

MOTO

STORICHE & D'EPOCA



Anno XI - Mensile N° 115

Dicembre 2005

€ 9.00 (Italy only)

MOTO GUZZI

IN PRIMO PIANO:

Brough Superior SS 80 "De Luxe"

Moto Guzzi Falcone Corazzieri

Gilera Regolarità Casa e Competizione

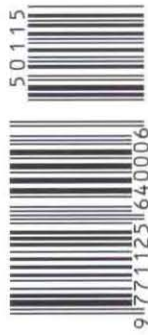
MOSTRE SCAMBIO:

Imola - Mannheim

DOSSIER:

La Paton

50115



917711251640006

Moto Guzzi 500 Falcone Corazzieri

E' DI CASA *al* **QUIRINALE**

Di Giorgio Sarti, foto di Saverio Livolsi e Giorgio Sarti

*Prodotto in soli 21 esemplari,
è dotato di avviamento elettrico.
Entra in servizio dal 1957,
al seguito della Presidenza
della Repubblica*







Qui sopra, davvero imponente ed elegante, nella sua livrea blu presidenziale, questa serie speciale del noto Falcone. I filetti sono fatti a mano. Da notare anche lo scarico sdoppiato, una vera raffinatezza. A fianco, il serbatoio è più arrotondato rispetto a quello montato sul Falcone di serie.

Guardatelo bene, questo Falcone, perché in tutto ne esistono solo 21. Dato che di esemplari del Falcone ne sono stati realizzati in totale 12.405, questa serie particolare rappresenta quindi soltanto lo 0.17% della produzione. D'altra parte non si tratta di uno Sport qualsiasi (anche se ne ha il motore), ma fa parte del lotto assegnato nientemeno che ai Corazzieri del Presidente della Repubblica. Ci sono poche speranze, quindi, di trovarne uno anche frequentando assiduamente i vari mercatini: il giorno che ne faranno uno nei giardini del Quirinale ve lo faremo sapere per tempo...

Resta poi il problema dell'altezza: per salire in sella come un Corazziere dovrete raggiungere ufficialmente dal metro e novanta in su; al di sotto non si è presi in considerazione e anche il Falcone si metterebbe a ridere.

Chi avesse visitato la caserma dei Corazzieri (la Alessandro Negri di Sanfront, a Roma in via XX settembre) avrà certo constatato come tutto sia dimensionato a misura di Corazzieri, al bancone del bar, anche gli spilungoni non ci arrivano nemmeno con le ascelle.

Da questo punto di vista, ai Corazzieri il Falcone calza un po' extra-small, ma quando viene fornito in dotazione nel 1952 non esiste niente di meglio. Questa





prima serie del Falcone non è molto diversa dal modello di serie; le modifiche sono limitate solo ad alcuni particolari, resi più eleganti. La colorazione perde ovviamente lo sportivissimo rosso per passare al più austero blu scuro, solo le ginocchiere del serbatoio sono cromate. La sella (anche quella posteriore) diventa di un candido bianco: chissà che impegno per tenerla sempre pulita... L'equipaggiamento è completato con il tubo paragambe e la sirena.

Il Falcone è sempre lui, affidabile e tetragono a qualsiasi sforzo. Nasce nel 1950 e fin da subito mette in luce le sue eccellenti caratteristiche. Non è certo sportivo come il suo diretto rivale, il Saturno della Gilera, ma conquista una grande schiera di sostenitori che sanno di avere un mezzo capace di percorrere lunghe distanze e di riportare sempre a casa. In questi anni, non è una cosa da dare per scontata.

Durante la sua carriera il Falcone cambia poco, le modifiche sono più di dettaglio che sostanziali. Ma nel 1957 cambia anche la versione Corazzieri e la seconda serie diventa addirittura favolosa nella sua suprema eleganza: è quella che vedete illustrata in queste pagine. Resta, ovviamente, la co-

Qui sopra, particolarmente estesi sono i parafanghi. Quello anteriore ha funzioni puramente estetiche, quello posteriore cela le batterie per l'avviamento elettrico.

A fianco, molto eleganti sono anche i paragambe, in tinta con la carrozzeria.



