



La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO



Speciale **DEMM**

La storia, gli uomini e le moto

Coppa Porretta, ieri e oggi

La 1100 8C di Riccardo Sella

Mensile - Giugno 1999
Spedizione in abbonamento postale 45%
Articolo 2 comma 20/b Legge 662/96 Filiale di Milano
Anno XXXIX - N. 5 Lire 10.000

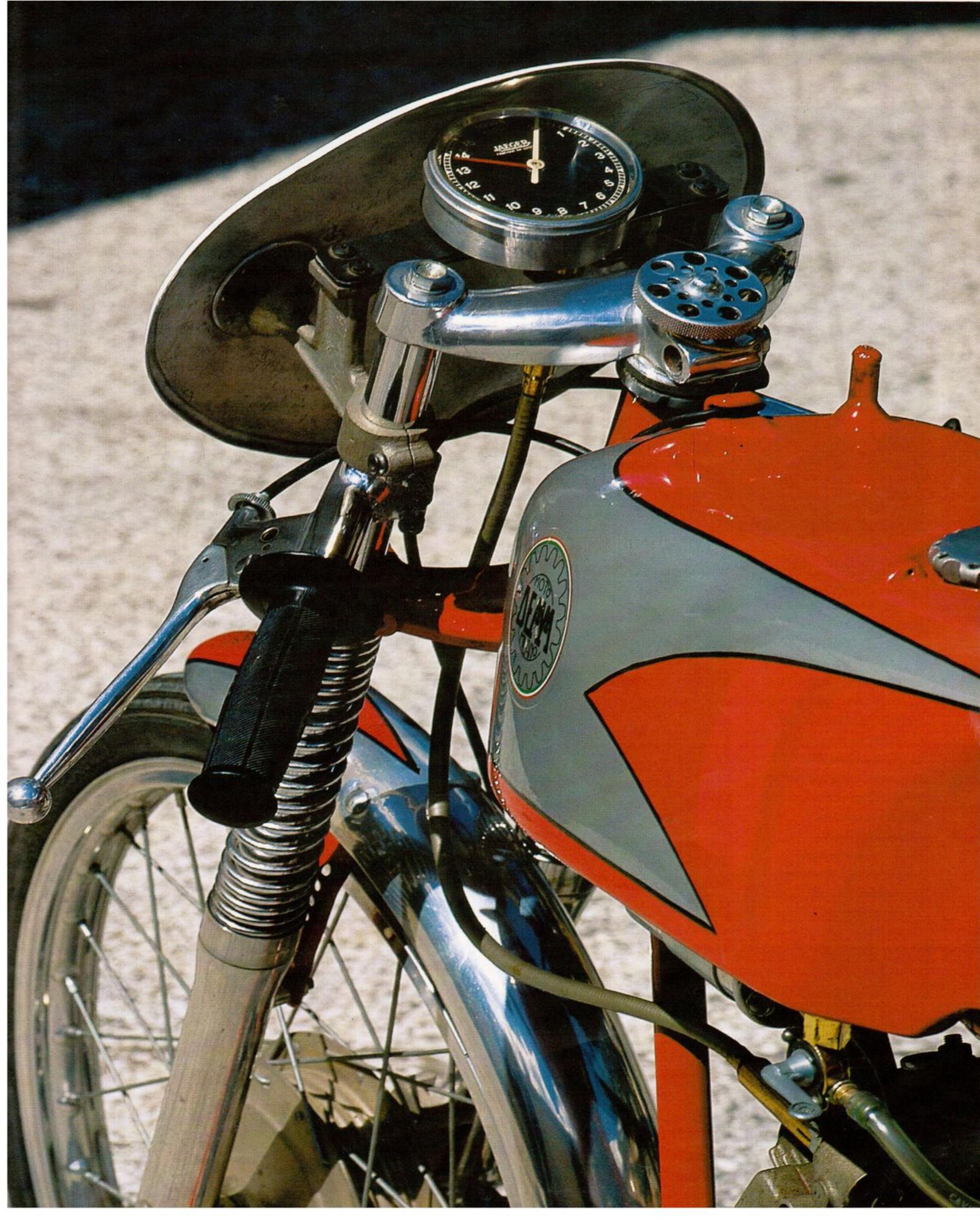
Nel 1919, con un solo tornio acquistato investendo tutti i loro risparmi, Giacomo Daldi e Luigi Matteucci iniziano a costruire ingranaggi in una cantina di via Spallanzani, a Milano, dove sono emigrati. Lavorano così bene che da lì a qualche anno possono tornare a Porretta Terme, da dove erano partiti come semplici operai, per creare una vera e propria fabbrica che negli anni successivi si sviluppa talmente da diventare una delle più importanti realtà industriali della zona.

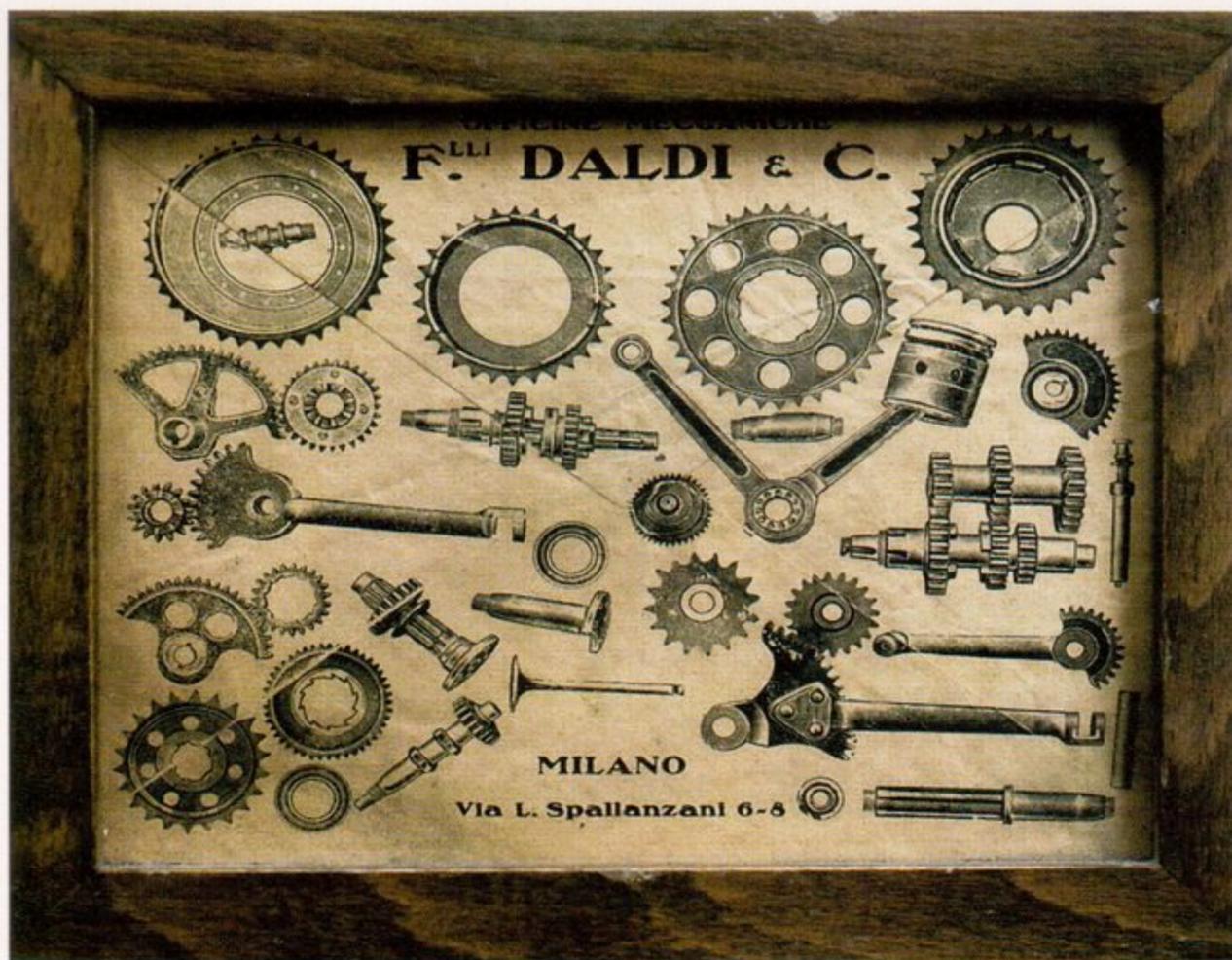
La guerra tuttavia ne interrompe violentemente la crescita. Ma con la ricostruzione la DEMM torna sul mercato più grande e più forte di prima al punto da allargare la propria produzione fino a occuparsi anche della costruzione di ciclomotori e motociclette...



Dai... che ingrana

Testo di Mario Colombo e Michele Marchianò, foto di Thomas Simon





In alto, uno dei primi "prospetti" della Fratelli Daldi e Matteucci, quando la sede era in via Spallanzani. Sotto, il commendator Giacomo Daldi, fondatore della Demm assieme a Luigi Matteucci.



Mens agitat molem: l'intelligenza guida la materia. Era il motto scolpito, fra aquile e simboli araldici, sull'aulica facciata, andata distrutta nell'ultima guerra mondiale, degli stabilimenti Demm a Porretta Terme, nell'Appennino bolognese. Tipico del suo tempo, gli anni Trenta ma, almeno in questo caso, senz'altro azzecato e che ben sintetizza l'attività di una ditta che in ottant'anni di vita ha sempre fatto della perfezione il suo credo, in ognuno dei tanti campi ai quali si è dedicata. Ottant'anni: è infatti nel 1919 quando Giacomo Daldi e Luigi Matteucci si trasferiscono a Milano dove, in una cantina di via Spallanzani e con un solo tornio acquistato con i loro risparmi (e quelli dei fratelli Dino e Zeno Daldi), incominciano a produrre ricambi per automezzi. Giacomo era un perito tecnico diplomato all'Aldini di Bologna, originario di Porretta; Matteucci, toscano d'origine, era un operaio che lavorava in una fabbrica di cartucce a Campo Tizzoro. È qui che i due si conoscono e decidono di tentare l'avventura.

Gli affari vanno subito talmente bene che nel 1921 debbono darsi una più solida struttura. Lasciata la cantina, tornano a Porretta dove ampliano la loro attività produttiva in una apposita struttura che fanno costruire in via Mazzini. A Milano mantengono la sede commerciale, con nuovi uffici in via Cadamosto: "Gli affari si fanno qui", ripeteva Giacomo Daldi che, nel 1928, trasforma la Demm in Società Anonima F.lli Daldi & Mat-

teucci, fabbrica di ingranaggi di precisione, trasmissioni e macchine utensili che, all'inizio, costruiscono per se stessi, e poi anche per altri. In breve assicureranno ai prodotti della ditta una invidiabile fama di superiore qualità. Fra i clienti anche la nostra Aeronautica militare che commissiona alla Demm una consistente fornitura di variatori di assetto per le eliche degli aeroplani. Nel 1939 la società s'ingrandisce ulteriormente e decide di edificare un nuovo grandioso stabilimento.

Ma poco dopo ecco la guerra, che porta prima all'occupazione della fabbrica da parte dei tedeschi (che ne fanno un deposito per il vettovagliamento), poi al trasferimento forzato di tutti i macchinari a Pallanza di Intra, sul Lago Maggiore. Questo ne evita quantomeno la distruzione quando, nel 1944, gli Alleati bombardano l'edificio oramai vuoto, radendolo al suolo. Terminata la guerra, nel 1945 la Demm può risorgere di nuovo a Porretta Terme, dove vengono avviate numerose linee di produzione: ingranaggeria, macchine utensili, strumenti di misura e calibri a corsoio, scatole cambio complete, macchine utensili, stozzatrici (limatrici verticali), rettificatrici, torni e utensili relativi, poi motori diesel per usi industriali, agricoli e marini, trattori...

Il reparto motociclistico nasce solo nel settembre 1952. L'idea iniziale è quella di costruire solo motori sciolti per ciclomotori, anticamera della futura attività che vedrà la Demm produrre motocarri e le motoleggere che occuperanno per diversi anni un posto di primo piano anche nel mondo delle competizioni.

È una decisione dettata non solo dal desiderio di espandere ulteriormente il proprio raggio di azione ma anche dalla passione per il mondo delle due ruote, del resto da sempre vivissima in Emilia e nella consorella Romagna; tant'è vero che dopo un inizio decisamente utilitario, con un catalogo comprendente motori sciolti da 50 a 75 cc a due e quattro tempi, e motoleggere fino a 175 cc, la Demm decide di scendere nell'arengo sportivo, dedicandosi anche al difficilissimo (e allora molto importante pubblicitariamente) campo dei record mondiali. Questo avviene per gradi, grazie anche ai tecnici di cui dispone, fra cui emergono il giovane "talento naturale" Giuliano Mazzini e il meccanico Ermanno Degli Esposti, cui viene affidato il reparto corse.

