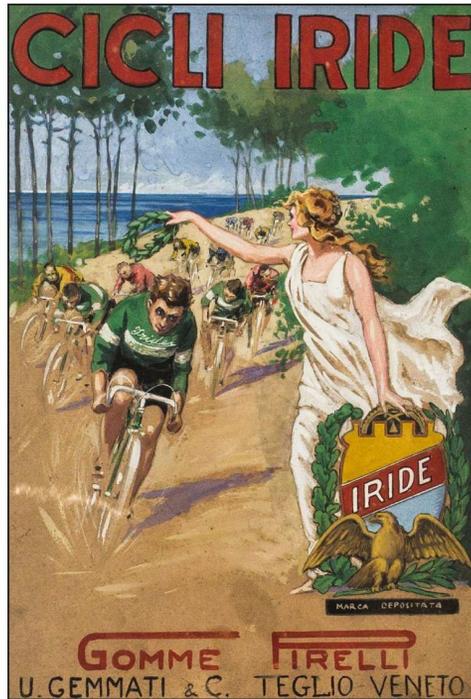


Gemmati Velocipedi

Un romanzo in otto tubi



Fotografie e testi di Alberto Missana

Gemmati Velocipedi



Un romanzo in otto tubi

Fotografie e testi di Alberto Missana

Gemmati Velocipedi - Un romanzo in otto tubi
Giugno 2013

Copyright © Alberto Missana. Tutti i diritti riservati.

Tutte le foto sono state realizzate con la formula TFCD - Time For CD

Contatto: amissana@gmail.com
Web: www.accademiadelleidee.it

Scarica gratuitamente la versione elettronica per Ipad,
Iphone, Android o Windows dal sito
www.accademiadelleidee.it
oppure su facebook dal gruppo "Gemmati Velocipedi".



INDICE

PREMESSA
INTRODUZIONE
UMBERTO GEMMATI
IL MARCHIO "IRIDE"
ONORIFICENZA
IL VELODROMO MECCHIA
LE SQUADRE CICLISTICHE
I MANIFESTI "IRIDE"
L'ODIERNA GEMMATI VELOCIPEDI
CARLO GEMMATI
LA BICICLETTA DI CARLO
LA DANZA DELL'OTTONE
LA "CITYBIKE"
L'INVENTARIO
ARTICOLO SU BICISPORT
WWW.IRIDEUSA.COM

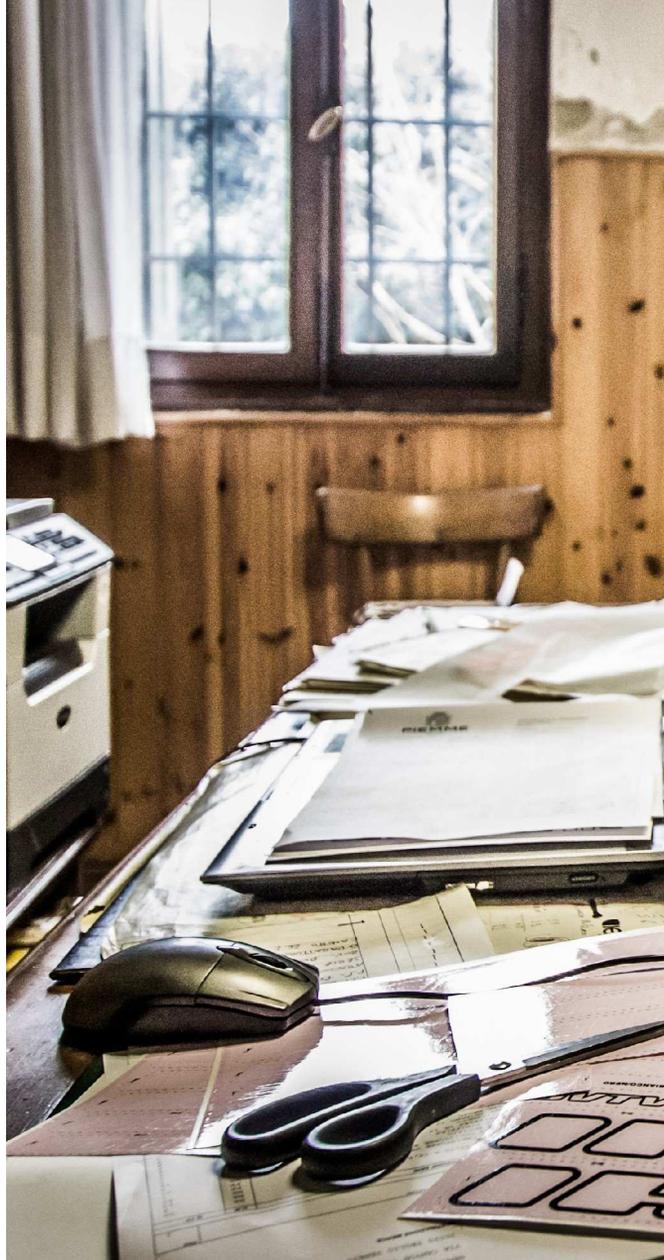
PREMESSA

La fabbrica artigianale di biciclette Gemmati Velocipedi è un luogo particolare, nei suoi ambienti si avverte una strana percezione del tempo. In officina utensili, componentistiche e parti meccaniche di recentissima produzione poggiano su un bancone da lavoro vecchio di oltre cinquant'anni; telai di biciclette high-tech pronte per il mercato americano attendono la spedizione appese a travi in legno di inizio '900.

In ufficio Carlo, il proprietario, digita sulla tastiera del notebook alla stessa scrivania su cui suo nonno Umberto firmava carte con penna e calamaio nel 1919.

Pagina a lato

Carlo mentre registra i raggi di una ruota nel suo ufficio.





Questo volume, raccolta di fotografie e brani di vivo dialogo scambiati con coloro che vi lavorano, vuole rendere l'atmosfera che si respira oggi all'interno dell'azienda. L'opera non intende essere un esaustivo catalogo di dati tecnologici, industriali, progettuali o di aneddotica storica: è semplicemente una porta d'ingresso, aperta per mostrare un mondo abitato da persone che operano con le mani e con la passione, in questo caso passione per le due ruote.

Pagina a lato

Roberto mentre assembla una bicicletta.



