

MOTO CICLISMO

d'Epoca

Storie di uomini e di moto
I 100 anni della Triumph:
dalla Minerva del 1902
ai giorni nostri



Guida all'acquisto:
Suzuki GT550

Parilla 125 4 tempi:
la via al successo



Piaggio Vespa Primavera 125:
la più amata dai giovani

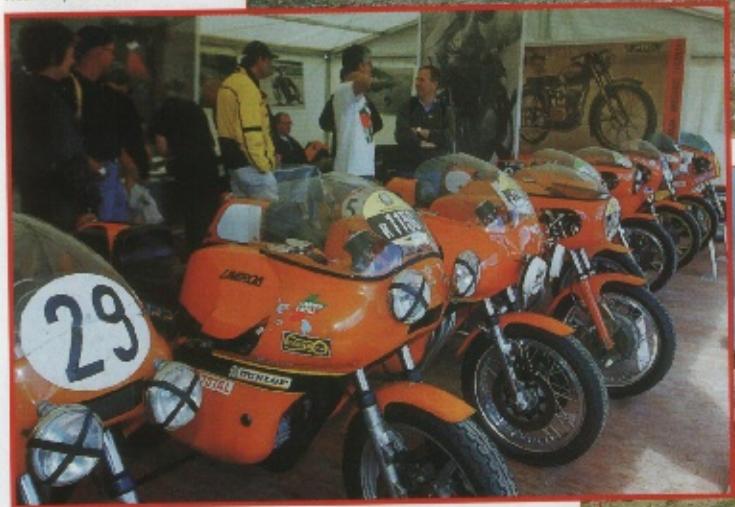
Grandi eventi:

- Coupes Moto Légende a Monthléry
- Stafford International Motor Cycle Show
- Moto d'epoca in pista a Misano

**Capriolo,
Ceccato
e Laverda 75:
reginette
delle gran fondo**

COUPES MOTO
LEGENDE 2002

Massiccia la presenza del club di Marca e di quelli dedicati ad uno specifico modello. I filo giapponesi quest'anno erano più numerosi che in passato e tra i tanti segnaliamo la presenza dell'Honda RC30 Club con un impressionante schieramento di moto ed una NR750 a pistoni ovali. Sul "podio" esposta la replica della Honda da Endurance campione con Viera nel '90, in configurazione 8 Ore di Suzuka. Sempre in tema Honda, ampio spazio anche al club di Marca, al centro.



Non mancavano anche appassionati delle Case dell'Est, come la MZ, sopra. Infine segnaliamo alcune presenze italiane. Oltre ad un gruppo milanese arrivato a Monthléry in sella alle Vincent, ricordiamo che erano presenti ufficialmente la Moto Guzzi, il Club Laverda con ampio stand, in alto, e il Moto Club Drivers di Cuneo, a lato, arrivato con varie moto tra cui una Rumi 125, due Suzuki RG 500, una Bultaco TSS e due Kawasaki 500.

Specialità tutta italiana

Mitiche "75"

Capirolo Ceccato e Laverda si contendono la vittoria nelle gare degli anni Cinquanta. E specialmente in quelle di gran fondo, che sono le più popolari, con enormi ripercussioni commerciali. Un recente revival ci ha consentito di metterle nuovamente a confronto. E così siamo venuti a sapere che...

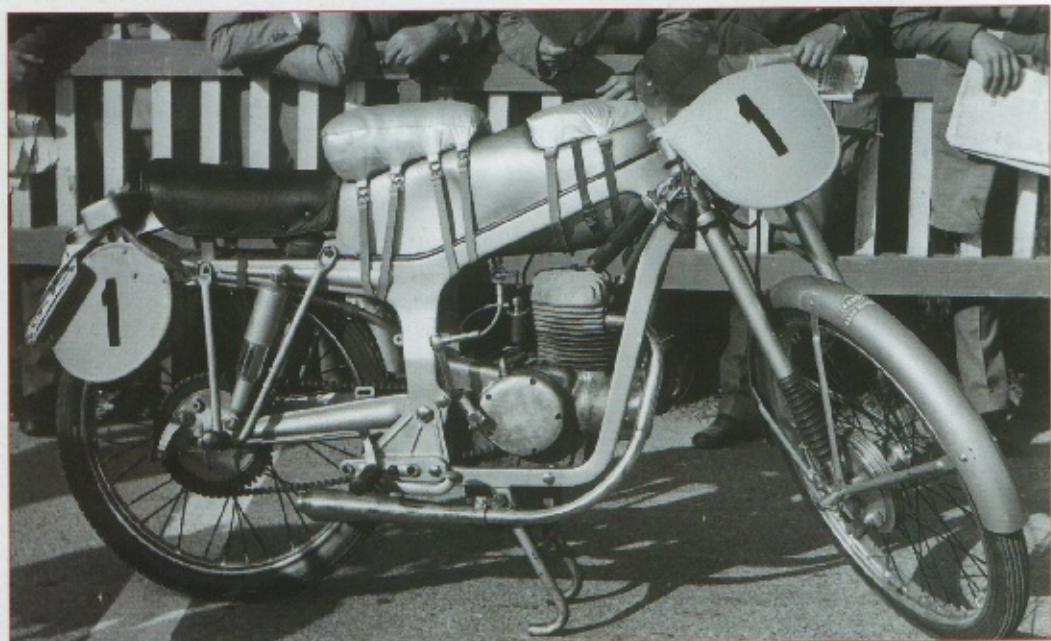
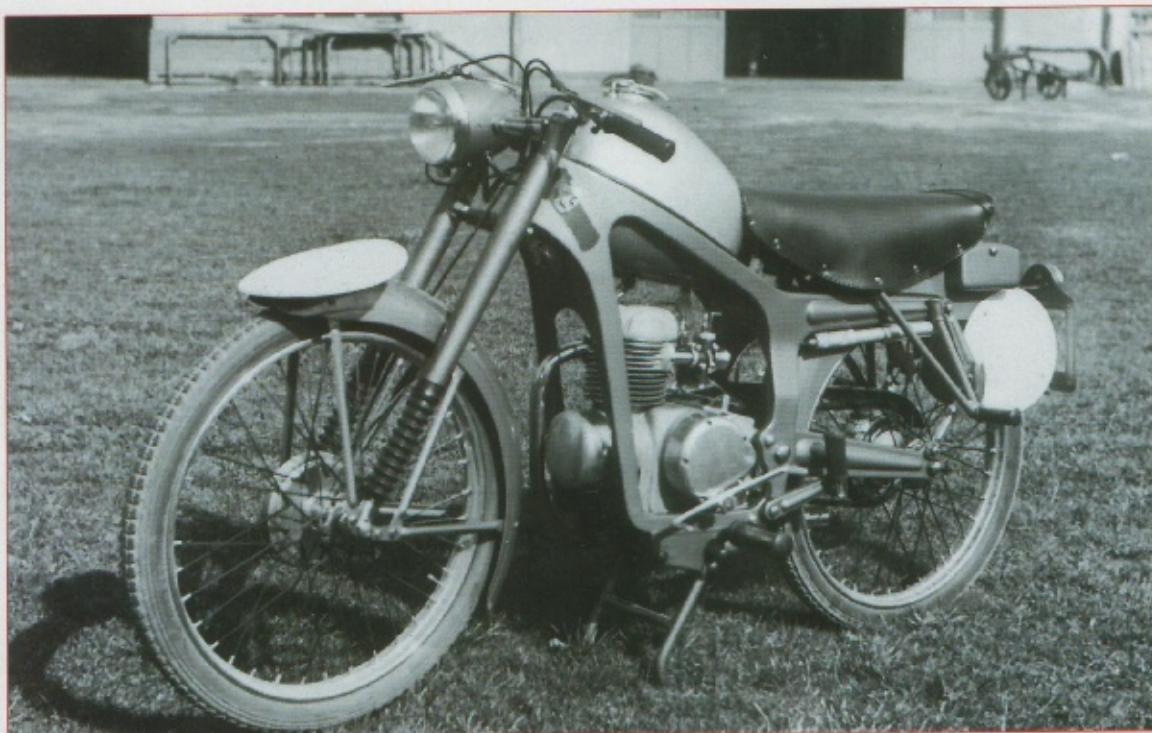
di ROBERTO PATRIGNANI e CARLO PERELLI

• Il trittico a colori delle grandi rivali e una foto d'epoca emblematica: partono da Bologna per il Motogiro 1956 alcuni piloti delle tre Marche, Loris Rovida (Ceccato 157), Antonio Sardelli (Capriolo 158), Marcello Danna (Laverda 159) e Eugenio Fontanili (Ceccato 160).





