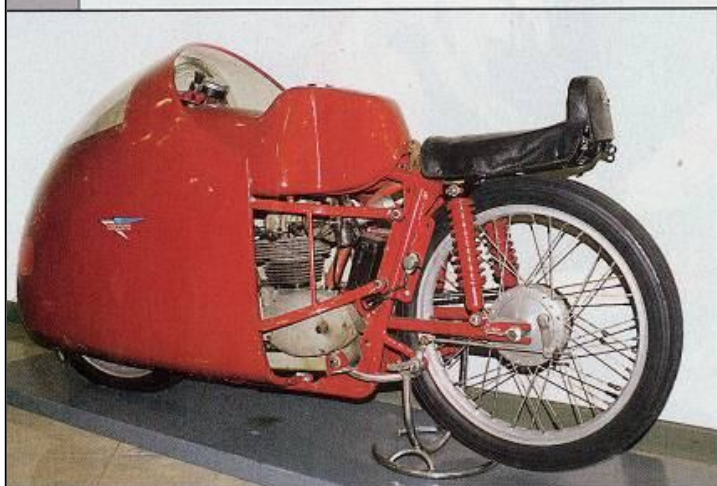


QUELLO STRANO PATTO TRA **GENTILUOMINI**

Pur assunto alla Mondial, l'ingegner Taglioni potè lavorare anche alla Ceccato. E al suo motore 75



VITTORIE SU STRADA E PRIMATI MONDIALI, NEGLI ANNI CINQUANTA LA CECCATO 75 ERA LA MOTO REGINA DELLA SUA CATEGORIA.

IL GIOVANE ingegnere Fabio Taglioni, all'inizio di una carriera che nel mondo della moto gli avrebbe riservato enormi soddisfazioni, offrì il suo motore 75 monoalbero da corsa alla Mondial, ma il conte Boselli, titolare dell'azienda, la rifiutò, non senza essersi convinto, però, del valore del tecnico. Così lo assunse per lavorare nel reparto corse e gli diede una mano a vendere il motore di 75 cm³, una cilindrata che alla Mondial non interessava. Uno strano accordo tra gentiluomini.

Durante una corsa a Imola, Taglioni ebbe l'occasione di incontrare l'imprenditore veneto Pietro Ceccato, e l'affare fu concluso: il piccolo ma potentissimo motore 75 cm³ trovò casa ad Alte e il suo progettista ebbe anche il permesso della Mondial di seguirne la messa a punto.

La Ceccato 75 monoalbero a 4 tempi fu all'origine di una nuova gamma di veicoli di elevatissime prestazioni per l'epoca e con la medesima impostazione tecnica, che la fabbrica veneta mise in cantiere a partire dal 1954. Nacquero così la 125 Sport accreditata di 13,5 CV a 10.000

giri e 140 km/h di velocità massima, e la 175 Sport, con ben 14,5 CV a 9500 giri e 150 km/h. Il successo agonistico arrivò però alla sola 75, che debuttò al Motogiro del 1954 mettendosi subito in mostra col collaudatore Ghio, quarto nella quinta tappa e secondo nella penultima, mentre Zito fu settimo nella più dura Milano-Taranto.

Potenti, ma anche molto robuste, le Ceccato 75 dopo una sola stagione agonistica erano già protagoniste delle corse di gran fondo. Nel 1955 Ghio esordì vincendo la prima tappa: 441 km da Bologna a Trieste, coperti a 94,219 km/h di media; Galassi vinse la terza, Pozzoni la quinta, la sesta e l'ottava. La classifica finale del Motogiro vide la Ceccato battuta per soli 2' dalla Capriolo del più regolare Galliani. Nella Milano-Taranto, Ghio si piazzò quarto dimostrando di potersi battere per la vittoria anche in questa corsa tremenda. Purtroppo quell'anno le soddisfazioni sportive furono poste in secondo piano da un evento che senz'altro segnò il destino della fabbrica motociclistica di Alte: la prematura morte, avvenuta il 6 gennaio 1956, di Pietro Ceccato, che alla soglia dei 51 anni di età, dovette soccombere all'incalzare di una male che allora non perdonava: un tumore manifestatosi circa sei mesi prima e che un intervento chirurgico in una celebre clinica di Firenze non era valso a guarire.

Nel 1956 la Ceccato 75 monoalbero sbaragliò il campo: prima di classe nel Motogiro con Orlando Ghio vincitore di tre tappe, e prima anche in tutte le tappe rimanenti con Pozzoni, Marchezzo, Larquier e Zito. In classifica generale, sei Ceccato ai primi sei posti. Trionfo anche alla Milano-Taranto, ad opera di Zito: in tre anni la Ceccato 75 era diventata regina assoluta della sua categoria e le vittorie su strada si aggiungevano ai primati mondiali, ben quattordici nuovi record conquistati da Ghio fra il 1954 e 1955 con la 75 a carenatura integrale, di cui sette validi anche per la classe 100 cm³. Ma l'entusiasmo per le corse si era spento con la morte di Pietro Ceccato. Nonostante la competitività e l'allargamento della gamma produttiva, l'impegno sul mercato motociclistico venne rallentato nella convinzione che le nuove automobili utilitarie avrebbero reso vano ogni tentativo di rilancio della moto. Passata nel 1957 sotto il controllo delle famiglie Capra-Dolcetta, la Ceccato cessò la produzione motociclistica nel 1961 per dedicarsi solo alla produzione di compressori d'aria e di sistemi automatici di lavaggio per veicoli, un ramo in cui è ancora oggi leader mondiale.