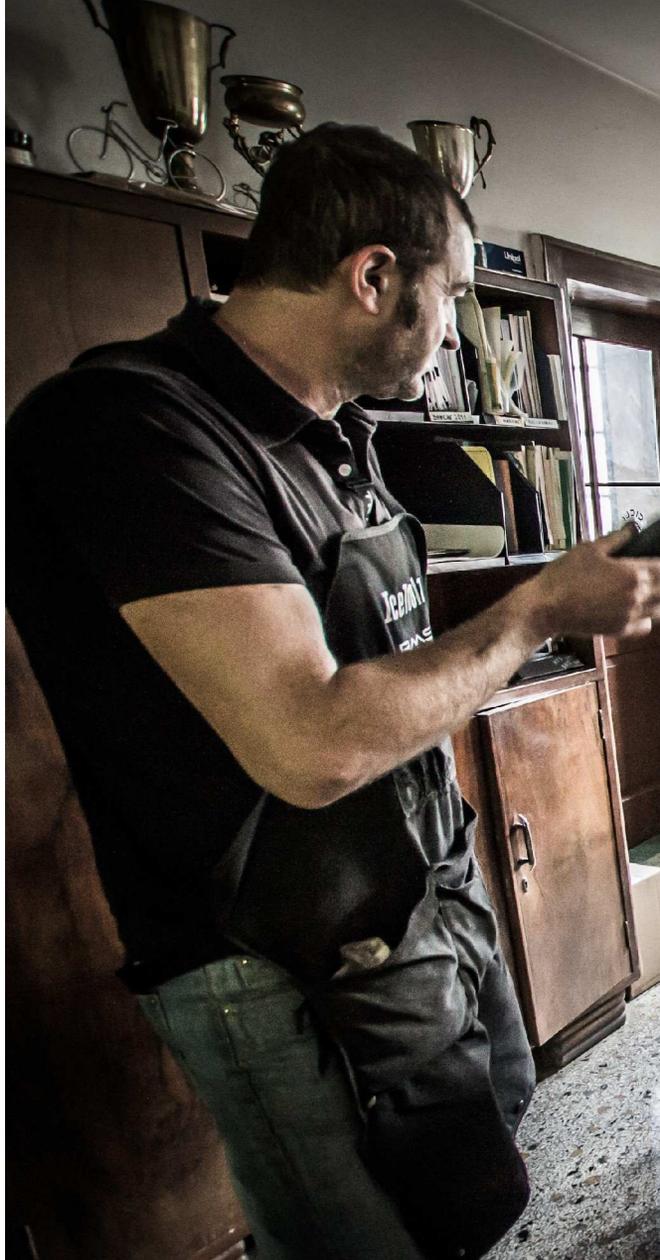


Un caloroso ringraziamento va a Carlo, alla signora Flavia, a Roberto ed Ercole per la meravigliosa accoglienza che mi hanno riservato fin dall'inizio e per l'indispensabile contributo, sempre accompagnato da simpatia e disponibilità, alla realizzazione di questo libro.

Ringrazio inoltre Umberto, Giorgio e Federico che mi hanno fatto conoscere Carlo e permesso di entrare nel favoloso mondo della Gemmati Velocipedi .

Un grazie speciale a Massimiliano che ha revisionato le bozze dei testi del presente volume.

A lato, da sinistra a destra: Roberto, Ercole, Carlo e la signora Flavia.





INTRODUZIONE

Gemmati Velocipedi
Via Canton, 40
Cintello di Teglio Veneto
Venezia - Italia

La Gemmati Velocipedi fu fondata nel 1919 da Umberto Gemmati, come attività di produzione e riparazione di biciclette. Nella sua lunga vita ha attraversato molteplici vicende: momenti di prosperità si sono alternati a momenti di contrazione economica, ma l'azienda non ha mai perso un ruolo da protagonista nella storia della bicicletta italiana durante la prima metà del XX secolo.

Pagina a lato

*Carlo davanti alla facciata
della Gemmati Velocipedi.*

GEMMATI



VELOCIPEDI

40



Oggi l'azienda è gestita da Carlo Gemmati, il nipote del fondatore Umberto, che continua a produrre biciclette facendo uso di nuove tecnologie, ma mantenendo vivo lo stesso spirito innovatore che ha reso grande l'azienda nel secolo scorso.

E' la più antica fabbrica di biciclette in Italia che sia tutt'ora di proprietà della famiglia fondatrice.

Pagina a lato

L'ingresso dell'ufficio di Carlo.



— ufficio —



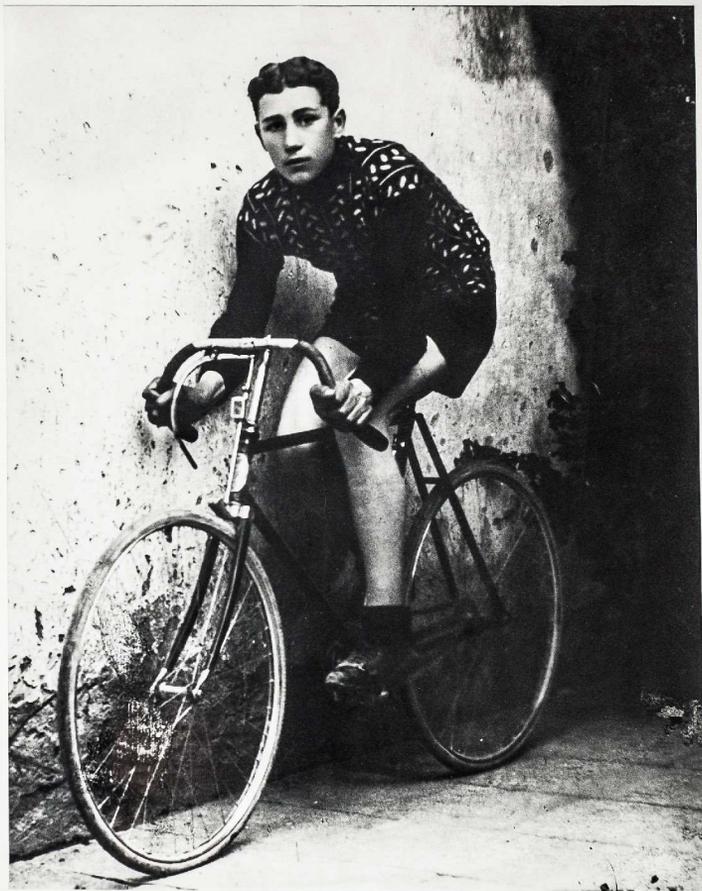
UMBERTO GEMMATI

Umberto viene al mondo figlio di NN, alla fine dell' 800, in un'Italia molto diversa da come la conosciamo oggi.

Al tempo era possibile per una coppia prendere in affido per i primi due anni di vita un neonato lasciato in orfanotrofio, avendone un sussidio dallo Stato: fu questo il destino di Umberto, accudito da una coppia in cui la donna, avendo appena avuto un figlio, poteva allattare anche un altro bambino.

Pagina a Lato

Umberto Gemmati in una foto datata 1910.

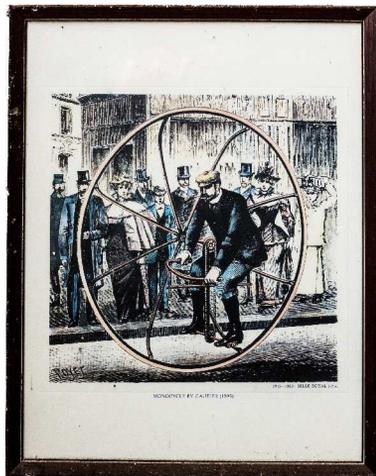


Huberto Gammato
1910

Al tempo il Nobiluomo Luigi Bellati, di famiglia nobile ma decaduta, che percepiva una “pensione di nobiltà”, trascorreva il tempo libero svagandosi, girando per i paesi in sella alla sua bella cavallina. Allora i passaggi a livello per i treni erano vigilati da un casellante, il quale, agli orari prestabiliti, chiudeva il passaggio. Una volta transitato il treno si rialzava la sbarra. Quando il treno era in ritardo, si aspettava fermi al binario. Dieci minuti o due ore, si aspettava. Forse in questo l'Italia non è cambiata di molto.

