

Scuola Officina



MUSEO DEL PATRIMONIO INDUSTRIALE DI BOLOGNA

numero **2** 2012
LUGLIO - DICEMBRE
anno XXXI

ISSN 1723-168X
Spedizione in abb. p. - 70%
Filiale di Bologna (ex littora)
Prezzo € 5,00

**GIORDANI:
UNA GRANDE
INDUSTRIA AL
SERVIZIO DEI
PICCOLI**
Alessio Zoeddu

**L'ARCHIVIO
DEGLI ISTITUTI
ALDINI-VALERIANI
E SIRANI
DEL COMUNE
DI BOLOGNA**
Carlo De Maria
Matteo Troilo



GIORDANI COSTRUIRE GIOCATTOLI

AUTO, CARROZZINE, BICICLETTE PER BAMBINI 1915-1961

10 NOVEMBRE 2012 - 30 GIUGNO 2013

L'esposizione è stata resa possibile grazie alla disponibilità della Famiglia Giordani e dei collezionisti Amedeo Benincasa, Romano Gaiani, Adriano Guidi, Alberto Lavit, Mauro Macchi, Giuseppe Piersanti, Piero e Pina Pini, Luigi Soldano e Luigi Vandelli

Scorcio dell'esposizione dedicata alla Giordani e alla sua produzione.
Foto Franco Rondelli

In copertina:
In primo piano, da sinistra, Triciclo Normale, Ciclo Militare, Cicloballila n. 2, anni 1930
Collezione Piero e Pina Pini

Sommario

- 4 ANTONIO CAMPIGOTTO
Giordani: una famiglia, un'azienda
- 8 ALESSIO ZOEDDU
Giordani: una grande industria al servizio dei piccoli
- 14 PIERO PINI
Giocattoli Giordani: note tecnico-costruttive
- 18 CATERINA GHELFI
Gelato Museum Carpigiani: lo sviluppo di un progetto
- 24 INGRID GERMANI
Archivio storico e Museo Ducati riconosciuti come beni culturali da tutelare
- 26 CARLO DE MARIA, MATTEO TROILO
L'archivio degli Istituti Aldini-Valeriani e Sirani del Comune di Bologna
- 32 Il "Nettuno d'Oro" a Giovanni Sedioli

MUSEO DEL PATRIMONIO INDUSTRIALE DI BOLOGNA
numero 2 2012 LUGLIO - DICEMBRE anno XXXI

DIRETTORE RESPONSABILE Mauro Felicori
DIRETTORE EDITORIALE Maura Grandi
COORDINAMENTO REDAZIONALE Antonio Campigotto
COMITATO DI REDAZIONE Antonio Campigotto, Maura Grandi, Miriam Masini, Alessio Zoeddu

HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO Antonio Campigotto, Carlo De Maria, Ingrid Germani, Caterina Ghelfi, Piero Pini, Matteo Troilo, Alessio Zoeddu
Gli autori di cui non sono specificate le caratteristiche professionali sono collaboratori del Museo del Patrimonio Industriale

SEGRETERIA E AMMINISTRAZIONE Mara Romagnoli
TRADUZIONI Claudia Giordani
PROGETTO GRAFICO Ecletica di Patrizia Bicchierini
REDAZIONE Museo del Patrimonio Industriale
Fornace Galotti, Via della Beverara 123
40131 Bologna
Tel. 051.6356611 fax 051.6346053
museopat@comune.bologna.it

PRESTAMPA E STAMPA Tipografia FD
Registrazione Tribunale Civile di Bologna n. 4987 del 21/05/1982
Chiuso in tipografia: novembre 2012
Abbonamento annuale a "ScuolaOfficina" € 10,00
Abbonamento sostenitore € 50,00
Modalità pagamento: bonifico bancario intestato Comune di Bologna-
Istituzione Musei (c/o Unicredit Banca, sede Via Indipendenza, Bologna),
IBAN IT 11 S 02008 02450 000100805038. Causale: Abbonamento 2012
ScuolaOfficina-Museo Patrimonio Industriale.
Spedizione in abb.p. -70%- filiale di Bologna (ex libero)
I diritti di traduzione, riproduzione e adattamento, totale o parziale,
dei testi e delle immagini sono riservati.



Giordani: una grande industria al servizio dei piccoli

Alessio Zoeddu

Carrozzina per bambino, Catalogo
Giordani 1915

Archivio Famiglia Giordani

**DALLE ORIGINI AGLI ANNI 1920:
"VENDERE A BUON MERCATO PER
VENDERE MOLTO"**

■ La storia della Giordani, la più importante azienda italiana costruttrice di carrozzine e giocattoli degli anni 1960-'80, è certamente quella di una famiglia e dei suoi componenti ma è anche – e soprattutto – un ripercorrere le sue vicende attraverso le ricerche, le tecnologie e le innovazioni che hanno reso la Ditta una solida e competitiva realtà nel panorama imprenditoriale bolognese del XX secolo.

