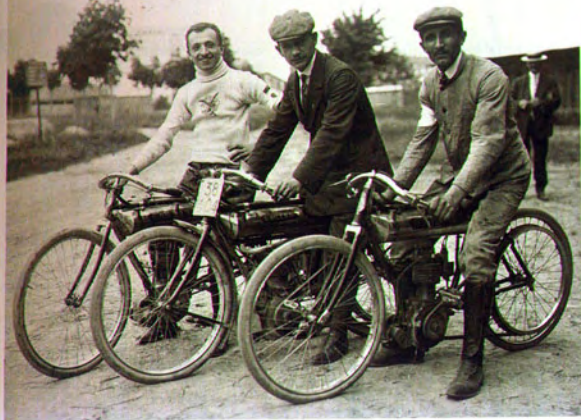




Le origini

# Si parte!





• In apertura, la celebre foto statica (perché un cavalletto seminascolato sostiene moto e pilota) di Giuseppe Gilera in sella ad una Bucher. Lo scatto è probabilmente del 1908, quando Gilera ha già lasciato da un paio d'anni l'azienda del piccolo imprenditore di origine svizzera, con cui però è rimasto in ottimi rapporti. Grazie a Bucher, Gilera si avvicina al mondo delle competizioni, impegno che manterrà fino all'inizio degli anni Venti. A sinistra, Giuseppe Gilera è in compagnia dei piloti Sassi e Pisani al Trotter di Milano. Le moto sono tutte VT 317. Sotto, ancora Giuseppe Gilera in tenuta da gara, in sella alla VT e con indosso i "colori sociali". Con la sua prima creazione il Costruttore lombardo si è aggiudicato il Circuito di Cremona del 1912.

♦ L'avventura della Gilera incomincia con la nascita del suo fondatore il 21 dicembre 1887 a Zelo Buon Persico, un paese agricolo della bassa lombarda a sud est di Milano. All'anagrafe Giuseppe Natale di cognome fa Gellera, come le sue sette sorelle maggiori e come il fratello Luigi che vedrà la luce nel 1891. Ma come tutti i membri della famiglia si fa chiamare Gilera, cognome ufficializzato all'anagrafe da un Regio Decreto di Vittorio Emanuele III Re d'Italia il 13 febbraio 1939.

I Gellera, pardon i Gilera, non sono una famiglia benestante. I genitori sono contadini analfabeti che, alla fine del XIX° secolo, decidono di trasferirsi a Milano in cerca di miglior fortuna.

Nella città lombarda Giuseppe Gilera frequenta un corso di disegno serale presso l'Accademia di Brera e inizia a lavorare giovanissimo, a dodici anni, presso la Edoardo Bianchi appassionandosi al mondo dei motori. Nel 1905 viene assunto alla Bucher, un'officina di riparazioni fondata da un cittadino svizzero trapiantato in Italia che nel 1911 diventerà poi uno dei tanti piccoli costruttori di motociclette del nostro Paese. Grazie a Bucher il giovane Giuseppe inizia anche a correre e a vincere le sue prime gare (nel 1908 è suo il record alla Como-Brunate), mentre in officina è tale la sua professionalità da divenirne in breve l'unico responsabile.

Nel 1906 lascia la Bucher per andare a lavorare presso la filiale della svizzera Moto Reve che ha appena aperto i battenti in città. Ma lavorare alle dipendenze di qualcuno non è la sua aspirazione, così nel 1909 decide di mettersi in proprio.

La sua prima minuscola officina di motoriparazioni la apre con il fratello Luigi in un cortile di Corso XXII Marzo. Il posto è angusto, l'attività frenetica. Oltre alle riparazioni delle moto dei clienti, Gilera si occupa anche della preparazione delle moto per le competizioni, settore nel quale si è fatto in pochi anni una solida fama grazie ai successi ottenuti con la Bucher, sotto le cui insegne ha continuato a gareggiare an-



che dopo aver abbandonato l'azienda. Nel 1909 progetta e costruisce in pochi mesi la sua prima motocicletta, denominata VT. Si tratta di una monocilindrica di 317 cc con distribuzione a valvole in testa comandate da aste e bilancieri, trasmissione a cinghia e freno a pattino posteriore. La sua produzione si limita ovviamente a un numero estremamente ridotto di esemplari perché la principale attività dell'officina, nel frattempo trasferitasi in una sede più spaziosa sempre in Corso XXII Marzo, rimane quella delle riparazioni.

Con la VT Giuseppe Gilera corre e vince a partire dal 1911 dopo aver speso due anni alla ricerca della migliore messa a punto. Fra i suoi successi anche quello al Circuito di Cremona nel 1912.

Nel 1914, alla vigilia del primo conflitto mondiale, Gilera si sposa con Ida Grana e viene riformato alla visita per il servizio militare a causa di un'insufficienza toracica. Evita così di essere spedito al fronte, ma resta gravemente ferito in un incidente stradale nel 1915 le cui

conseguenze, associate ad una brutta tubercolosi, mineranno per il resto della sua vita la salute dei suoi polmoni.

Nel 1916 la famiglia Gilera si trasferisce ad Arcore, paese a nord est di Milano lungo la statale Milano-Lecco, dove Giuseppe trasferisce l'attività dell'officina. La produzione motociclistica viene sospesa in favore di quella militare. Visto che la Gilera è poco più di un'officina non si tratta di commesse vere e proprie, ma della costruzione di componentistica per le biciclette dei bersaglieri costruite per conto della Bianchi, a cui vengono alternati dei lavori di torneria per proiettili di artiglieria da campagna.

All'inizio del 1919 Giuseppe Gilera si registra presso la Camera di Commercio di Milano come Costruttore di motociclette. Alle sue dipendenze ha una decina di operai, ma sta già pensando di ampliare l'attività. Per questo motivo, come vedremo, nel 1923 acquista un terreno alla periferia di Arcore e vi fa costruire la villa di famiglia e i primi capannoni, embrione della fabbrica che aprirà i battenti due anni dopo.

## Un esordio "avanzato"

La "madre di tutte le Gilera" è la VT progettata e costruita nel 1909. Si tratta di una monocilindrica di 317 cc (alesaggio per corsa 67x90 mm) con testa e cilindro in ghisa dotata di ampia alettatura, distribuzione a valvole in testa comandate da aste e bilancieri, accensione a magnete posizionato davanti al basamento e azionato da un giro di catena, lubrificazione con pompa manuale a siringa e olio a perdita. La moto ha i pedali per l'avviamento, ma è priva di frizione e cambio. La trasmissione diretta è assicurata da una cinghia in cuoio che lavora su un cerchio scanalato fissato alla ruota posteriore. L'unico freno in dotazione, a pattino, agisce direttamente sulla cinghia. A differenza del motore, di impostazione moderna,

la ciclistica è piuttosto convenzionale. Il telaio monoculla aperta è poco più di quello di una bicicletta, privo della sospensione posteriore. La forcella invece è ammortizzata grazie a due molle laterali esterne. Il serbatoio della benzina da 8 litri è appeso al tubo superiore del telaio, le ruote sono da 21". Prodotta dal 1909 al 1912 in un numero imprecisato di esemplari, la VT pesa 75 kg ed è in grado di superare i 100 km/h.



• La VT in una rara foto dell'epoca, dove spiccano la mancanza assoluta del tubo di scarico e la presenza del solo freno posteriore a pattino. A sinistra, l'esemplare conservato oggi presso il Museo Piaggio di Pontedera.