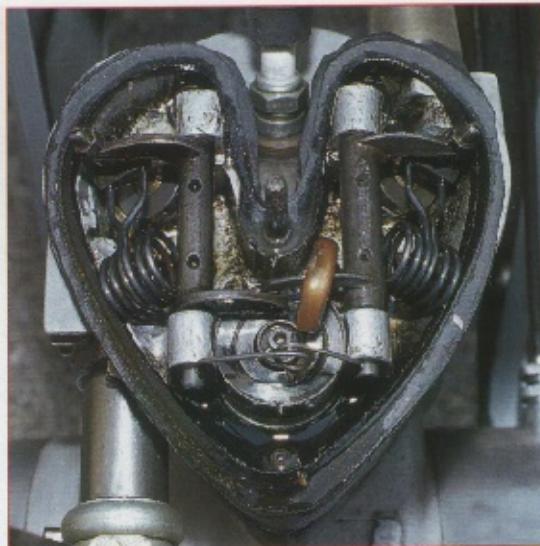
•La Capriolo 75 nel documenti d'epoca, a fianco la prima versione corsa del 1953 (fotografata sullo sfondo dell'ex fabbrica aeronautica trentina); sotto la versione 1955 impegnata nel Motogiro di quell'anno con il pilota ufficiale Sergio Blasi. La sospensione posteriore è passata dal tipo Guzzi (con le molle sotto il motore) ai più tradizionali ammortizzatori a fianco della ruota. La prima Capriolo (di 50 cc) è del 1950, la prima 75 cc (stradale) è del 1951.



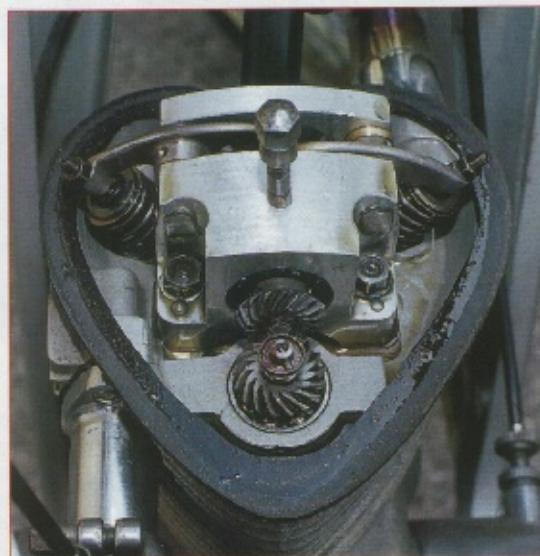
Prendete una dettagliata carta stradale dell'Italia settentrionale, spiegetela nella sezione di Nord/Est comprendente il Veneto e il Trentino Alto-Adige, conficcate la punta del compasso sulla cittadina di Asiago, divaricate l'altra punta di una settantina di chilometri in linea d'aria e tracciate il vostro bravo cerchio. Ecco: al suo interno troverete Arco di Trento, Alte Ceccato (Vicenza) e Breganze (Vicenza), rispettivamente sede della Capriolo, della Ceccato e della Laverda, le tre Marche che hanno scritto una storia tutta a sè nel motociclismo utilitario di massa e

nelle competizioni italiane per le minori cilindrate dal primo dopoguerra fino alla metà abbondante degli anni Cinquanta. E non dite che l'abbiamo presa larga, perché - anzi - siamo ricorsi persino al compasso per circoscrivere, almeno inizialmente, la nostra storia, prima che la sua narrazione ci porti a correre qua e là per tutta Italia all'inseguimento delle inarrestabili 75 cc quattro tempi, protagoniste della Milano-Taranto, del Motogiro e di innumerevoli circuiti, oltre a motorizzare decine di migliaia di utenti con... un bicchiere di benzina.

Ceccato e Laverda (così come Ducati successivamente) hanno svettato anche nella classe 100. Ma è proprio alla classe 75 che vogliamo dedicarci questa volta perché la sua cilindrata è tipica di un periodo in cui risparmio-prestazioni-affidabilità rappresentavano la formula ideale per una Nazione che usciva disastrata dalla guerra, ma reagiva forse con irripetibile slancio a tutti i pericoli e le privazioni subite con una voglia di vivere, ricostruire, migliorare e possibilmente guadagnare, con tanta fatica ma il minimo dell'investimento possibile. Tra questo "minimo"



• Due le esclusività del motore Capriolo 75, la rotazione trasversale e la camma a tazza in testa, poi sostituita da un più convenzionale monoalbero a coppie coniche, come evidenziato dal confronto fotografico. La rotazione trasversale rendeva obbligatoria una coppia conica per consentire la consueta trasmissione finale a catena. Certamente un motore dallo schema complesso.

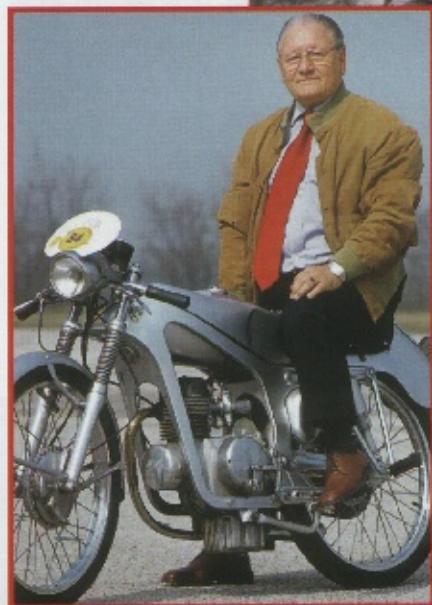


• Fin dal primo giro d'Italia Capriolo, Ceccato e Laverda mettono in campo folte squadre agguerrite perché molto alta è la posta in gioco. Ecco per esempio la compagnie schierata dalla Capriolo già per la prima edizione della grande corsa a tappe nel 1953. Dietro la moto con il numero 55 c'è il progettista Giuseppe Perini, assiduo alle "gran fondo".



Stimolata da tutti i concorrenti, la gara si è conclusa al 20° giro con il vittorioso Galli.

• Ambiente un po' ruspoliante durante la punzonatura del Motogiro 1956 a Bologna con Claudio Galliani che però non riuscirà a fare il bis dopo la vittoria del 1955. Notare il "pittore" di numeri e l'operatore della tv, allora ai suoi primi passi (in bianco e nero). La Capriolo è sostanzialmente identica a quella dell'anno precedente.



• Jolao Stringhetti, leader dello schieramento Capriolo non solo nella velocità ma anche nel fuoristrada. Oggi ricorda: "Si usavano le pedane arretrate per assumere una posizione più aerodinamica che faceva guadagnare circa 300 giri. Alcuni piloti si allungavano addirittura a fuso, anche per scoraggiare i succhiaruote. Ma era una posizione precaria, anzi pericolosa se capitava di trovarsi improvvisamente in emergenza."

• Capriolo in gara nel tipico scenario delle gare cittadine anni Cinquanta, lungo viali alberati, con gli spettatori sui marciapiedi e poche balle di paglia. Qui siamo a Cesena nel 1954, il pilota è Primo Trioschi che nonostante il nome arriverà quinto.

con motori a quattro tempi che funzionavano pertanto a benzina (come il Motom) anziché a miscela, e così generosi e di sicuro funzionamento e resistenza da accettare anche di passare dal trotto al galoppo e alla corsa, lasciando tutti sbalorditi per le loro prestazioni e indistruttibilità nelle gare più dure: la più convincente pubblicità per l'epoca. Capriolo, Ceccato e Laverda avevano scelto tre differenti soluzioni meccaniche per i loro motori da corsa. Capriolo era passata dalle



cosiddette camme a scodella a un vero e proprio alberino a coppie coniche (stile Ducati); Ceccato aveva creato un monoalbero con cascata di ingranaggi, poi sperimentato anche in versione bialbero; Laverda aveva conservato le valvole in testa comandate da aste e bilancieri. Fra i tre schemi il più semplice era quest'ultimo della Laverda, anche se la tecnologia era sofisticata per l'epoca.