GIORDANI:
AN IMPORTANT FIRM
AT CHILDREN'S DISPOSAL

Starting from the original catalogues, the article illustrates the models who made the story of the firm, from the famous Cicloballila to the elegant toy cars and ultramodern designed prams. The high quality of sheets and manufacturing processes, will allow the Giordani firm to obtain, in the sixties and seventies, the leadership in toys' and prams' production.

Triciclo per bambino, anni 1920
Collezione Piero e Pina Pini



Le sue origini datano al 1875 quando Raffaele Giordani dichiara alla Camera di Commercio di Bologna di esercitare l'"arte del fabbro" nella sua bottega in Via S. Vitale.

Non è rimasta traccia della prima produzione, tranne un documento che testimonia la costruzione di velocipedi. Fin dai primi decenni del Novecento, quando il lavoro della Ditta si è ormai indirizzato decisamente verso i giocattoli e le carrozzine, i cataloghi mostrano una viva attenzione – rara in Italia a inizio secolo – alla varietà e alla diversificazione dei modelli.

Nel 1915, quando da qualche anno Pietro è subentrato al padre Raffaele, le carrozzine adottano una linea sobriamente liberty, hanno ruote (magari gommate) e carro in ferro, molleggio in acciaio e cassa di vimini (in legno nel modello più costoso). Negli anni Venti si cominciano ad abbandonare i materiali poveri, come legno e vimini, mentre le moderne attrezzature e le grandi presse modellano una decina di tipologie di carrozzine disponibili in quattro colorazioni, provviste di cassa verniciata a smalto, carro molleggiato con ruote smontabili e maniglie in tubo nichelato.

Appaiono anche i primi modelli di automobile, con carrozzeria dapprima in legno verniciato a smalto e successivamente in lamiera stampata, di cui la Ditta rivendica fieramente l'originalità in quanto "nella linea riproduce esattamente l'automobile da corsa e nella costruzione possiede particolarità che lo rendono [al maschile! Per la femminilizzazione dell'auto bisognerà attendere Gabriele d'Annunzio] semplice e solido come si addice ad un giocattolo". Le ruote dell'Auto Corsa sono smontabili e il volante abbassabile con sistemi brevettati per ridurre l'ingombro dell'imballo, migliorarne l'immagazzinamento, il trasporto e l'uso finale.

I tricicli sono distribuiti in cinque misure con possibilità di personalizzazione: dal manubrio nichelato alla verniciatura a smalto, sino al campanello.

Non mancano infine i "birocchini" in legno, le cariole e diversi "ordegni da giardino" per i bimbi e le carrozzine da bambole a tre o quattro ruote per le bimbe.



Auto Corsa, anni 1920
Collezione Piero e Pina Pini

**GLI ANNI 1930 E L'AUTARCHIA:
"PREFERITE I PRODOTTI GIORDANI! È NEL
VOSTRO INTERESSE!"**

■ Nel 1932 gli impianti si trasferiscono nel grande stabilimento di Via Nicolò Dall'Arca alla guida di Raffaele, figlio di Pietro, si reca spesso all'estero, acquista macchinari moderni e allaccia importanti rapporti commerciali, persino in Sud America.

La produzione si arricchisce di altri modelli (alcuni originalissimi come gli oggi rari Auto Areoplano a pedali, o Carro Armato con torretta, mitragliatrice e finti cingoli ondulati), sfruttando presse più grandi e potenti e nuovi brevetti, spesso legati all'uso di materiali sperimentali autarchici. I giocattoli diventano persino istruttivi: "per le loro partico-

larità meccaniche, per la facilità di montaggio e smontaggio iniziano il bambino alle prime nozioni di meccanica e gli rendono famigliari i veicoli che dovrà usare durante la sua vita", si afferma nel Catalogo 1935.

Una novità significativa è la Ciclopattinetta (1932), a doppio uso, una piccola bicicletta "trasformabile istantaneamente in monopattino con lo svitamento di un dado"; seguita dall'Auto Areoplano con carlinga, ala e timone in lamiera ed elica in alluminio comandata da trasmissione a cinghia.

