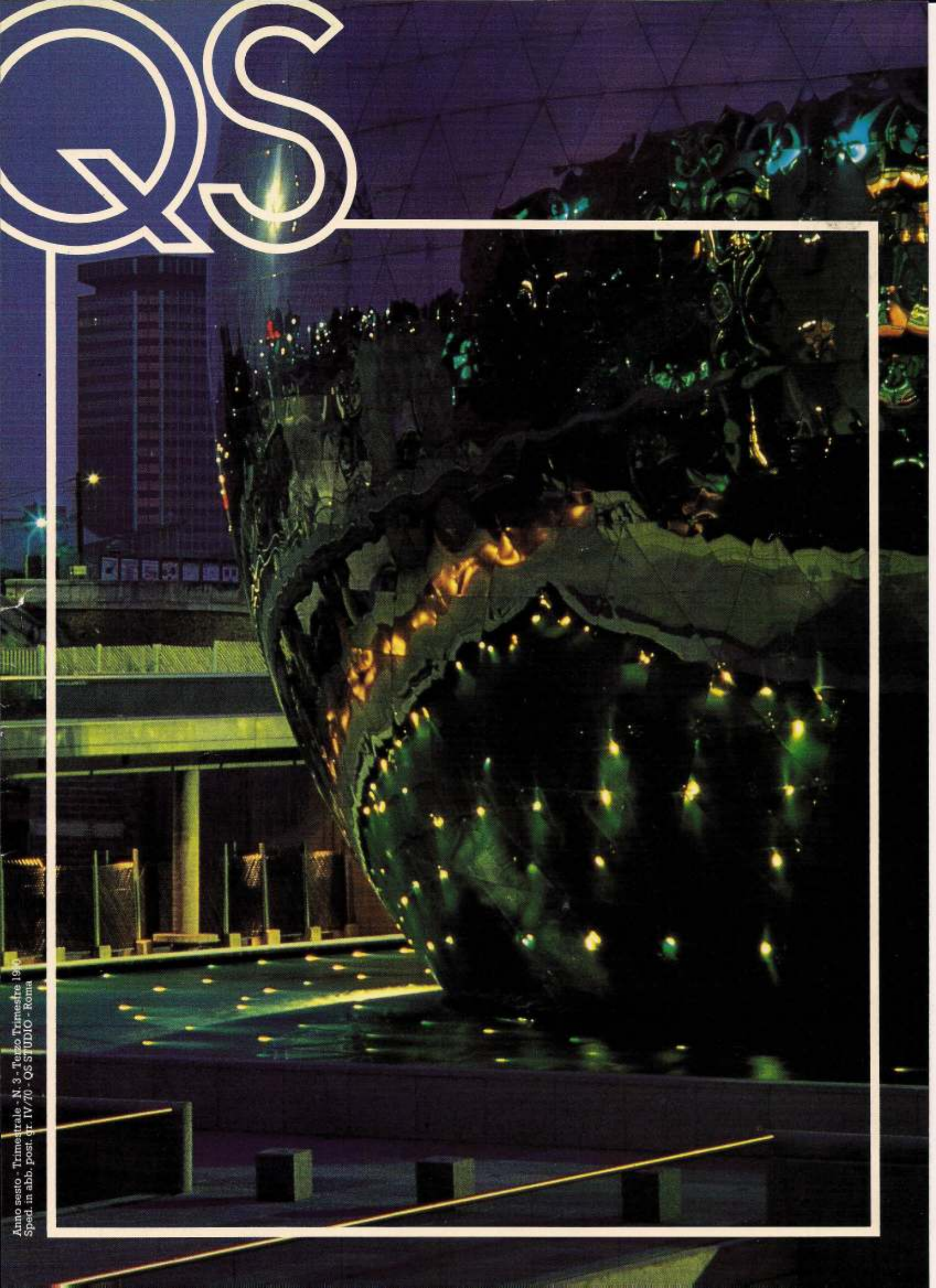
QS



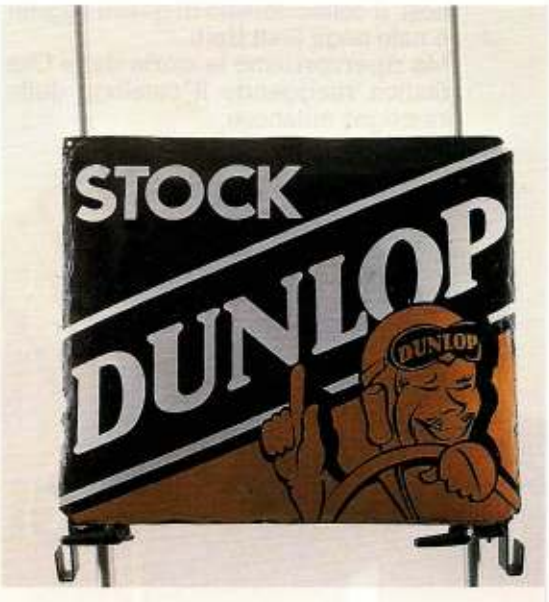
Anno sesto - Trimestrale - N. 3 - Terzo Trimestre 1970
Sped. in abb. post. gr. IV/70 - QS STUDIO - Roma

GAS STATION UN MITO RITROVATO