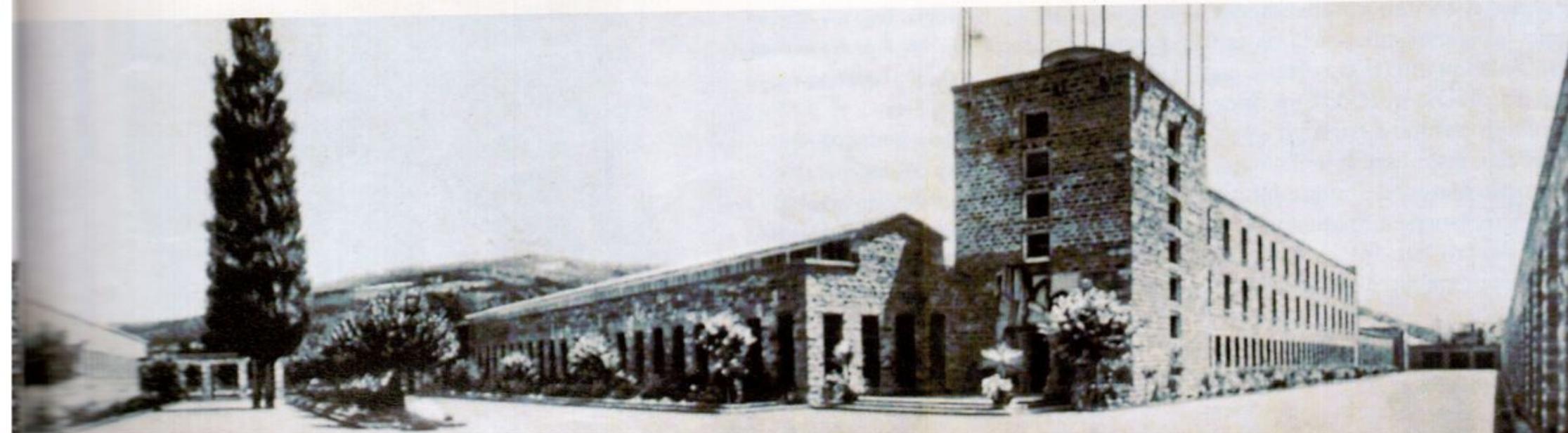




Dal 1956 al 1959 la Demm colleziona così molte vittorie e conquista ben 26 primati. Ma i costi eccessivi consigliano prudenza e la Demm lascia le corse e si concentra nella produzione commerciale, creando modelli che sapranno sempre distinguersi per la loro qualità. Nel 1982, però, viene presa la decisione di rinunciare anche a questa attività per tornare all'esclusiva costruzione degli ingranaggi e delle macchine utensili, unico modo per fronteggiare una concorrenza agguerrita. Ma anche questo non basta. Occorrono alleati. In un primo tempo subentra l'americana PAI; poi la tedesca ZF, un colosso nel campo dell'ingranaggeria, alla quale si aggiunge, per il settore macchine utensili, la Pfauter. La Demm può così espandersi sempre più ma finisce per perdere la sua identità. Intanto anche il ricordo della produzione motociclistica va sempre più sfumando. Oggi ne resta solo una rara testimonianza, anche se la produzione fu di ben 6.000 motoleggere in 5 modelli base e di oltre 600.000 ciclomotori in 24 modelli.



In alto a sinistra, Giacomo Daldi mostra a De Gasperi, in visita alla Fiera di Milano, gli strumenti di misura prodotti dalla Demm. Qui accanto, Luigi Matteucci (a sinistra). Sotto, l'imponente fabbrica di Porretta che nel 1939 occupava circa 30.000 metri quadrati coperti.

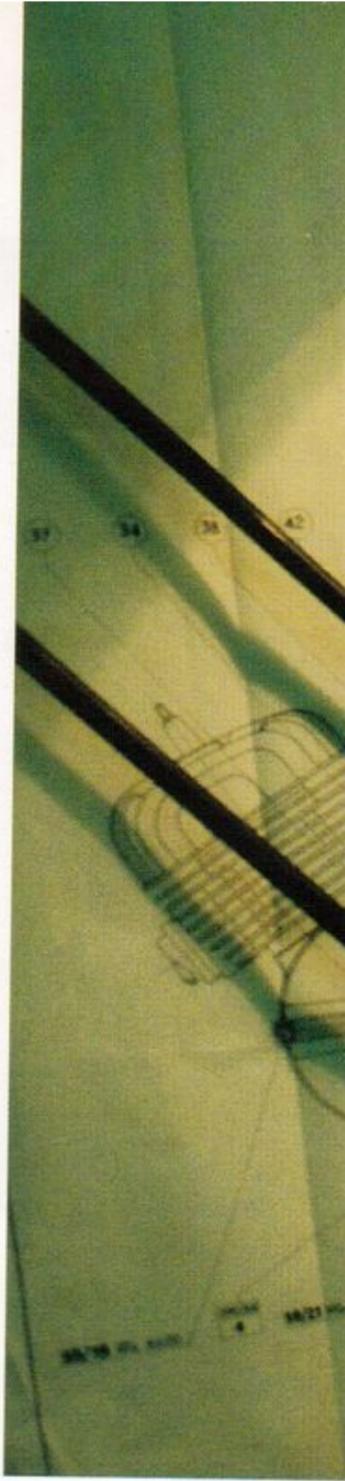


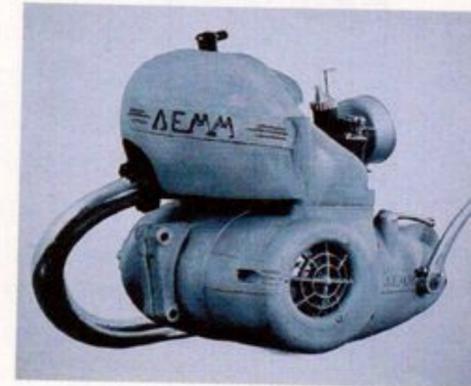
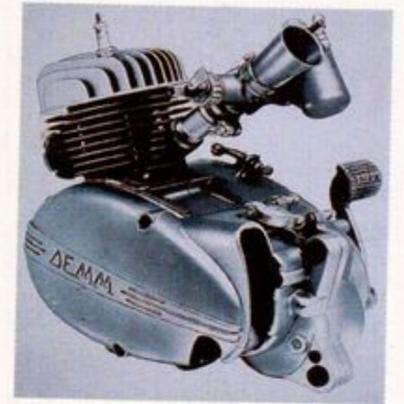
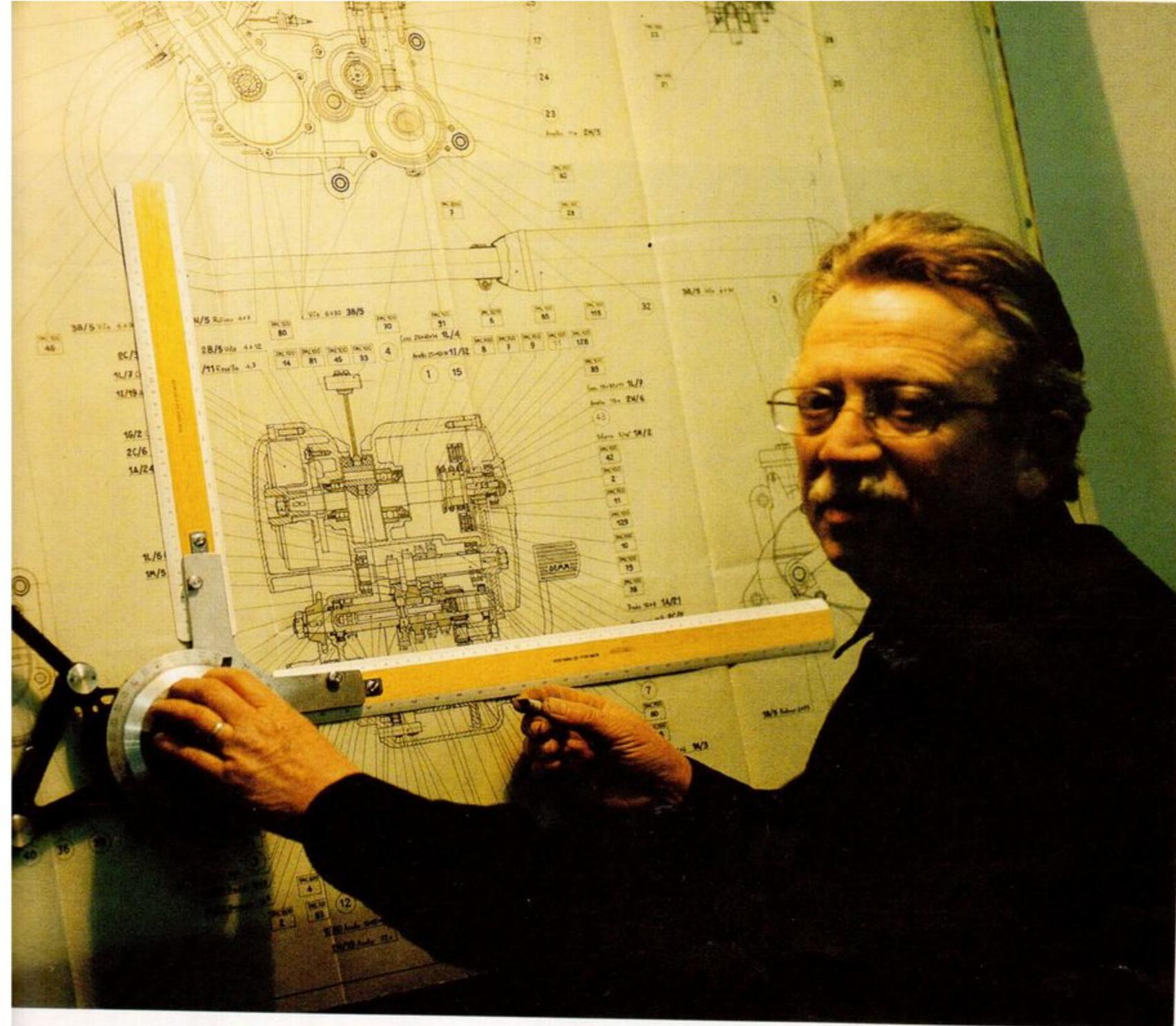
La storia della Demm ha avuto molte sfaccettature. Una si lega a quella personale di un ragazzo di quindici anni che, assunto dalla società nell'aprile del 1953 come "manovale specializzato" a 28.300 lire al mese, trent'anni dopo ne diventò il presidente. Il suo potrebbe essere citato come un tipico esempio di "self made man". Ma, considerate le circostanze, ci sembra più opportuno richiamare il detto "scarpe grosse, cervello fino". Furono infatti proprio le scarpe, anzi i grossi zoccoli che portava ai piedi, a dare avvio alla storia di Giuliano Mazzini, l'uomo che più di tutti diede contenuti alla breve ma ugualmente gloriosa avventura motociclistica di questa società. Alla Demm il giovane Giuliano era arrivato dopo aver frequentato un corso organizzato dalle Acli per avviare al lavoro una quarantina di ragazzi porrettani. Lui, come la maggior parte, era di famiglia contadina. In casa vivevano dei pochi frutti tratti a fatica da un fazzoletto di terra. Abitava in località Fornaci, frazione di Castel di Casio posta oltre il fiume Reno, che è il confine est di Porretta. Completava il magro bilancio familiare la modesta paga del padre, operaio alla Demm dal 1938. Troppe le bocche da sfamare per evitargli il lavoro nell'età degli studi e nemmeno una lira per comprargli le scarpe quando lo assunsero in fabbrica come apprendista! Così quelli dell'ufficio tecnico dove era stato assegnato presero subito a fargli il verso ogni volta che lo sentivano arrivare sbattendo sul pavimento gli zoccoli: "cloc, cloc, cloc...", prendendolo in giro anche per la tuta da operaio color giallo che indossava. La madre, per renderla in qualche modo conforme all'incarico ricevuto, gli aveva cucito sopra due manicotti neri da contabile. Giuliano non doveva però fare di conto. Gli era stato detto di ripassare in china i disegni tecnici che i progettisti elaboravano. Quel lavoro all'inizio non gli piaceva. Pianse quando gli avevano negato l'officina, dove sperava di andare. Ma visto che non aveva scelta decise di impegnarsi, accorgendosi quasi contemporaneamente che la sua mano correva precisa sulla carta, come se avesse sempre fatto solo quello. Il suo tratto era incredibilmente perfetto. Anche quei disegni, incomprensibili all'inizio, cominciarono a parlargli quasi subito e con l'aiuto dei due responsabili dell'ufficio, Emilio Mattarozzi e Romano Marconi, apprese nuove tecniche, comprese la matematica e imparò anche a progettare. Affrontava il lavoro con furia. Si sentiva sospinto da una voglia irrefrenabile di riscatto. Cercava inconsapevol-

mente una rivalsea contro tutto e contro tutti. La sua iniziale "diversità" nel vestire divenne perciò subito dopo difficoltà nel comunicare con gli altri. Contemporaneamente però, i suoi disegni, da precisi che erano, si rivelarono anche geniali. Ogni volta che ci metteva del suo sbalordiva tutti. A quei tempi la Demm produceva ingranaggi ma progettava e costruiva anche macchine utensili, ma solo per farne un uso interno, non per commercializzarle. Il giovane Mazzini ne ideò alcune la cui efficienza era eccezionale. La direzione della società, informata, volle saperne di più. Fu allora che il presidente Giacomo Daldi incominciò a interessarsi a lui, anche con affetto, arrivando alla conclusione che la cosa migliore era quella di rimandarlo a studiare. Se non fosse stato così, pensava, il suo talento sarebbe stato sprecato. Il padre però non fu d'accordo. Rispose che non aveva i mezzi necessari perché a casa occorrevo due stipendi se si voleva far quadrare i conti. E così Giuliano restò al tavolo di disegno; ma con una nuova opportunità. Daldi gli promise che avrebbe comprato tutti i libri che lui gli avesse chiesto. Il primo fu "La commande hydraulique des machines outiles" che il Mazzini lesse d'un fiato, imparando contemporaneamente il francese. Poi, quando l'a-



Sopra, Giuliano Mazzini, in alto a destra impegnato al suo vecchio tavolo da disegno. Qui a destra, al centro, tra due amici, quando, a sedici anni, indossò i suoi primi pantaloni lunghi.



