



I ciclomotori e i motocicli DEMM esposti alla XXXIII Fiera del Levante di Bari.

DEMM, UNA STORIA ITALIANA

La Casa emiliana ha prodotto scooter e motoleggere
Una storia industriale sviluppata in provincia, a Porretta Terme
Un libro e il museo ne raccontano la storia

di Filippo Zanoni - foto archivio Mazzini

Tutto nasce a Milano dalla ricambistica. Un settore e un posto diversi da quelli che caratterizzeranno l'azienda che, pochi anni dopo, si chiamerà DEMM. È il 1919 quando nasce l'Officina Parti Ricambio Auto e Moto, impresa fondata dai Fratelli Daldi & C. L'espansione successiva è per questa famiglia un ritorno alle origini. A "richiamarli" è una casa, un'abitazione particolare, appartenuta in precedenza al padre di Guglielmo Marconi e situata alle Croci di Capugnano, frazione di Porretta Terme, sull'Appennino fra Emilia e Toscana. Il "salto" dalla piccola officina di Milano fino ai 2000 mq della località emi-

liana è grande e occorre adeguare anche l'assetto azionario. Dal 1929 la F.lli Daldi & C. diventa S.p.A. Il suo marchio è DEMM.

La creatività dell'impresa, esuberante, sforna progetti e prodotti: nel 1939 dai tecnografi escono i disegni del "Sacmera", innovativo motocarro con telaio in lamiera stampata e propulsore Morini, prodotto e venduto fino al 1941. Nello stesso periodo dalla fabbrica esce anche un trattore cingolato. Crescono così le commesse, soprattutto legate al campo aeronautico: nel 1941 l'azienda ha un'estensione di circa 15.000 mq e 1300 dipendenti. La DEMM diversifica la sua produzione. All'inizio degli anni '50 realizza

particolari per trasmissioni, macchine utensili, e calibri vari. Come altre aziende dell'epoca (in primis Piaggio e Ducati) anche la DEMM decide di dedicarsi alla costruzione di motocicli. Inizia col progettare due motori, spunto che poi si concretizza nella nascita del settore motoristico.

La produzione inizia nel 1953, con tre versioni di motoleggere di 125 cm³. In quello stesso anno è commercializzato anche un motore ausiliario di 49 cm³, 2 tempi, con cambio a 3 velocità. È subito un successo: la produzione giornaliera di questo propulsore raggiunge le 250 unità.

Un altro grande passo in avanti si ha nel 1956, con la produzione del ciclomotore "Dick-Dick" caratterizzato dal telaio stampato. Idea produttiva che ha poi creato una vera e propria gamma, con numeri notevoli di esemplari realizzati: 24/30.000 mila all'anno per oltre 20 anni. L'azienda occupa ora spazi di mercato importanti, diventando leader in Italia in questo segmento di mercato e arrivando a esportare fino a 20.000 piccoli motori all'anno, curiosamente, in Danimarca.

Le motoleggere hanno motore di 175 cm³ 4 tempi e sono "declinate" in tre versioni: Turismo, Turismo Veloce e Sport. Il telaio di quest'ultima è un doppia culla con propulsore appositamente realizzato. Per meglio pubblicizzare i prodotti, la direzione dell'azienda decide di partecipare alle competizioni di regolarità e intraprendere un'intensa attività anche nel campo dei record mondiali, con un

ciclomotore carenato che ha conseguito diversi record (circa 24). Il successo di questi prodotti porta la DEMM a realizzare anche un motocarro, il "Dovunque", caratterizzato da soluzioni tecniche molto interessanti, tra le quali sono da segnalare il sistema frenante idraulico e il differenziale con coppia conica elicoidale Gleason.

La richiesta di mobilità induce l'azienda ad ampliare la gamma: nel 1960 entra in listino il "Velodick", con propulsore di 49 cm³ 2 tempi. È proposto in tre versioni, contraddistinte solo dal diverso tipo di trasmissione: monomarcia, oppure a 2 o 3 velocità. Dopo il "Dovunque" arriva il "Ciclocarro", simile concettualmente all'Ape Piaggio e prodotto in 6 versioni.