Pagina a lato

Alcune immagini dalla collezione di stampe d'epoca della Gemmati Velocipedi.



Ai passaggi a livello non di rado si formava una coda di persone e alla mamma adottiva di Umberto piaceva intrattenersi e chiacchierare con le persone in attesa. Fu in questo modo che ella fece conoscenza, tra gli altri, con il nobile Bellati.

I due anni di affido passano e per la famiglia giunge il momento di restituire il bimbo all'orfanotrofio. Un giorno, al passaggio a livello del treno, Luigi Bellati trova la madre adottiva in lacrime. Lei gliene spiega il motivo: è tempo di separarsi da Umberto, un figlio che sente ormai suo. Ma parlando con il nobiluomo alla donna viene un'idea, e propone che sia lui, sposato ma senza figli, ad adottare il piccolo.

Pagina a lato

Il primo manifesto pubblicitario stampato dalla Gemmati Velocipedi.

M. GIGNETTI
977



INDUSTRIA E COMMERCIO VELOCIPEDI
DEPOSITO GOMME ED ACCESSORI

U. GEMMATI

TEGLIO

VENETO

FABBRICA CICLI

FABBRICA CICLI

IRIDE

ANGOR

Colto inizialmente di sorpresa il nobiluomo non dà subito il suo assenso, ma in seguito si convince: alla fine Umberto trova accoglienza nella famiglia Bellati, e cresce nella casa in cui ancora oggi Carlo e sua madre Flavia risiedono.

Gli anni dell'infanzia trascorrono; Umberto, dopo aver conseguito la licenza elementare lascia la scuola per entrare nel mondo del lavoro. Presto nasce la passione per la bicicletta e cominciano le corse con le squadre ciclistiche del vicino centro di Portogruaro. Poi sceglie di cercar fortuna all'estero, viaggia in Belgio e in Francia, dove si ferma, avendo trovato impiego come lavorante in una fabbrica di cannoni. Lì subisce un grave incidente sul lavoro in seguito al quale gli deve essere amputata una gamba.

Pagina a lato

Un manifesto della Gemmati Velocipedi.



Come invalido, è esonerato dall'arruolamento allo scoppio della prima guerra mondiale e si può stabilirsi a Milano perché la moglie, insegnante, ha cattedra di ruolo in una scuola di quella città.

A Milano entra alla Dei, azienda leader nella produzione di biciclette, divenendone capo-officina, ma nel 1918 la moglie ottiene un nuovo trasferimento presso casa e anche Umberto può rientrare a Portogruaro. Nel 1919, forte dell'esperienza acquisita alla Dei, si mette in proprio aprendo un'officina dalla doppia attività: riparazioni di biciclette e vendita cicli marchio Dei di cui conosce molto bene le caratteristiche.

*Pagina a lato
Ruote in attesa
dell'assemblaggio finale.*



IL MARCHIO “IRIDE”

Umberto è uomo intraprendente e ansioso di mettere a frutto le molte competenze acquisite in Italia e all'estero: da una sua intuizione nasce il marchio Iride, e con esso la “bicicletta sportiva”.

Essendo un prodotto del tutto innovativo rispetto agli altri, riscuote immediato successo; è grazie ad esso che la produzione si accresce consentendo alla ditta di assumere fino a 70 dipendenti.



Pride
U.G.T.V.

Iride diviene un nome riconosciuto nell'ambiente ciclistico tanto che un giorno il grande Bottecchia si reca a Cintello appositamente per incontrare Umberto. Gli avrebbe detto: "Anziché comprare la sua bicicletta sportiva in un negozio sono venuto di persona per complimentarmi con Lei e per comprare una bicicletta e farne una uguale!"

La motivazione della scelta del nome "Iride" è rimasta un segreto che Umberto ha conservato per sé. Sappiamo però che all'epoca "Iride" era un nome di donna e Carlo, il nipote di Umberto, immagina che probabilmente sua nonna non sarebbe stata contenta di sapere il motivo di tale scelta.







ONORIFICENZA

Un altro aneddoto risale al 1924, quando Umberto fa ritorno dalla fiera di Venezia con un premio ottenuto in riconoscimento dei meriti lavorativi, cosa che al tempo rappresentava un grande onore.

La targa recita “Gran Premio e Medaglia d'Oro”.

La signora Flavia, nuora di Umberto, ricorda l'onorificenza come segno dell'affermazione del marchio nel corso anni '20; Carlo, nipote di Umberto, da imprenditore smaliziato, adombra la possibilità, fondata a suo dire, che Umberto possa aver “comprato” l'onorificenza alla fiera come espediente per dare lustro all'azienda.

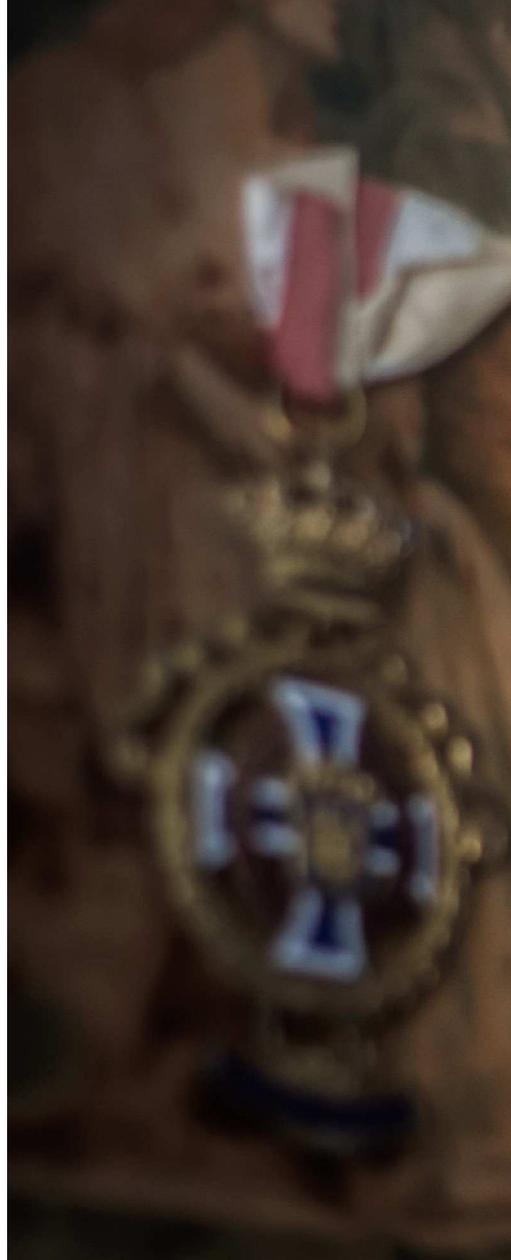
Il quadro è in ogni caso un cimelio straordinario, davanti al quale impallidiscono e perdono d'importanza i giochi d'indagine sulle vicende che l'hanno portato nell'ufficio della Gemmati: ciò che conta è che entrando non si riesce a fare a meno di ammirarlo.