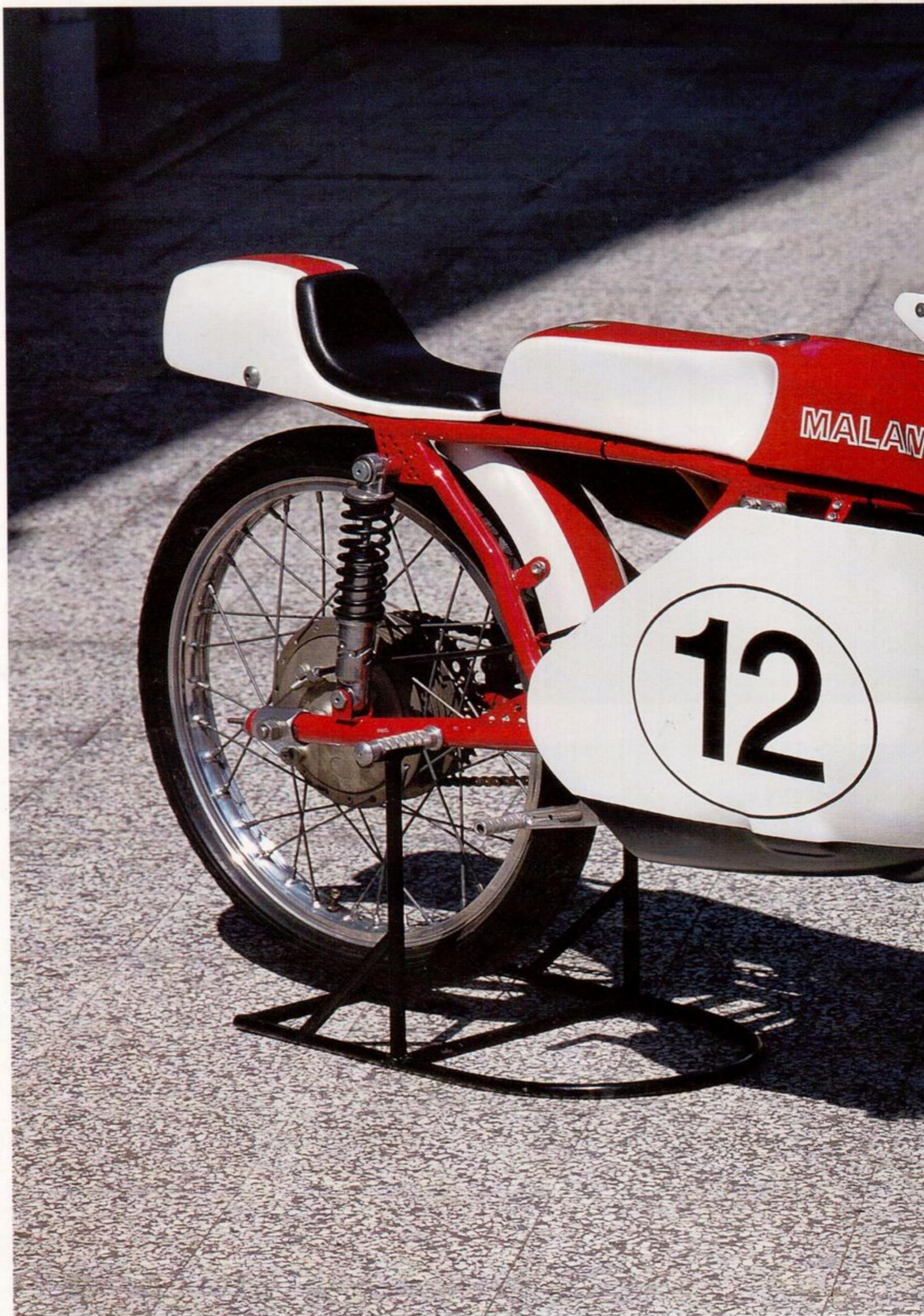


Dall'alto, tre motori Demm:
 il 50 cc a due tempi
 tipo Sport con cambio
 a 4 marce e avviamento
 a pedale, del 1959;
 il 175 per motocarri,
 sempre a due tempi
 ma con raffreddamento
 forzato, del 1954;
 il 50 cc del 1962,
 monomarcia
 e con frizione automatica.

Quando incominciò a pensare alla costruzione di piccoli propulsori per ciclomotori, le sue letture furono opportunamente indirizzate verso alcuni studi pubblicati da P.E. Irving e da H. Hutten. Grazie alla sua straordinaria memoria e a veloci quanto opportuni corsi di inglese e di tedesco, Giuliano seppe districarsi anche in quel ginepraio di termini e concetti assolutamente nuovi. Imparò tutto subito, senza avvertirne la difficoltà, forse grazie a una memoria straordinaria che gli permette ancora oggi di ricordare a memoria tutto l'Inferno di Dante e non meno di 300 poesie. Ma forse anche merito della madre che, prima di morire, quando lui aveva solo 17 anni, gli aveva ridato fiducia e consapevolezza delle proprie capacità, spronandolo a continuare. Così, quando Giacomo Daldi decise di intraprendere anche una produzione motoristica, Giuliano vi si buttò a capofitto. La strada appena iniziata si presentò molto difficile. Ma la Demm ne venne fuori alla grande proprio grazie alla sua inventiva progettuale che fu opportunamente messa a disposizione del reparto corse con grande successo. Nei primissimi anni Sessanta Casa di Porretta divenne nello sport un nome famoso. Le sofisticate costruzioni di 50 cc sport porta-

rono alla Demm quella popolarità che la società andava cercando per incentivare le vendite e ulteriore prestigio anche nel settore delle macchine utensili. Mazzini tuttavia visse male quegli anni che pure furono di affermazioni e di successo. La sua esuberanza progettuale venne interpretata in più di una occasione come invadenza. All'interno dell'azienda non si sedarono le reciproche incomprensioni. A queste si aggiunsero alcune drammatiche esperienze personali che segnarono la sua vita. Tra queste la dolorosa perdita della giovane moglie da cui aveva avuto due figlie. A sostenerlo restò sempre Giacomo Daldi che continuò a proteggerlo, consapevole dei suoi meriti e riconoscente per il contributo dato all'azienda. La rottura comunque annunciata, avvenne nel 1969 e fu secca e non più componibile. Giuliano Mazzini lasciò la Demm a 32 anni, quando aveva raggiunto il vertice dell'ufficio tecnico. Ma lo fece nel modo migliore, senza sbattere nessuna porta. Lasciò però Daldi da amico, con l'augurio di ritrovarsi presto. Cosa che in effetti sarebbe accaduta, ma dopo che Mazzini ebbe modo di vivere una seconda esperienza di lavoro che lo legò per alcuni anni a un'altra piccola Casa motociclistica emiliana, la Malanca di

Nata negli anni Cinquanta e per molto tempo esponente di spicco del vivaio motoristico bolognese, la Malanca è imparentata con la storia della Demm per il ruolo avuto nelle sue vicende sportive dal progettista Giuliano Mazzini e dal tecnico Degli Esposti, entrambi provenienti dalla Casa di Porretta Terme, che vi lavorarono per alcuni anni. Degli Esposti, in particolare, si occupò dal 1970 al '72 del reparto corse portandolo ai vertici della classe 50 cc. Nella foto, la Malanca G.P. del 1972: il motore a due tempi a cilindro orizzontale (41 x 37,5 mm = 49,48 cc) è alimentato a disco rotante ed è a raffreddamento misto aria (testa) e acqua (cilindro). Il cambio è a 6 marce. Con 17 CV a 18.000 giri a disposizione era in grado di raggiungere i 150 orari. Fortunatamente recuperato a Caserta, l'esemplare qui illustrato appartiene ora alla collezione di Ivo Indiani, anche lui di Porretta Terme.



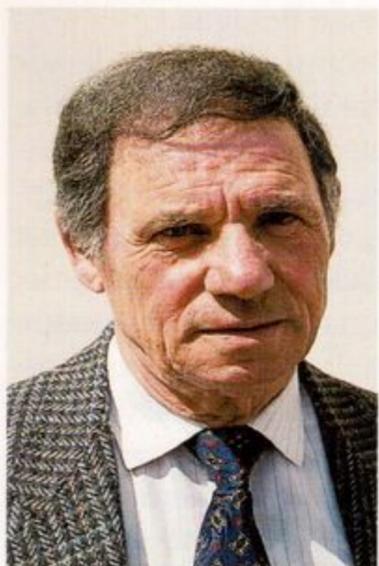


Pontecchio Marconi, che realizzava i suoi ciclomotori comprando i motori dalla Franco Morini. La Malanca distava da Porretta solo poche decine di chilometri per chi scendeva verso Bologna.

Fu perciò la prima azienda compatibile con le sue qualità di progettista che Mazzini incontrò sulla strada: bussò senza esitare per chiedere un impiego.

Il commendatore Mario Malanca lo esaminò ma ritenne assurdo il compenso che chiedeva: "Lu am per una pepita... ma sal n'è mia?". Mazzini lo sfidò. Chiese un foglio di carta e una matita e in quattro ore gli progettò un cambio. Malanca, per quanto stupito, prima non accettò; poi lo rincorse sulla porta e lo assunse. Dalla loro collaborazione, durata due anni (1969-1970), derivarono primati sportivi e successo commerciale: un campionato italiano con la 60 cc e un altro con la 50 cc, più otto motori per la produzione di serie. Una esperienza dunque fortunosissima ma breve. Nel 1971 Mazzini tornò infatti alla Demm, richiamato da Giacomo Daldi ma anche spinto dalla seconda moglie che voleva tornare a Porretta. Ebbe subito un nuovo ufficio e l'incarico di direttore della produzione. Poi quello di responsabile della ricerca e dello sviluppo. Quando gli furono date anche delle quote azionarie della società, si vide spianare la strada anche verso la presidenza.

Nel frattempo la Demm aveva abbandonato il settore delle due ruote e si era concentrata sull'ingranaggiera. La situazione finanziaria richiedeva una riduzione delle spese (e quello delle moto era un settore non più conveniente) e la ricerca di nuovi partner per sopravvivere in un mercato sempre più concorrenziale. Mazzini viene incaricato di trovare acquirenti a cui cedere la società. E infatti la Demm inizia a questo punto un lungo viaggio che la porterà nell'orbita prima dell'americana Pai, poi della tedesca ZF e infine alla Fiat. Nel frattempo sono scomparsi i fondatori della società e Giuliano Mazzini si sente un estraneo. Ha 55 anni quando, nel 1992, dopo essere stato fatto anche commendatore, chiede e ottiene e di andare in pensione. Noi lo abbiamo ritrovato nella sua Porretta Terme, dove gestisce, con il figlio Mosè, il grande distributore di benzina Agip che s'incontra arrivando nella cittadina da Bologna. Ci spiega che una volta quello stesso edificio era la sede della Demm. Poi ci porta dall'altra parte della strada dove si trova il piccolo "museo" delle moto da lui progettate ma anche le altre costruite dalla Casa. Ci sono quasi tutte. Da una parte spicca il siluro dei record ("Ma quello non l'ho fatto io..."); dall'altra c'è il suo vecchio tavolo di lavoro, su cui sono distesi alcuni suoi disegni. Ovunque ricordi di un glorioso passato, anche il "cloc, cloc" dei suoi zoccoli che ci è sembrato di sentire in lontananza...