La seconda linea di prodotto che riguarda le motoleggere prevede un abbassamento della cilindrata: ora il propulsore è di 75 cm³ a due tempi. Le versioni sono due: una Turismo con il telaio in acciaio stampato e una Sport con telaio a doppia culla. È un tentativo per creare un anello di congiunzione tra il ciclomotore e le moto di cilindrata maggiore. Ridotti costi di manutenzione e la possibilità di trasportare il passeggero sono i motivi che portano la DEMM a mettere in produzione questo prodotto che però non riscuote il successo sperato. ➤

*Il primo ciclomotore della DEMM, il "Dick-Dick".
Tra le particolarità da segnalare ci sono le bandelle coprimotore.
È stato prodotto in tre varianti.*



La sua variante Turismo De Luxe.



*Nel 1956 nasce la prima catena di montaggio di ciclomotori alla DEMM, costruita con le più moderne metodologie.
Il veicolo che gli operai stanno assemblando è il "Dick-Dick".*

Un propulsore a due tempi di 49 cm³ con cambio a tre velocità allestito appositamente per le esposizioni. Le sezioni aperte permettevano di vedere la precisione delle lavorazioni meccaniche.



RECORDS MONDIALI
CONSEGUITI DAI MOTORI "DEMM", 49cc.
MONZA, 7 NOVEMBRE 1956

CATEGORIA 50 cc.			CATEGORIA 75 cc.			CATEGORIA 100 cc.		
10 Miglia	7' 8" ³ / ₅	velocità Km. 135	Record prec. Km. 122	100 Miglia	in 1h 7' 37" ³ / ₅	velocità Km. 143	Record prec. Km. 129	
50 Km.	21' 22" ⁴ / ₅	velocità Km. 140	Record prec. Km. 127	2 Ore	Km. 270,474	velocità Km. 135	Record prec. Km. 116	
50 Miglia	32' 29" ¹ / ₅	velocità Km. 142	Record prec. Km. 128					
100 Km.	42' 12" ¹ / ₅	velocità Km. 142	Record prec. Km. 128					
1 Ora		velocità Km. 143	Record prec. Km. 129					
100 Miglia	in 1h 7' 37" ³ / ₅	velocità Km. 143	Record prec. Km. 129					
2 Ore	Km. 270,474	velocità Km. 135	Record prec. Km. 116					
CATEGORIA 75 cc.			CATEGORIA 100 cc.					
100 Miglia	in 1h 7' 37" ³ / ₅	velocità Km. 143	Record prec. Km. 129					
2 Ore	Km. 270,474	velocità Km. 135	Record prec. Km. 116					
CATEGORIA 100 cc.			CATEGORIA 100 cc.					
100 Miglia	in 1h 7' 37" ³ / ₅	velocità Km. 143	Record prec. Km. 129					
2 Ore	Km. 270,474	velocità Km. 135	Record prec. Km. 116					

L'intensa attività sportiva si è concretizzata anche in molti record mondiali conseguiti dai "siluri" DEMM equipaggiati con propulsori di 50, 75 e 100 cm³. Questa locandina evidenzia i primati ottenuti il 7 novembre 1956 a Monza.

Il siluro "DEMM" abborde la curva sopraelevata di alta velocità a 160 Km/h

Discorso diverso invece per il "classico" ciclomotore sportivo che, nei listini dell'azienda emiliana, è prodotto in 6 modelli base con ben 12 varianti di motore. Raffinato il telaio, caratterizzato dalla "doppia culla". L'espansione della gamma (e forse il tentativo di entrare con più forza nel mercato delle motoleggere) avviene anche nel 1960, con un'inedita motoleggera equipaggiata con motore 125 a 4 tempi.

Ma l'azienda è ormai specializzata soprattutto nel campo dei ciclomotori, con novità che vengono lanciate anche tra il 1960 e il 1970. Uno dei più curiosi è il ciclomotore "Trasporto", destinato ai commercianti per le consegne nei centri. Per fare posto al portapacchi la ruota posteriore è di piccole dimensioni.

Ma il ciclomotore più curioso realizzato in questi anni è il "Mini Demm", un progetto tecnicamente molto interessante perché caratterizzato dal propulsore situato nella ruota posteriore. Entrato in produzione nel 1969 non ha trovato molto seguito produttivo tanto che, dopo due anni, non è più nella gamma prodotto.

