Copyright OLD

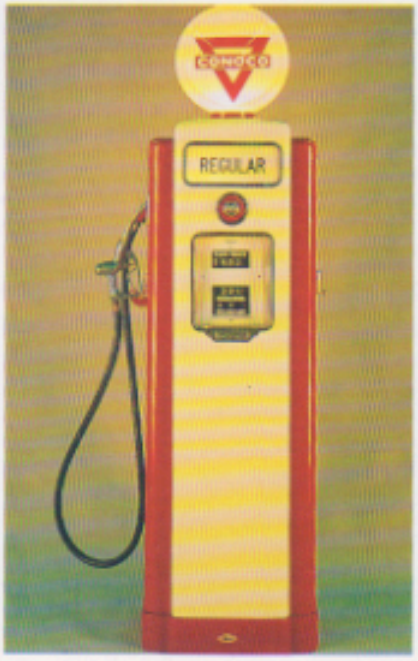
Spirit of St. Louis

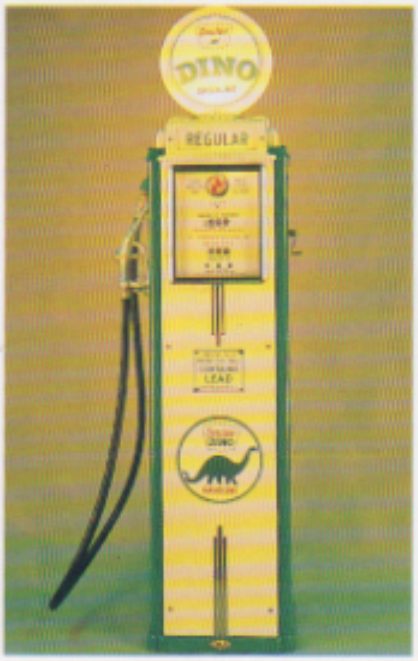
POMPE DI BENZINA "DOC"

Nel 1905 un grossista di carburante di St. Louis assemblò la prima pompa di benzina, che aveva una grossa cisterna esterna. Nel 1910 la cisterna diventò sotterranea, e le pompe cominciarono a funzionare a pistone. Poi arrivò il Clock-Face Dial, il misuratore con lancetta, e poco dopo l'indicatore a rulli, dove oltre al consumo si leggeva anche la spesa. L'architettura delle stazioni di servizio diventò un motivo di "gara del look" tra le compagnie e il personale vestiva uniformi. E sulle pompe, grandi globi luminosi sortivano sul viaggiatore uno stuzzicante richiamo. Poi venne lo styling dei grattacieli e del juke box.

di Paolo De Angelis

Creato in America nel 1982, l'Opec (Oil Products and Ephemera Collectors Club) raduna gli appassionati di tutto ciò che concerne con il petrolio. Già... tra le lusinghe dell'arte decorativa industriale (o modernariato, per capirci), ci sono anche i distributori delle vecchie stazioni di servizio, testimoni di un'era audace e moderna, l'Era delle Macchine, che si affacciava all'inizio del secolo. Era la macchina, quella per viaggiare, una meravigliosa realtà. Per "camminare", però, aveva bisogno di carburante. Da cosa nasce cosa. Ogni innovazione richiede una controparte tecnica che si preoccupi di dare assistenza e di coprire tutte le necessità di funzione.