Pagina seguente

La Gazzetta dello Sport del 1926 con la pubblicità della Iride, il marchio di biciclette prodotto dalla Gemmati Velocipedi.

Pagina a lato

Dettaglio del premio.



VENEZIA
1924
ESPOSIZIONE GENERALE DELLE INDUSTRIE E DEL COMMERCIO

DIPLOMA

di Gian Lorenzo Medaglia d'oro
conferito alla ditta Ugo Gemmati & C.

per aver di propria fabbricazione



IL PRESIDENTE DEL COMITATO

[Handwritten signature]

IL PRESIDENTE DELLA GIURIA

[Handwritten signature]

o Sport

1926 - Anno XXXII N. 136

SABATO

5

GIUGNO

Un numero Cent. 30
Cento corrente con la Posta

Direzione e Redazione
Via Sottala, 22 - Telef.: 82-01, 74-50, 81-307
Amministrazione e Pubblicità
Via Moscova N. 17 - Telef. 80-79

COPPA 24 MAGGIO
Pola - Km. 125

Su un lotto di 40 concorrenti
arriva brillantemente primo

Stefanutti Liño
su Ciclo

IRIDE

GOMME PIRELLI

Una sola IRIDE

IL VELODROMO MECCHIA

Pier Giovanni Mecchia, grande appassionato di ciclismo, alla sua scomparsa lascia una cospicua somma destinandola alla costruzione di un velodromo.

L'impianto fu inaugurato nel 1948 con la partecipazione di famosi ciclisti dell'epoca, quali il triestino Cottur, il mestrino Bevilacqua e Leoni.

La Gemmati Velocipedi, presente all'evento, preparò le biciclette utilizzate per i giri inaugurali. Queste biciclette sono ancor oggi conservate a Teglio Veneto ed esposte in occasione di mostre di bici d'epoca.

Per la circostanza Umberto volle anche un' insegna pubblicitaria da posizionare all'interno del velodromo.

Fu commissionata un' opera in legno – al tempo le insegne per esterni si facevano così – ad uno scultore molto conosciuto, Giuseppe Scalabrini.

La scultura esiste ancora oggi ed è conservata all'interno dell'azienda, a fianco alle biciclette realizzate per l'inaugurazione, nel vano delle scale che conducono al magazzino.

Pagina a lato

Dettaglio delle biciclette del 1948.

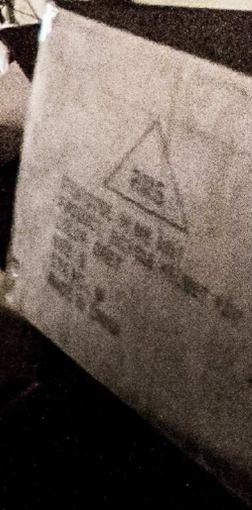
Pagina seguente

Roberto porta una ruota in magazzino passando sotto l'insegna e le biciclette create per l'inaugurazione del Velodromo Mecchia.





CICLI
IRIDE
TEGLIO VENETO



LE SQUADRE CICLISTICHE

A metà degli anni '20 la Gemmati Velocipedi, avendo bisogno di promuovere i propri prodotti, crea una squadra ciclistica con lo stesso nome della bici, "Iride".

La bacheca dei premi vinti dalla squadra agonistica è d'eccezione. Essa ci riporta ad un tempo in cui una fotografia era testimonianza importante e una coppa aveva un reale valore.

Pagina a lato

La squadra ciclistica Iride del 1948.

— STAGIONE 1948 —



— *Avalli - Burella - Beltrame - Bertoni*
su ciclo Tude —

Il valore della coppa era sia simbolico, la vittoria, ma anche materiale in quanto fino alla fine degli anni '40 le coppe erano realizzate in argento o peltro. Inoltre, essendo tempi di ristrettezze economiche, la coppa era unica, un trofeo riservato al solo primo classificato; il corridore secondo o terzo piazzato come premio riceveva all'arrivo un mazzo di fiori e una pacca sulla spalla.

Pagina a lato

Una delle coppe vinta dalla quadra Iride del 1948.

Pagina seguente

Un dettaglio della bacheca dei premi nell'ufficio di Carlo.



GARA CICLISTI
Coppa M...
SOC. 3...

S. STINO DI LIVENNA
13 - 9 - 48



Pixxali



I MANIFESTI “IRIDE”

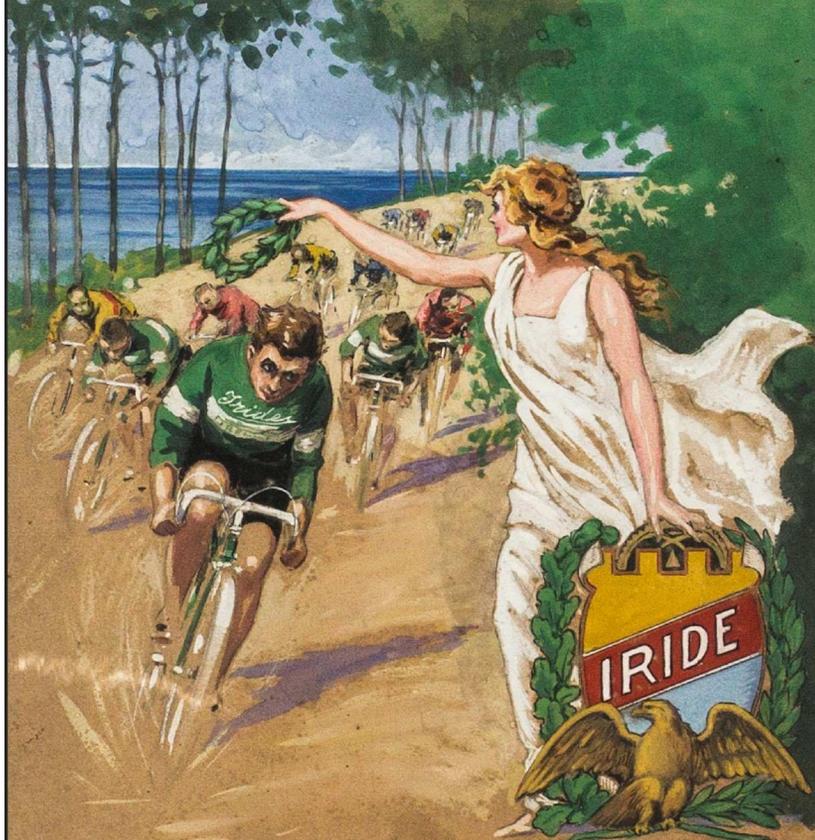
Tra gli oggetti più affascinanti affissi alle pareti degli uffici vi sono certamente i manifesti pubblicitari risalenti alla prima metà del '900, che hanno accompagnato negli anni la storia dell'azienda attraverso l'evoluzione dello stile e delle mode.

Il manifesto principe è opera del Boccasile, autore molto celebre e che ha associato il proprio nome alle più importanti campagne pubblicitarie dagli anni '30 agli anni '50.

Pagina a lato

Il manifesto dipinto dal Boccasile.