La grande peculiarità tecnica del Falcone Corazzieri è data dalla presenza del motorino di avviamento elettrico. Di solito non ci sono problemi ad avviare un Falcone con la pedivella. Ma se dovesse succedere, meglio non accada sotto lo sguardo spazientito del Presidente della Repubblica...

lorazione blu ministeriale - anzi, qui bisognerebbe dire presidenziale - però adesso viene arricchita da un doppio filetto rosso e giallo. Questo filetto viene esteso sul parafango anteriore, attorno alle porzioni cromate del serbatoio (il frontale e le ginocchiere) e sui fianchetti posteriori. Quello che più balza all'occhio è però l'estensione delle superfici, nettamente aumentate rispetto al Falcone di serie tanto da formare una specie di elegantissima carrozzeria. Il parafango anteriore, per esempio, copre abbondantemente la ruota con una pannellatura sui fianchi. Lo stesso volano esterno - il classico affetta-prosciutti - è verniciato di blu ma riporta superiormente anche una protezione in tinta. A fare equilibrio stilistico con l'avantreno c'è il codone posteriore, il quale forma una carrozzeria squadrata fino a costituire

un corpo unico con il parafango posteriore. In realtà, qui, la soluzione non è soltanto estetica perché il codone cela al di sotto una serie di batterie. Batterie? Sì, perché questo Falcone è dotato - udite-udite! - di avviamento elettrico. Ve lo immaginate infatti un Corazzieri in uniforme da parata, fermo a scalfare sulla pedivella grondante di sudore e a imprecare davanti al Vittoriano, sotto gli occhi del Presidente della Repubblica...

Il motorino di avviamento è collocato al posto del magnete, l'accensione è a spinterogeno (come nel motocarro Ercole).

Ma vi sono altri particolari che distinguono questo Falcone speciale. Per esempio, i tubi paragambe cromati, con i relativi pannelli in tinta con la carrozzeria. Il clacson è fissato sul paragambe destro: la tradizio-



nale posizione centrale, al di sotto del faro, è occupata dalla sirena. A proposito di fari, la dotazione comprende anche una bella coppia di gruppi posti ai lati del fanale centrale. Ancora: lo scarico è doppio, una vera raffinatezza per un Falcone. E se si osserva bene il serbatoio si nota che anch'esso è unico, più arrotondato e panciuto rispetto a quello montato sullo Sport di serie.

Alla fine, ciò che manca per rendere il Falcone perfetto sono proprio le sue dimensioni. E' chiaro che quello che per chiunque rappresenta l'equivalente di una maxi moto andrà un po' stretto a chi, con il suo metro e novanta, viene visto dagli altri Corazzieri per essere il tappo dello squadrone.

E non è un problema di poco conto. I Corazzieri, che per le manifestazioni più solenni sostituiscono i ca-

In alto, non capita spesso di poter mettere accanto al già raro Falcone Sport un rarissimo Falcone Corazzieri! Da notare, oltre alla diversa colorazione, anche la differenza nella estensione dei parafranghi.

Qui sopra, bellissimi i doppi filetti su sfondo blu. L'emblema del corpo dei Corazzieri è un ulteriore tocco di raffinatezza.

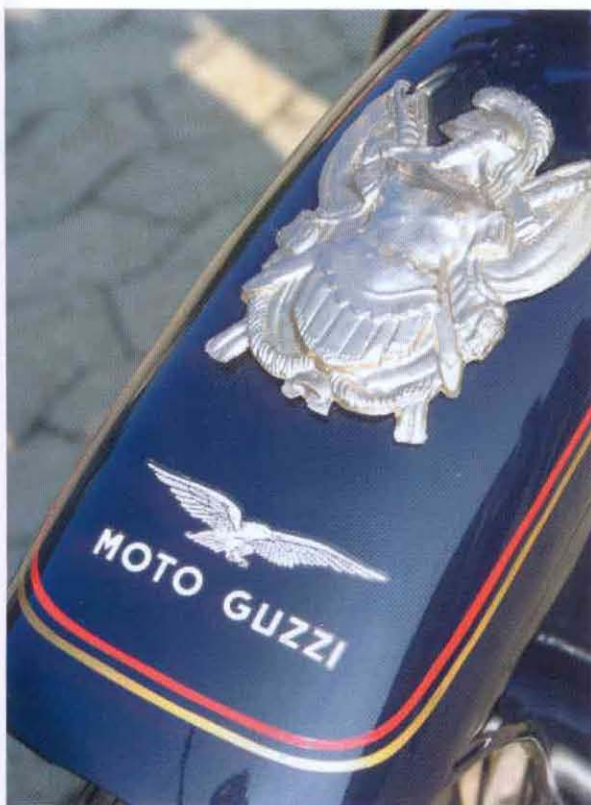
Qui a fianco, oggi sembra tanto moderna la forcella a steli rovesciati, ma in effetti il Falcone la poteva vantare già mezzo secolo fa...