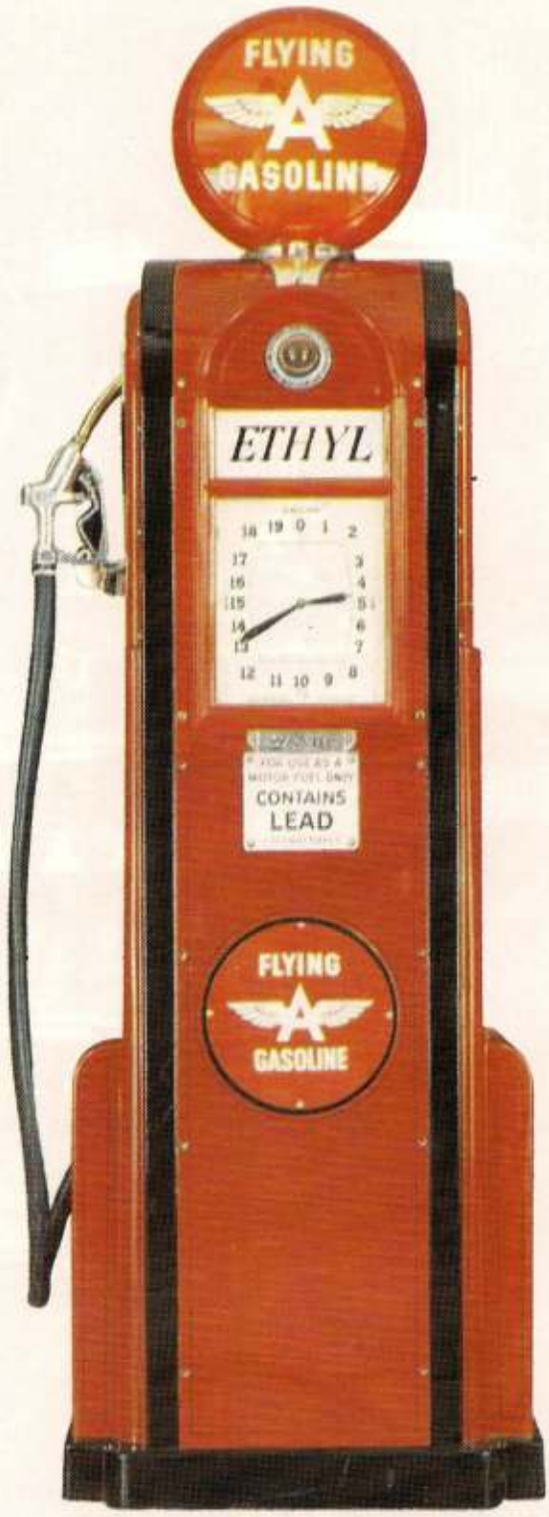
Senza di loro l'evoluzione e la diffusione dell'auto non ci sarebbe stata. Da isolati «Lampioni» illuminati in mezzo a distese desertiche, a vere e proprie «isole» con tutti i servizi.