All'inizio degli anni '70 la motorizzazione è ormai caratterizzata da una raggiunta "maturità": quasi tutti gli scooteristi sono passati alla vettura e la due ruote comincia a diventare un oggetto per il tempo libero. La DEMM si adegua e risponde a queste mutate esigenze con il modello "America". È una motoleggera sportiva con il manubrio rialzato e dall'avvincente colorazione. Per il settore fuoristrada arriva il "Cross HF".

La creatività si esprime anche in prodotti che - come il "Rotary" - anticipa la soluzione tecnica dei "tuboni" (un solo grosso elemento portante ovale fa da telaio, fungendo anche da serbatoio). Con lo "Smily" arriva in produzione un nuovo progetto, con cilindro posto in posizione orizzontale.

Con gli scooter "Brio" e "Quick 2", realizzati rispettivamente nel 1979 e nel 1980, si chiude l'avventura produttiva di questa Casa.

LE CURIOSITÀ

La grande capacità ed efficacia della DEMM si è espressa anche nell'export. Il caso più eclatante, come già accennato, è quello della Danimarca. Qui l'azienda esportava fin dal 1956 ben 20.000 motori all'anno grazie a una particolarità: un sistema per limitare la velocità massima dei mezzi nello stato nordico, all'epoca fissata in 25 km/h. Per non permettere l'elaborazione e non fare superare al veicolo quella soglia, veniva installata una "pastiglia" di acciaio temperato posta nel condotto d'aspirazione.

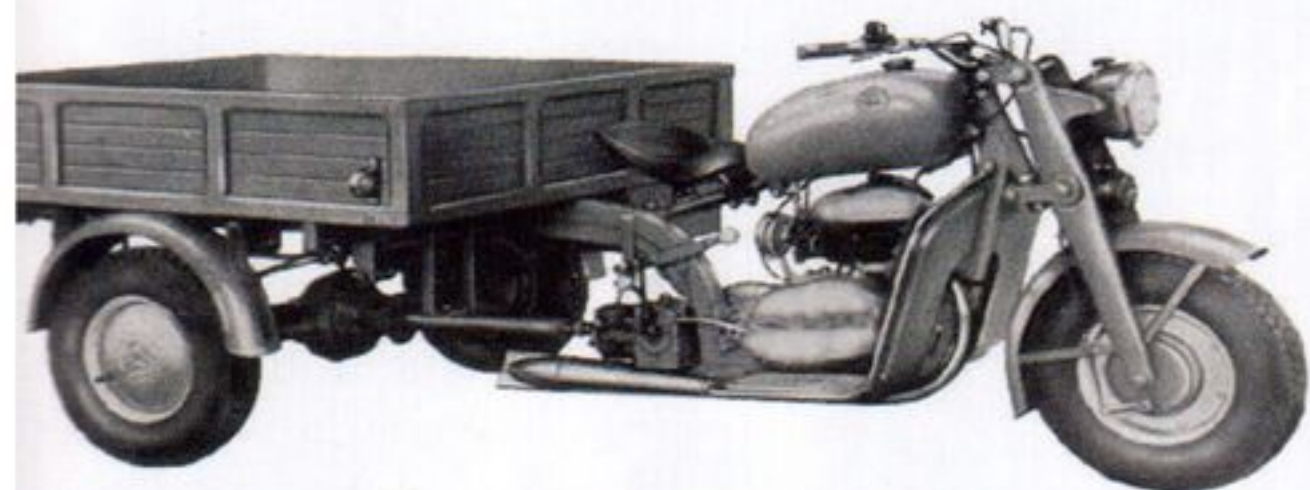
Altri dettagli evidenziavano invece la volontà dell'azienda di fare prodotti di qualità. Tutti gli ingranaggi erano "sbarbati", procedimento ad alto costo che permetteva maggiori silenziosità, durata e rendimento meccanico.

Non mancano anche altre "chicche" nella ricerca e sviluppo. In qualità di direttore di questo settore Giuliano Mazzini aveva avviato un progetto in collaborazione con l'Università di Winnipeg di un propulsore a 6 cilindri disposti radialmente con 12 pistoni contrapposti. Il tutto senza ingranaggi e alberi a camme. Realizzato in tre esemplari per ricerca, non è poi stato sviluppato anche per motivi economici.