Sopra, Ermanno Degli Esposti, il geniale tecnico della Demm. Di lato, cambio di guida durante i tentativi di record del 1959. Accanto alla moto i piloti Piero Bernardi e Bruno Jacopini; gli altri recordmen furono Giuliano Franchi, Remo Righi ed Eraldo Tonelli. Nella foto sotto, Jacopini con la 50 Sport due tempi alla Roma-Ostia.

L'attività sportiva è sempre stata essenziale per l'affermazione di una marca, anche in un'epoca, come gli anni Cinquanta, nella quale la clientela utilitaria era vastissima e sembrava destinata a espandersi senza limiti. Così anche i titolari della Demm (e in particolare Giacomo Daldi) si resero conto che per pubblicizzare il marchio era necessario interessarsi alle corse, allestendo un apposito reparto al quale assicurare adeguati finanziamenti. Il progetto venne affidato all'opera di un valoroso tecnico come Ermanno Degli Esposti, affiancato da Casiraghi e Casoli. Come già ricordato nel capitolo dedicato alla storia della Casa, l'attività sportiva della Demm ebbe inizio con i record di velocità. Infatti nella primavera del 1956 - precisamente il 29 marzo - la Casa di Porretta Terme scese sull'anello di alta velocità dell'autodromo di Monza per attaccare alcuni primati sulle lunghe distanze. La macchina impiegata era equipaggiata con un motore a due tempi di 49 cc e cambio a tre marce direttamente derivato da quelli della produzione commerciale progettata da Giuliano Mazzini e accuratamente messo a punto. La moto era rivestita con una profilatissima carenatura integrale in alluminio e il posto di guida era talmente stretto che poteva entrarci solo una persona snella e di bassa statura. Fu guidata a turno da tre piloti di taglia minuta ma anche dal coraggio eccezionale: Giancarlo Dobelli, Guerrino Mantovani e Giampiero Zubani.

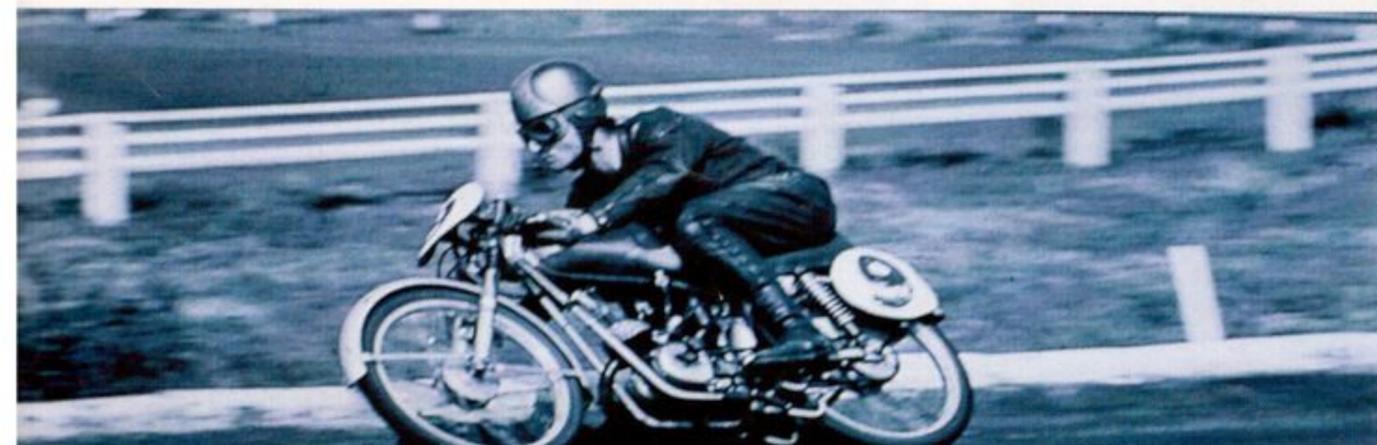
Il piccolo siluro polverizzò i precedenti record, da quello dei 10 km a quello delle 100 miglia. Conquistò anche il primato dell'ora, a medie comprese tra i 155 e i 118 km/h, strappandoli alla Guazzoni.

Non solo: i tempi delle 100 miglia e dell'ora valevano anche per le classi 75 e 100 cc, che appartenevano alla Guzzi. Ma il bottino poteva essere senz'altro superiore se non fosse intervenuta una caduta del Dobelli, causata da un colpo di vento laterale, che fece interrompere forzatamente la seduta.

Qualche mese dopo la Guazzoni si riprese i primati persi, ma la sua nuova supremazia durò poco: il 7 novembre la Demm si ripresentò a Monza con una

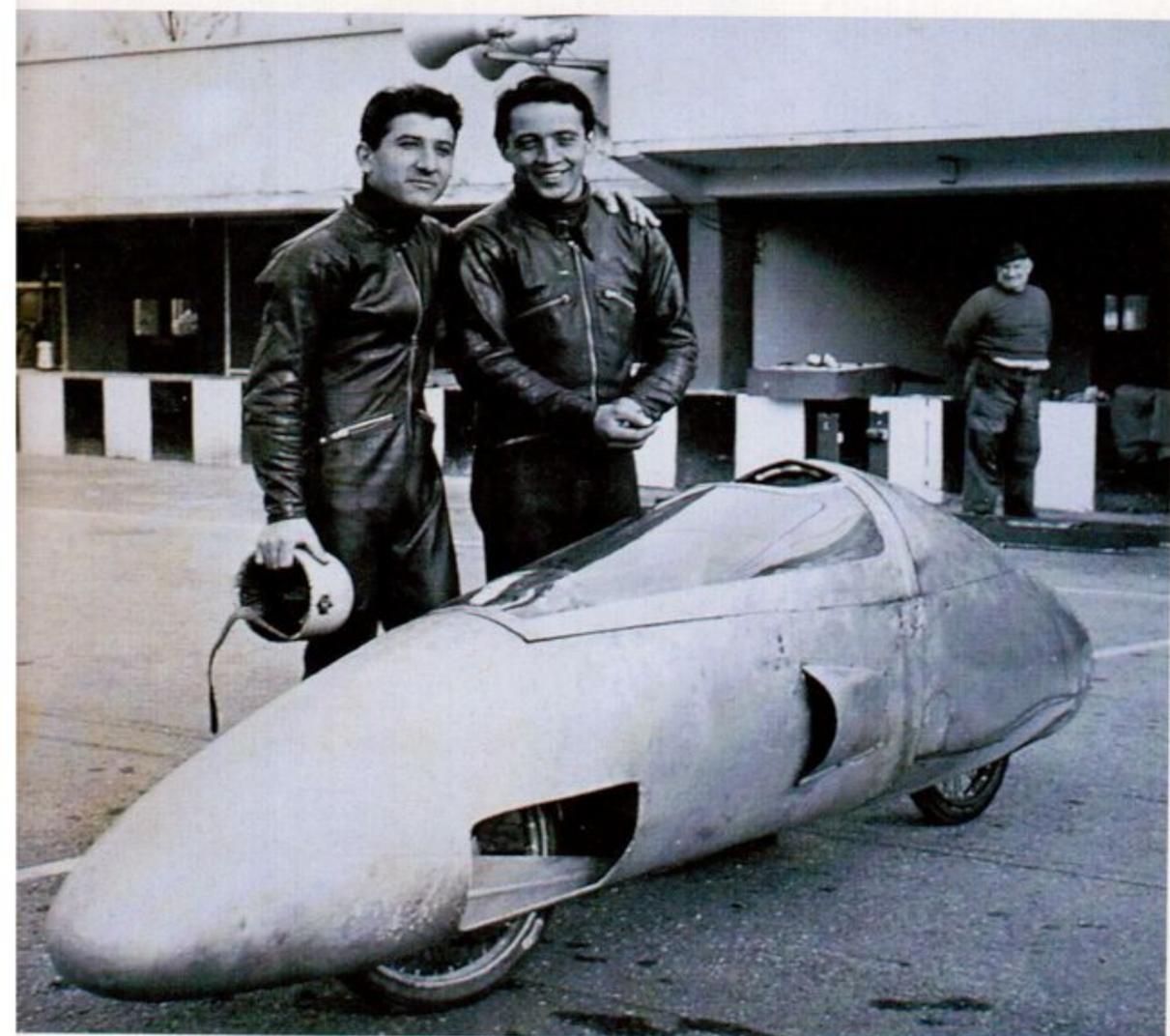


nuova macchina progettata dall'ingegner Sass, migliorata nella carenatura integrale, più rastremata con un telaio a traliccio in tubi dal passo molto lungo in quanto il pilota guidava praticamente sdraiato e con un motore ulteriormente potenziato che forniva 5,5 CV a 10.500 giri. Questa volta i piloti erano Franco Mauri e Fausto Pasini, assistiti dai meccanici Casiraghi e Casoli. La Demm superò nuovamente la Guazzoni, aggiungendo al carniere anche il record delle due ore: le medie andavano da 130 a quasi 143 km/h. Alla fine della giornata furono conquistati ben 24 i primati in possesso della Casa bolognese che l'8 luglio 1959 tornerà ancora a Monza per conquistare anche i record dei 1000 km e delle 12 ore, a medie di quasi 100 km/h. L'impegno sportivo della Demm si concentrò poi sulle gare di velocità in salita, specialmente nelle classi 50 e 125 cc, conquistando in entrambe il Campionato della Montagna nel triennio 1961-63. Purtroppo il crescente costo economico del reparto corse impose di ridurre l'attività sportiva, che dopo il 1963 venne continuata per qualche anno ancora soltanto con una versione della 125 adattata al regolamento "Formula Due" per le gare di moto derivate dalla serie, dove non mancò comunque di raccogliere lusinghieri successi.





Nella foto sotto,
Bernardi a Vallelunga con la
Demm 50 Sport;
in basso a sinistra,
Mauri e Pasini
a Monza per i record
del novembre 1956;
In basso a destra, ancora
Jacopini alla Roma-Ostia,
questa volta con la 125
quattro tempi.



SPECIALE PORRETTA: LA COLLEZIONE

A Porretta Terme esiste una una testimonianza irripetibile della produzione motociclistica Demm: la collezione di quasi tutti i modelli prodotti, perfettamente restaurata, stupendamente ordinata, ulteriormente arricchita da insegne, fotografie e disegni originali. Mosè Mazzini, figlio di Giovanni, ne è il conservatore. A lui si deve il meticoloso recupero di tutti i mezzi esposti e la loro paziente ricostruzione, là dove ce n'era bisogno, ma anche la completa documentazione che accompagna tutti i modelli presenti. Una dimostrazione di grande passione, la sua, ma anche un gesto di amore filiale. Quaranta i "pezzi" presenti in questa esposizione che Mosè Mazzini non vuole chiamare "museo" ma che comunque è allestita per essere visitata e goduta da tutti, e ancora di più da chi è interessato a questa marca o ha bisogno di informazioni storiche per il restauro della propria moto. I collezionisti che avessero l'occasione di passare da Porretta non si lascino perciò sfuggire l'occasione di visitare la sua collezione. Mosè è sempre disponibile. Basta chiederglielo. Trovarlo è facilissimo: lavora infatti proprio di fronte al locale dove ha allestito la sua collezione, all'ingresso di Porretta, per chi arriva da Bologna, presso il distributore Agip. Anche questo un "monumento" alla storia della Demm perché fu, in passato, il primo stabilimento della Casa motociclistica di Porretta.

Mosè Mazzini,
conservatore
della collezione Demm
di Porretta Terme.