Ormai sono diventate delle vere e proprie «isole» in mezzo al deserto di asfalto delle autostrade, con i loro ristoranti, lo snack-bar, il negozio di souvenir o di delizie gastronomiche del luogo; ma soltanto 50 anni fa erano dei semplici «lampioni» con un globo colorato in cima e un «gambo» più o meno arrotondato e chiuso da due sportelli in metallo. Parliamo delle stazioni di servizio per automobilisti, le cosiddette Gas Station che dell'auto hanno fatto egualmente la storia e ne hanno facilitato lo sviluppo, la diffusione. Ancora oggi parlando di alcuni paesi meno industrializzati, si dice occorre fare attenzione ad andare in auto perché c'è il rischio «di rimanere senza benzina per mancanza di stazioni di servizio». Qualche squarcio su questo passato qualche volta riusciamo a vederlo in alcuni film americani ambientati nella lontana provincia del sud dove ancora si possono incontrare queste Gas Station con pompe azionate a mano e con i gestori che hanno l'aria dei vecchi pionieri.
Una ricostruzione è stata fatta recentemente anche a Milano dalla galleria Modernariato. La rassegna, organizzata da Giovanni Paganoni, ha messo in mostra oltre 40 tipi di vecchie pompe di benzina, dalle primissime a muro degli anni Dieci fino agli anni Sessanta. Erano esposti anche gadgets pubblicitari, insegne metalliche rifinite in porcellana e smalto, latte per olii lubrificanti, globi luminosi. Il collezionismo di questi oggetti è nato negli Stati Uniti.
Ma ripercorriamo la storia delle Gas Station rileggendo il catalogo della rassegna milanese.

All'inizio la benzina si comprava dal droghiere, dal maniscalco, dall'addetto alla pesa pubblica o allo stallaggio. Un secchio o un canestro per trasportarla fino all'auto, un imbuto per travasarla: dentro all'imbuto, un rudimentale filtro costituito da un tessuto grezzo o da una pelle. Ma ben presto, col moltiplicarsi delle auto questo romantico sistema non bastò più: specie negli USA, dove la corsa alla motorizzazione assunse subito ritmi forsennati. Già nel 1905 un certo Laessig, grossista di carburante di St. Louis costruì un arnese con le caratteristiche fondamentali dell'erogatore di carburante: da un vecchio boiler messo in posizione sopraelevata il liquido passava per gravità in un misuratore di vetro e di qui in una canna flessibile da giardino che lo convogliava al serbatoio del cliente. Questi i primi esperimenti; ma le realizzazioni serie e affidabili seguirono quasi subito sull'onda di una crescente richiesta di benzina e di arnesi per erogarla. Le prime «colonne» sul ciglio della strada con cisterna sotterranea a grande capacità apparvero nel 1910; del 1913 è la prima stazione di servizio, con proprio piazzale nel quale effettuare il rifornimento: gli impianti al bordo delle vie cominciavano a intralciare la circolazione di auto e cavalli. La prima generazione di erogatori aveva un sistema semplicissimo per misurare il carburante: poiché, a



ogni mandata il cilindro della pompa pescava sempre la stessa quantità di liquido, bastava conteggiare il numero delle mandate per sapere quanta benzina era stata fornita. Apparecchi perfetti, in apparenza; ma una misurazione del genere non era mai molto precisa; inoltre il sospetto che il benzinaio imbrogliasse poteva sfiorare i clienti più diffidenti... Per questo, attorno al 1915, apparvero le «visible pumps». Qui il cliente poteva controllare coi propri occhi che cosa gli veniva fornito e in quale quantità. La pompa serviva solo a sollevare il carburante dalla cisterna fino a uno o due vasi trasparenti e graduati messi in alto: erano questi i misuratori; di lì per gravità, la benzina finiva nel serbatoio lungo il solito tubo flessibile. All'interno del recipiente c'erano tante asticciole con indici numerati da uno a dieci in ordine crescente dall'alto verso il basso. Per prima cosa il vaso andava riempito completamente; durante il rifornimento il benzinaio teneva d'occhio il livello del liquido, chiudendo la valvola appena questo, abbassandosi, arrivava all'altezza di un determinato numero: quel numero (controllabile anche dal cliente) indicava in galloni la quantità di carburante erogata. In Italia le pompe avevano due vasi accoppiati. I vasi erano chiamati «pentalitri» visto che contenevano cinque litri, e la pompa ne alimentava uno alla volta: mentre l'uno