Nel parlare di queste attenzioni costruttive dobbiamo evidenziare una cosa importante. Queste piccole moto erano destinate ad un pubblico adulto che le usava abbondantemente per motivi di lavoro oltre che di svago: non era raro infatti veder passare muratori con secchio e cazzuola sul portapacchi. E chi era addetto alla produzione di queste moto sembrava consapevole che l'attività e la speranza di benessere di un altro lavoratore par suo poteva dipendere da come



era stretto quel bullone, eseguito quell'accoppiamento, scartato quel particolare venuto fuori così così. Queste piccole quattro tempi - diciamolo senza voler offendere nessuno degli altri Costruttori - erano meno soggette dei due tempi agli umori delle candele imbrattate da miscele forzatamente ricche d'olio, rifiuti al carburatore e indubbio maggior consumo e spesa, nonché la seccatura di qualche sosta di troppo per puntine platinate, condensatori, volani magnete che per motivi... imperscrutabili sui due tempi facevano sempre tribolare un po' di

più. Misteri della scienza, della meccanica, della termica e forse anche dell'untuosità... Quanto fosse importante e convincente la sensazione di fiducia nella qualità del prodotto motocicletta qantomeno nella sua buona disponibilità a riportarti a casa all'ora prevista, lo dimostra un episodio raccontato oggi da Piero Laverda (55 anni), fratello di Mas-

• A lato, insolita collocazione del ripostiglio attrezzi sulle Capriolo. Altri ferri e qualche parte di ricambio (per esempio i vulnerabili comandi a pedale) venivano fissati alla moto con elastici.

Capriolo

Motore: monocilindrico verticale, alesaggio e corsa 47x43 mm, cilindrata 74,5 cc, distribuzione a coppia conica monoalbero con 2 valvole inclinate di 120°, diametro 20 mm aspirazione e scarico, compressione 11:1, accensione a volano magne-

te, carburatore da 18 mm, lubrificazione con pompa ad ingranaggi e olio nel carter (capacità 2 kg), cambio in blocco a 4 rapporti.

Ciclistica: telaio a doppia culla chiusa in lamiera stampata da 2 mm, forcella telescopica, forcellone

posteriore oscillante inizialmente con molle sotto il motore, poi con due ammortizzatori teleidraulici, ruote da 2x20 con pneumatici 2,1/4 ant e post, freni a tamburo laterale, dimensioni utili inizialmente 135x20 mm ant e post, successiva-

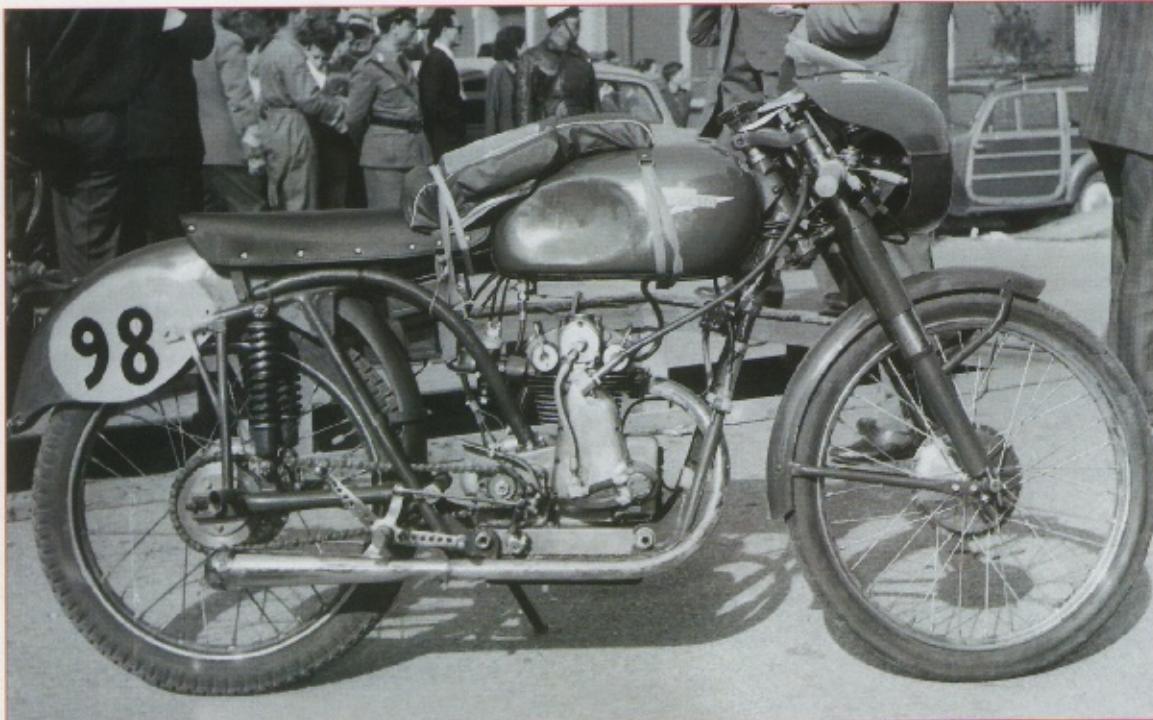
mente 155x30 ant, serbatoio carburante 7 litri, interasse 1.200 mm, peso a vuoto 70 kg.

Prestazioni dichiarate: inizialmente 7 CV a 8.000 giri, successivamente 9 a 10.000, velocità massima prima 105 poi 120 km/h.



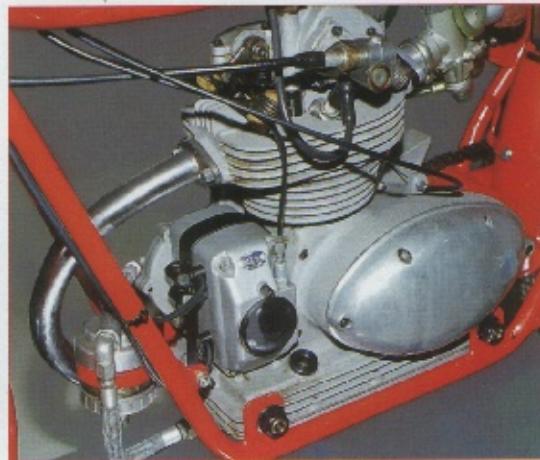
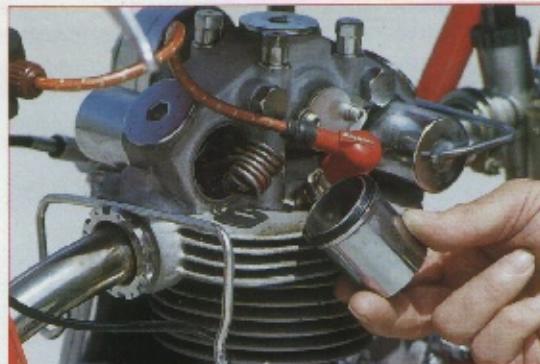
• La Ceccato trae origine da un progetto di Fabio Taglioni, il Tornado 75, sviluppato quando il futuro papà del desmo era insegnante a Imola. Dall'alberello a coppie coniche c'è però stato in Ceccato il passaggio alla catena e infine agli ingranaggi per il comando della distribuzione. Realizzata anche in versione 100 senza alcuna differenza estetica, questa Ceccato è la più "corsaiola" delle tre rivali ed infatti scenderà in campo unicamente nella categoria Sport. Pare che siano stati prodotti circa 300 esemplari della versione 75 e 500 motori in tutto. Inoltre una cinquantina di pezzi della versione 100 di cui uno solo bialbero.

