

MOTO CECCATO



DE MEESTEN ONDER ONS kiezen een beroep vanuit hun interesse voor een bepaald vakgebied en verdienen daarmee hun brood. Weinigen presteren het om het ene vak voor een totaal ander vak te verruilen en daarin ook nog succesvol te zijn. Een van die weinigen was de in 1905 geboren notariszoon Pietro Ceccato uit Montecchio Maggiore bij Vicenza. Hij studeerde af met een dokterstitel en ging werken als apotheker. In zijn vrije tijd bespeelde hij diverse muziekinstrumenten en had ook belangstelling voor elektronica en techniek in het algemeen. Zijn eerste technische creatie was een muziekstandaard waarmee men dmv een voetpedaal de pagina's kon omslaan. Ook motorrijden had zijn warme belangstelling en de wegracesport in het bijzonder. Hij begon op een in Vicenza gefabriceerde Moto Vicentini, welke fabriek door Gillet werd overgenomen. Met een 350 cc Velocette trok hij meer aandacht en Rudge stelde hem een 500 cc racer ter beschikking. Dit resulteerde in het Italiaanse kampioenschap van de tweede categorie in de 500 cc klasse in 1933. Na de geboorte van zijn eerste dochter Adriana hield hij het racen voor gezien en ging verder in de muziek. In 1934 verkocht hij zijn huis en van de opbrengst begon hij met de pro-



duktie van kantoorbenodigdheden. Dat liep zo goed dat hij in 1938 in de wijk 'Alte' in Montecchio Maggiore een lap grond van 10.000 m² kocht en daarop een echte fabriek begon. Er werd uitgebreid met de productie van elektrische broodovens, ook werden er allerlei soorten motoren geassembleerd. Direct na de oorlog begon hij met luchtcompressors, hydraulische bruggen en andere garage apparatuur.

Het was de tijd van 'La Reconstruzione,' en de Italianen hadden een goedkoop transportmiddel nodig. In 1947 begon hij met een rijwiel met hulpmotor, de 'Romeo'. Een



boven het achterwiel, van een rode sportfiets, met voorvering, gemonteerd 38 cc motortje met rolaandrijving, waarvan de cylinderinhoud een jaar later werd vergroot naar 48 cc. Vanaf 1951 werd dit een gewone 49 cc bromfiets en kwam er een 75 cc 2-takt motorfietsje bij, weldra gevolgd door 100 -, 125 -, en nog later, 175 cc exemplaren. Alles werd eerst op de eigen testbaan uitgeprobeerd en in het begin voornamelijk aan het personeel verkocht. Begin '53 vulde de de 200 cc 'Sport' met 2 horizontale cylinders de modellenreeks aan, met een blok dat bijna identiek was aan de MotoBi 'Catria'. Het fabrieksoppervlak werd uitgebreid naar 16.000 m² en het aantal personeelsleden zou oplopen tot zo'n 700.

Omdat Pietro veel werk verschaftte en een sociaal personeelsbeleid voorstond werd de wijk 'Alte' in de volksmond tot 'Alte Ceccato' gedoopt.

Vervolgens werd die naam officieel. Door zijn passie voor racen kwam in 1953 ook de Giro d'Italia en de Milaan-Taranto race in beeld. Met vier motoren, twee van 75 - en twee van 125cc, werd meegedaan die de race volbrachten. Dit zinde hem echter allerm minst, want om verkoopcijfers te verhogen was er absoluut een winnaar noodzakelijk.

De pas aan de TU van Bologna afgestudeerde nog jonge ingenieur Fabio Taglioni had een interessant 75 cc raceblokje bedacht. Het was zijn eerste belangrijke ontwerp en