CICLI IRIDE



MARCA DEPOSITATA

GOMME **PIRELLI**
U. GEMMATI & C. TEGLIO VENETO

L'aneddoto più curioso fra tutti è datato 1947, e riguarda il manifesto della ragazza in bicicletta con l'angioletto. Il vento solleva maliziosamente la gonna della ragazza sino a mostrare le mutande, cosa che dava adito a scandalo: la censura dell'epoca non permetteva nulla di tanto audace. Fu così aggiunto il pizzo per simulare una sottogonna e una buona mazzetta per l'addetto alla censura fece il resto.

Il manifesto venne approvato.

Pagina a lato

Il manifesto con la ragazza in bicicletta e l'angioletto.

cicli



IRIDE →

GEMMATI - TEGLIO VENETO

RAPPR.

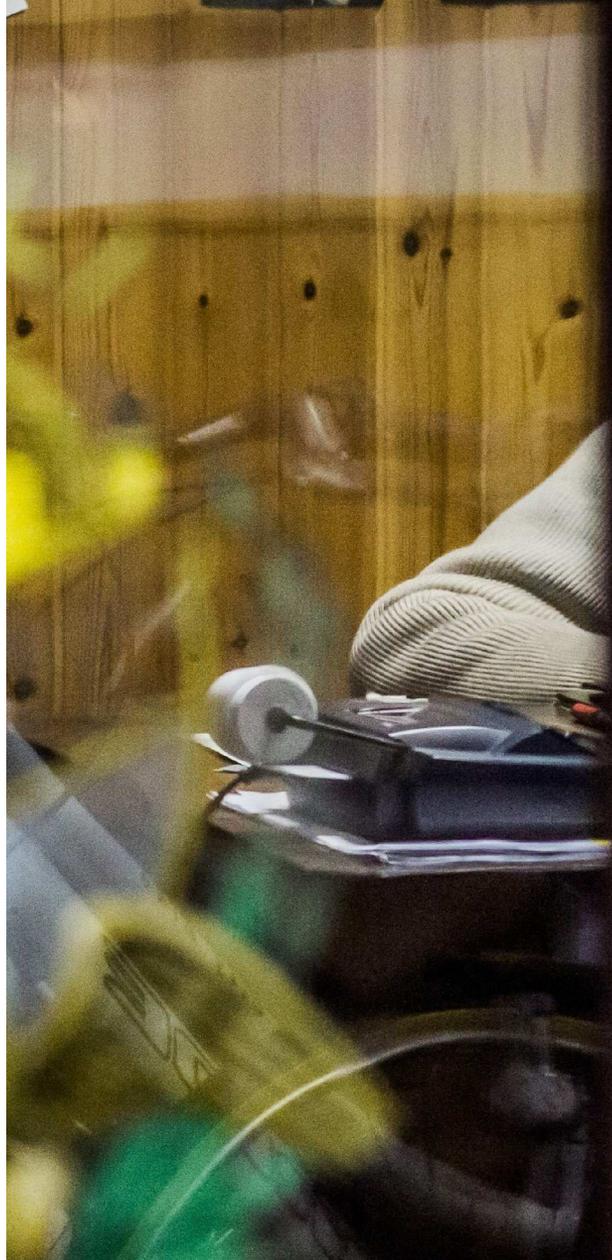
L'ODIERNA GEMMATI VELOCIPEDI

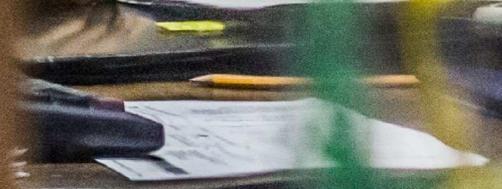
Oggi l'azienda ruota intorno alle figure del titolare, Carlo, e dei due dipendenti, Roberto ed Ercole, che lavorano insieme da oltre vent'anni.

La signora Flavia, madre di Carlo, è la memoria storica della famiglia, gli aneddoti e le vicissitudini dell'azienda nel corso degli anni sono ancora vivi nella sua memoria e ogni stampa, ogni fotografia è un pezzo di vita da raccontare.

A lato

La signora Flavia in ufficio.







Carlo nel suo ufficio, alla scrivania che fu di suo nonno Umberto.





Roberto mentre controlla gli ordini in magazzino.



*Ercole si occupa delle
consegne, il furgone è il suo
ufficio.*



CARLO GEMMATI

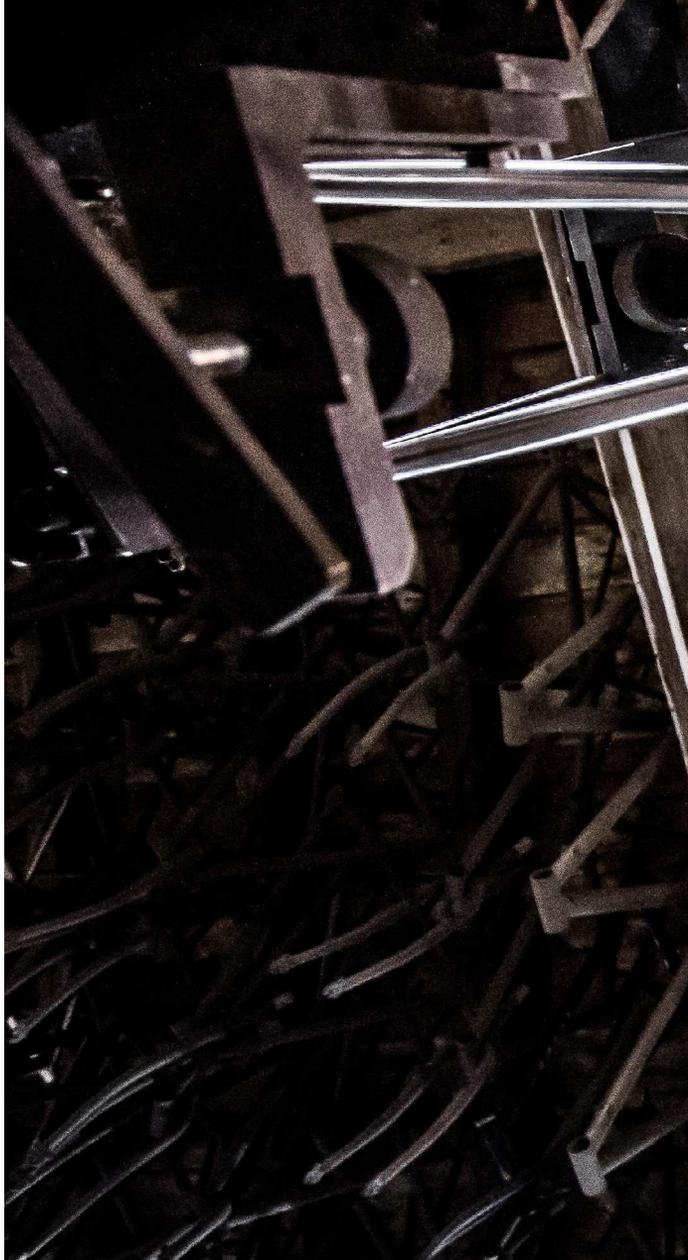
Verso la metà degli anni '80 viene a mancare il nonno Umberto e dopo pochi anni anche Mario, padre di Carlo. Carlo ha venticinque anni e deve decidere da solo quale futuro dare alla Gemmati Velocipedi: liquidare tutto o continuare tra mille incognite l'attività di famiglia.