A destra, nella versione Corazzieri viene reso più imponente anche il celebre affetta-prosciutti. Mai in precedenza il volano di una Moto Guzzi aveva ricevuto un carter di protezione tanto elegante.



Utilizzato soprattutto nelle parate più solenni, difficilmente l'ago del tachimetro del Falcone Corazzieri si è spinto a fondo scala.





Tre elementi che rendono il Falcone Corazzieri assolutamente unico: la coppia di fari aggiuntivi a lato del fanale principale, l'emblema in rilievo sul parafango anteriore, gli sportelli posteriori che celano le batterie.

valli alle moto, in Italia non sono mai riusciti a trovare degli equini della giusta taglia e sono sempre stati costretti ad acquistare i quadrupedi in Normandia, per riequilibrare il rapporto cavallo-cavaliere. Come ha detto un giorno un Comandante dei Corazzieri all'Ing. Carcano: "Vedere un uomo di due metri su un cavalluzzo è male per il cavallo e male per l'uomo". E' proprio da questa esigenza che l'ing. Carcano comincia in Moto Guzzi a disegnare l'erede del Falcone, una nuova maxi moto capace di ben figurare al cospetto dei Corazzieri: è il 1967 ed ha inizio la saga della V7.

Ringraziamo vivamente Luigi Bussolino, per avere messo a disposizione la moto di questo servizio e per la sua cortese disponibilità.



Sopra, scorta al Presidente sulla Fiat 2800 già appartenente alla Casa Savoia.

INTERVISTA AL DOTT. FILIPPO FARUFFINI, GRANDE ESPERTO DELLE MOTO DEI CORAZZIERI

Quando viene costituito il Corpo dei Corazzieri?

Il Reggimento Corazzieri trae origine dal Corpo di Arcieri e Scudieri addetti alla sicurezza di casa Savoia istituito nel XIV secolo. Da allora, è gloriosamente giunto, con successive trasformazioni fino al 1992, anno in cui ha assunto l'attuale denominazione ed organico.

Chi si è affidato al servizio dei Corazzieri?

Sin dalla costituzione, da otto secoli dunque, ha servito casa Savoia, poi i nostri Presidenti della Repubblica, a cavallo. Dal 1948, anno della prima scorta al Capo Provvisorio dello Stato, Enrico De Nicola, all'Abbazia di Montecassino distrutta dai bombardamenti alleati, anche in moto.

Che moto sono state impiegate?

Il più nobile fra i reparti delle forze armate della nostra Patria non avrebbe potuto scegliere altri che la Moto Guzzi, per una collaborazione, che dura ancora oggi. Le Guzzi Alce utilizzate per la prima scorta effettuate in motocicletta dai Corazzieri, come ricorda il Maresciallo Leandro Donati "furono raccolte presso reparti dei "cugini" dell'Arma dei Carabinieri e subito restituite". In seguito avvenne l'adozione definitiva di Alce, Super Alce, Astore, Falcone sport, fino al Falcone avviamento elettrico.

Come mai è stato scelto proprio il Falcone?

Questo modello venne costruito letteralmente su misura per i Corazzieri (alti, minimo, cm 190) ed adatta-



to alle particolari esigenze di scorte che in determinate occasioni, ancora oggi, procedono alla velocità di un cavallo al trotto.

Chi ha deciso le modifiche?

Su espressa richiesta del Comandante Bruno Tassoni e del Ten. Pier Vittorio Faruffini di Sezzadio (mio padre), esperti motociclisti, furono effettuate varie modifiche al Falcone Sport.