Il primo vero successo per la Giordani arriva nel 1934 con la Cicloballila, rivoluzione nel campo delle biciclette perché concepita per i più piccoli. Il telaio in lamiera stampata "in un sol pezzo senza saldature [ma in realtà viene fatta una saldatura a rullo], il che esclude ogni possibilità

Ciclopattinetta, Catalogo Giocattoli
Giordani 1932

Archivio Famiglia Giordani

Carrozzina Mignon Tipo Lusso,
Catalogo Carrozzine per bambini
Giordani 1935

Archivio Famiglia Giordani





Auto Aeroplano, anni 1930
Collezione Piero e Pina Pini

Ciclo Militare, a sinistra, e
Ciclobalilla n. 2, anni 1930
Collezione Piero e Pina Pini



di rottura", le ruote con gomme Pirelli pneumatiche e la possibilità di montare ruotine stabilizzatrici ne permettono l'uso persino a bimbi di tre anni in completa sicurezza. L'anno successivo, alla bicicletta "più ammirata in tutte le principali fiere campionarie d'Europa, sogno e gioia di ogni bambino" viene dedicato un listino apposito con otto versioni, di cui due dotate di side-car. Resterà sul mercato addirittura sin dopo la seconda Guerra Mondiale. Qualcosa di analogo avviene per le carrozzine. Nel 1935 si presentano con una nuova linea, dinamica e movimentata, molto vicina all'estetica del secondo futurismo. La scocca, in lamiera a profondo stampaggio e bordi arro-

tondati, assume una sagoma elegante ed originale; inoltre, è rialzata per creare uno spazio utile alla raccolta di oggetti o della spesa quotidiana. Nel 1939, accanto a novità di prodotti e materiali ma anche di accorgimenti igienici (la tappezzeria in tela cerata diventa completamente smontabile per garantirne una completa pulizia e permetterne la sostituzione in caso di usura), le carrozzine presentano nichelature e – per la prima volta – cromature, trattamento più resistente alla ruggine e alle graffiature. L'uso della nitrocellulosa rende la verniciatura, in ben quindici colori, più brillante; le decorazioni sono mosse ma "intonate al buon gusto tradizionale del nostro Paese".



Ciclobalilla n. 1 con side-car degli
anni 1930, 1943

Archivio familiare Amedeo
Benincasa



Auto Roma Economica n. 2,
cartolina, anni 1930
Collezione Piero e Pina Pini

Per garantire maggiore solidità la scocca è costruita in un corpo unico straordinariamente resistente senza l'impiego di telai interni in legno; il molleggio del carro è addossato da balestre di acciaio a foglie e dalle ruote munite di cuscinetti a sfera, sistema brevettato in quegli anni.

Nei cataloghi gli articoli perdono l'anonomo numero di identificazione e le carrozzine e i passeggini assumono nomi di ispirazione persino mitologica: Flora, Medusa, Litoria, Perseo, Vulcano, solo per citarne alcuni.

GLI ANNI 1940: "GLI ARTICOLI PIÙ MODERNI, PIÙ RAZIONALMENTE STUDIATI, PIÙ ELEGANTI"

■ Nel corso della guerra la Ditta entra a far parte di quelle impegnate nello sforzo bellico. Con i suoi quasi 600 dipendenti, in maggioranza donne, la Giordani oltre alla propria produzione, ridotta per le commesse ministeriali, costruisce poltrone, comodini, letti per malati e feriti e, soprattutto, paracapsule (imballe per proiettili da artiglieria), rendendosi anche disponibile alla fornitura di parti di motori d'aviazione e di mitragliatrici, caricatori per fucili e bombe a mano.

Alle carrozzine anteguerra si aggiungono pochi modelli, tuttavia si studiano nuovi materiali e soluzioni per sopprimere alla mancanza di materie prime classiche. Nel 1942, ad esempio, compare lo "strill", impermeabile ed isolante al caldo e al freddo, che sostituisce la lamiera della scocca, mentre alle decorazioni e alle protezioni con cromature subentrano le cadmiature.

Lo stabilimento viene distrutto nel 1943 durante un'incursione aerea alleata e ricostruito in tempi record nel



1946, con una dotazione di macchinari all'avanguardia. L'attività riparte dai passeggini e dalle carrozzine. I primi hanno nomi rassicuranti, legati all'infanzia e alla pace ritrovata (Fringuello, Violino, Fiore, ecc.), forme moderne e aerodinamiche, lo schienale reclinabile in tre o anche quattro posizioni, due sensi di marcia con spostamento di direzione del manubrio in ferro e celluloido.

Le carrozzine sono riproposte con pochissimi modelli tra i quali spicca la Berlina (1947), aggiornamento di una versione del 1939 che resterà in produzione sino al 1950. È "un prodotto di alta classe", uno status symbol dotato di tutti i comfort che una clientela sempre più

Carro Armato, Catalogo Giocattoli
1938

Archivio Famiglia Giordani

Carrozzina Giordani, 1939

Archivio familiare Orlando Roveri

Auto Corsa n. 2, 1943

Archivio familiare Giampaolo Tozzi





Moto Grillo n. 2 Normale, anni 1950

Collezione Piero e Pina Pini

Reattore, anni 1950
Collezione Piero e Pina Pini

Al centro:

Auto Corsa 103, cartolina, 1961
Collezione Piero e Pina Pini

attenta e accorta esige: porta ombrello, portapacchi, tasche laterali, finì nichelature. La scocca aerodinamica, la chiusura con capotta a saracinesca e parabrezza in celluloido, nonché le ruote in gomma piena montate su cuscinetti a rulli, rendono questo modello sicuro nelle intemperie e confortevole sui terreni accidentati del dopoguerra.