Tra le sfide tecniche più ardue c'è stata invece la realizzazione del "Mini-Demm". Una volta raggiunta la produzione è stato prodotto in 1000 esemplari, poi condannato all'oblio da due difetti (risolti in epoca successiva da Mazzini) emersi proprio nell'anno in cui lui non lavorava per l'azienda.



La motoleggera "Turismo" del 1954, equipaggiata con propulsore a due tempi di 125 cm³ e cambio a 4 velocità. Questo propulsore è in grado di erogare 4,8 CV.



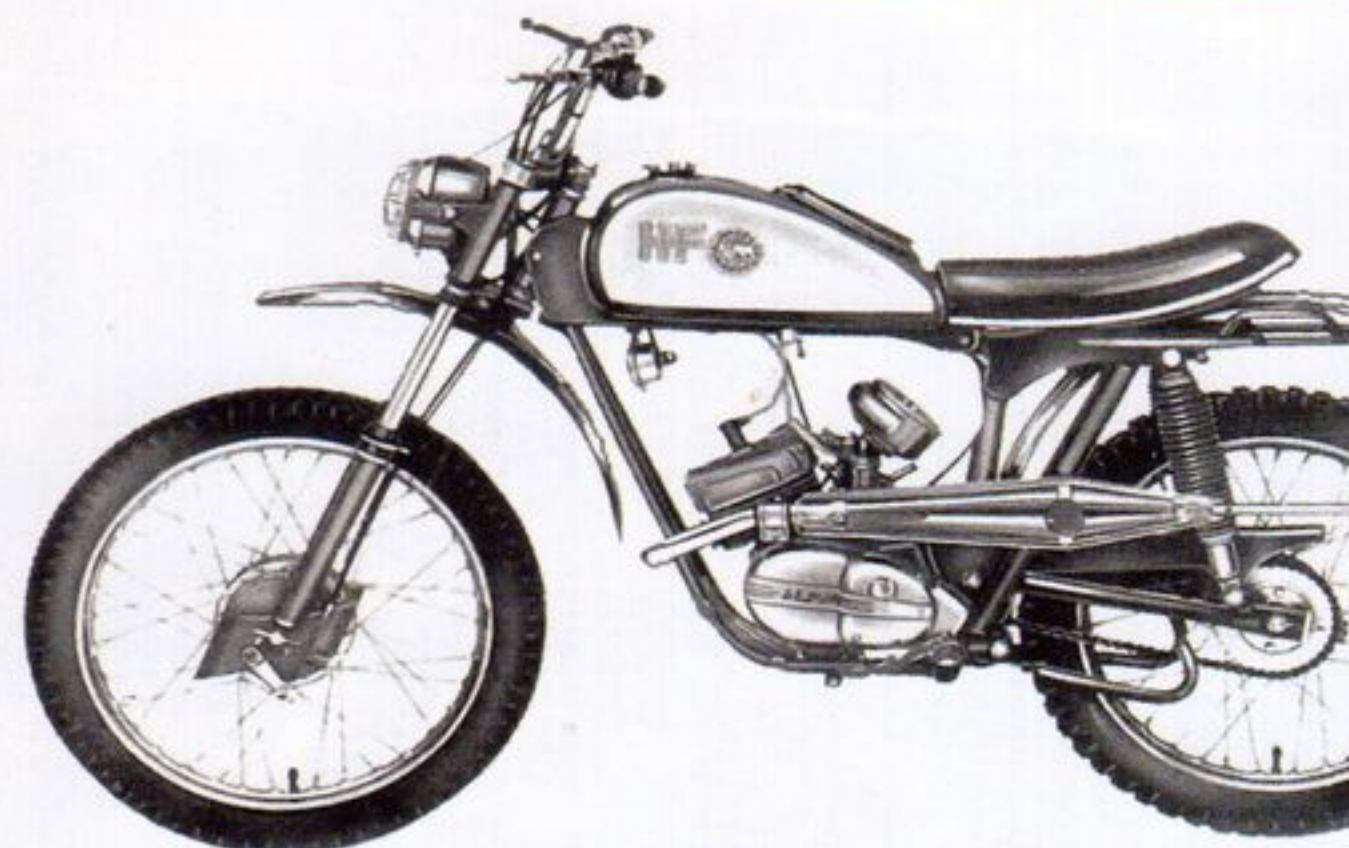
Il motocarro "Dovunque" ha un propulsore di 175 cm³ a due tempi. È stato prodotto a partire dal 1957 in due varianti, con portata di 5 e 3,5 quintali.