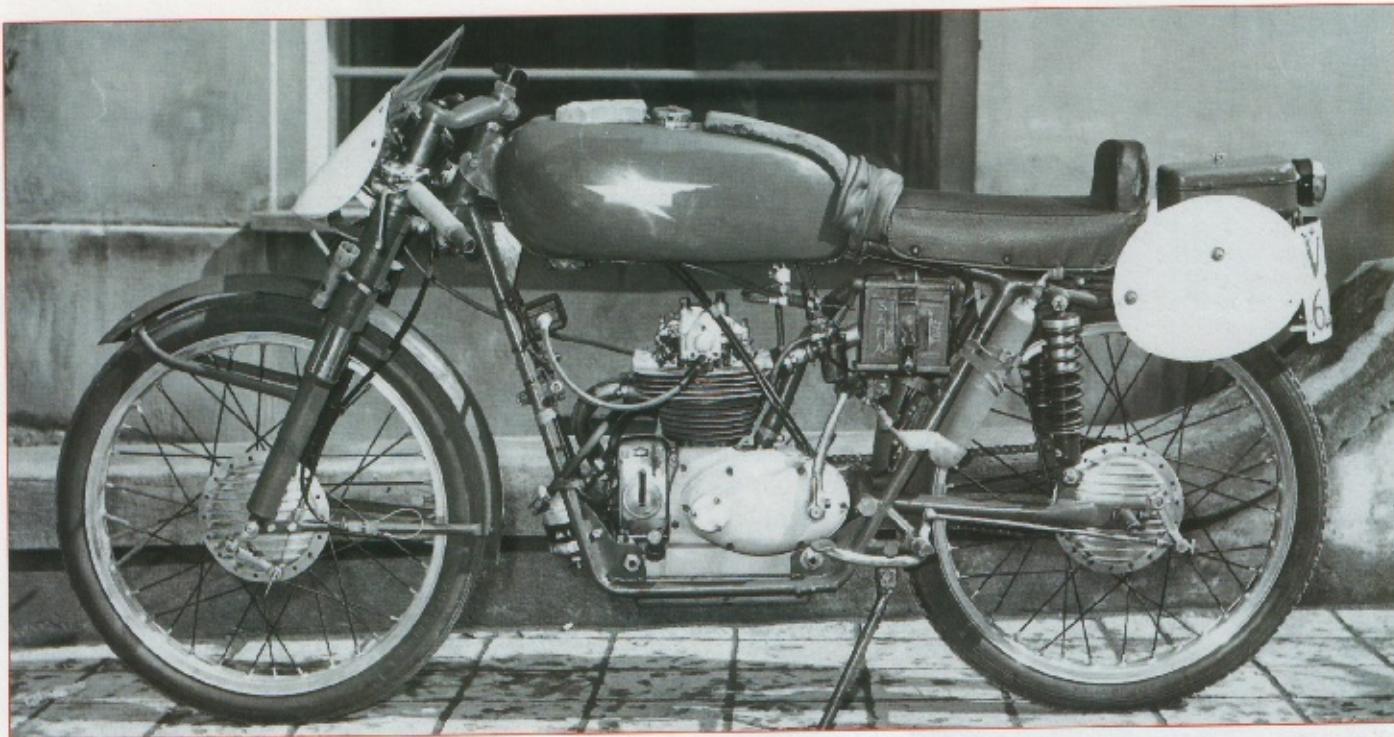
• La Ceccato, come la contemporanea MV, risente dell'influenza Benelli nell'impostazione del motore, con la cascata di ingranaggi sulla destra che comanda distribuzione, lubrificazione e accensione. Gli ingranaggi sono 7 per il monoalbero e 10 per il bialbero. Inizialmente scoperte, le molle-valvole vengono poi racchiuse con un sistema che ne consente il rapido accesso, come si vede nella foto. Sugli ultimi esemplari l'inclinazione valvole viene ridotta da 90° a 75°. Il barilotto davanti al motore, introdotto nel 1956, non è un filtro ma un radiatore per migliorare il raffreddamento dell'olio.



simo (64 anni), figli del fondatore Francesco Laverda, un episodio che vale ad illuminare con un solo flash la primaria importanza attribuita a una dimostrazione lampante della qualità della loro piccola moto. Racconta Piero che quando il loro pilota-collaudatore Nino Castellani vinse la classe 75 con la Laverda nella Milano-Taranto del 1952 alla media di 76,432 km/h, e altre 16 Laverda arrivarono in fondo, insieme a 3 "Guzzini" e 3 Alpino, lo accolse al ritorno come un con-

dottiero romano dopo una vittoriosa battaglia. Gli disse: "Con questa vittoria hai creato un futuro per l'intera nostra comunità" e gli fece dono di un milione di lire; una somma straordinaria all'epoca, che consentì al bravo Castellani di metter su un ristorante. Per "comunità" Francesco Laverda intendeva l'intera popolazione della cittadina di Breganze, gran parte della quale aveva così il lavoro assicurato per l'intensificarsi della produzione Laverda e relativo indotto, senza dimentica-





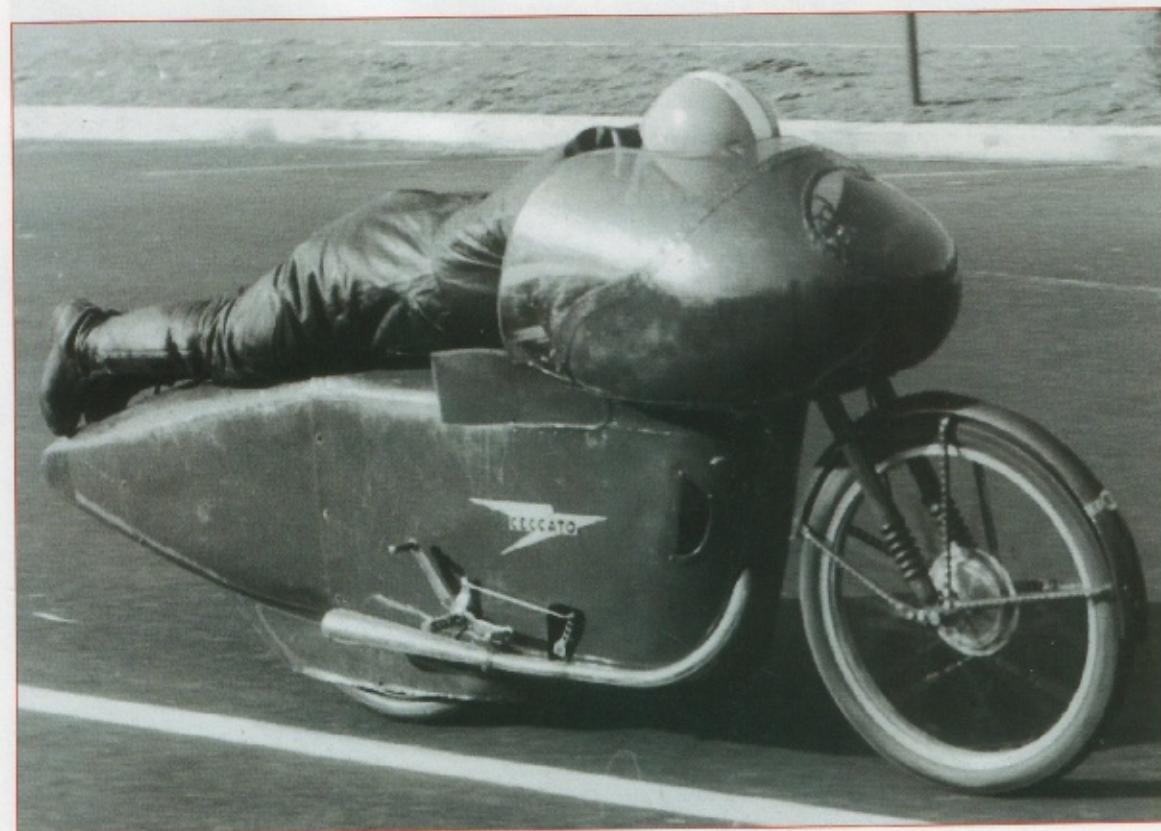
re che questa propaganda sportiva giovava agli altri prodotti Laverda che consistevano (fin dalle origini della Industria nel 1873) in macchinari agricoli.

Invincibile armata

Già nella edizione precedente della Milano-Taranto, nel 1951, (vinta da Enzo Rippa con la Guzzi 65) la Laverda aveva portato al traguardo tutte e quattro le macchinette partite. E questo era diventato lo scopo delle succe-

sive partecipazioni della Milano-Taranto e, a partire dal 1954, del Motogiro d'Italia: mettere in strada il più grande numero di moto possibile (avvalendosi delle segnalazioni di giovani talenti locali da parte dei Concessionari delle varie Regioni), dimostrare che la quasi totalità di queste resisteva impassibilmente fino al lontano traguardo finale, facendo in più il possibile perché la prima moto a passare sulla linea del traguardo fosse proprio una Laverda.

•L'esordio della monoalbero Ceccato (chiamata semplicemente Sport) avviene alla fine di novembre 1953 nel Chilometro Lanciato di Monza-Autodromo (sarà l'unica prova del genere sul "magico asfalto"); ed è un esordio vincente perché Angelo Marelli si impone nettamente nella classe 75 a 114,265 km/h. A fianco, la posizione a fuso l'aveva "inventata" l'americano Roland Free che nel 1949 si era così esibito sul Lago Salato alla guida di una Vincent 1000. L'idea è stata ripresa dagli italiani per migliorare l'aerodinamica delle le poco potenti motoleggere. Ecco Orlando Ghiro durante i tentativi a Castelfusano nel 1954, che frutteranno tra l'altro l'"assoluto" della categoria 75, 26"8 sul chilometro lanciato a 135 km/h. In seguito la Casa vicentina adotterà una carenatura a uovo, con posizione di guida più classica.