DAGLI ANNI 1950 ALLA PLASTICA: "RUOTE A SFERA, DELIZIA DELLA MAMMA CONFORTO DEL BAMBINO"

■ Gli anni Cinquanta vedono l'uscita di cataloghi in lingua francese e inglese, segno delle possibilità di esportazione accresciute per l'Azienda. I passeggini e le carrozzine si



distinguono per l'adozione di una linea raffinata ma funzionale: molti articoli sono smontabili e riducibili nelle dimensioni, non solo per contenere i costi di immagazzinamento e imballaggio, ma anche per consentire alla clientela un più agevole uso e trasporto. Dal punto di vista tecnico si impongono le ruote con cuscinetti a sfera, più comode e silenziose, le nichelature nelle versioni base e le cromature in quelle di lusso. La verniciatura avviene con smalti speciali a raggi infrarossi Rodosint della ditta S.A.V.I.A. di Milano, ottenendo migliore protezione dagli agenti atmosferici e una superiore brillantezza dei colori. La carrozzina Perla (1957) è uno dei modelli più interessanti di quegli anni. La scocca non è più in lamiera stampata, ma in leggera tappezzeria trapuntata con foderature bianche. Presenta ruote con cuscinetti a sfere montate su

telaio cromato pieghevole in tubo che ne consente una facile chiusura per il trasporto in automobile; la culla è inoltre asportabile e sostituibile con un elegante passeggino. Per quanto riguarda i giocattoli, a catalogo sono ancora presenti i tricicli ma le innovazioni e la varietà sono legate alle biciclette e alle automobili.

Tra le biciclette si afferma il Ciclo Giordani brevettato che sostituisce il vecchio glorioso Cicloballila. Ha telaio e forcella in lamiera stampata speciale, verniciati a raggi infrarossi (cromati nella versione extra lusso), pedivelle in trafilata d'acciaio costruite in un solo pezzo per garantire maggiore durata e sicurezza, manubrio regolabile in altezza. A richiesta, per i bambini più piccoli, viene fornito con ruotine stabilizzatrici laterali.

Sono numerosi i modelli di automobili, il vero sogno di tutti i bambini ad emulazione degli adulti. All'Auto Corsa, rinnovata con la mascherina Alfa Romeo, si aggiungono, tra i più venduti e longevi, i modelli Gran Prix e Sport, quest'ultimo disponibile in numerose varianti: Mercedes, Militare (dotata di mitragliatrice) o Pompieri.

A questi oggetti di successo si affiancano esperimenti come il Reattore o l'Auto Elettrica T/E (1955) dotata di batteria da 12 V. Quest'ultima è forse la creazione più interessante del dopoguerra non solo perché esaudisce il desiderio infantile di possedere una vettura che marci da sola (alla velocità di 8 km/h), ma anche perché la meccanica e la parte elettrica sono tali da presentare tutte le garanzie di sicurezza e manovrabilità (è infatti in grado di superare agevolmente pendenze del 10%). Sarà proposta una versione elettrica, nel 1958, anche della splendida Corsa Indianapolis che resterà in produzione nelle versioni economica e lusso sino alla fine degli anni Sessanta.

Nel 1961 si rende necessario il trasferimento degli impianti da Bologna a Casalecchio di Reno su di un'area di ben 70.000 m², pur mantenendo ancora attivo per qualche tempo un reparto nel vecchio stabilimento di Via Niccolò Dall'Arca.



Auto Sport Gran Lusso, anni 1950
Collezione Piero e Pina Pini

A partire da quegli anni le enormi presse da lamiera vengono sostituite con macchinari ad iniezione per granuli di plastica. La lamiera, costosa e pesante, lascia il passo a nuovi materiali termoplastici polipropilenici, più robusti, leggeri, indeformabili e praticamente infrangibili, adatti quindi a sopportare l'irruenza dei giochi infantili, garantendo tra l'altro una maggiore sicurezza.

Gli anni Settanta vedono il trionfo delle plastiche, ma l'inizio del decennio successivo registra una grave crisi societaria che, unitamente a fattori legati al mercato del settore, quali l'improvviso calo della natalità porta nel 1984 alla cessazione dell'impegno della famiglia Giordani nella conduzione dell'Azienda, la cui attività – con altra gestione – continuerà per alcuni anni.

Il brand Giordani è oggi proprietà del Gruppo Preziosi che lo sta rilanciando sul mercato internazionale.

Auto Corsa Indianapolis Elettrica,
Dépliant 1958
Archivio Famiglia Giordani