A sinistra,
Demm 175 TV del 1958.
Questa moto aveva un
motore a quattro tempi,
distribuzione monoalbero
in testa azionata da coppie
coniche che forniva 10,5 CV
a 7000 giri.
Cambio a 4 marce,
sospensioni teleidrauliche
e ruote da 19",
velocità 115 km/h.
A destra, Demm 125 Lusso
fotografata davanti
al piccolo ma eccezionale
"Museo Demm"
di Porretta Terme

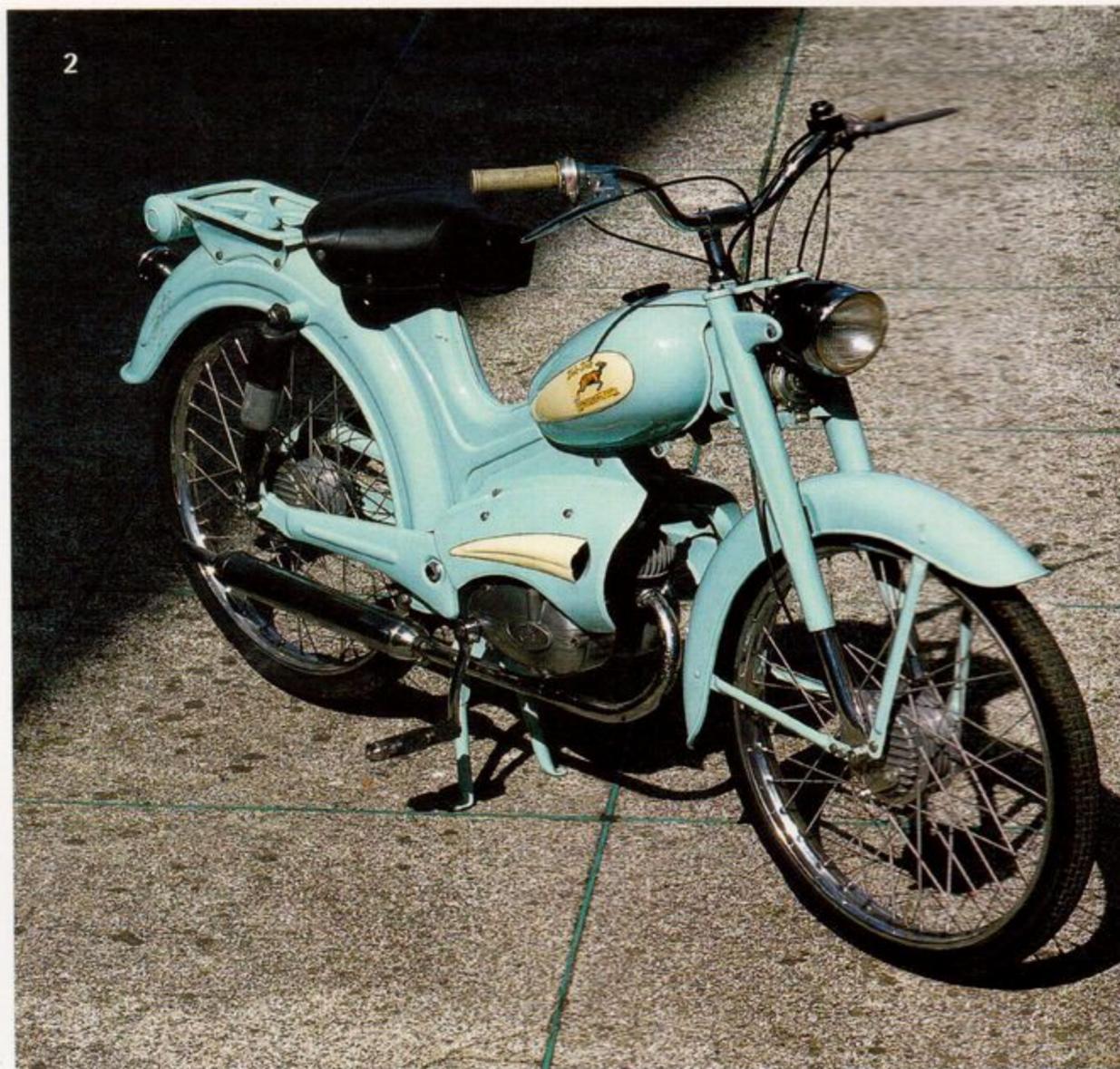






1. Demm 125 Lusso (1955) — La Demm 125 Lusso è una fra le prime motoleggere costruite dalla Casa di Porretta: questa due tempi degli anni 1955-1958, fu allestita nelle versioni Normale, Turismo, Lusso (qui sopra illustrata) e Sport. Il motore a corsa lunga (52 x 58 mm = 123,1 cc) forniva 4,8 CV a 4600 giri; accensione a volano magnete, trasmissione primaria a catena, cambio a 4 marce, sospensioni teleidrauliche, ruote da 19", velocità 90 km/h.

2. Demm 50 Dick-Dick (1958) — Il ciclomotore Dick-Dick del 1958-62 aveva un motore a due tempi di 49 cc, cambio a 3 marce a manopola e un originale telaio in lamiera stampata. Era disponibile in diverse versioni, con varianti nella forcella (telescopica o a biscottini oscillanti), nella carenatura del motore e nelle prestazioni, a seconda che fosse destinato alla vendita in Italia oppure all'esportazione (nella foto); in quest'ultimo caso i noti limiti Codice della Strada italiano venivano abbondantemente superati.



3. Demm 50 Dick-Dick Sport (1960) — Nato inizialmente come veicolo economico (una specie di surrogato della motocicletta) il ciclomotore è diventato, soprattutto ai giorni nostri, il primo veicolo motore dei giovani, disposti però a malincuore ad accontentarsi delle limitate prestazioni d'obbligo per legge e soprattutto mortificati dall'aspetto utilitaristico della gran maggioranza di quei mezzi.

Ma il suo successo commerciale è stato ugualmente subito grande. Ecco quindi il fiorire di modelli, operati da quasi tutti i fabbricanti di mezzi a due ruote e anche da altri, richiamate dalla possibilità di riconvertire almeno parte della loro attività su questo mezzo. Anche la Demm seguì questa tendenza ben sorretta dalla efficace progettazione di Giuliano Mazzini autore, tra gli altri, anche del ciclomotore illustrato accanto, che rappresenta la riuscita interpretazione sportiva dei Dick-Dick normali, di cui peraltro adottava il medesimo gruppo motopropulsore (privato però dei pedali ciclistici).

Il telaio era in lamiera stampata integrato da una doppia culla frontale in tubi, un serbatoio a sella di maggiore capacità e un assetto di guida corsaiole, grazie al manubrio basso e al sellone lungo che conferivano a questo mezzo una linea gradevole e ottime prestazioni.



4. Demm 75 Turismo (1959) — La motocicletta, in tutte le sue varianti, ha contribuito in modo determinante allo sviluppo del cosiddetto “miracolo economico” italiano, ma alla fine degli anni Cinquanta entrò in crisi, schiacciata proprio da quel benessere che contribuì a diffondere.

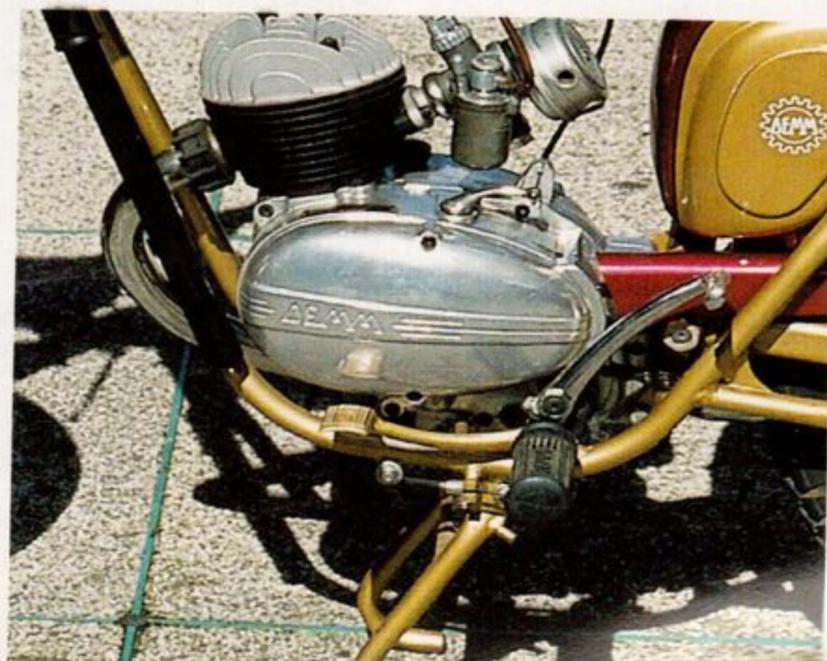
Per sopravvivere, in quel periodo i fabbricanti di moto ritennero conveniente battere la strada del risparmio all'osso per attirare quei clienti che, nonostante tutto, non potevano ancora aspirare all'auto utilitaria.

Si assisté quindi alla rinascita delle motoleggere di piccola e piccolissima cilindrata, dai 50 ai 100 cc, solo pochi anni prima abbandonate nella scalata a prestazioni sempre maggiori.

La Demm presentò così, nel 1959, alcuni modelli con motore a quattro tempi di 53 cc (appena al di là del limite ciclomotoristico, per poter trasportare un passeggero) e di 75 cc con motore a due tempi, qui illustrati: la Turismo e la Turismo Lusso. Entrambi i progetti sono di Giuliano Mazzini.



5. Demm 75 Turismo Lusso (1959) — Entrambe le versioni della 75 erano equipaggiate con un motore monocilindrico verticale a due tempi, a dimensioni leggermente sottoquadre (46 x 45 mm = 74,8 cc), che forniva 3,3 CV a 5500 giri; il carburatore era un Dell'Orto e l'accensione era a volano magnete. La trasmissione primaria era a ingranaggi e il cambio a 3 marce a pedale. Le differenze interessavano la carrozzeria e il telaio: in lamiera stampata con motore montato a sbalzo per la Turismo; a doppia culla chiusa in tubi per la Turismo Lusso. Gli ammortizzatori posteriori erano chiusi per la Turismo e a molle scoperte per la Turismo Lusso. Velocità 75 km/h.





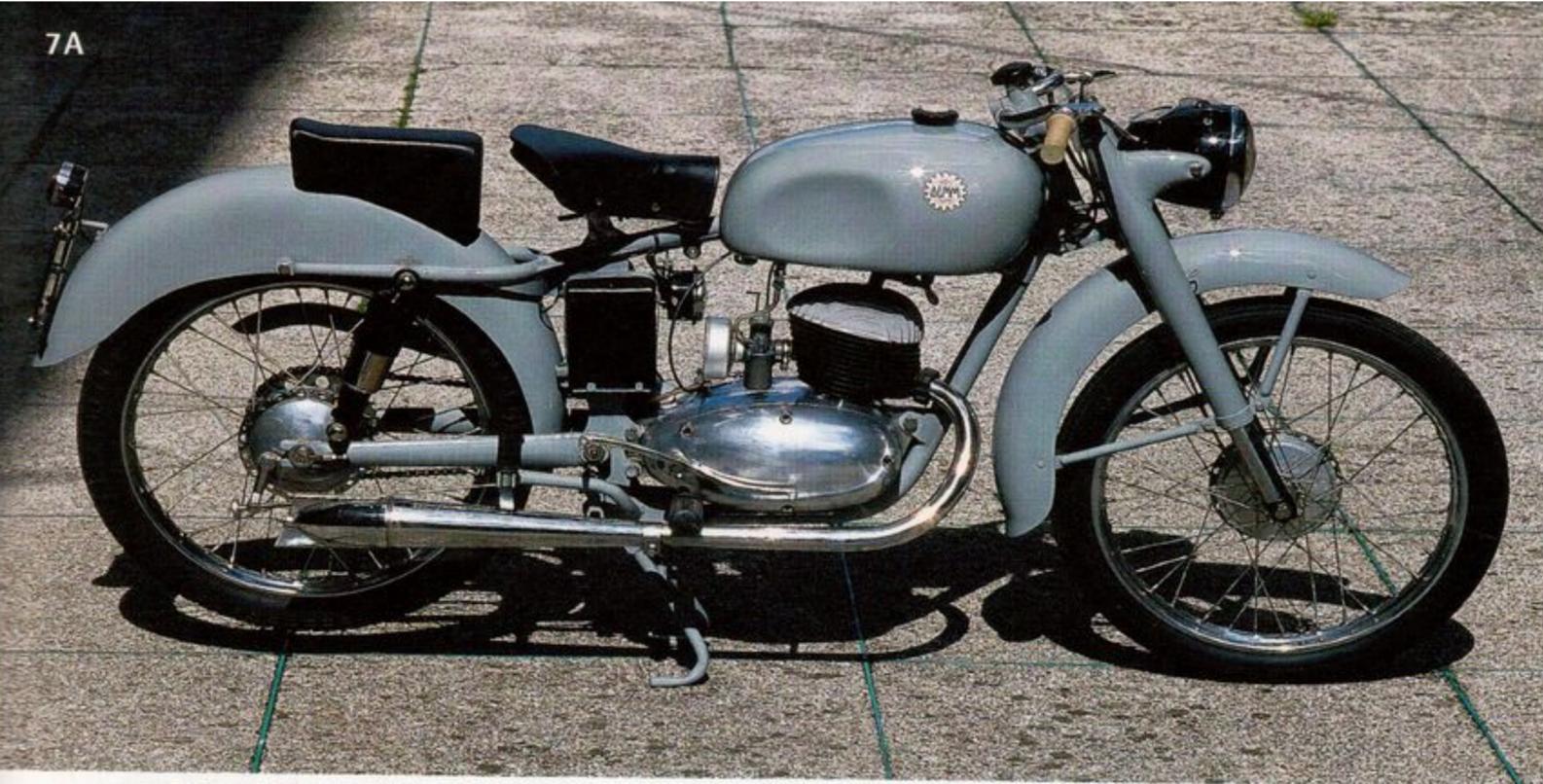
6. Demm 125 G.T. (1962) — I motori di 125 cc a quattro tempi apparvero ben presto nel catalogo della Demm, con la solita gamma di modelli turistici e sportivi, sottoposti anno dopo anno a continui aggiornamenti e miglioramenti. Qui, la G.T. del 1962, elegantemente verniciata in azzurro e oro metallizzati e con un serbatoio rialzato frontalmente, molto di moda in quel periodo. Il motore a quattro tempi ad aste e bilancieri ha dimensioni quadre (54 x 54 mm = 123,6 cc), accensione a dinamo-spinterogeno, lubrificazione con olio nel carter, trasmissione primaria a ingranaggi e cambio a 4 marce. Forniva 6 CV a 7000 giri, capaci di far toccare alla moto i 90 km/h. Il telaio a doppia culla aperta è misto, in tubi e lamiera; le ruote sono da 18" e i freni sono a tamburo centrale in lega leggera.