Tra ciclomotori più curiosi prodotti dalla DEMM c'è il "Trasporto", pensato per le consegne cittadine effettuate dai piccoli commercianti. La sua piccola ruota posteriore permetteva di alloggiare il vano di trasporto.



Tra i progetti più innovativi è da segnalare anche il Minidemm, prodotto nel 1969. Il suo propulsore di 40 cm³ a due tempi, alloggiato nella ruota posteriore, eroga la potenza di 1 CV. La frizione è centrifuga automatica.



Il cross "HF", frutto della volontà della DEMM di entrare anche nel settore delle moto da fuoristrada. Ha un propulsore di 49 cm³ della potenza di 4,5 CV. La lubrificazione è a sbattimento, il cambio a 4 velocità con frizione a dischi in bagno d'olio.



A sinistra, uno dei più grandi successi è stato il modello "america", caratterizzato dal manubrio rialzato, dai paragambe laterali, dal portapacchi posteriore e dalla mascherina sul faro.

Sulla base del telaio a doppia culla ne sono state realizzate tre varianti, modificando la ciclistica. A sinistra, l'ultimo ciclomotore prodotto dalla DEMM è stato lo scooter "Quick 2", frutto dell'accurata progettazione e dell'esperienza fatta con i precedenti prodotti. Le due velocità automatiche gli permettevano di superare pendenze superiori al 15%.



ANALISI DEL MERCATO NEGLI ANNI '60

È sempre utile, quando si narra la storia di una Casa, analizzare com'era composto il mercato di riferimento. Si scopre così che alla fine del 1962 circolavano in Italia 1.200.837 ciclomotori. Di questi ben 1.110.544 erano stati costruiti in Italia (90.293 quelli stranieri). In quel periodo i più diffusi erano i Garelli (231.465), seguiti dai Motom (199.934) e dai Bianchi (121.172). La DEMM all'epoca era al quarto posto, con 60.354.

IL LIBRO

È sicuramente uno dei "trattati" più accurati scritti per una marca scomparsa. Con il libro "Storia moto/ciclomotoristica della S.p.A. officine meccaniche F.lli Daldi & Matteucci" Giuliano Mazzini (a lungo tecnico della Casa emiliana) racconta le vicende dell'azienda per la quale ha lavorato 38 anni. Schede tecniche, curiosità, dati e appunti sono inseriti in quest'opera. Completano il lavoro tabelle che aiutano l'appassionato nei calcoli utili per effettuare varie lavorazioni. Sono ben 630 i documenti (di cui 300 a colori) inseriti in questo testo.

IL MUSEO

Dalla lettura alla visione delle moto il passo può essere breve visitando il Museo DEMM. La struttura è aperta tutti i giorni su prenotazione sabato e domenica compresi (ingresso gratuito per i Soci A.M.S.) telefonando al n° 0534 22021 o inviando una e-mail a mos.mazzini@libero.it ed è ubicata in Via Mazzini n°230/A 40046 Porretta Terme (BO). La scheda del museo e la fotogallery sono visibili sul nuovo sito dei musei realizzato dall'ASI: www.asimusei.it. L'articolo sulla struttura, nel quale c'è anche l'intervista al fondatore Giuliano Mazzini, è stata pubblicata sul numero di novembre 2005 de "La Manovella". Interessante la storia dei locali dov'è ospitata questa bella collezione. Dopo un accorato appello di Giuliano Mazzini e di suo figlio Mosè il museo è stato accolto in quello che era lo spaccio dell'azienda.



Una locandina di lamiera di ferro smaltata preparata alla DEMM per i concessionari. Questo marchio è stato utilizzato per diversi anni.