

Scudi DKW dal 1920 al 1933 Scudi DKW
 AUTO UNION-dal 1933 al 1985

Zschopau 1919 al 1948-oggi-IFA -MZ-

Chemnitz 1933 al 1942 -Reparto cose -

Ingolstadt 1948 al 1958

Bologna 1946 al 1958 s.p.a. MOTAUTO



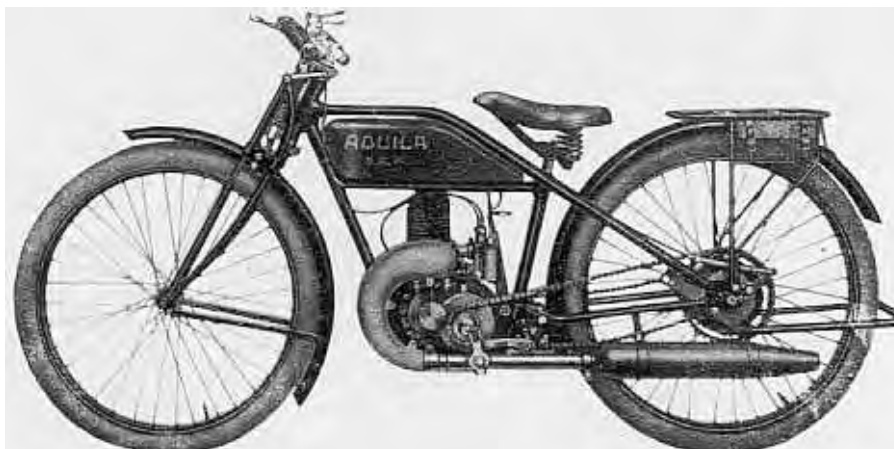
Rag. Bruno Cavani
Via Mazzini 174 - Bologna

Rappresentante generale di moto e motori DKW
per Italia e colonie

1922 - 1958

Moto DKW costruite a Bologna da diverse ditte





La motobicicletta con motore di 132 cc. (1926)

Il Rag. Bruno Cavani iniziò nel 1923, stabilendo la sede in Viale Panzacchi 25, la sua attività di rappresentanza per l'Italia della famosa casa tedesca DKW. Dapprima mise in commercio il motore a cilindro orizzontale per bicicletta; poi, avviato proficuamente il lavoro e trasferita la ditta in Via Santo Stefano 12, importò gruppi più complessi e potenti, con preferenza ai tipi K di 118 cc. e Z di 132 cc., che furono utilizzati da svariati costruttori italiani.

In concorrenza con i suoi stessi clienti, a partire dal 1925 realizzò una macchina con telaio costruito a Bologna ed equipaggiata con il motore DKW a cilindro verticale di 132 cc. e raffreddamento forzato. Tale motore, di grande efficienza e sicurezza, aveva l'accensione a volano-magnete, il cambio in blocco a 2 velocità, la messa in marcia a pedale, la frizione a dischi e la trasmissione a cinghia. Alla fine del 1926 alla cinghia venne sostituita la catena, mentre si provvide ad altre migliorie di dettaglio, ivi compreso il nuovo disegno del serbatoio.

Si ha notizia anche dell'applicazione del motore DKW tipo Universale, senza cambio, ma pare che dopo il 1927 l'impegno di Cavani come costruttore venisse meno, certamente per il fatto che non era più possibile sostenere il confronto con i prodotti originali di Zschopau.

È interessante notare che, proprio in quell'epoca, sorgeva a Torino un'altra Aquila, destinata più tardi a farsi un certo nome con i motori Python Rudge. Non sappiamo però se tale Marca fosse in qualche modo collegata con l'Aquila di Bologna.

AQUILA
D.K.W.