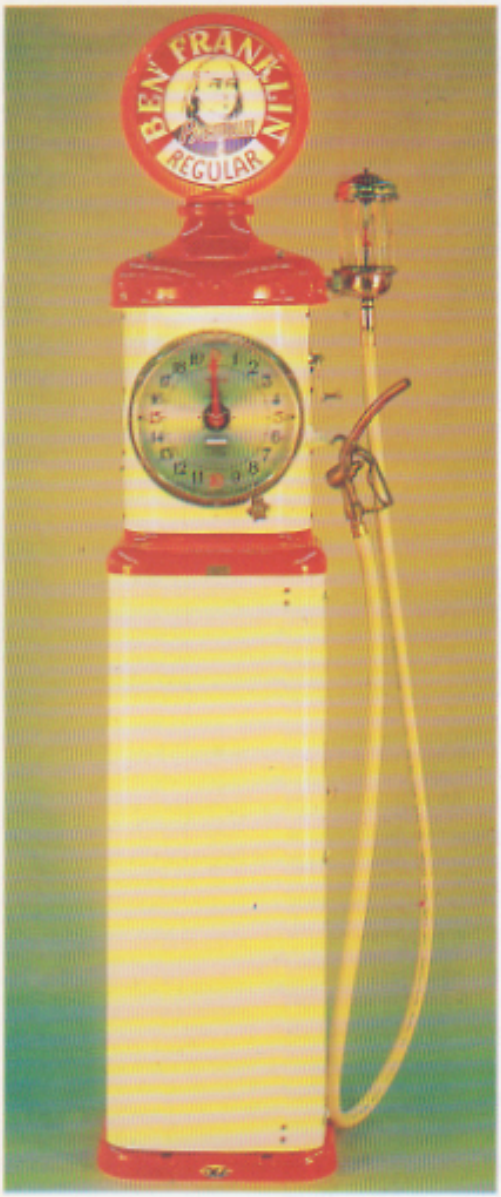


In questa pagina, dall'alto:
Una pompa di benzina Gulf, con il caratteristico globo illuminato, prodotta dalla Tokheim (1932). Il contatore dei litri è munito di orologio. Molto rara, non è verniciata bensì costruita in metallo porcellanato (molto raro anche trovarla in buone condizioni).
Una pompa Conoco, sempre Tokheim (anni 50). Molto rara, la pompa Dino, che erogava benzina marca Sinclair, recava la sagoma di un simpatico dinosauro. La scritta "regular" in alto è inserita in una fusione di ghisa.

Nella pagina a fianco:
La Shell (anni 40), bassa e larga, con la famosa conchiglia, e la Conoco (anni 50) poc'anzi presentata, slanciata e simile a un grattacielo, sono state fotografate insieme per dare risalto alle modifiche del design.

In questa pagina, da sinistra:
la pompa Ben Franklin, un ennesimo prodotto della Tokheim Tank and Pump Company di Fort Wayne, Indiana (anni 20).
Una pompa Mobilgas, sempre Tokheim (1932), con il caratteristico Pegaso "rebato" alla mitologia classica.
La Liberty Gasoline, Tokheim (fine anni 20). Il globo luminoso reca l'immagine della Statua della Libertà, simbolo tutto americano.

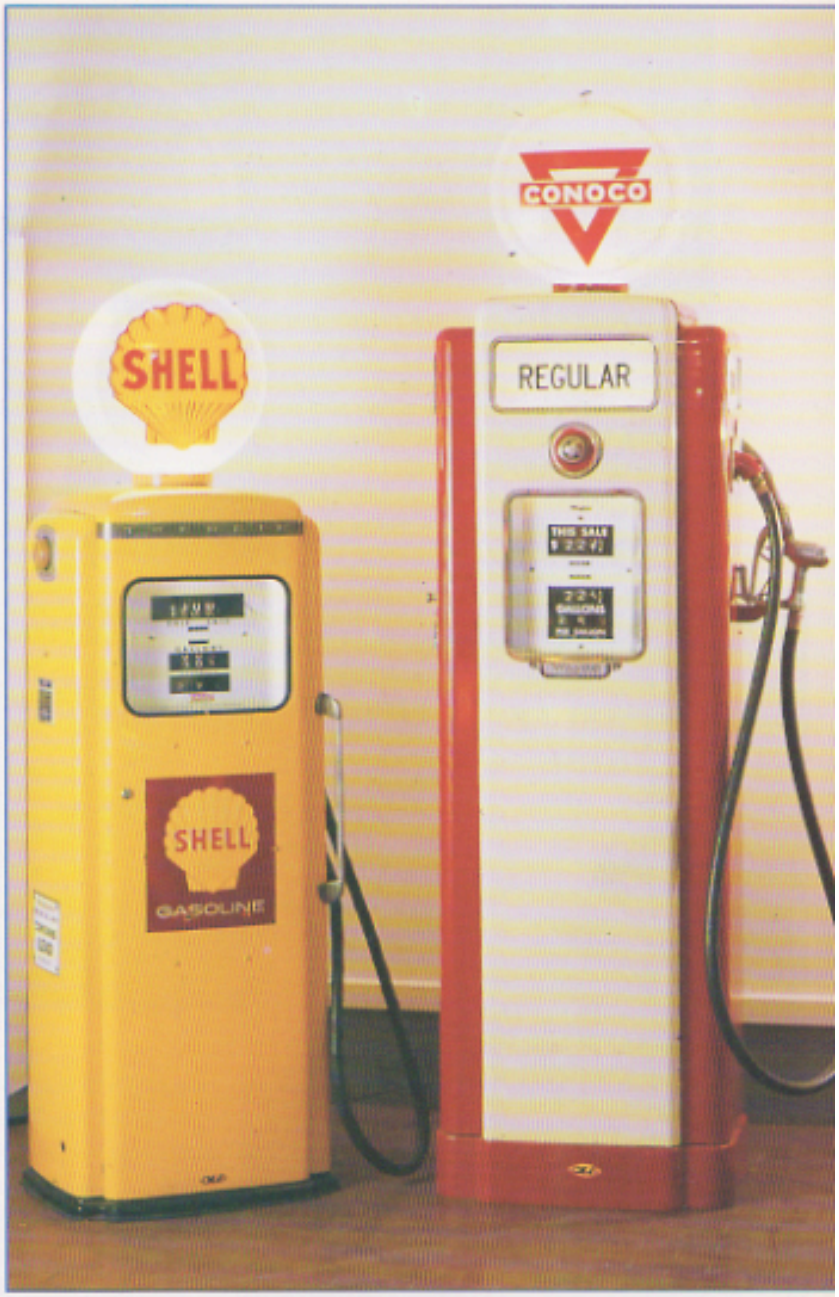
Nella pagina a fianco:
la rarissima Lion della National Pumps Co.(1939).