ENEA BIASSONI
SUPERCARBURANTE
VIETATO FUMARE
OLEOBLITZ
BENZINA PURA
VIETATO FUMARE
LEOBLITZ
REINACH

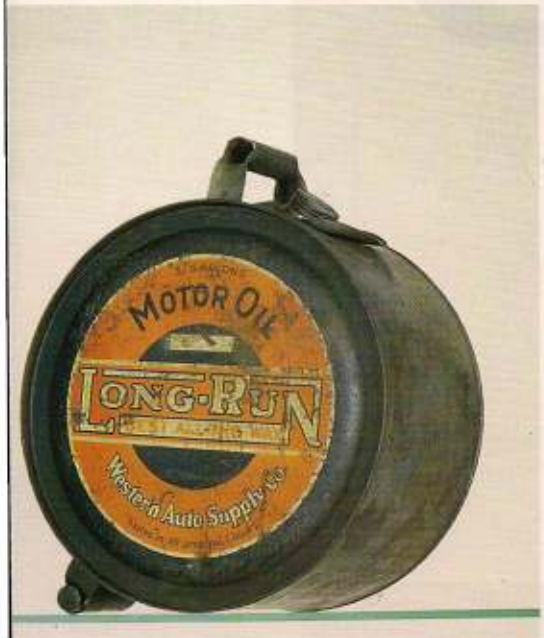
si riempiva, l'altro (appena colmato) versava il suo contenuto nel tubo flessibile. Di cinque in cinque litri il rifornimento era effettuato sotto gli occhi attenti e soddisfatti del cliente; ma anche l'erogatore a basi aveva i suoi punti deboli. Innanzitutto la fragilità del vetro: in caso di rottura (specie nel caso degli enormi vasi americani) la benzina si riversava dappertutto, con serio pericolo d'incendio; inoltre l'erogazione era lenta, e il problema si faceva sempre più serio man mano che aumentavano il numero delle auto e le capacità dei loro serbatoi. Per questo l'erogatore a basi non soppiantò mai del tutto quello a pompa misuratrice, e i due tipi convissero a lungo sulle strade: alcune case petrolifere preferivano la maggior precisione del primo, altre la maggior sicurezza e rapidità d'uso del secondo. I produttori intanto, cercavano un'idea che unisse i pregi ed eliminasse i difetti di entrambi; e l'idea arrivò attorno al 1928. Il cuore del nuovo erogatore era la «camera di misurazione», un dispositivo abbastanza complesso nel quale la benzina è spinta dalla pompa: al suo interno il liquido percorre una serie di cilindretti disposti a stella, mettendo in movimento altrettanti pistoncini collegati fra loro da rimandi. Risultato: l'intera «camera» ruota in proporzione al volume di carburante erogato, la benzina che ne esce si avvia alla canna flessibile sempre spinta dalla pressione della pompa. I nuovi erogatori erano molto più precisi, sicuri e veloci dei precedenti.
Le date fin qui indicate si riferiscono alla storia americana; nel nostro paese tutto avvenne con qualche anno di ritardo. Solo alla fine della prima guerra mondiale le grandi compagnie pensarono a riorganizzare in Italia una vera rete di distribuzione; qualche pompa esisteva fin dal 1910 in pochi grandi garage e industrie: altrimenti si ricorreva a secchio e imbuto.

Dal 1924 circa si videro sulle strade più importanti gli erogatori a pompa misurante, l'anno successivo quelli a pentalitri. I primi «a orologio» risalgono alla fine degli anni Venti, proprio come negli USA. L'indicatore a rulli (chiamato «registratore» per la sua capacità di indicare anche il prezzo da pagare) fece capolino attorno al 1937; ma ancora per molti anni i vecchi modelli fecero in Italia la parte del leone: il turnover era molto lento e c'erano altri problemi a cui pensare.

Finita la guerra, nell'arco di dieci anni gran parte delle vecchie pompe andò in pensione, i tipi a «rulli» divennero la norma e, davanti a quel «display» che indicava anche l'importo, l'utente cambiò le sue abitudini: chiedendo non più «venti litri», ma «mille lire di super».

Capita nella storia di molti oggetti: i primi erogatori di benzina non furono fabbricati badando molto all'estetica. Il loro aspetto era determinato sostanzialmente dall'esigenze pratiche, dalla somma dei dispositivi necessari al funzionamento. Una colonna sosteneva il tutto: per facilitare il lavoro del benzinaio si preferiva far partire da molto in alto il tubo flessibile; in alto dovevano stare pure i vasi, dai quali la benzina fluiva nei serbatoi grazie alla sola forza di gravità.

