalla Brianza. Operazioni simili, come quella che l'anno passato ha portato al Guggenheim di New York le più importanti motociclette della storia, hanno avuto un grande successo di pubblico. L'ostacolo più grosso rimane comunque la diffidenza di Fisogni, che ha molte remore a permettere che le sue creature, raccolte con immane pazienza per trent'anni, possano finire lontano da lui. Ora che il museo ha raggiunto la sua veste definitiva c'è chi ha proposto al proprietario di iniziare a raccogliere anche auto d'epoca, che in questo museo potrebbero ricevere un'ambientazione unica ed estremamente suggestiva. Ma Fisogni si schermisce: «Per l'amor del cielo! Intanto se mi contagia la febbre di una nuova collezione mia moglie chiede immediatamente il divorzio, e non saprei come dargli torto, e poi fino ad ora ho già investito tanti soldi e tante energie, penso che mi posso ritenere soddisfatto. Anzi, in cambio di un'offerta allettante sarei disposto a vendere tutto, in blocco. Ovviamente con la promessa che il materiale non venga disperso».

Un operaio specializzato da trent'anni si occupa soltanto di restaurare i pezzi del museo, che sono tutti funzionanti

Sarà, ma è difficile credergli. Parla seduto al tavolo delle riunioni della sua azienda, che sotto al piano di cristallo conserva decine di oliatori e manometri di lucido ottone, mentre al suo fianco ronza sornione un vecchissimo frigidaire della Coca Cola che ora vive una nuova giovinezza come frigobar.

Forse, più che quanto dice, per sapere veramente quale sarà il futuro del museo è meglio osservare l'espressione placida e ottimista del «Bibendum» Michelin che da un'insegna appesa a un muro, fa la sentinella.



La saga degli ottani

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 giravano di casa in casa trascinando piccole cisterne montate su carretti a mano o trainati da cavalli. Il primo piccolo passo verso la stazione di servizio fu merito di tale Sylvanus F. Bowser, che applicò ai bidoni una pompa a stantuffo azionata a leva e dotata di rubinetto. Certo, potrebbe sembrare forzato legare un barile con una pompa a mano e le moderne stazioni di rifornimento con un unico filo evolutivo, ma se si considera che tra il triciclo Benz del 1896 e una moderna Mercedes c'è la stessa differenza che passa tra un brontosauro e Maria Grazia Cucinotta, allora il paragone sembra meno avventato.

Il Museo Fisogni si può visitare fissando prima un appuntamento, telefonando allo 0299094202 o con un fax allo 0299094206. Il museo è chiuso il sabato e i giorni festivi

Comunque l'automobile, dopo aver mosso i primi passi in Europa, rimanendo però un giocattolo per pochi e danarosi fortunati, si diffondeva velocemente negli Stati Uniti. Nel Nord America infatti i figli dei pionieri avevano abbandonato i fedeli mustang e i carri conestoga per acquistare Ford e Chevrolet. Già nei primi anni Venti il mito della frontiera lo si rincorreva su quattro ruote, e per questo le numerose stazioni di sosta per i cavalli venivano rimpiazzate da una grande quantità di distributori di benzina. I primi veri distributori per automobili vennero costruiti a Saint Louis nel 1905, dall'Automobile Gasoline Company. Il progetto era quello di una rivendita di benzina al passo coi tempi, dove oltre al carburante ogni automobilista potesse trovare tutto quanto era indispensabile per la manutenzione spicciola.

Nei punti vendita della A.G.C. la benzina era contenuta in un grosso serbatoio cilindrico verticale, sopraelevato e con un indicatore di vetro per controllare il livello. L'apparecchio comprendeva anche un filtro per eliminare le impurità e di una valvola per il controllo dell'erogazione. L'iniziativa riscosse un grande successo, tanto che in breve tempo vennero attrezzati quaranta punti vendita. Nell'arco di soli 12 mesi però queste stazioni, che erano state giudicate rivoluzionarie, divennero di colpo obsolete. Sylvanus F. Bowser infatti lanciò sul mercato la Bowser Self-measuring Gasoline Storage pump. Facile da installare ed economica, la nuova attrezzatura veniva ospitata in baracchette di legno all'esterno di empori e meccanici. Il comando della pompa era manuale e la leva dava la stessa quantità di liquido ad ogni mandata, così, mettendo dei fermi di finecorsa, si poteva tarare per quantità note di benzina. Ovviamente per chi andava a fare il pieno era giocoforza sperare nell'onestà e nella buona fede del gestore. Proprio per dissipare i dubbi che inquietavano gli automobilisti più diffidenti [o più accorti], cominciarono [era il 1910] a diffondersi le prime, più trasparenti, Visible Pumps.