Copyright OLD

importanza. Ogni stazione di servizio apparteneva ad una precisa compagnia petrolifera e ciascuna di queste, naturalmente, era in lizza con le altre per rendere sempre più accattivante il proprio punto-vendita, per invogliare il cliente e farsi amico il suo portafoglio. Cartelloni pubblicitari, styling ragionato e stuzzicante per le pompe (alte e strette, dipinte in colori vivaci), architettura accattivante delle stazioni e particolari uniformi per il personale divennero componenti imprescindibili. Poi, verso gli anni Trenta, le pompe si abbassarono e presero la nota forma a frigorifero. L'art déco si insinuò anche lì, influenzando notevolmente sia lo sviluppo architettonico che il look degli erogatori. Un forte punto di attrattiva per molti anni fu rappresentato dai globi luminosi che le sormontavano, ammiccanti come adescatrici di professione, una grande seduzione per i viaggiatori di passaggio. Coloratissimi, in forme sempre differenti a seconda della compagnia (che vi applicava anche il suo logo), i primi vennero fabbricati in vetro, e sembravano in tutto e per tutto a dei vasi artistici. Poi, alcune pompe cominciarono a corteggiare lo styling futuristico dei grattacieli, come la Flying Gasoline, e se un uomo appena uscito da una dancing room le avesse viste per la prima volta, avrebbe forse pensato ai juke box che lo avevano fatto ballare fino a poco prima. E dopo di ciò, giunse la produzione industriale, anche qui, e gran parte della magia caramellosa e lucente dei globi se ne andò. Sparì del tutto con l'avvento delle insegne luminose al neon. Ma questa parte della storia la conosciamo bene.

Ogni tostapane ha il suo pancarré. E viceversa. Un giorno, un ingegnere di Boston produsse una miscela distillata di cherosene, che chiamò gasolene. Anziché bruciare esternamente, il combustibile esplodeva dentro il cilindro di un motore. E questo procedimento rese possibile la forza motrice di piccoli veicoli. Le "carrozze senza cavalli", funzionanti a vapore, esistevano già da un po', ma non erano certo adatte a far tutto. Il motore a quattro tempi fu l'invenzione di un ingegnere tedesco, Nikolaus August Otto, nel 1876. E ulteriori passaggi, e ulteriori ingegneri, furono necessari per perfezionare il processo, affinché davvero muovesse le macchine. Quando queste cominciarono a viaggiare, rifornirle di carburante fece tutt'uno. Nel 1905 un grossista di carburante di St. Louis realizzò la prima rudimentale pompa di benzina. Il sistema sfruttava la forza di gravità: un grosso boiler messo bello in alto faceva scendere il carburante in un misuratore di vetro e da lì, grazie ad una canna per innaffiare il giardino, la benzina andava nel serbatoio dell'automobile. Poco dopo, un certo signor Bowser, sempre americano, pensò di costruire una pompa a pistone che succhiava la benzina dal serbatoio grazie al movimento di una leva (in tutto e per tutto simile alle tradizionali pompe delle campagne, che anche ai giorni nostri succhiano l'acqua dalle faglie sotterranee). Il serbatoio scese giù dal pinnacolo, fu messo sottoterra e ciò garantì una notevole capacità (ancora oggi, sotto le stazioni di servizio enormi buche piene di benzina fungono da serbatoio). Era il 1910. Ogni succhiata di pompa era la stessa, non era difficile misurare l'erogazione di benzina: bastava contare le pompate. L'unico difetto era che il cliente doveva pagare in fiducia, e non tutti si fidavano (l'indole di San Tommaso è sempre stata molto diffusa, ma non si può certo dire che sia un atteggiamento sbagliato, soprattutto quando di mezzo ci sono i soldi). Tre anni dopo Ford fabricava ogni giorno mille automobili Modello T. La macchina stava diventando sempre più indispensabile. Il sistema di erogazione del carburante si perfezionò ancora. In capo a 5 anni comparvero pompe di benzina munite di vasi graduati. La benzina aspirata entrava nel vaso, che segnava tacche da 1 a 10 galloni, e il cliente poteva tenere d'occhio la quantità di carburante effettivo che finiva nel motore. Intanto, anche il carburante, anima della macchina, acquisiva innumerevoli migliorie. Si giunse, nel 1925, alla nostra benzina al piombo, mista a etilbromuro per vaporizzare correttamente lo scarico della combustione. E le pompe? Nel 1928 si giunse ad una soluzione ancora più pratica e sicura, la pompa Clock-Face Dial, dove un quadrante munito di lancetta, grazie a un ingegnoso meccanismo, segnava una lettura di erogazione ancora più precisa. E nel 1937 comparvero le pompe a rulli, che segnalavano anche l'importo da pagare. In tutto questo arco di tempo, l'interesse architettonico e decorativo delle pompe di benzina assunse via via grande



LION
LION
KNIX KNOX
KNIX KNOX