hij meende dat hij Graaf Giuseppe Boselli, het hoofd van FB-Mondial, er wel blij mee zou kunnen maken. Maar omdat Mondial in de 125- en 175 cc al succesvol was, en er geen wereldtitel in de 75 cc klasse viel te behalen, had Boselli geen interesse en introduceerde hij Taglioni in de zomer van '53 bij Pietro Ceccato. Dit ontwerp was precies wat hij nodig had. Guido Menti, het technisch hoofd en brein van de motorafdeling, ging met baas Pietro fluks aan de slag. Het prototype met open klepveren, in een snel in elkaar gezet voorlopig frame, reed al snel testrondjes. Via een ketting aangedreven bovenliggende nokkenas, met nokvolgers voorzien van een wieltje, en aanvankelijk nog 6 pk bij 10.400 tpm, zag de toekomst van tipo 'Sport', 'Super-Sport', 'Sprint', maar ook 'Tornado' genoemde racer er veelbelovend uit. Nog in november klokte Angelo Marrelli al een veelzeggende 115 km/u over de vliegende km op Monza, waar het beton was vervangen door 'magisch asfalt'.

In 1954 was er al een flink aantal gebouwd en uiteindelijk zou het vermogen met een 18 mm carburateur op 8,5 pk bij 11.000 tpm komen.



Vroege 75 cc racer in Milaan-Taranto uitvoering.

De nokkenasaandrijving werd door Menti en Pietro door een tandwiel-trein vervangen, het carter kreeg koelribben langs de carterpan en de open haarspeldklepveren werden omsloten door kokertjes. Het frame, met name de achterbrug, werd ook vernieuwd en later zouden daar nog enkele wijzigingen aan volgen. In de MiTa kwam Vittorio Zito tot een 7^e plaats en Orlando Ghiro eindigde als 2^e in de Giro. In de sportklasse van de lange afstandraces zouden de voornaamste concurrenten, Capriolo en Laverda, nog een flinke hijs aan ze krijgen. In diverse andere wedstrijden werden zelfs al overwinningen behaald, o.a. in de Giro della Toscane. En als klap op de vuurpijl deed Ghiro op Castelfusano bij Rome al een eerste wereldrecordpoging. Op een, vanaf het stuur en de voorste framebuisen gestroomlijnd exemplaar lag hij in het leder uitgeveild en zette het wereldrecord over de staande km op 93 -, de staande mijl op 104 -, en de



vliegende km op een indrukwekkende 135 km/u. De manier waarop was afgekeken van Roland 'Rollie' Free. De waaghals die languit liggend 'gekleed' in zwembroek, gymbies en helm op een kale 1000 cc Vincent in 1948 het absolute wereld snelheidsrecord had verbeterd op de zoutvlakte van Utah.

Gesteund door deze successen ging Ceccato, naast de 2-takt wegmotoren, ook sportieve 'clean design' OHV 4-takten maken van 125 cc. De enkel wiegframe 'Gran Turismo' van 6,2 pk met 16 mm carburateur en de 'Gran Turismo S' van 7,5 pk met een 18 mm carburateur in een semi dubbel wiegframe die leek op die van de racers. Ook kwam er een 150 cc GTS. Het top OHV model, waarvan er weinig zijn geproduceerd, was een 175 waarbij de bougie links naast het spruiststuk achter in de kop zat.

Voor de 100 cc klasse was het niet moeilijk om van de 75 cc racer een derivata te maken die, met een 20 mm carburateur, 11 pk bij 10.500 tpm leverde, maar deze was minder succesvol. Van de 100 cc is één dubbelnoks versie gemaakt die zelfs tot 11.500 tpm kwam. Op 1 januari 1955 verbeterde Orlando Ghiro samen met Vittorio Zitto totaal 14 wereldsnelheids

*Tipo 175cc,10 gebouwd, 14,5 pk,
9500 tpm, 140-150 km/u.*



records in beide klassen. In de MiTa sportklasse werd hij tweede en Angelo Pozzoni werd tweede in de Giro. Een 125 - en een 175 cc racer kwamen er ook bij. De 125, waarvan enkele tientallen werden gebouwd, leverde 13 pk bij 10.000 toeren en de 175, waarvan er totaal maar 10 werden gebouwd (in de FB-Mondial fabriek), 14,5 pk. Deze modellen bleven door de grotere concurrentie in die klasse, in de schaduw staan van hun kleinere voorgangers.

Negentienzesenvijftig zou het kroonjaar worden maar Pietro de 'Fondatore' zou dit helaas niet meemaken. Begin januari, nog maar 51 jaar oud, stierf hij onverwacht aan een hartstilstand. De firma werd overgenomen door een familiebedrijf die zijn beleid ongewijzigd zou voortzetten.