Saldare i telai delle biciclette è sempre stata una passione per Carlo, che percorre la strada più difficile, si rimbecca le maniche e decide di proseguire nell'attività.

Frequenta i laboratori di vari "telaisti" per affinare progressivamente il mestiere: va a "rubare con gli occhi", come si dice nelle officine meccaniche. Tra consigli giusti e false indicazioni, prove e controprove, Carlo trova la sua strada di imprenditore e la sua idea di bicicletta.

A lato

Carlo mentre salda un telaio.





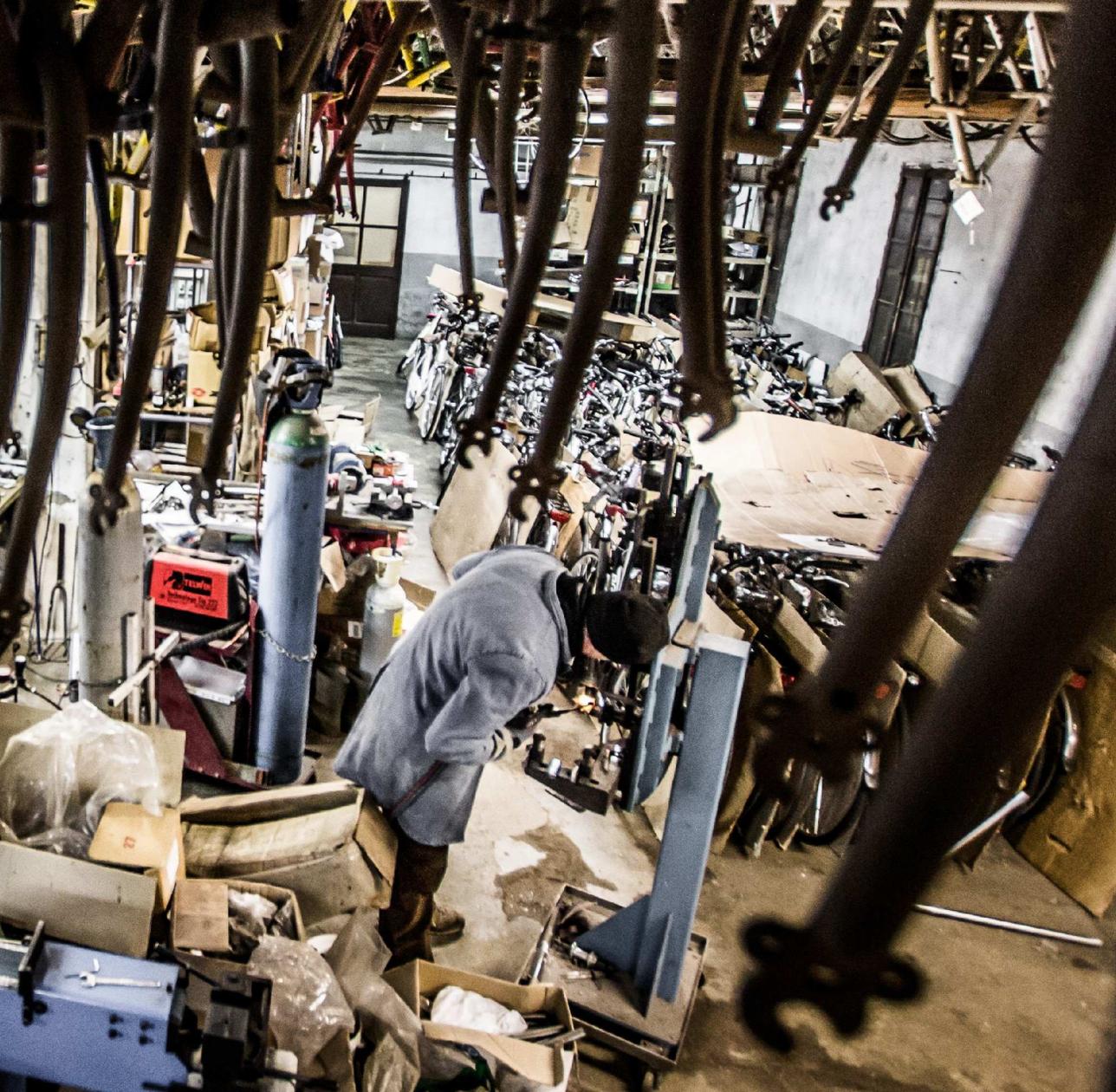
Negli anni affina le tecniche costruttive e comincia a creare, telaio dopo telaio, una bicicletta pensata come un vestito su misura, non solo in base alle dimensioni corporee del ciclista ma soprattutto in base al tipo di attività che questo intende praticare.

Carlo seleziona i materiali, studia le geometrie e il tipo di saldatura a seconda del genere di bicicletta ma soprattutto del tipo di utilizzo cui è destinata: la bicicletta fatta per un atleta che pedala per sette ore al giorno sarà diversa da quella di chi la usa solo per una pedalata turistica domenicale, la bici per aggredire i tornanti di montagna avrà un telaio diverso dalla bici per macinare i chilometri di un rettilineo d'asfalto in pianura.

A lato

Carlo mentre salda un telaio.





LA BICICLETTA DI CARLO

Quando Carlo discute di biciclette non lo fa mai in tono impersonale, distaccato.

La bicicletta gli “scorre nel sangue” e per Carlo è vissuta sempre come un fatto personale.

Il discorso può iniziare pacato e cordiale, come se parlasse della fidanzata, ma si fa graffiante e ironico quando si toccano argomenti quali la produzione standardizzata imposta dai grandi marchi, ovviamente molto lontana dal “vestito su misura” che lui vuole confezionare per i suoi clienti.

Come negli anni '70, quando anche i ciclisti dilettanti correvano montando un telaio allestito su misura; chi non usava un telaio creato appositamente era additato come un

marziano, un poveraccio, uno che non era veramente un “ciclista”.

Meccanica e ciclistica erano considerate componenti “regine” della bicicletta.

La recente evoluzione delle tecnologie dei materiali ha portato un generale alleggerimento delle strutture fino all’esito delle odierne biciclette in fibra di carbonio, leggerissime e tutte uguali.

Pagina a lato

Dettagli dell'officina con Carlo che passa sullo sfondo.

Pagina seguente

Carlo mentre sostituisce i raggi ad una ruota, a lato si può vedere la bacheca dei trofei









Infatti per produrre un telaio in fibra di carbonio è necessario uno stampo sul quale vengono plasmati decine di migliaia di esemplari da vendere al grande pubblico. Per soddisfare le diverse altezze dei clienti esistono varie misure standard che vengono poi adattate alla singola persona tagliando a diversa altezza il tubo di sostegno del sellino e regolando il manubrio.

Dopo l'acquisto del telaio scatta per il ciclista del terzo millennio la corsa al risparmio sul peso dei vari componenti, dove tutto si misura in grammi. Carlo dice: "Mi chiedono anche i 5 grammi di meno..."