• Orlando Ghiro è il pilota maggiormente affermatosi con le Ceccato e conserva tuttora qualche primato mondiale stabilito nel 1954 e nel 1955. Gli è rimasto l'amaro in bocca per la conclusione della Milano-Taranto 1955: "Mancavano 4 km al traguardo, ero primo con 12 minuti di vantaggio e sono rimasto senza benzina. Chissà come mai. Fatto sta che ho cominciato a spingere la moto ma dopo 1.400 km di gara ero sfinito e procedevo a fatica. Allora un vespista di passaggio - impietosito - mi ha trattenuto fin quasi al rettilineo d'arrivo. Così ho conservato il primo posto. Ma solo momentaneamente. Infatti alle 10 di sera i commissari della FMI hanno bussato alla mia stanza in albergo per annunciarmi che ero stato squalificato!"

Ma gli altri non stavano a guardare e Caprioli prima e Ceccato poi divennero i contendenti più duri. Impressionante la classifica della Milano-Taranto del 1953 per la classe 75: dopo il vincitore Eugenio Fontanili su Laverda, alla media di 82,288 km/h, troviamo una sfilata di Laverda fino al 14° posto, poi c'è Paolo Maranghi col Caprioli. Complessivamente su 40 classificati, 21 sono montati su Laverda, 17 su Caprioli e uno su Alpino. In quello stesso 1953 ha preso il via anche il primo Motogiro d'Italia (edizione dopoguerra) dove il toscano Guido Mariani (da non confondere con il Mariani Benito di Benelli e MotoBi) vince con la Laverda 75 su un lotto di 87 partenti (numero che evi-

denzia l'attrattiva di questa cilindrata) di cui 44 arrivati a compiere i 3.055 km in sei tappe. Le maratone sono diventate il modo di più immediato e convincente impatto per propagandare il prodotto. Nel 1954 viene inclusa anche la classe 100.

Senza esclusione di colpi

Ecco dunque un'imponente doppietta Laverda nel Motogiro 1954 con Guido Mariani nella 75 e Primo Zanzani nella 100. Nella Taranto, invece, tocca alla Caprioli con Claudio Galliani vincere nettamente la 75 davanti alla Laverda di Lino Marchi e altre successive quattro Laverda, prima di trovare la Ceccato di Vittorio Zito. Nella classe 100 la Laverda si rifà con Giovanni Larquier. Ma attenzione: non ci sono ancora le terribili Ducati 100 Marianna che verranno sguinzagliate nel Motogiro del 1955 con perentoria affermazione di Gianni Degli Antoni. La classe 75 del Motogiro va nuovamente a Galliani con la Caprioli. La vendetta Laverda non si fa attendere e nella successiva Milano-Taranto di quello stesso anno Giovanni Larquier, Angelo Pastorelli e Antonio Zin precedono la Ceccato di Orlando Ghiro e la Caprioli di Zito. La media di Larquier è di 93,697 km/h. Dimentichiamoci la

Ceccato

Motore: monocilindrico verticale, alesaggio e corsa 45x47 mm, cilindrata 74,7 cc, distribuzione monoalbero a ingranaggi con 2 valvole inclinate di 90° (45° + 45°), diametro 27 mm aspirazione e 24 scarico, compressione 9,2:1, accensione a magnete, carburatore

da 18 mm, lubrificazione con pompa ad ingranaggi e olio nel carter (capacità 2 kg), trasmissione primaria a ingranaggi, frizione a dischi multipli, cambio in blocco a 4 rapporti.

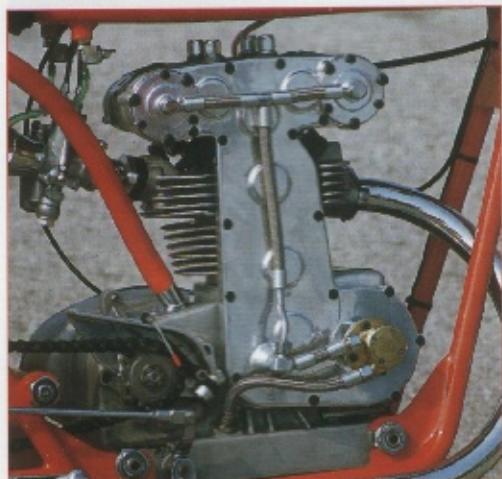
Ciclistica: telaio a doppia culla chiusa in tubi, forcella telescopica,

forcellone posteriore oscillante con due ammortizzatori teleidraulici, cerchi in lega leggera con pneumatici 2.25-20 ant e post, freni a tamburo laterale, dimensioni utili 140x30 mm ant e post, serbatoio carburante 12 litri, interasse 1.325 mm, peso a vuoto 75 kg.

Prestazioni dichiarate: potenza 8 CV a 11.000 giri, velocità massima 115 km/h.

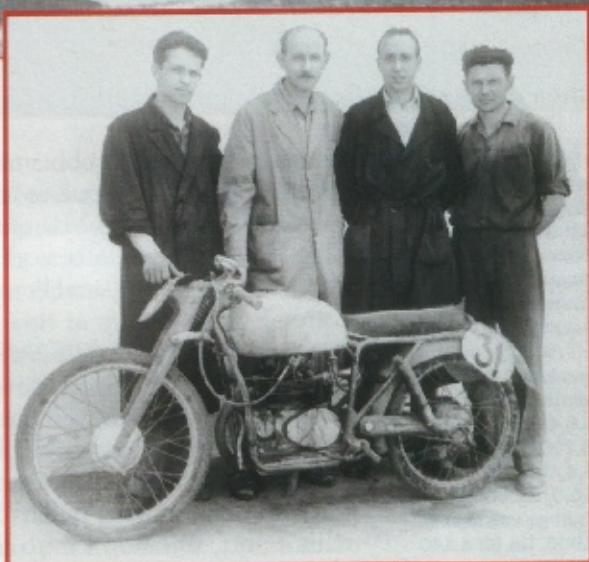
Varianti per la versione 100: alesaggio e corsa 50x56,6 mm=99,3 cc, carburatore da 20 mm, potenza 11 CV a 10.500 giri, velocità massima 125 km/h.





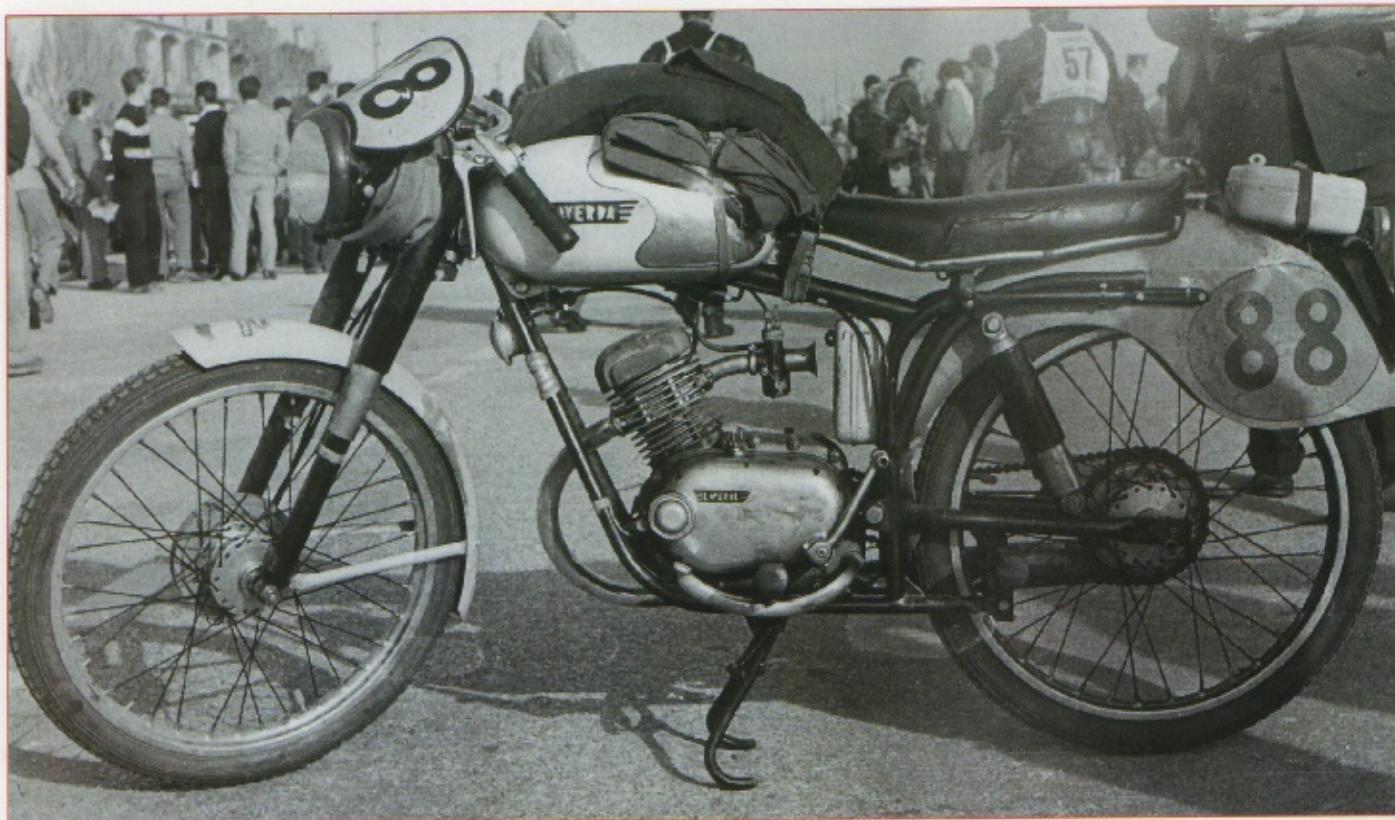
•Sopra, tre Ceccato e una Capriolo alla partenza della Milano-Taranto 1956. A sinistra Vittorio Zito che risulterà vincitore della classe 75 in 14.40'15" alla media di 81,34 km/h.