7. Demm 125 2 tempi (1953-1955) — La prima versione della 125 a due tempi ebbe un colore grigio per smaltire una partita di colore destinata a verniciare le macchine utensili. La cosa non fu gradita dal pubblico che non accettò quella veste dimessa per una moto dalla meccanica sofisticata. Così, alla 125 Normale del 1953 primo modello prodotto (7A), si passò velocemente alla Lusso del 1955 (7B), e poi alla 125 Export del 1954 (7C). Come si può notare, le differenze riguardano essenzialmente la carrozzeria e la verniciatura. Il motore è a corsa lunga (52 x 58 mm = 123,1 cc) e forniva 4,8 CV a 4800 giri; notevole la presenza di un cambio a 4 marce sincronizzate, una raffinatezza tecnica che in campo motociclistico è stata impiegata solo due o tre volte. Il telaio è a culla in tubi e le sospensioni idrotelescopiche e le ruote sono da 19"

La Demm 125 G.T. a quattro tempi si distingue per la sua linea compatta e per l'assetto sportivo, oltre che per l'accurata finitura. Costava 195.000 lire; la contemporanea versione Turismo Lusso raggiungeva invece le 260.000 lire.

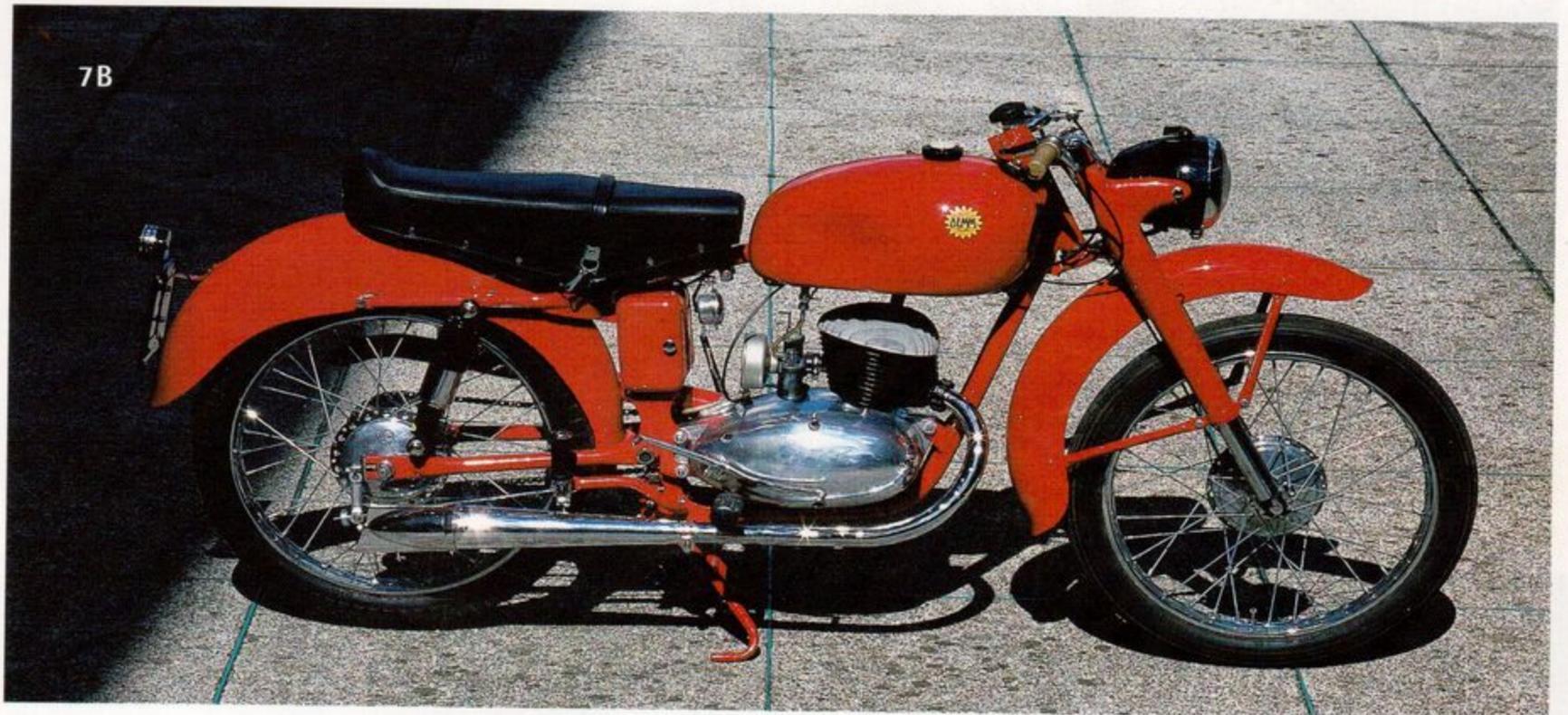


7A



A fianco, la 125 Normale del 1953, spartanamente verniciata in grigio; sotto, la Lusso del 1955, verniciata in rosso e con sellone lungo.

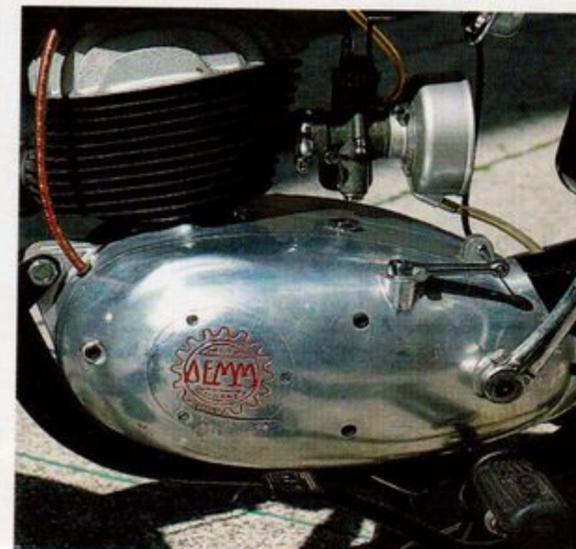
7B



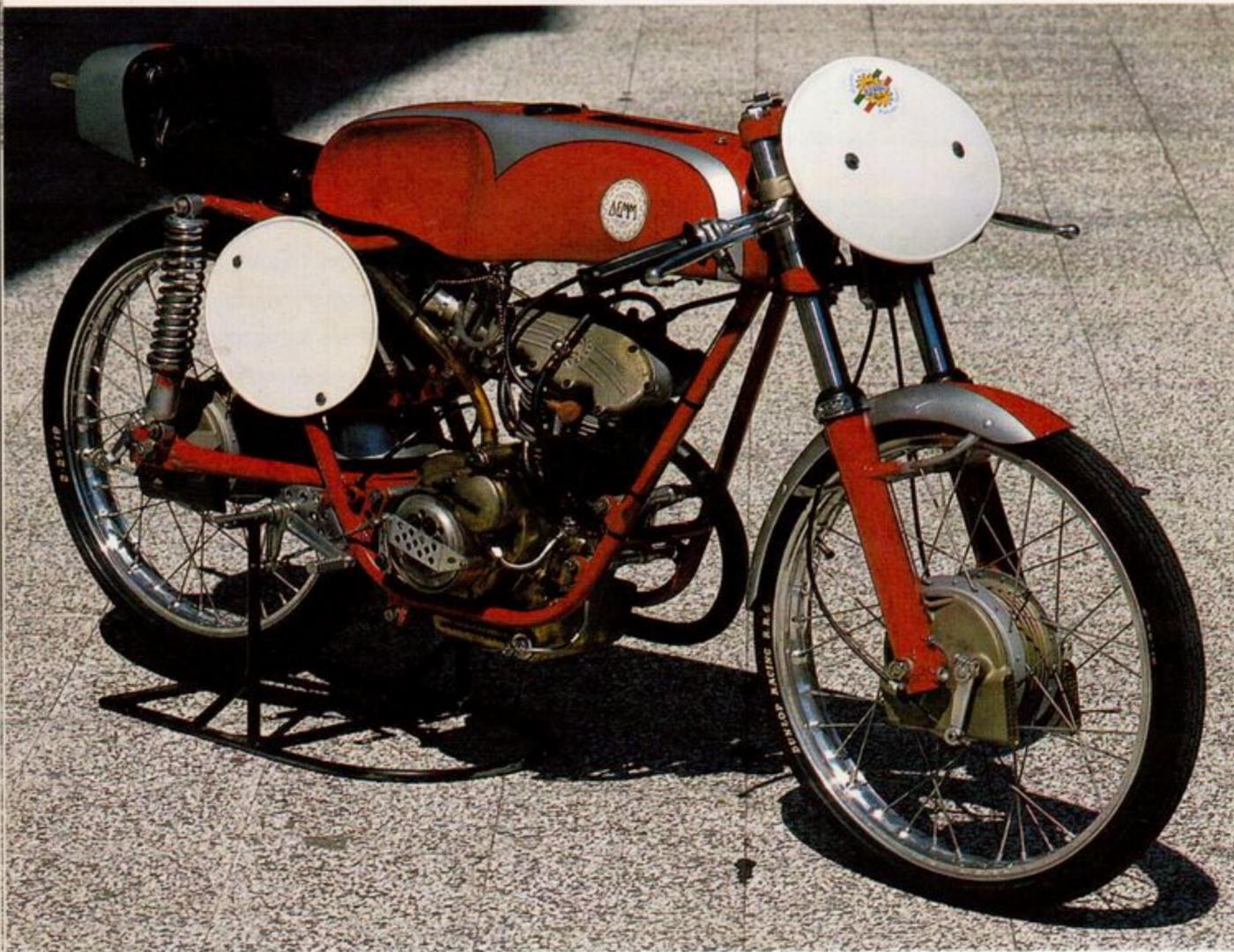
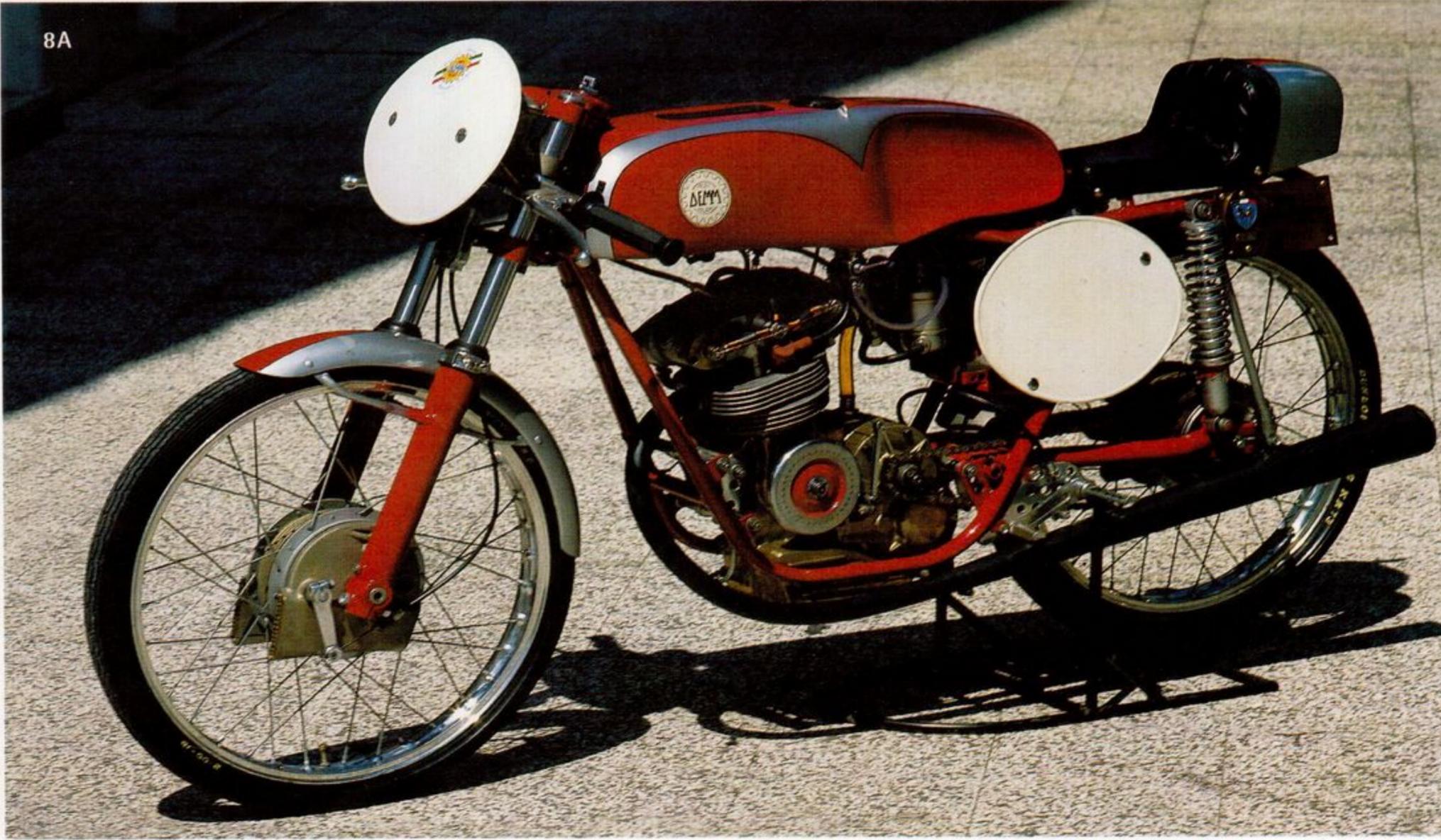
7C