In de MiTa werd Zito in de 75 cc sportklasse winnaar. Van de 32 gestarte motoren haalden slechts 17 de eind-

streep; 12 Ceccatos waarvan 9 eindigend bij de eerste 10. In de Giro zegevierde Ghio, na alle etappes te hebben gewonnen, als eerste. In 1957 werd Fontanelli 2e en vond de regering dat het maar eens afgelopen moest zijn met dat gejakker.

Vanwege het toenemend verkeer en ongelukken was het gedaan met de lange afstandraces op de openbare weg. Ook in motocross-, grasbaanraces en heuvelklims werden zeges behaald. In 1960 werd door Olindo Fontgaro, chef van de race afdeling, en de veelvoudig Franse kampioen George Monneret, op Monthléry een nieuw 24 uren record gevestigd. In 1961 werd door de Europese crisis in de motorbranche besloten om met de motorenproductie te stoppen. Tot in 1963 is er nog uit de voorraad verkocht. In de Formule-2 klasse werd tot midden jaren zestig gereden en in de heuvelklims zou Pier Carlo Borri enkele malen, tot in 1969, kampioen worden.

Buiten Italië werden er wat modellen in Libië en Frankrijk verkocht en in 1960 importeerde Gé van Bockel in ons land Guilietta's met een 100 cc Ceccato 2-takt blok die (ondanks de gunstige prijs van f1195,-) weinigen mocht vermurwen. Meer succes had Ceccato in Argentinië waar een groot belang in de Zanella fabriek was verkregen en de 100 cc 2-takten zelfs in grotere aantallen de band afkwamen dan in Italië. Juan Zanella bouwde vanaf 1957 in Caseros, bij Buenos Aires, de Ceccatos onder de naam 'Zanella-Ceccato'. Van de produktie werd 90 % in Argentinië afgezet. Vanaf 1961 werden eigen 50 -, 100 -, en 125 cc (doorontwikkelde Ceccato) 2-takten gebouwd. Vanaf 1990 was er samenwerking met Yamaha totdat de fabriek in 2002, door de dollarcrisis moest sluiten.

Van de totaal 500 geproduceerde 75 - en 100 cc Taglioni racers is een flink deel, en ook een aantal 125 - en 175 cc racers, in Argentinië terecht gekomen. Races als de 'Seia Horas', '300 Millas', 'Premio ALPI', etc. waren mateloos populair en behaalden de Argentijnse fabrieksrijders Darminio, Tamburri en Teodoro Galelli vele ze-



75cc kampioen van Argentinië in 1960 Teodoro Galelli en op de inzet zoals we hem nu kennen als Ted in Californië.



Vittorio Zitto en Olando Ghio tijdens de Ceccatodag van 2002.

ges en kampioenschappen. De meeste overgebleven racertjes verdwenen voorgoed. Maar uit allerlei schuurtjes in Italië en Argentinië zijn er ook weer opgedoken. 'Registro Storico Ceccato' in Brendola is de club voor alle geproduceerde typen. In mei is er jaarlijks een 'Ceccato day' in Montecchio Maggiore waar ook vele oud coureurs bijeen komen.

Giampiero Vezzaro, de voorzitter, heeft een 175 racer gevonden in Argentinië en naar Italië teruggebracht. Ceccato is al die tijd doorgegaan en is nu een van de grootste producenten van auto- en treinwasinstallaties en compressors. Heeft eigen vestigingen en importeurs over de hele wereld. In 2002 is de produktie in de fabriek aan de Via Battaglia 1 in 'Alte Ceccato' verruild voor een beter bereikbare en grotere plek van 60.000m² aan de snelweg Milaan-Venetië.

Of de enige nog tastbare herinnering aan het sportieve en roemrijke motorverleden in het bedrijf zelf, de drie nog nooit gebruikte motoren: een 100 cc 2-takt, een 125 - en een 150 cc OHV, die veertig jaar lang bij elkaar in de receptie stonden zijn mee verhuisd, is me niet bekend.