•Nella foto a sinistra, la rara visione della Ceccato 100 bialbero, realizzata in unico esemplare e capace di 11.500 giri contro i 10.500-11.000 del monoalbero.



•Sopra, il prototipo della Ceccato 75 monoalbero con la distribuzione comandata a catena secondo la modifica di Guido Menti e Pietro Ceccato al progetto originale di Tagliolini. Anche la catena però non soddisfa e la versione definitiva avrà così gli ingranaggi. I personaggi nella foto sono da sinistra Olinto Fongaro capo Squadra corse, Gino Concato detto "Mostaccio" caporeparto attrezzeria, Guido Menti progettista e Severino Frigo del Reparto corse.

•La Laverda è la prima a credere nell'efficacia propagandistica delle "gran fondo" e vi ha quindi partecipato fin dal 1952 con nutriti formazioni di piloti ufficiali o comunque assistiti, come documenta questa "ruspante" foto dove si riconoscono anche il titolare Francesco Laverda (a destra) e il Direttore tecnico Luciano Zen (a sinistra, con la sigaretta).



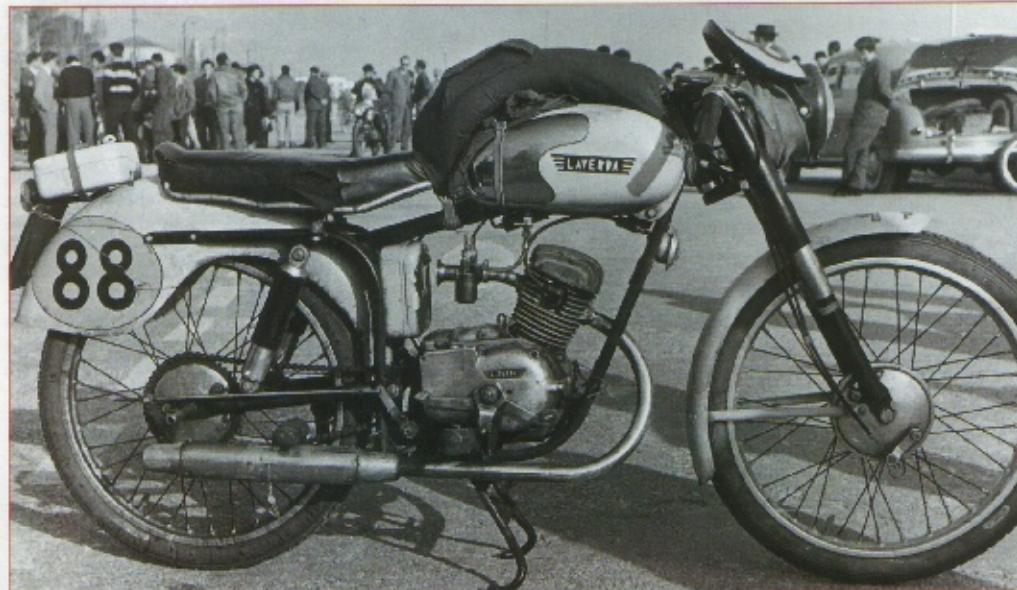
Ecco nelle due foto
la Laverda 75
vincitrice del Giro
d'Italia 1954 con
Guido Mariani.
Incredibile
l'incremento di
potenza: dai 4,65 CV
a 7.500 giri della
versione 1953 si è
infatti passati via via
a 5,4/7.800, 6,5/
8.700, 7,9/9.500,
9,4/10.200 e
10,5/11.000 per
l'ultima versione del
1966. Da 62 a 140
CV/litro sempre sulla
medesima base
tecnica!

100, non solo perchè abbiamo detto all'inizio che la protagonista di questo "revival" è la classe 75, ma anche perchè da quando sono comparse le Ducati monoalbero gli allori sono tutti loro... O meglio, lo sarebbero se la FMI non corresse prontamente ai ripari costituendo la categoria MSDS (Moto Sport Derivate di Serie) in aggiunta alla Sport, dove c'è ancora spazio per affermazioni Laverda nella Taranto del 1956, classe 75 con Angelo Pastorelli e 100 con Lino Marchi, mentre Vittorio Zito porta la Ceccato ad affermarsi nella 75 Sport. Sempre nella Sport, Orlando Ghiro aveva precedentemente vinto il Motogiro classe 75, mentre nelle derivate di serie la Laverda aveva fatto

centro con Bruno Jacopini nella 75 e Lino Marchi nella 100. Nel 1957 si svolge solo il Motogiro, mentre la Milano-Taranto verrà cancellata causa l'abolizione delle corse di gran fondo. Questa volta parliamo di Formula 2 (macchine quasi "libere") e Formula 3 (derivate di serie): la Laverda chiude alla grande la stagione delle corse su strada conquistando la 75 F2 con Flavio Montesi, mentre nella F3 troviamo Angelo Pastorelli nella 100 e Genunzio Silvagni nella 75.

Anche in montagna

Abbiamo fatto un mix forse non facilmente memorizzabile di nomi, di piloti e di marche nell'epoca delle corse stradali dal 1951 al 1957: questo per coinvolgere il lettore in quella che fu una vera e propria battaglia fra un gran numero di concorrenti in queste cilindrate, che poi sono gradatamente sparite insieme alle corse di durata per loro più congeniali, anche se per qualche tempo ancora le abbiamo ritrovate protagoniste in circuito e in salita. Limitandoci ai risultati finali di ogni stagione, ecco dunque Genunzio Silvagni Campio-



«Tre "laverdisti" storici: sulla moto Genunzio Silvagni, in piedi al centro Nino Castellani e Lino Marchi. Un cumulo di record! "Sono stato sabotato!", dice Silvagni: "Al Motogiro 1956 avevo vinto 4 tappe e prima dell'ultima ero al comando della classifica con largo vantaggio. Sulla Futa però il mio motore è andato arrosto per mancanza d'olio. Non si era consumato, non l'avevo perso per strada, era stato tolto da qualcuno durante la notte! Ho dovuto ritirarmi, mi vien rabbia ancor oggi a pensarci!». Mentre Lino Marchi ricorda: "Alla Milano-Taranto del 1956 - che poi ho vinto - mi sono trovato acqua nel serbatoio. Come mai? Non lo so ancora oggi. Così al rifornimento di Bologna ho dovuto sganciare il serbatoio e lavarlo ben bene con benzina: dopo il motorino ha cantato a più di 11.000 giri fino a Taranto".

"ex-combattenti" della grande sfida, discendenti di antico casato, fondatori di Registri Storici, estimatori, appassionati e, naturalmente, una rappresentativa delle macchine dell'epoca.