Oggi le bici sono molto leggere ma quello che si è perso è la ciclistica, esattamente il punto di divergenza che separa la Gammati Velocipedi dai grandi marchi commerciali. Ascoltiamo Carlo: "...dopo 50 km sei meno stanco perché stai usando la TUA bicicletta, disegnata sulle tue leve e per il tuo tipo di percorso. L'insieme macchina uomo+bicicletta è sollecitato meno in quanto i fulcri delle forze sono ottimizzati, quindi non solo la bicicletta ma soprattutto la schiena, i tendini e i muscoli vengono sollecitati secondo angoli naturali.. non riesci a capire perché ma su una bici fatta per TE stai meglio.. ma io lo so perché stai meglio! Perché ho preso io le misure, ho scelto io i tubi e il tipo di saldatura!

Uno che sta sette ore seduto in bici non può scendere e andare a prendere un anti-infiammatorio... non esiste! E non è una cosa per professionisti, è un'esperienza che dovrebbero provare tutti, stare bene in bicicletta..." Quando Carlo vuole spiegarmi cosa sia la ciclistica di una bicicletta mi dice "... prova a fare una pedalata con la tua bicicletta e una con quella che ti ho fatto io.. a parità di rapporti, ovviamente.. vediamo con quale vai più lontano.. te lo dico io.. vai il doppio più lontano con una bici creata per te perché il movimento è fluido e non ti accorgi neanche ma tutta la spinta viene sfruttata perché gli angoli sono corretti.. "

Pagina a lato

Carlo controlla una ruota durante un assemblaggio.



LA DANZA DELL' OTTONE

Le scelte tecniche degli angoli e dei materiali sono alla base della ciclistica ma la vera passione di Carlo è la saldobrasatura all'ottone: egli sa dedicare il tempo necessario all'attività che rende il telaio un'opera di ingegno meccanico eseguita a regola d'arte, non una semplice giunzione effettuata in modalità standard.

L'ottone diventa vivo sotto il cannello e Carlo lo osserva mentre si sposta sotto il raccordo incandescente. Gli anni dedicati a questa attività lo hanno reso metodico e paziente nel suo lavoro, che si conclude solo quando è raggiunta l'eccellenza di risultato;

A lato

Carlo mentre esegue la saldobrasatura all'ottone di un telaio con il cannello ossiacetilenico.

non solo per scrupolo verso il cliente o per il costo del prodotto finito ma soprattutto per un puntiglio personale. E' l'operazione che gli fa ricordare il motivo per il quale dopo tanti anni è ancora innamorato del suo mestiere. Egli, come un moderno demiurgo, crea da un fascio di tubi un telaio che deve sfidare il tempo come quelli di nonno Umberto, che ancora oggi sono appesi alle pareti dell'officina.







*Prima di terminare la saldatura
viene controllata la rettilineità
del telaio.
Il comparatore utilizzato ha
una precisione di un centesimo
di millimetro.*





Una volta saldati i telai sono verniciati in una camera di verniciatura aspirata.





*Le parti verniciate sono
posizionate in forno ad
asciugare.*





*I componenti asciutti sono
trasferiti in officina per
l'assemblaggio.*



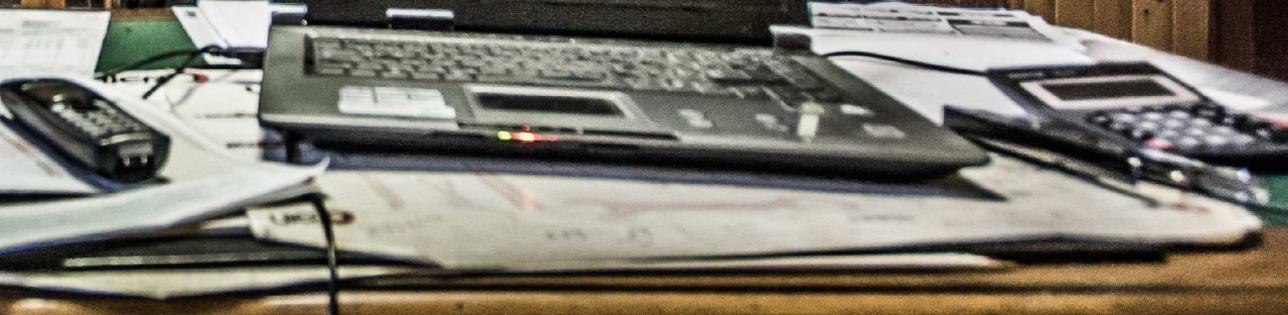


Mentre Carlo salda a mano i telai, Roberto assembla le biciclette.





Carlo registra i raggi di una ruota nel suo ufficio. Il quadro riflesso nel notebook raffigura suo nonno Umberto in bicicletta.





Fasi dell'assemblaggio di una bicicletta.



RMS S
WHEE
TRAC
RMS O
MADE

VIA



*Ercole, rientrato dal giro
quotidiano dei clienti, prepara i
documenti per il giorno
seguito con la signora Flavia*





Ercole e Roberto caricano il furgone per le consegne del giorno seguente.





La Iride è arrivata in negozio.



www.bicisportmattana.com

Prade

La Gazzetta dello Sport
L'Espresso

LA “CITYBIKE”

Nel 1989 Carlo crea una nuova bicicletta, di una tipologia che ancora non era comparsa sul mercato. Oggi possiamo dire che fu la prima citybike.

Sapendo di proporre qualcosa di completamente nuovo, prenota uno stand alla Fiera di Padova, l'attuale Expobici, e vi porta la sua creazione per mostrarla al pubblico e ai concorrenti. Alla fiera la bicicletta Iride passa inosservata. Carlo ricorda: “Solo due giapponesi si fermarono, rimasero due ore intere a fotografarla, dettaglio per dettaglio... ma sai quante sono DUE ore?”.

Dopo circa otto mesi dall'America cominciarono ad essere presentati dei modelli simili, e non è dato sapere se questi avvenimenti siano correlati, ma senza dubbio quando Carlo si presentò alla Fiera di Padova il mercato italiano non era ancora pronto per quella che oggi tutti chiamiamo citybike.

Pagina a lato

Dettagli di un banco da lavoro in officina.



L'INVENTARIO

La Gemmati Velocipedi tiene a magazzino ormai oltre 20.000 codici articolo e ogni anno è necessario fare l'inventario.

Roberto ed Ercole se ne occupano manualmente da oltre vent'anni. Dovendo allo stesso tempo mantenere l'attività produttiva, l'inventario dura un paio di mesi l'anno.

Dopo decenni di questa pratica, sono diventati due schedari viventi.

Pagina a lato

Ercole e Roberto mentre controllano dei codici su un catalogo di un fornitore.

Pagina seguente

Roberto ed Ercole mentre lavorano in magazzino.







LITTA SPA
COL. 12 GA
BARRIERI

PIANCA
LUNGA
SFILLO

NIKROBO
BARB.

DISCHETTE
COL. GA 42
BARB.

