

DEMM – říká Vám to něco?

Autor: Miloň Dvořák, Veteran car club České Budějovice | Zveřejněno: 16.10.2013 | Zobrazeno: 8161x

Mně tedy vůbec nic, a přesto v polovině 60. let byla firma uváděna jako čtvrtý největší italský výrobce motocyklů. Firma byla založena v roce 1927, stále existuje a od padesátých do osmdesátých let minulého století v ní vyrobili téměř milión motocyklů.



Je deštivá neděle, jsem na cestě po Toskánsku a stýská se mi po nějakém tom starém železe. Na internetu to dalo hezkou chvíli hledání, než jsem našel nejbližší motocyklové muzeum. Pak ještě chvíle přemlouvání přítelkyně a už se klikatíme vzhůru Apeninami, směr Boloňa. Muzeum je otevřené jen v sobotu a neděli, 16-18h. Čekáme asi do tříčtvrtě na pět a po telefonu se dozvídáme, že provozovatel je kdesi pryč, ale jestli vydržíme, tak jen kvůli nám přijede, ale až v sedm. OK (a dovedete si představit, kolik přemáhání tohle OK stálo mojí přítelkyni). Přijel v 19:42.

Provedl nás **Mosé Mazzini**, nadšený provozovatel muzea, které je jeho koníčkem. Nechtěl žádné vstupné a navíc nám jako omluvu za zpoždění daroval čepici, samozřejmě s nápisem **DEMM**, ověřeným charakteristickým ozubeným kolem. Je to syn dlouholetého továrního konstruktéra a pozdějšího ředitele Giuliana Mazziniho, který spojil svůj život s továrnou už v padesátých letech. Oba Mazziniové v roce 2005 založili za tiché podpory továrny muzeum, které prezentuje kolem padesátky motocyklů výhradně značky DEMM.



Založení firmy a úspěšná strategie

DEMM je dodnes existující společnost, kterou založili v roce 1927 pánové Giacomo Daldi a Luigi Matteucci v Miláně. Sídlo společnosti v Miláně byla ale jen pouhá formalita za účelem prestiže velkoměstské firmy. Samotná továrna byla vystavěna docela jinde, ovšem neméně strategicky. Bylo to asi 200km jihovýchodně, poblíž Boloni, na okraji městečka Porretta Terme. Z dnešního pohledu se nejedná o zas až tak lukrativní umístění, ale ve dvacátých letech vedla přímo tudy hlavní spojnice mezi **Milánem, Bolognou, Florencií, Římem** a celým zbytkem Itálie. Navíc se nachází uprostřed lesů Apenin, což poskytovalo zásobu dřeva, jako strategické suroviny pro provoz slévárny. V předválečném období se firma zabývala výrobou ozubených soukolí rozličného použití, výrobou obráběcích a tvářecích strojů a později také výrobou měřicích třmenů, mikrometrů, komparátorů a běžných posuvných měřítek, které zůstaly ve výrobním programu dodnes. Protože díky velmi dobré kvalitě výroby a pověsti podnik prosperoval, byla v roce 1939 rozšířena výrobní plocha z původních 2000 na 15000 m².

Registrovat

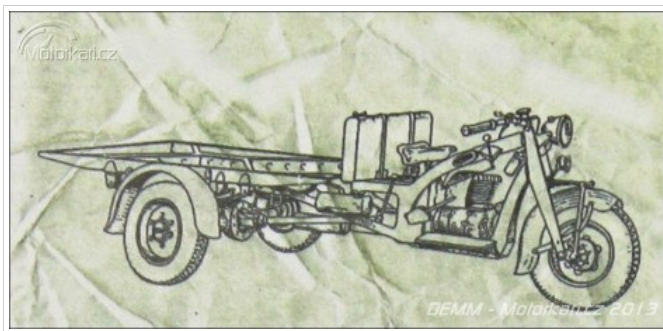
Hlídač článků

Nejčtenější články



První vozidlo byla rikša!

Z této doby pochází i první pokus o výrobu motorových vozidel. Byla to zajímavá motocyklová nákladní rikša „**Sacmera**“ vlastní konstrukce, která uvezla až 1500kg nákladu. Motor byl prozatím použit jiné provenience – stojatý, podélně uložený jednoválec Morini 607cm³ SV s nuceným chlazením. Převodovka měla tři rychlostní stupně vpřed, jeden vzad a redukcí. Zadní pár hydraulicky brzděných diskových kol byl poháněn kardanovým hřídelem s diferenciálem. Je zřejmé, že továrna na ozubená kolečka se v tomto svém výrobku plně realizovala. Přední vidlice „typu Indian“ vedla diskové kolo záměnně se zadními.