La pompa era fissata alla struttura nella sua parte inferiore: doveva pescare nella cisterna sotterranea; un involucro robusto era necessario e il tutto andava protetto dalle intemperie e dai malintenzionati. Ma ben presto ci si accorse che, se l'erogatore



era bello, la gente vi accorreva più volentieri.
Visto che era difficile distinguere un carburante da un altro, fin dai primi anni Dieci negli USA e un po' più tardi in Europa la concorrenza si cominciò a giocare sull'«ambiente» che il cliente trovava arrivando alla stazione di servizio per conferire un'«immagine» alla Compagnia e al suo prodotto, s'iniziò a curare una certa omogeneità fra le varie stazioni della stessa rete: cartelli, architettura dell'edificio di servizio, uniformi degli addetti, particolari confezioni dei prodotti complementari, ma soprattutto le pompe. Quelle colonne così alte, svettanti, erano il punto di attrazione, la fonte misteriosa da cui scorreva linfa vitale nei moderni cavalli meccanici: ogni costruttore volle che la «sua» pompa fosse la più bella, la più svettante, la più spettacolare.
Anche le case petrolifere spingevano i progettisti alla ricerca del bello e del sorprendente a ogni costo: la crisi del '29 aveva accentuato la spinta alla concorrenza. Vendere più degli altri era questione vitale: ridisegnare il look aziendale a partire dagli erogatori divenne necessità imprescindibile. In pochi anni la forma a colonna risultò meno evidente; di fatto non c'era più bisogno di sfruttare la gravità per rifornire i veicoli: le pompe divennero più basse e compatte. Da tondo, il qua-

VEEDOL
MOTOR
OIL
VEEDOL
MOTOR OIL
VEEDOL
VEEDOL
MOTOR OIL

drante dell'orologio si fece sagomato; al tipo a rulli si arrivò gradualmente, passando anche per stadi intermedi e riconversioni.
Nel suo complesso, alla fine degli anni Trenta, l'erogatore aveva assunto la classica forma «a frigorifero»: apparentemente semplice e squadrata, in realtà elaboratissima, ricca di linee, fregi, elementi decorativi, sagomature; coerente con le indicazioni dello stile Decò più spinto, lo stesso che permeava in quegli anni gli oggetti più svariati, dal juke-box al grattacielo. A un particolare grattacielo, l'Empire State Building, s'ispira la pompa «Flying Gasoline». Così si continuò guerra permettendo, fino agli anni Cinquanta; poi, la spinta allo styling si fece meno pressante, prevalendo i dettami più rigorosi dell'industrial-design. Ormai la concorrenza si giocava su piani più raffinati e non richiedeva più ammiccanti sirene per automobilisti sognatori: le pompe, che nel frattempo avevano perso il globo luminoso, presero quell'aspetto efficiente cui siamo abituati. Continuando in realtà il loro lavoro di suggestione, ma in maniera meno palese.
Dopo i primi avventurosi anni dell'automobile, quando il carburante si acquistava anche nelle latte, la benzina non ha mai avuto bisogno di imballi; a meno di non considerare «imballo» lo stesso scintillante erogatore. Diverso è il caso dei materiali complementari di consumo e, in particolar modo, dell'olio. Nel discorso globale di «immagine» della stazione di servizio, anche le latte e lattine dei lubrificanti avevano la loro importanza; del resto, specie nei primi decenni del secolo, non c'era prodotto industriale in vendita al pubblico che non avesse una confezione curata in tutti i particolari. Le prime latte colpiscono per le loro forme solite e insolite; tutte ammaliano per la grafica accattivante, le immagini colorate che occhieggiano dalle loro superfici di latta litografata. Alcune sono opera di illustratori famosi: valga per tutte l'omino «Olio Fiat» con due latte ai piedi, opera di Marcello Nizzoli.
Negli oggetti d'uso e nei macchinari della stazione di servizio ben poco è concesso al «bello»; eppure hanno anch'essi il loro fascino, fatto di vivaci colori e tecnologia d'annata.

Massimo Signoretti