COL. BR
BARRIERI

Professional
Bike
Professional
Bike

Red folders or binders

LITTA SPA
COL. 12 GA
BARRIERI

DISCO FRENO
STABILITE
41 183 0880

DISCO FRENO
STABILITE
41 183 0880

DISCO FRENO
STABILITE
41 183 0880

MAGNETE
BIBBONE
Y. BARRI PIENO

BANK
BI
SIANCO

DISCO FRENO
STABILITE
41 183 0880

DISCO FRENO
ONDA
41 183 0880

DISCO FRENO
LARA
41 183 0880

S.F.
SEVA

DISCO FRENO
STABILITE
41 183 0880

ESTRATTORE
MAGNETE
41 183 0880

ESTRATTORE
MAGNETE
41 183 0880

A dark, grainy photograph showing a person in a dark environment, likely a warehouse or storage area. The person is positioned in the lower right quadrant, and their face is partially visible in the shadows. The background is mostly black, with some faint, indistinct shapes that suggest a storage area. The overall mood is somber and mysterious.

*Roberto controlla una
ruota nel magazzino in
soffitta.*



Articolo tratto dalla rivista BICISPORT

Febbraio 1994

“Iride: fatta per aggredire la salita”

“La qualità di un prodotto curato si nota a prima vista. E il modello “Iride” della Gemmati è senza dubbio un prodotto curato. Al di là della visione d’insieme del prodotto finito, che gratifica l’occhio, scendiamo nei particolari funzionali di questo prodotto, uscito dalla Gemmati Velocipedi, azienda artigiana che opera dal 1919.

Per prima cosa va detto che l’Iride è costruita su misura. Spazio quindi alle esigenze antropometriche più varie.”

Si possono richiedere alla casa costruttrice anche le tubazioni di vostro gusto e, addirittura, si possono scegliere inclinazioni, misura del carro posteriore e linea della forcella.”

“Tutto il telaio pesa appena 1690 grammi.”

“Una volta in sella, le caratteristiche di questo mezzo non tardano ad emergere. La più sorprendente ed evidente è la grande capacità di reazione: le sollecitazioni impresse sui pedali si trasferiscono immediatamente e pressoché interamente alla ruota motrice.”

“Ciò è percepibile anche allungando in pianura con il lungo rapporto.

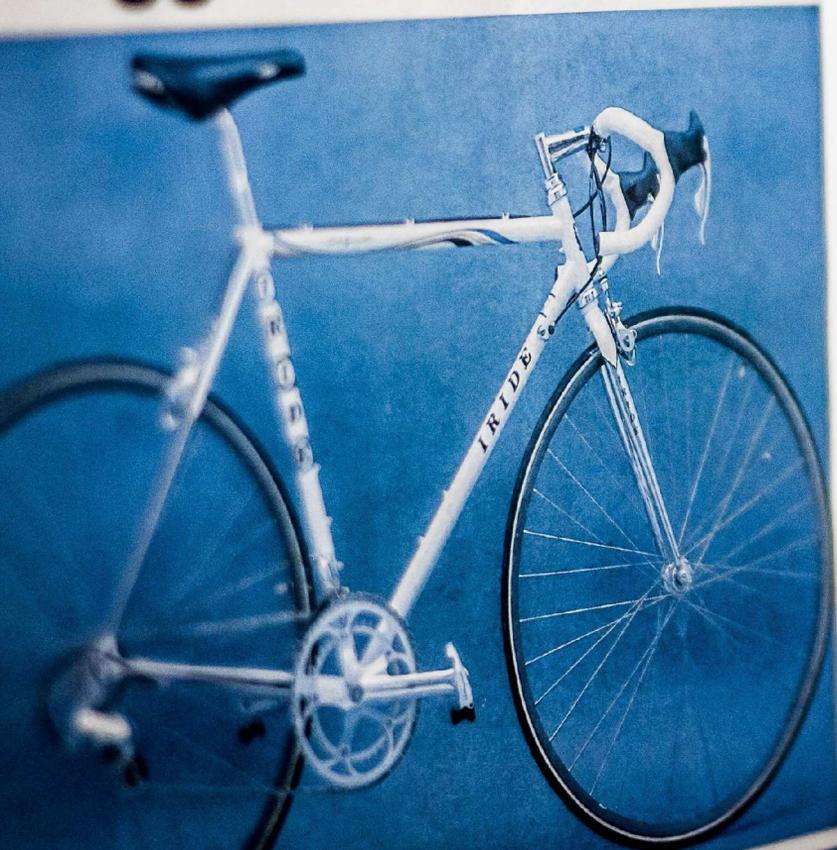
Ma il terreno sul quale questa qualità risalta di più è in salita, dove la bici accoppia la sua splendida reattività alla leggerezza del telaio. In sostanza, si schizza via che è un piacere, sia da seduti che procedendo in fuorisella. Inoltre, sui tratti di pendenza si nota l’ottima tenuta del carro posteriore, che contribuisce a limitare al massimo la dispersione di energia. “In discesa, abbiamo annotato soprattutto l’eccellente funzionalità della forcella, che permette anche di operare scarti bruschi senza perdere di aderenza.”

Pagina a lato

Dettaglio dell'articolo appeso nell'ingresso.

Collaudi

«Iride»: fatta per aggredire la salita



Comenzi



WWW.IRIDEUSA.COM

La storia di Iride USA rientra nella magia che Gemmati Velocipedi emana.

Sembra la classica storia da film scontato: arriva un americano per caso in visita presso una vecchia fabbrica di biciclette, se ne innamora e torna in America per lanciare il marchio negli USA.

Ebbene nella nostra storia l'americano si chiama Brian Miller ed è un disegnatore industriale che ha scelto di dedicare la propria vita alle biciclette, è un meccanico professionista e importa negli Stati Uniti d'America il marchio Iride tramite il sito www.irideusa.com.

La cosa particolare è che il marchio Iride, che ha quasi 100 anni, diventa in inglese "I ride", che sarebbe un colpo di genio se non fosse un colpo di fortuna.

E la magia continua...



Hand crafted in Italy since 1919, now available in North America.

Iride. Fine Italian Bicycles

Do you value the Italian experience,
and passionate craftsmanship of
fine performance bicycles?

Then you understand.

The rich history of Italian racing bicycles is an exclusive world.
The passions involved are not suitable for wildly mass produced units.
Here we have refined engineering and elegant hand work calmly deliberately
transformed into a seductive high performance machine.

Iride bicycles embody the essence of open top sports cars;
straightforward designs bestow riders with the wind-in-your-smile freedom experience of convertibles.
Forthright, genuine, direct, simple.

Which of the Models is your favorite?





La fabbrica artigianale di biciclette Gemmati Velocipedi è un luogo particolare, nei suoi ambienti si avverte una strana percezione del tempo.

In officina utensili, componentistiche e parti meccaniche di recentissima produzione poggiano su un bancone da lavoro vecchio di oltre cinquant'anni; telai di biciclette high-tech pronte per il mercato americano attendono la spedizione appese a travi in legno di inizio '900.

In ufficio Carlo, il proprietario, digita sulla tastiera del notebook alla stessa scrivania su cui suo nonno Umberto firmava carte con penna e calamaio nel 1919.

Questo volume, raccolta di fotografie e brani di vivo dialogo scambiati con coloro che vi lavorano, vuole rendere l'atmosfera che si respira oggi all'interno dell'azienda.

E' una porta d'ingresso, aperta per mostrare un mondo abitato da persone che operano con le mani e con la passione, in questo caso passione per le due ruote.

Alberto Missana