Sacmera – první motorové vozidlo z produkce DEMM. Rikša měla jednoválcový motor Morini trochu ve stylu BMW, což se velmi hodilo pro pohon zadní nápravy kardanem.

Během války se DEMM pokoušel vyrábět také pásové traktory, ale vzhledem k silné konkurenci a vstupu Itálie do války neuspěl. Po válce projekt pokračoval v podobě výroby vznětových tříválcových motorů o objemu 2100cm³ pro kolové traktory DEMM-Lanova.

Když se po válce továrna vzpamatovala z těžkého amerického bombardování a nadšení podnikatelé znovu vystavěli výrobní prostory, rozhodli se kromě stávajícího sortimentu vyrábět také motocykly. Vzali to ale z opačného konce, než před válkou. V roce 1950 rozjeli velmi úspěšnou a tržně prozíravou výrobu dvoutaktních pomocných motorků pro jízdní kola a motorů do malých motocyklů o obsahu 49cm³, což nakonec v roce 1956 vyústilo ve výrobu vlastních motokol, které se firma věnovala až do osmdesátých let. Charakteristickým znakem byla už od počátku výroby variabilita nabízeného zboží. U nabízených motorů můžeme vidět různé polohy válců, různé způsoby uchycení v rámu i různý počet rychlostních stupňů. To vše při vysoké rychlosti výroby – v roce 1953 vyráběla továrna 250 motorů denně!



První motocykl „v montérkách“



Prvním motocyklem DEMM ale nebyl moped. Byla to velmi úhledná a moderní dvoutaktní stopětadvacítka „Turismo“, vyráběná od roku 1953. Vzhledem k následujícím modelům je lakovaná dost nudnou šedou barvou, což mělo svůj velmi významný důvod z hlediska obchodní taktiky. Daldí a Mateucci potřebovali přesvědčit zákazníka, že jejich nový motocykl je stejně kvalitní, jako jejich soustruhy a frézy. Z toho důvodu použili pro tento

první typ stopětadvacítky naprosto stejnou barvu, jakou lakovali své obráběcí stroje. Zákazník tím měl při výběru motocyklu v povědomí kvalitu strojů DEMM a nemohl zvolit jiný motocykl. K získání tohoto motocyklu do muzea se váže kuriózní historka. Mosému ho nabídl jeden ze zaměstnanců fabriky a když se ho Mosé ptal na cenu, pán odpověděl, že za něj nic nechce, ale ať je okamžitě pryč, protože už jí nemůže ani vidět. V práci dělá na šedivém soustruhu DEMM a když přijde domů, musí se dívat na stejně šedivý motocykl??? V tomto případě barevná taktika pánů Daldího a Mateucciho působila trochu opačně. Tento model se v lehkých obměnách (lakování, dvojsedlo, tvar nádrže) vyráběl do roku 1965.

Čtyřtákní varianty

Již v klasických rudých závodních barvách byla v roce 1956 představená velmi pěkná čtyřtákní stopětasedmdesátka, vycházející z modelu Turismo 125ccm. Jak se u nás v té době říkalo: „Motor působí velmi uceleným dojmem!“ I královský hřídel OHC rozvodu, který má na obou stranách ozubení typu Gleason, je veden skrz hliníkovou žebra válce, takže vůbec nic nevystupuje z obrysu žeber. Design ale trochu narušuje, že královský hřídel není veden v ose válce, ale poněkud zvláštně, šikmo. Tento typ se vyráběl ve třech provedeních, lišících se zejména rámem; Turismo a Turismo Veloce měly jednoduchý otevřený rám, zatímco model Sport měl rám dvojitý, uzavřený a k tomu přizpůsobený i karter motoru. Od 60. roku do modelové řady přibyla také slabší verze 125cm3 s obdobným rozvodem, semi-synchronizovanou převodovkou a kolébkovým rámem pod názvem Gran Turismo.



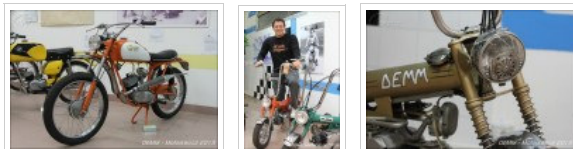
Nádherná stopětadvacítka OHC "Gran Turismo" se vyráběla od roku 1960. No řekněte, dali byste za to naší kejšičku?