In pratica la benzina, risucchiata da un serbatoio che ormai [per ragioni di praticità e sicurezza] era quasi sempre sotterraneo, riempiva un vaso di vetro graduato, quindi scendeva, attraverso un tubo flessibile nei serbatoi delle automobili. Oramai il distributore aveva tutti gli elementi per essere definito tecnicamente maturo e iniziava la sua evoluzione stilistica. Il misuratore di vetro, che torreggiava sopra la colonnina di metallo, aveva dato una certa imponenza ai distributori dell'epoca, e spesso ora veniva sovrastato da un globo luminoso, con la scritta «gasoline» e «filtered gasoline», che come una stella cometa doveva richiamare gli automobilisti. Intanto, demandata al vaso graduato la funzione di

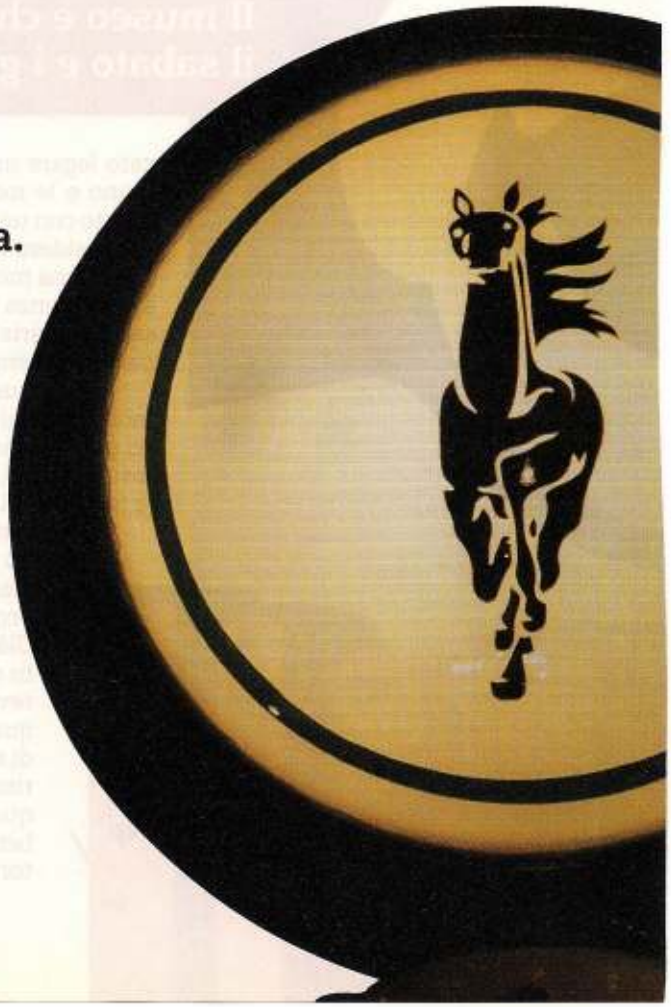
[segue]

Latte dei lubrificanti con grafiche geometriche, serbatoi dell'olio sgargianti, pin-up

misurazione, la pompa a mano lasciava velocemente il posto a una elettrica. Mentre si festeggiava il capodanno del 1920, le pompe di benzina negli Stati Uniti erano ormai diecimila e facevano parte del paesaggio urbano, ma erano decisamente brutte e rozze.

Proprio per questo, e per la spinta dei movimenti di opinione che volevano eliminare dalle strade quelle brutture, iniziò una rapida evoluzione estetica.