Moto -MASSARINI c.c. 125 cambio separato 3 m

Costruita nel 1927 alle porte di Bologna



ABRA

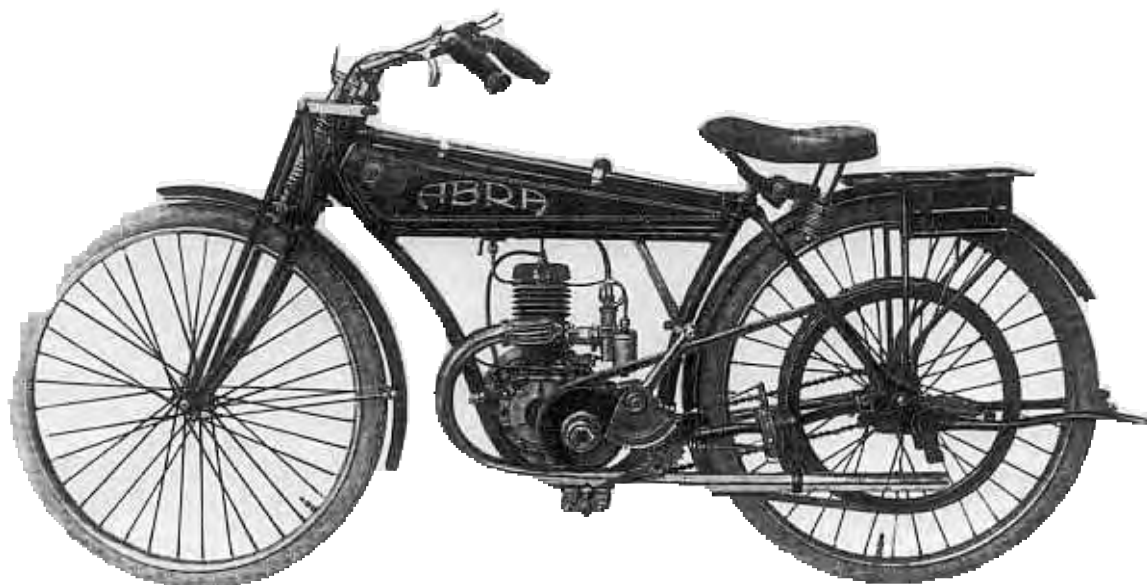


*Autobicicletta con motore DKW Z 1 di cc. 132
(1925)*

«Das kleine Wunder!». Nel 1919 la Germania è in ginocchio, sconvolta all'anarchia e dalla crisi economica. Ma Rasmussen, coraggioso industriale di Zschopau, riesce a produrre in grande serie un minuscolo motore ausiliario per biciclette, che sembra fatto apposta per quei tempi difficili, non solo in Germania. La «piccola meraviglia» ha successo e, ben presto, trova acquirenti in tutta Europa.

In Italia, la novità germanica giunse verso il 1920, per merito di due ditte importatrici bolognesi, prima la S.A.D.E.S., poi la S.I.R.I.E., suscitando un certo interesse. Ma il motorino, che era fissato al posto del portapacchi, sulla ruota posteriore delle biciclette, sconvolse le medesime. Occorreva un telaio «ad hoc».

Il primo a riscontrare questa necessità fu Alfeo Rodolfi. Nato nel 1884, con alle



DIANA-DKW



Modello 1924 con motore da 118 cc.

Il nome della Dea cacciatrice fu indissolubilmente legato, nella fortuna e nella sfortuna, a quelli di Pettazzoni e Ghibellini. Il Rag. Ernesto Pettazzoni, all'inizio degli anni '20, sembrava divenuto l'*enfant prodige* del commercio bolognese. In possesso di un bel negozio in Via D'Azeglio 16, si era messo a vendere motocicli, biciclette, capi d'abbigliamento ed articoli sportivi, praticando una spregiudicata politica di vendite rateali. Nerino Ghibellini, suo collaboratore e forse dipendente, applicava motori ausiliari a telai di propria costruzione, in un'officina di Via S. Vitale. Il risultato era la possibilità di vendere una motobicicletta chiamata «Diana».

Quando riuscì ad avere il motore DKW, Ghibellini mise le ali ai piedi. Nel 1923 partecipò alla Casalecchio-Rocca di Roffeno, al 2° Giro di Lombardia e, nel 1924, ebbe il coraggio di iscrivere la sua «Diana» al 3° Giro d'Italia motociclistico; per l'occasione, ad essa vennero tolti i pedali e sostituito l'originale motore da 131 cc. con altro da 147 cc.

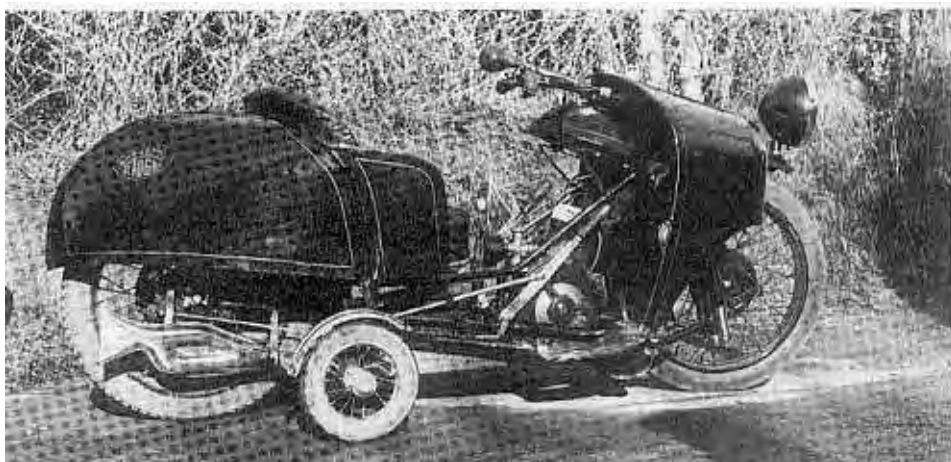
Ghibellini risultò il vincitore morale della massacrante corsa, restando appiedato e malconco per una caduta in prossimità del traguardo, dopo aver percorso ben 2150 Km. Nello stesso anno, il tenace centauro bolognese si classificò quarto alla Torino-Firenze di regolarità; fu poi al circuito dei Cento Comuni ed al 4° Raid Nord-Sud (Milano-Napoli), dove giunse quindicesimo al termine di 24 ore di guida ininterrotta.