Těžištěm výroby byly mopedy

Od roku 1956 byla konečně zahájena výroba celých mopedů. První typ s legračním názvem „Dick – Dick“ byl opět šedě lakovaný a jeho nádrž zdobil barevný obtisk s běžícím srdcem.



Svoji konstrukcí se dá velmi dobře přirovnat našemu Stadionu S22, ačkoliv byl uveden na trh v době představení naší S11! Moped byl velmi úspěšný, ale firma rozhodně neusnula na vavřínech. Od roku 1960 rozšířila nabídku mopedů v široké škále modifikací rámu i motoru tak, aby si různě movití zájemci vždy přišli na své, a tak vznikali varianty bez odpružení kol, s jednoduchými trubkovými rámy, nebo naopak sportovně vyhlížející mopedy, podobně jako naše S23. Motory byly upravovány podle nejrůznějších požadavků – automatické odstředivé spojky, různé počty převodových stupňů, kombinované vodní chlazení, alternativně zvýšené, či snížené objemy. V nabídce byla i čtyřtákní padesátka, jako závodní speciál s přezdívkou „bassotto“ (v překladu nikoliv baset, ale jezevčík), nebo velmi pěkný terénní typ Cross HF se čtyřrychlostní převodovkou, vyráběný od roku 1970. Od roku 1973 firma zavedla výrobu také zvláštních minimotocyklů „Ping – Pong“ na devítipalcových diskových kolech, jejichž rám tvořila centrální nosná roura, sloužící zároveň jako nádrž. Jejich padesátikubíkový motor měl válec namířený přímo vpřed a odstředivou spojku. Jako obvykle byl model nabízen s různými doplňky. Na první pohled upoutá třeba elektrická houkačka namontovaná přímo do skla reflektoru!



Koncem sedmdesátých let ale DEMM trochu ztrácí dech. Nutně potřebují inovovat motory, pro nové typy sportovních padesátek. Giulio Mazzini sice zkonstruoval moderní čtyřrychlostní padesátku, ale pro zhotovení zcela nových odlévacích forem nezbývaly finance. Po dlouhých letech suverénní produkce veškerých komponent pro své motocykly muselo vedení továrny v roce 1979 poprosit u konkurence. Nové modely Condor a Panther byly s nechtutí osazeny motory Minarelli, samozřejmě s víky karterů nesoucími značku DEMM. Tuto potupu ale hrdí Porřeňané neunesli dlouho. Nakonec se nový typ motoru se stojatým válcem stejně začal v DEMM vyrábět a výrobní program motocyklů se přehoupal do opačného extrému. Generální ředitel Mazzini (otec našeho průvodce) se rozhodl ukončit rokem 1982 výrobu motocyklů a orientovat se jen na výrobu motorů pro konkurenční značky motocyklů. Dnes už továrna DEMM nevyrábí ani motory. Výrobní program se vrátil ke svým kořenům a obsahuje převody a převodovky pro nejrůznější použití v těžkém i lehkém průmyslu, měřidla a kalibry. Díky svým zaměstnancům a zapřísáhlým vyznavačům této značky nejen z rodiny Mazzini, kterým není historie této továrny lhostejná, se můžete o těch několik desítek let vrátit a zažít spolu s nimi, co je to opravdová hrdost na to, že jste se podíleli na výrobě úspěšných motocyklů z vašeho kraje. Jen... nezapomeňte raději před návštěvou zavolat na tel. +39 0534-60248, ať nemusíte přítelkyni za čekání kupovat nové boty :-)

Miloň Dvořák, Veteran car club České Budějovice

Popisky k obrázkům



U vchodu do muzea je instalováno to nejnovější - mopedy DEMM, vyráběné v sedmdesátých a na počátku osmdesátých let.



Mosé nás ale vede rovnou k tomu nejlepšímu. V opačném rohu muzea, než kudy jsme vstoupili, jsou opravdové lahůdky z počátku historie výroby motocyklů.