Grazie infatti all'idea scaturita dalla fervida mente dell'acceso laverdista Giancarlo Cipriani, subito avallata da Piero Laverda e da Gian Piero Vezzaro (curatore del Registro Storico Ceccato), è sbocciato questo straordinario raduno che ha ricostituito, per quanto possibile, antichi schieramenti che è stato bellissimo vedere assieme in perfetta armonia, ma non senza qualche inevitabile quanto



spiritosa punzecchiatura fra ex-rivali. Tra questi erano presenti Genunzio Silvagni, Vittorio Zito, Gaetano Pasqualini, Antonio Zin, Jolao Stringhetti, Orlando Ghiro, Gino Marchezzolo, Lino Marchi, Nino Castellani, nonché tecnici come Nino Caretta (Laverda) e Vito Perini (Capriolo) più collezionisti e appassionati vari. Complessivamente una settantina di persone, fra cui non pochi giovani che si sono esibiti con entusiasmo alla guida di queste piccole motociclette di cui non sospettavano il brio e il carattere.

E adesso spazio alle immagini, perché soprattutto l'occhio vuole la sua parte...

Laverda

Motore: monocilindrico inclinato, alesaggio e corsa 46x45 mm, cilindrata 74,7 cc, distribuzione comandata ad aste e bilancieri con 2 valvole inclinate di 30° (15° + 15°), diametro 24 mm aspirazione e 22 scarico, compressione 11:1, accensione volano magnete, carburatore da 16 o 18 mm,

lubrificazione a sbattimento e olio nel carter (capacità 1 kg), trasmissione primaria a ingranaggi e frizione a dischi multipli, cambio in blocco a 3 rapporti (fino al 1953, poi 4).

Ciclistica: telaio a doppia culla chiusa in tubi, forcella telescopica, forcellone posteriore oscillante con

due ammortizzatori teleidraulici, ruote da 20" con pneumatici 2,1/4-20 ant e post, freni a tamburo laterale, dimensioni utili 135x20 mm ant e post, serbatoio carburante 8,5 litri, interasse 1.200 mm, peso a vuoto 70 kg.

Prestazioni dichiarate: con carburatori da 19 o 20 mm per le ver-

sioni '57-'58, 9,4 CV a 10.200 giri, velocità massima circa 130 km/h (peso 65 kg).

Varianti per la versione 100: alesaggio per corsa 52x47 mm=99,7 cc ruote da 19" con pneumatici 2,50-19 e freni a tamburo centrale (seconda versione), serbatoio da 9,5 litri, peso 79 kg.



Classe 100

Naturale derivazione della 75, vede però in campo solo Ceccato e Laverda perché Capriolo gareggia esclusivamente nella minor cilindrata. Inoltre il confronto è solo in parte diretto, perché Ceccato corre nella Sport con le sue monoalbero mentre Laverda è nelle Derivate Serie con le sue aste e bilancieri, compiendo solo qualche sporadica apparizione nella Sport con piloti privati. Ecco le principali affermazioni conseguite dalle due Marche:

Ceccato

- Campionato Montagna 1962 (Vincenzo Borri)
- Campionato Montagna 1963 (Vincenzo Borri)

Laverda

- Giro d'Italia 1954 (Primo Zanzani)
- Milano-Taranto 1954 (Giovanni Larquier)
- Motogiro della Toscana 1954 (Giovanni Larquier)
- Giro d'Italia 1956 (Lino Marchi)
- Milano-Taranto 1956 (Lino Marchi)
- Giro d'Italia 1957 (Angelo Pastorelli)
- Campionato Montagna 1959 (Lino Marchi)
- Campionato Montagna 1960 (Giancarlo Rossi)
- Campionato Montagna F2 1960 (Pietro Mencaglia)
- Campionato Montagna 1961 (Agostino Incao)
- Campionato Montagna 1962 (Lino Marchi)
- Campionato Montagna 1963 (Guglielmo Muscionico).



• Ceccato e Laverda 100 sono così somiglianti alle sorelle di minor cilindrata che - specialmente nel caso Ceccato - si fa fatica a distinguerle.



Il bilancio

Prendendo in considerazione soltanto le cifre, è la Laverda quella che vanta il consuntivo più sostanzioso: 4 vittorie nella Milano-Taranto e 5 nel Giro d'Italia (con 12 primi di tappa); inoltre 4 titoli nazionali tra Cadetti, Junior e Salita. Questo solo per quanto riguarda la classe 75. Estendendo il discorso alla 100, dobbiamo aggiungere 2 vittorie nella Milano-Taranto e 3 nel Giro d'Italia. Inoltre, un Motogiro della Toscana e 6 titoli nazionali di motoscalata. La Laverda però ha iniziato l'attività prima delle altre Case ed ha gareggiato sia nelle MSDS sia nelle Sport.

Invece Capriolo e Ceccato hanno corso solo o nella MSDS o nella Sport; inoltre Capriolo si è battuta unicamente nella 75. Sempre in base alle cifre, c'è parità fra queste due Marche per

quanto riguarda le gran fondo. Ciascuna infatti si è aggiudicata una Milano-Taranto e un Motogiro, con 10 successi di tappa per la prima e 5 per la seconda.

Capriolo ha poi vinto 2 titoli nazionali mentre Ceccato ha raccolto maggiori successi "titolati", e unica fra le tre Case, si è brillantemente cimentata anche sul fronte dei primati mondiali, impegnandosi nelle due classi 75 e 100. Quindi un'ipotetica classifica generale vedrebbe al primo posto Laverda seguita da Ceccato e Capriolo quasi a pari merito. È stato veramente un serrato confronto, che ha fatto discutere gli appassionati per oltre un decennio, ha ampliato i confini tecnici ed ha portato alla ribalta numerosi piloti, dando così impulso alla diffusione della motorizzazione leggera.



• La classica foto di gruppo al termine delle evoluzioni sulla pista ricavata all'aeroporto ex militare di Boscomantico (VR). Sulle moto, da sinistra, Jolao Stringhetti (Capriolo), Orlando Ghiro (Ceccato) e Genunzio Silvagni (Laverda).

Le tre rivali nei grandi confronti

a cura di BENITO MAGAZZINI

Milano-Taranto

	CAPRIOLI	CECCATO	LAVERDA
1951	—	—	4° Renato Apolloni
1952	—	—	1° Nino Castellani
1953	15° Paolo Maranghi	vedi nota sotto	1° Eugenio Fontanili
1954	1° Claudio Galliani	7° Vittorio Zito	2° Lino Marchi
1955	5° Vittorio Zito	4° Orlando Ghiro	1° Giovanni Larquier
1956 (MSDS)	2° Claudio Galliani	—	1° Angelo Pastorelli
1956 (Sport)	—	1° Vittorio Zito	4° Francesco Sette

Attenzione!

*La tabella riporta la vittoria o il miglior piazzamento conseguito negli anni da ciascuna Marca.

*Nel 1951 e 1952 Capriolo e Ceccato non sono ancora presenti.

*Nel 1953 la Ceccato gareggia con il modello a due tempi.

*Nel 1956 la classe 75 viene sdoppiata in due categorie, MSDS (Macchine Sport Derivate Serie) e Sport.

Giro d'Italia

	CAPRIOLI	CECCATO	LAVERDA
1953			
Bologna-Roma	3° Giuseppe Perini		1° Guido Mariani
Roma-Bari	3° Enrico Giacobelli		1° Vincenzo Rippa
Bari-Riccione	12° Oreste La Croce		1° Vincenzo Rippa
Riccione-Trieste	1° Enrico Giacobelli	vedi nota sotto la tabella di pagina seguente	2° Guido Mariani
Trieste-Milano	2° Berto Semenzato		1° Guido Mariani
Milano-Bologna	1° Enrico Giacobelli		3° Luigi Comollo
Classifica finale	2° Enrico Giacobelli		1° Guido Mariani
1954			
Bologna-Perugia	14° Lodovico Facchinelli	55° Orlando Ghiro	1° Guido Mariani
Perugia-Napoli	1° Claudio Galliani	37° Orlando Ghiro	2° Renato Apolloni
Napoli-Pescara	1° Lodovico Facchinelli	33° Orlando Ghiro	2° Vincenzo Rippa
Pescara-Riccione	4° Claudio Galliani	9° Orlando Ghiro	1° Guido Mariani
Riccione-Mestre	3° Jolao Stringhetti	4° Orlando Ghiro	1° Vincenzo Rippa
Mestre-Bolzano	1° Jolao Stringhetti	22° Orlando Ghiro	2° Guido Mariani
Bolzano-Verbania	R	2° Orlando Ghiro	1° Vincenzo Rippa
Verbania-Bologna	R	3° Orlando Ghiro	1° Vincenzo Rippa
Classifica finale	R	11° Orlando Ghiro	1° Guido Mariani
1955			
Bologna-Trieste	2° Jolao Stringhetti	1° Orlando Ghiro	8° Stefano Rizzitelli
Trieste-Padova	1° Claudio Galliani	2° Pio Galassi	3° Stefano Rizzitelli
Padova-Riccione	3° Claudio Galliani	1° Pio Galassi	2° Fausto Pasini
Riccione-Pescara	1° Claudio Galliani	2° Eugenio Fontanili	5° Fausto Pasini
Pescara-Taranto	3° Claudio Galliani	1° Angelo Pozzoni	4° Fausto Pasini
Taranto-Cosenza	3° Claudio Galliani	1° Angelo Pozzoni	4° Edoardo Rippa
Cosenza-Napoli	1° Claudio Galliani	3° Angelo Pozzoni	4° Edoardo Rippa
Napoli-Perugia	2° Claudio Galliani	1° Angelo Pozzoni	6° Ettore Grassellini
Perugia-Bologna	2° Claudio Galliani	7° Angelo Pozzoni	1° Ettore Grassellini
Classifica finale	1° Claudio Galliani	2° Angelo Pozzoni	4° Stefano Rizzitelli
1956			
MSDS			
Bologna-Udine	7° Guido Mariani	—	1° Vincenzo Rippa
Udine-Padova	5° Guido Mariani	—	1° Genunzio Silvani
Padova-Riccione	6° Guido Mariani	—	1° Vincenzo Rippa
Riccione-L'Aquila	6° Guido Mariani	—	1° Genunzio Silvagni
L'Aquila-Salerno	2° Guido Mariani	—	1° Genunzio Silvagni
Salerno-Perugia	4° Jolao Stringhetti	—	1° Vincenzo Rippa
Perugia-Montecatini T.	5° Jolao Stringhetti	—	2° Ettore Grassellini
Montecatini T.-Bologna	1° Guido Mariani	—	1° Bruno Jacopini
Classifica finale	2° Guido Mariani	—	