La Collezione è ospitata in Via Tirano 14 a Palazzolo Milanese, sulla superstrada Milano-Meda. Chi proviene da Milano deve uscire a Varedo, tornare sulla superstrada in direzione Milano e voltare alla prima a destra



Nei primi anni del secolo ci fu una rapida evoluzione tecnica. Solo dal 1920 invece cominciò a svilupparsi la ricerca stilistica, che in breve tempo portò a risultati eccellenti, anche a scapito della praticità

I costruttori cominciarono ad abbellire i distributori con ottoni e fregi art decò, mentre sui globi luminosi apparvero i loghi delle società petrolifere. Era l'inizio del mito, dei distributori imponenti come statue ai quali tipi alla Robert Mitchum con la faccia stazzonata dalla vita e la polizia alle calcagna, chiedevano 5 galloni di benzina e la speranza di raggiungere la frontiera con il Messico prima del sorgere del sole.

Esso, Mobil, Amoco, Texaco [un marchio molto western!]: ecco i nomi epici di quel fluido che faceva correre l'America. Ma l'evoluzione del distribu-

ammiccanti, cavalli al galoppo. Il mito ha diverse forme

tore non si era ancora conclusa. All'inizio degli anni Trenta vengono lanciati i primi distributori che calcolavano immediatamente la quantità di benzina erogata e il corrispettivo in denaro. Era il distributore moderno. Ovviamente queste colonnine, molto più compatte, perdevano parte della monumentalità propria di quelle con il vaso graduato, che dovevano sfruttare la gravità per far defluire il carburante dal contenitore di vetro al serbatoio.

L'imponenza, la scenicità venne recuperata costruendo stazioni di rifornimento sempre più ricche di insegne caratteristiche e colori vivaci, e ogni marca sviluppò elementi stilistici peculiari.

Intanto anche in Europa, anche se più lentamente, si sviluppavano le stazioni di rifornimento. Ma se negli Usa i designer si erano ispirati a linee aerodinamiche e ai disegni geometrici, oppure per i simboli si erano ispirati all'epopea Western, ceselando sui globi luminosi indiani stilizzati o disegnando le pistole erogatrici ricalcando la foggia delle vecchie colt, in Italia ci si rifaceva ai fasti dell'età imperiale.

Spinta dalla retorica del regime fascista l'antica Roma approdava nei benzinai. Le benzine si chiamavano Littoria, Vittoria, Lampo. Persino Piacentini, l'architetto del regime, si cimentò nel disegno delle pompe di benzina: venne scomodato quando fu necessario disegnare il distributore del Duce. Poi, dal dopoguerra, l'evoluzione diventa soprattutto formale. I distributori cambiano di forma, dimensioni, foggia, ma il meccanismo rimane sempre il medesimo. I veri cambiamenti sono altri. Negli anni '50 cominciano a comparire i primi impianti di lavaggio automatici, mentre si riduce la parte dedicata agli interventi meccanici a vantaggio di quella dedicata agli accessori e ai prodotti per l'auto: dal deodorante all'orrendo ciondolo-amuleto da appendere allo specchietto retrovisore.

L'ultima evoluzione è cosa recente: la gestione elettronica, grazie alla quale il display può essere separato dal corpo principale e già si pensa di inserire l'indicatore sulla pistola erogatrice, per tenerlo comodamente sott'occhio.

Ora tutto è più pratico e preciso, ma un Robert Mitchum con la polizia alle calcagna nemmeno riconoscerebbe una stazione di servizio.

Gli aneddoti

La confezione del lubrificante «Oleoblitz» [nella foto a sinistra] venne cambiata in fretta e furia perché quella più antica veniva scambiata per una normale latta d'olio d'oliva. Ciò causò numerosi casi di intossicazione alimentare.

Negli anni settanta il grande Giacomo Agostini, campionissimo del motociclismo, venne ingaggiato dall'Api per una serie di pubblicità in cui pronunciava l'infelice slogan «Con Api si vola». Per i centauri, sempre superstiziosi, queste parole suonavano come una maledizione e quindi per un certo periodo preferirono fare benzina nei distributori delle altre compagnie petrolifere.

Negli anni Cinquanta, in alcune grosse stazioni di servizio, c'era un piccolo distributore di gas dove si aveva il diritto di fare gratuitamente il pieno all'accendino se si riempiva il serbatoio dell'auto.

Il celebre scrittore Alessandro Baricco, in un suo articolo ha ammesso che per lungo tempo, nonostante il simbolo, non sapeva che Shell significasse «conchiglia». Credeva che fosse piuttosto la traduzione onomatopeica del rumore che fa la benzina quando sgorga dalla pistola per riempire il serbatoio.