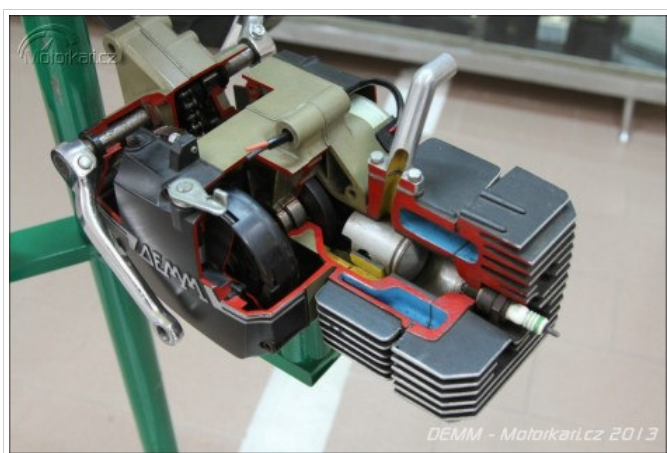
Mosé na jedné ze vzácných čtyřtáctých stopětasedmdesátek vysvětluje, jak si libuje v lakování motocyklů, které si dělá výhradně sám, včetně linkování. Když začal v osmdesátých letech v továrně svého otce pracovat, byla právě lakovna jeho nejoblíbenější post. Na olinkování nádrže prý používá zásadně vždy čerstvě ustřížené vlasy své dcery Salome.



Záběr z roku 1956, kdy se naplno rozjela výroba mopedů DEMM Dick – Dick.



První moped DEMM Dick – Dick byl na svoji dobu konstrukčně pokrokový.



DEMM se ke konci výroby soustředil na výrobu motorů pro mopedy nejen své, ale i jiných značek. Tento typ je určen pro export do Německa a jeho zvláštností je jakési primitivní vodní chlazení. Jsou to kanály ve válci a hlavě naplněné chladicí kapalinou.



Dvoutaktní terénní padesátka DEMM Cross HF se čtyřrychlostní převodovkou, která se vyráběla od roku 1970.



Mosé Mazzini pózuje na minimotočtyklu DEMM Ping-Pong stejně jako na fotografii před třiceti lety svému otci.



Originální, ale velmi výrobně drahý nápad s integrací klaksonu do skla reflektoru.



Dvoutákní 125ccm v původním stavu z roku 1958. Mosé ji už hezkých pár let nemůže složit, což zdůvodnil krásnou historkou. Jednou za ním otec přišel, že jeho kamarád by mu do muzea věnoval DEMM 125 v původním stavu. Mosé samozřejmě neváhal a pro motorku ihned vyrazil, když se ale ptal po zadním kole, dostalo se mu zajímavé odpovědi, kterou nechápal: "Kolo mám, ale přijď, až skončíme s kácením lesa." Jenže to byl dost neurčitý termín, a proto se čas od času Mosé chodil tatínkova kamaráda ptát, jestli ještě pořád kácí. A jednou, když ho navštívil přímo na jeho pile, konečně zadní kolo své stopětdvacítky uviděl. Bylo v plném zápřahu. Pohánělo totiž pásovou pilu, která kácené stromy řezala na prkna. Nyní už Mosé pochopil, že nečeká, až se dokácí les, protože to

je proces nepřetržitý, ale až se pásová pila rozbije a její hnací kolo přijde o zaměstnání. Kdy to bude, Bůh suď, ale na motocyklu je poslední technická z roku 1965, že by pásová pila domácí konstrukce běhala už skoro padesát let?



Sortiment výrobků firmy DEMM byl opravdu úctyhodně široký. To proto, že pan Guliano Mazzini se nemínil dohadovat s dodavateli jednotlivých komponentů o tom, co je a co není možné vyrobit. Raději si vše naprojektoval a vyrobil sám. Že si pro své stroje vyráběl i vlastní barvy a laky je opravdová třesínka na dortu.



Tento rychlostní speciál DEMM „Siluro“ (torpédo) překonal 7. listopadu 1956 rovnou 24 rychlostních rekordů na okruhu v Monze. Pod ručně vyklepanou hliníkovou kapotáží se krčí dvoutaktní padesátka připomínající našeho Stadionu, která byla schopná udělit motocyklu rychlost až 160km/h.



K renovaci má Mosé k dispozici originální tovární výkresy svého otce. Lze to dělat lépe? Snad jen kdyby na ně nebryndal víno!



V roce 1995 byl v Porrettě založen klub příznivců DEMM a právě pro jeho předsedu renovuje Mosé ve své dílně přímo u muzea jednu ze vzácných stopětasedmdesátek OHC.

Jak se Vám líbil tento článek?

Průměr: 1.00

Známkováno: 24x

Vložení komentáře

Pokud chcete vložit komentář, tak se [registrujte](#) a přihlaste.