Nel 1925 fu ancora rivisto al 4° Giro d'Italia, che completò in quarta posizione dopo 2800 Km. di percorso. Ripeté la prova al 5° Giro, nel 1926; giunse primo nella tappa Milano-Parma, primo nella Parma-Roma, secondo nella Roma-Perugia, ma alla 4ª tappa si ritirò.

Mentre Ghibellini inseguiva la gloria, gli affari peggiorarono. Nel 1924 Pettazzoni era fallito. Ghibellini, l'«eroico», seguì a fare il meccanico in Via S. Vitale 53, poi in Via Mazzini 10/12, esercitando un modesto commercio di motocicli e ricambi (aveva anche inventato uno speciale parastrappi), senza peraltro ghermire quella fortuna che in tante occasioni lo aveva sfiorato sulle polverose strade dei suoi anni ruggenti.



DE TOGNI



La motoleggera biposto del 1932.

Nato a S. Pietro di Morubio (Verona) nel 1890, Albino De Togni se ne venne a Bologna nel 1924 per aprire un'officina con sede in Via Irnerio 10 e via Galliera 153. Qui cominciò a vendere le motobiciclette Rubinelli, assieme ai cicli Taurus, Gerbi e Wolsit. Nel contempo, assieme al lavoro delle riparazioni, fabbricava in proprio tricicli furgoncini a pedali. Ma aveva idee del tutto personali in materia di locomozione economica e le mise in pratica utilizzando il motore DKW 175.

Nel 1932 costruì una motoleggera a due posti affiancati, la cui stabilità alle basse velocità o da fermo era garantita da due ruote ausiliarie laterali, abbassabili a comando. Non si trattava, veramente di una novità assoluta, dato che altri costruttori esteri, come Mauser e Morgan, avevano già provato a fare qualcosa di simile. Comunque la macchina di De Togni era realizzata accuratamente, con la forcella anteriore tipo Duplex e la carrozzeria in lamiera ben sagomata. Sia la trasmissione primaria che quella finale erano a catena, il cambio comandato a mano era a tre rapporti. Alquanto originali il comando dello sterzo e la sistemazione del faro anteriore.

Non sembra che questo strano veicolo abbia avuto molti compratori; ma il suo autore non si arrese e due anni più tardi ritentò con una proposta più convenzionale, denominata «Motoretta». Era un *motosidecar* dotato di uno speciale telaio, che portava allo stesso livello i sedili del pilota e del passeggero, ottenendo anche il vantaggio di abbassare il centro di gravità. Tra i diversi accorgimenti tecnici, vantava la sospensione elastica di tutte e tre le ruote, l'avviamento con leva manuale ed il cambio Albion a tre marce.

De Togni collaudò la «Motoretta» su di un percorso di ben 7.000 Km. e se ne dichiarò entusiasta. Probabilmente egli era uno di quegli inventori che progettano e costruiscono più per divertirsi che per divenire ricchi. Il settore redditizio della sua attività rimase l'allestimento dei furgoncini, curato dalla Ditta anche dopo la guerra nella nuova bottega di Via Ferrarese 7, fino al 1967.



BEYER

Questa marca nacque dalla prolifica famiglia DKW, che trovava assistenza a Bologna. Le sue origini sono ancora incerte. Una bicicletta a motore fu esposta alla "Fiera di Milano", dall'8 al 13 aprile 1925, nello stand della rappresentanza generale di Bruno Cavani. Aveva il motore DKW tipo M 50/60 con alesaggio mm 52,5, corsa mm 60, cilindrata 130 cm³, accensione a volano-magnete, carburatore Meco, raffreddamento forzato, riduttore ad ingranaggi. Senza frizione e cambio, era provvista di trasmissione a cinghia e gomme 26"x1,3/4". Il prezzo di vendita, decisamente economico, era di 2800 lire.

This trade mark was born of the prolific DKW family, assistance for which was in Bologna. Its origins are still uncertain. A motorized bicycle was exhibited at the "Fiera di Milano", from 8th to 13th April 1925, on the stand of the general agent for DKW, Bruno Cavani. It had a type M 50/60 DKW, bore 52.5, racing 60 mm, 130 cm³ capacity with flywheel magneto ignition, Meco carburettor, fan cooling, reduction gear. Without clutch nor speed gear, it was fitted with belt drive and 26" x 1.3/4" tyres. The selling price, was decidedly cheap, at 2800 lire.



64. "Bicicletta a motore e cicloturismo", aprile 1925

64. "Bicicletta a motore e cicloturismo", April 1925