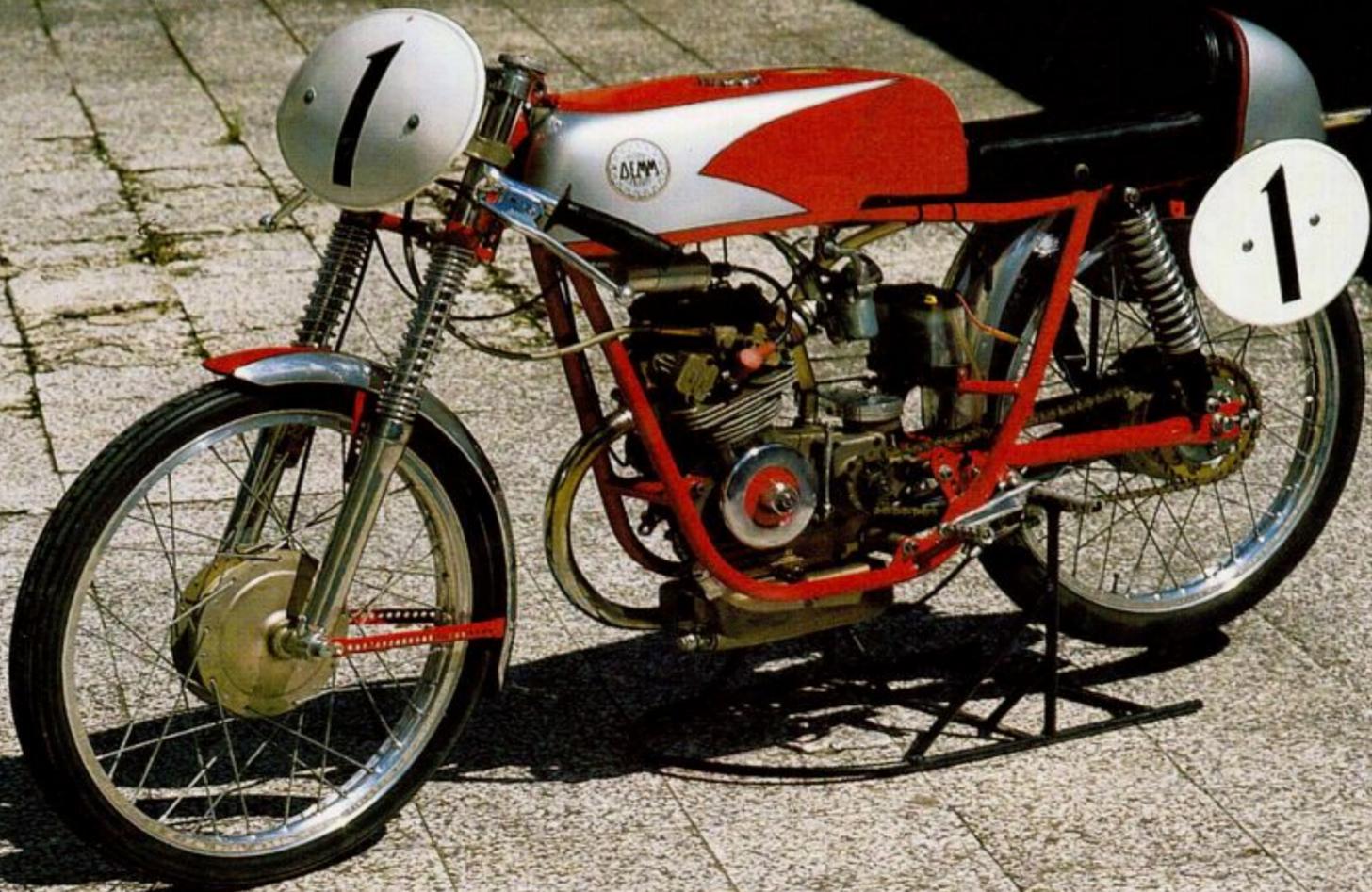
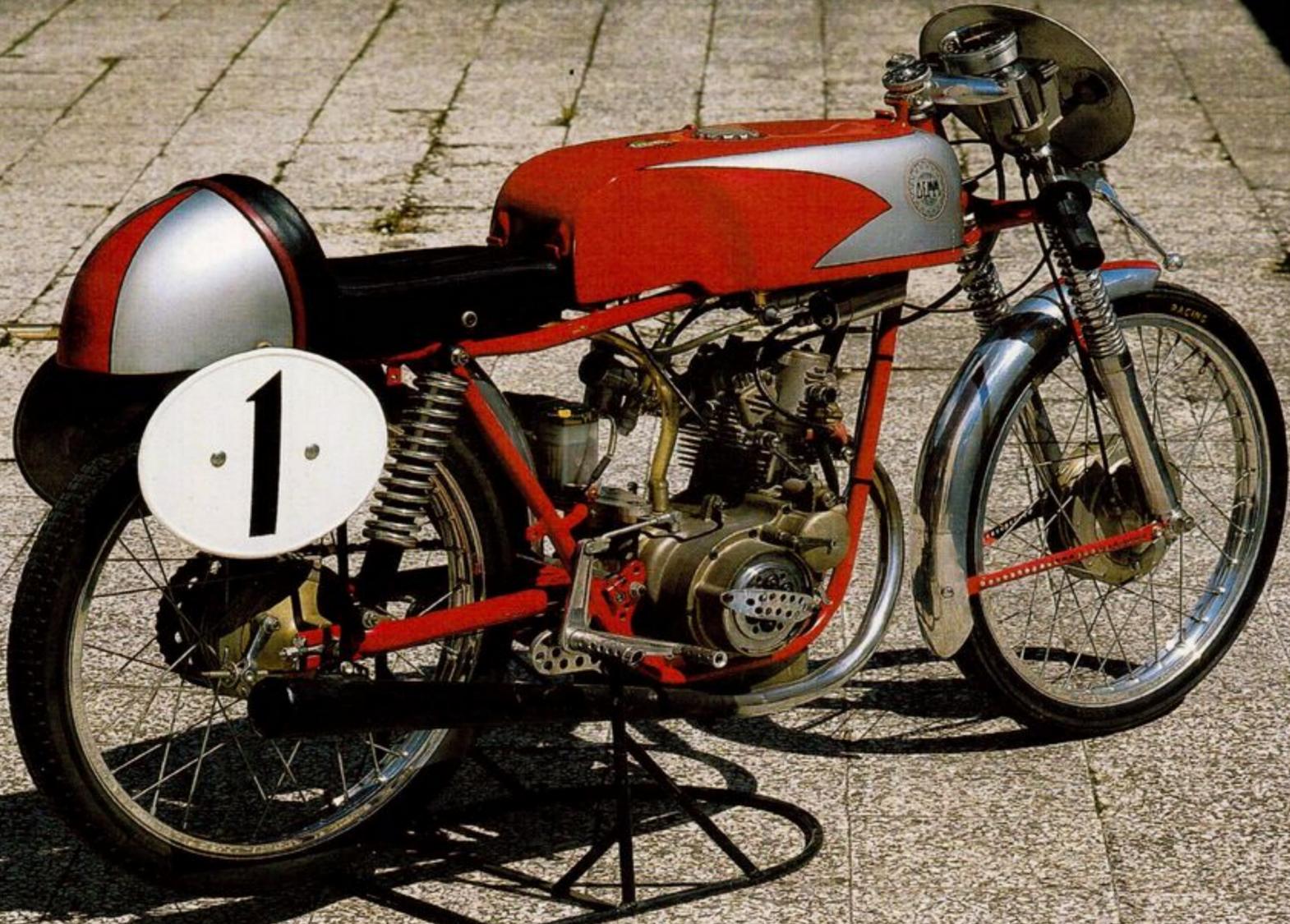
A fianco, la 125 Export del 1954, verniciata in rosso e nero, e sotto, il motore dal lato della trasmissione primaria a catena.