Le altre vittorie

Capriolo, Ceccato e Laverda 75 si dividono gli onori non soltanto nelle gran fondo ma anche in una lunga serie di gare in circuito e in salita ovunque in Italia. Ricordiamo per ogni Marca le principali affermazioni (l'albo d'oro completo richiederebbe troppo spazio con centinaia di citazioni).

Capriolo

-Campionato Junior 1955
(Claudio Galliani)

-Campionato Montagna 1955
(Jolao Stringheto).

Ceccato

-Motogiro della Toscana 1954
(Orlando Ghiro).

-Coppa UCMI 1954 (Eugenio Fontanili)
-Trofeo Cadetti 1954 (Carlo Camani)

-Campionato Montagna 1965
(Pier Carlo Borri)

-Campionato Montagna 1966
(Pier Carlo Borri).

-Da citare ancora i primati mondiali sulle brevi, medie e lunghe distanze stabiliti a Castelfusano (RM) nel 1954, a Monza nel 1955 ed a Montlhéry in Francia nel 1960.

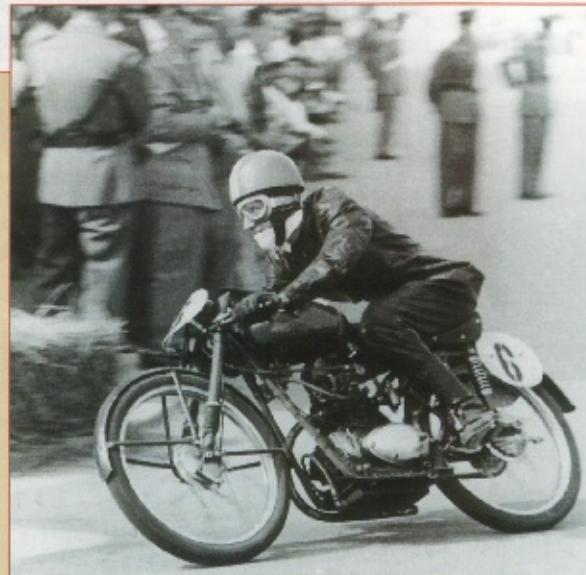
Laverda

-Campionato Junior 1956
(Genunzio Silvagni)

-Trofeo Cadetti 1956 (Eligio Valerio).

-Campionato Junior 1957
(Genunzio Silvagni)

-Campionato Montagna 1964
(Pietro Mencaglia).



*Carlo Carrani vincitore del Trofeo Cadetti 1954 con la Ceccato 75 in gara al circuito di Valdagno.

CAPRIOL

1956

Sport

Bologna-Udine

Udine-Padova

Padova-Riccione

Riccione-L'Aquila

L'Aquila-Salerno

Salerno-Perugia

Perugia-Montecatini T.

Montecatini T.-Bologna

Classifica finale

1957

Formula Tre

Bologna-Riva del Garda

Riva del Garda-Abano Terme

Abano Terme-Riccione

Riccione-Arezzo

Arezzo-Perugia

Perugia-Teramo

Teramo-Chianciano Terme

Chianciano T.-Montecatini T.

Montecatini Terme-Bologna

Classifica finale

1957

Formula Due

Bologna-Riva del Garda

Riva del Garda-Abano T.

Abano Terme-Riccione

Riccione-Arezzo

Arezzo-Perugia

Perugia-Teramo

Teramo-Chianciano Terme

Chianciano T.-Montecatini T.

Montecatini T.-Bologna

Classifica finale

CECCATO

1° Orlando Ghiro

1° Angelo Pozzoni

1° Orlando Ghiro

1° Angelo Pozzoni

1° Orlando Ghiro

1° Gino Marchezzolo

1° Giovanni Larquier

1° Vittorio Zito

1° Orlando Ghiro

19° Bruno Montanari

15° Romano Nuti

15° Bruno Montanari

15° Romano Nuti

14° Romano Nuti

13° Romano Nuti

13° Romano Nuti

14° Romano Nuti

1° Genunzio Silvagni

1° Genunzio Silvagni

1° Genunzio Silvagni

1° Genunzio Silvagni

1° Piero Coppini

1° Piero Coppini

1° Genunzio Silvagni

1° Piero Coppini

1° Genunzio Silvagni

1° Genunzio Silvagni

1° Eugenio Fontanili

1° Orlando Ghiro

1° Eugenio Fontanili

4° Eugenio Fontanili

4° Carlo Panarari

3° Eugenio Fontanili

3° Eugenio Fontanili

3° Eugenio Fontanili

1° Eugenio Fontanili

2° Eugenio Fontanili

4° Flavio Montesi

4° Flavio Montesi

6° Flavio Montesi

1° Flavio Montesi

1° Flavio Montesi

1° Flavio Montesi

1° Sergio Blasi

3° Sergio Blasi

1° Flavio Montesi

Attenzione!

*La tabella riporta la vittoria o il miglior piazzamento conseguito da ciascuna Marca nelle varie tappe e in classifica finale.

*Nel 1953 la Ceccato gareggia con il modello a due tempi.

*Nel 1956 la classe viene suddivisa in due categorie, MSDS (Macchine Sport Derivate Serie) e Sport. La Ceccato è assente nella MSDS.

*Nel 1957 cambia la denominazione delle due categorie in Formula 3 (ex MSDS) e Formula 2 (ex Sport). Capriolo e Ceccato sono entrambi assenti dalla F3.



• L'Aprilia non ha ancora l'età per essere presente con i suoi mezzi (peraltro affermatissimi) a queste rievocazioni. Tuttavia il suo titolare Ivano Beggio dopo l'acquisizione di Guzzi e Laverda ha glorioso materiale da mettere in campo. Ed infatti eccolo a Cerro con la pattuglia dei "conterranei" Laverda (sono tutti veneti), da sinistra Massimo Borghesi, Piero Laverda e Giovanni Laverda. Le moto sono SFC 750 e 500 derivate da quelle di serie.

• La Lambretta della foto sotto è dotata anche di pinna dietro lo sterzo per convogliare aria sul gruppo termico.

• La Lambretta 125 Corsa del '48 di Giovanni Belli su meccanica tipo A con ampie modifiche come ruote maggiorate da 7" a 8". Carburatore da 22 al posto di quello standard da 16 mm e comando del cambio (3 marce) a pedale anziché a manopola. Velocità "oltre" 100 km/h.



• A sinistra, chi lavora e chi guarda ma per il miglior risultato sono necessari anche consulenza tecnica e ... conforto spirituale. Siamo in presenza di Gilberto Milani (in piedi) e Angelo Tenconi, piloti emeriti dell'Aermacchi fin dai primi tempi dell'Ala d'Oro. Cosa c'è che non va? La frizione. A destra, se non è autentica al 100%, questa NSU Sportmax 250 di Aldo Milani è comunque fedele all'originale e desta interesse perché in Italia è rarissima.