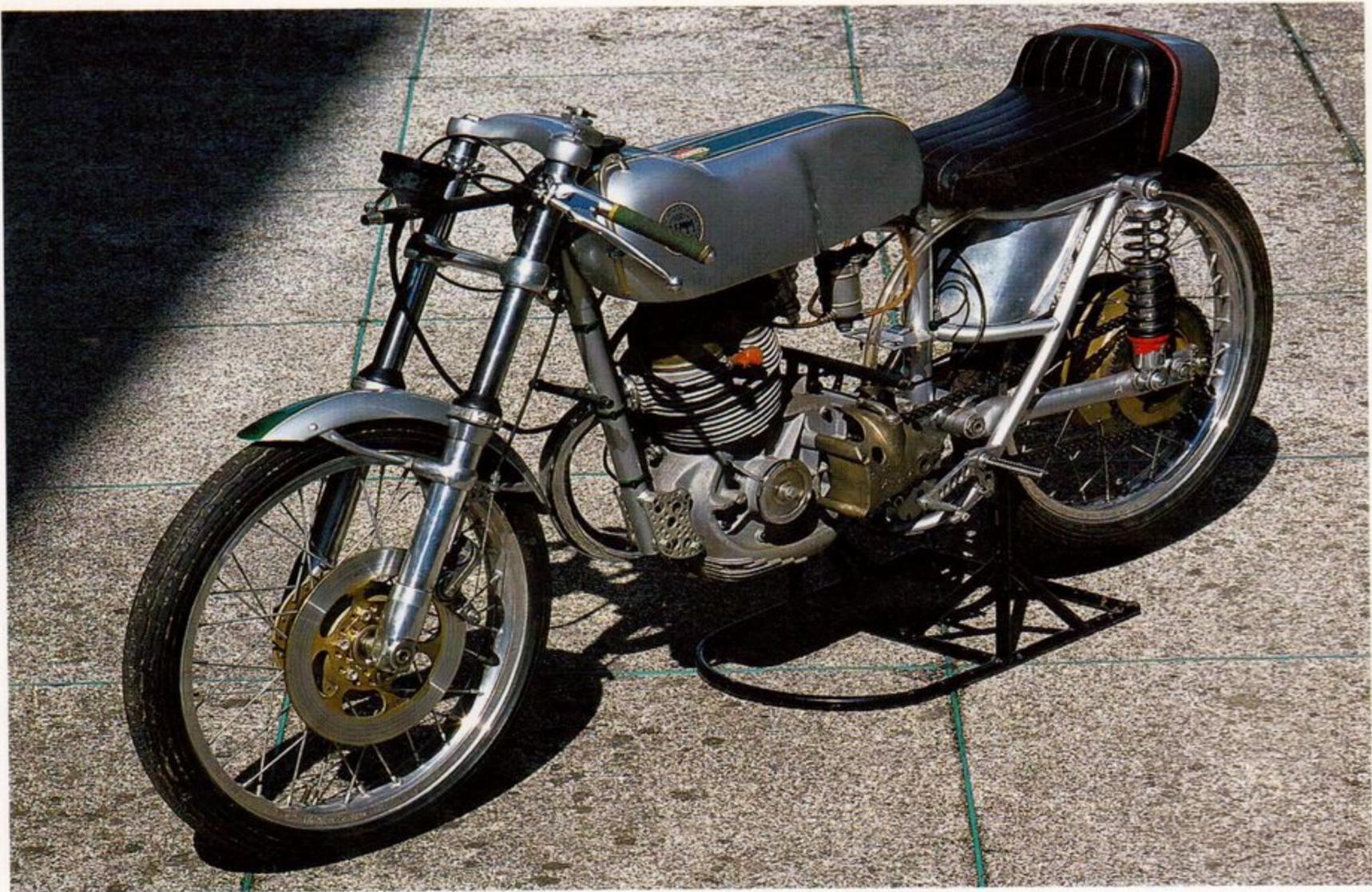
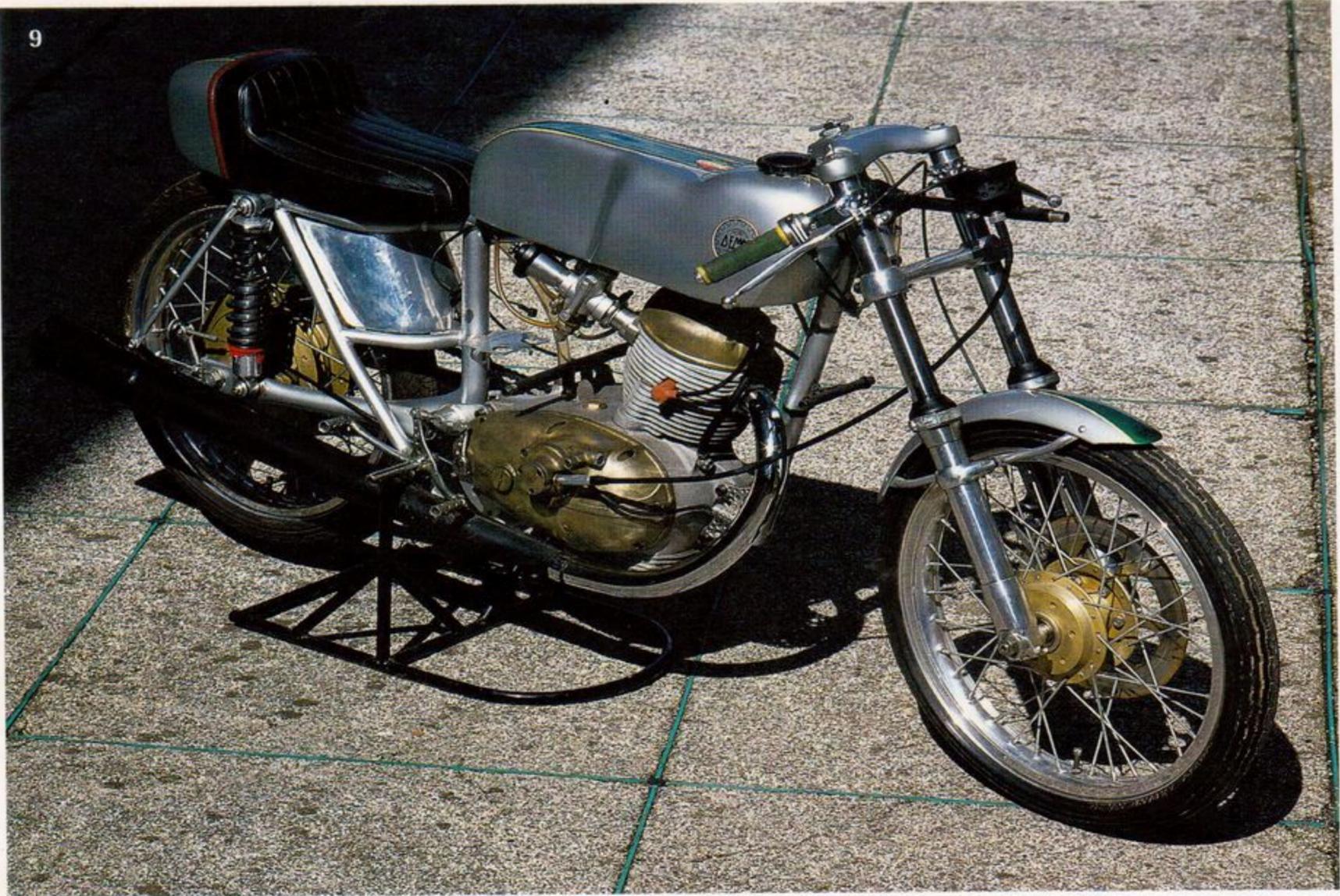
8A

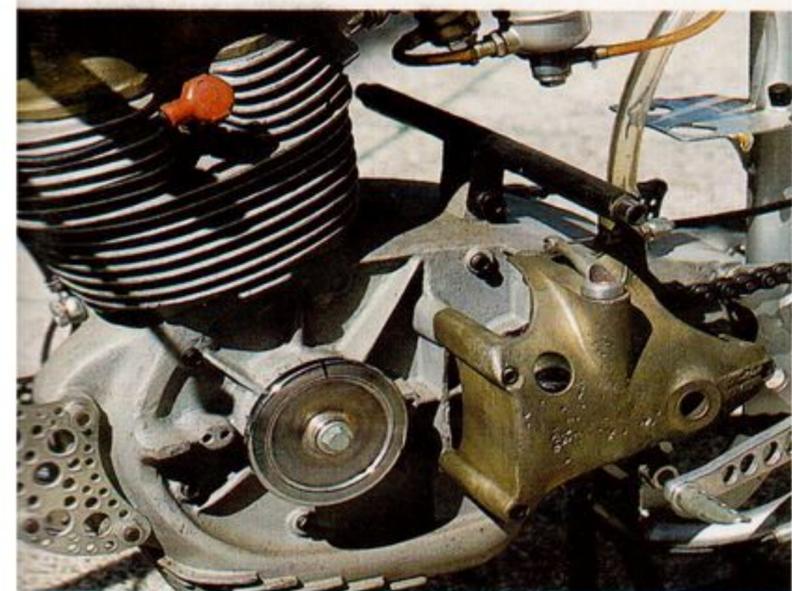
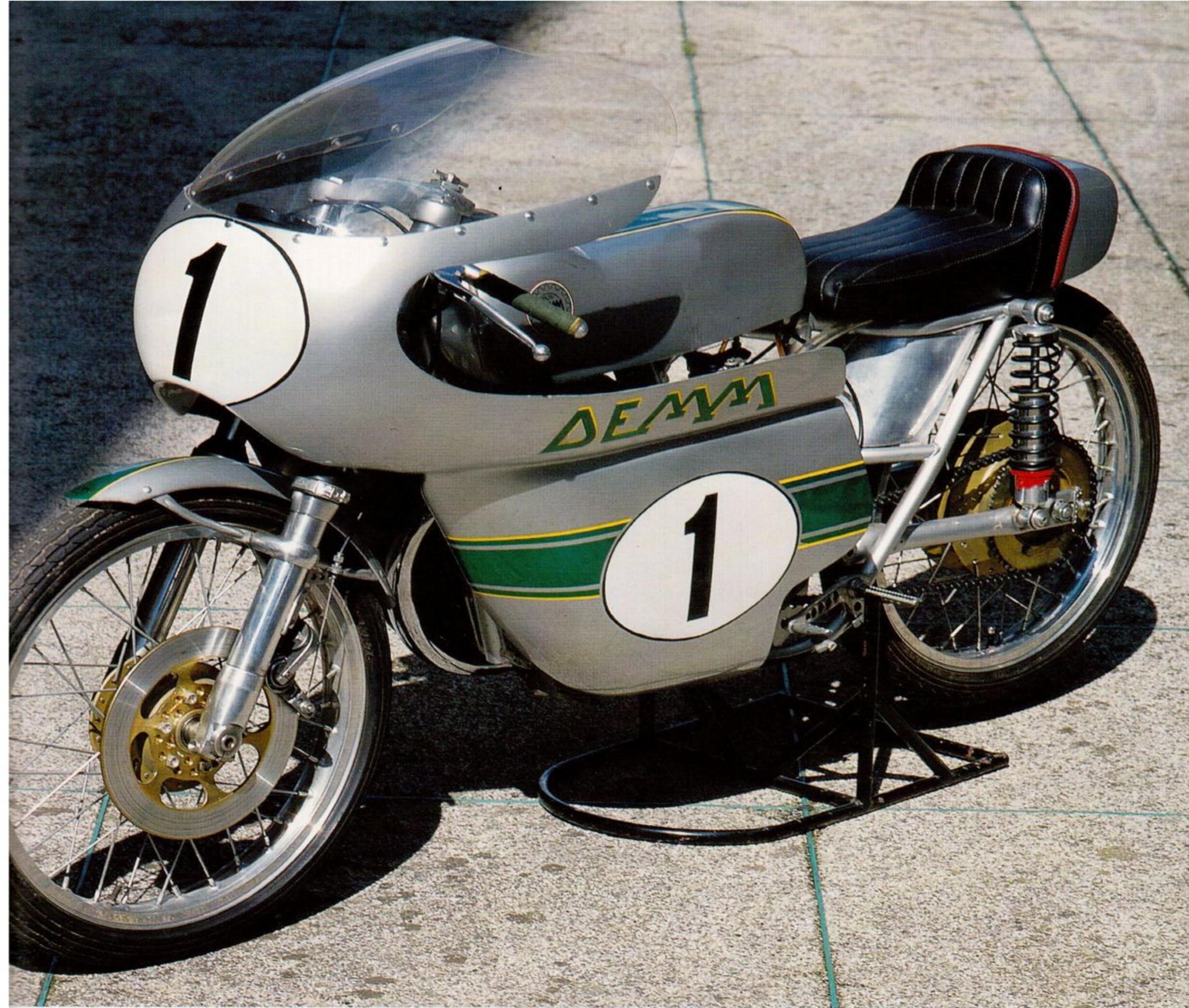


8. Demm 50 G.P. (1961) — Il settore commerciale nel quale la Demm era maggiormente rappresentata era senz'altro quello dei ciclomotori; fu pertanto che anche l'attività sportiva privilegiata in questa classe 50. Così fu proprio in questa cilindrata che vennero profusi i maggiori sforzi. Alla fine degli anni '50 il motore a quattro tempi era ancora all'avanguardia; per questo motivo venne scelto per mettere in cantiere un piccolo bolide che racchiudesse il massimo della tecnologia del momento. In un primo tempo si optò per una distribuzione monoalbero, per poi passare però subito alla bialbero, ben più redditizia; il comando avveniva con alberello e coppie coniche, mentre il motore ai due alberi a camme era dato con una serie di ingranaggi. Nato con le stesse misure dei ciclomotori stradali (40 x 39 mm = 49 cc) venne poi trasformato in motore a corsa corta (42 x 36 mm = 49,8 cc). Il cambio aveva cinque marce, passate poi a sei e, nel 1963, addirittura a 12 con l'impiego di un riduttore a comando idraulico. Per contenere al massimo il peso si impiegarono i materiali più pregiati: electron per i cilindri e il carter, il castello della distribuzione e i supporti in acciaio al nichel-cromo-molibdeno per il telaio. La versione 1961 (8A) raggiungeva i 130 km/h.



La Demm 50 G.P. bialbero (8B) nell'ultima versione, quella del 1963. Disponeva di 7 CV a 15.000 giri. Il cambio era a 12 marce e la velocità massima toccava i 140 km/h. La Demm 50 si aggiudicò il Campionato Italiano della Montagna negli anni 1961, 1962 e 1963 con il pilota di Porretta Giuliano Franchi.





9. Demm 125 F.2 (1956) — Parallelamente alla 50 bialbero venne allestita anche una 125 ad aste e bilancieri che bissò i successi della sorella minore, aggiudicandosi i campionati della montagna nel 1961-'63, ma che non si dimostrò altrettanto competitiva nelle gare in circuito. Per non abbandonare del tutto l'attività sportiva, nel 1956 si decise di ricavarne una 125 per le gare "derivate dalla serie", che non richiedevano un grosso sforzo finanziario. Nacque così la 125 "Formula Due" con motore quadro ad aste e bilancieri (54 x 54 mm = 123,6 cc), doppia accensione a spinterogeno, cambio a 4 marce con innesti semisincronizzati. Alcune parti vennero realizzate in electron. Il telaio a culla semplice era praticamente come quello dei modelli di serie, ma era realizzato in acciaio al cromo-molibdenu; la forcella era una Ceriani. Le ruote erano da 18"; notevole il ricorso a un freno anteriore a disco da 250 mm della Campagnolo, seppure con comando meccanico. Il peso era di appena 57 kg; con 18,3 CV a 11.800 giri la velocità massima si aggirava sui 150 km/h. In questa e nella pagina precedente, la 125 "Formula Due" vista con e senza carenatura.