Quali sono le modifiche più importanti rispetto al modello normale?

La più importante fu l'adozione dell'avviamento elettrico per evitare manovre di accensione, complicate ed "antiestetiche" durante una scorta al Capo dello Stato, magari fra due ali di folla. Oltre al motorino d'avviamento sono state quindi aggiunte quattro batterie da 2 volt (oltre alle due sotto il sedile) alloggiare sui fianchi del parafrangente posteriore, che era diventato quindi più grande.

Modifiche nella linea?

Successivamente, per ragioni prevalentemente estetiche, anche il parafrangente anteriore fu ingrandito; il volano motore dentato, per protezione, è stato coperto da un carter; la vernice: blu scuro con riflessi argento e con una filettatura fatta a mano, rosso e oro, i colori araldici dei Corazzieri.

I Corazzieri: chi sono, cosa fanno

Il reparto dei Corazzieri viene costituito il 7 febbraio del 1868, quando vengono radunati a Firenze 80 Carabinieri a cavallo (40 da Firenze, 20 da Milano e 20 da Bologna). Lo scopo è quello di fornire la scorta d'onore al corteo reale per l'ingresso in città della Principessa Margherita di Savoia, promessa sposa del Principe Umberto.

In realtà l'onore di proteggere la persona del Re parte da ben più lontano, per l'esattezza dal XVI secolo con la corte sabauda. Il nome Corazzieri deriva invece dal fatto che, durante la scorta al corteo reale, i Carabinieri indossano gli elmi e le corazze già usati nel 1842 in occasione del torneo di Torino, svolto per celebrare le nozze del Duca di Savoia Vittorio Emanuele con Maria Adelaide di Lorena. L'elmo è guarnito di ciniglia azzurra, rossa per i trombettieri. La corazza è bianca. Per tre quarti di secolo lo Squadrone Carabinieri Guardie del Re rimane legato alle vicende di Casa Savoia, poi dall'11 maggio del 1948 i Corazzieri diventano Reggimento Carabinieri Guardie della Repubblica. Il primo Presidente a ricevere la loro scorta è Luigi Einaudi. Dal 1992, con apposito decreto del Presidente Scalfaro, torna la denominazione di Reggimento Corazzieri.



Una bellissima immagine, nonostante il tempo inclemente. Lo schieramento dei Corazzieri con i loro Falcone ha come sfondo la celebre galleria del vento, nel cortile dello stabilimento della Moto Guzzi.

Quali alte personalità hanno beneficiato della scorta dei Corazzieri sul Falcone?

Queste motociclette hanno scortato i nostri Presidenti della Repubblica fino al Presidente Saragat e numerosi Capi di Stato e Reali stranieri, fra questi: la Regina Elisabetta, De Gaulle, John F. Kennedy.

Ci può raccontare un aneddoto?

La scorta a Kennedy fu forse la più memorabile fra quelle effettuate con il Falcone avviamento elettrico. Come ricorda il Maresciallo Eugenio Bondi: "Si svolse dal centro di Roma fino all'aeroporto di Capodichino, fra due muri di folla in festa che le forze dell'ordine a stento riuscivano a contenere. La folla era straripante, incontenibile, riusciva ad avvicinarsi alle auto, quasi a toccare i Presidenti, tanto da poter costituire un pericolo e da causare così una forte preoccupazione, soprattutto fra gli uomini della scorta del Presidente Kennedy.

La scorta alla Lancia Flaminia presidenziale, durante la visita in Italia del Presidente americano John Kennedy.

A tutti i costi questi cercarono quindi di sostituirsi, con le loro auto, alle moto dei Corazzieri nella posizione immediatamente di presso all'auto dei Presidenti. I Corazzieri non avrebbero mai rinunciato a quel compito, all'onore di scortare un Capo di Stato ospite sul suolo patrio. I G. I. del Presidente Kennedy cominciarono così una rincorsa, fatta di veloci accelerate verso le moto dei Corazzieri, fino a quando finirono col tamponare l'auto presidenziale. Desistettero". Per la folla, la lunghezza del percorso, le schermaglie, pochi mezzi arrivarono a Capodichino assieme all'auto presidenziale. Fra questi l'Ufficiale Capo scorta dei Corazzieri con il suo Falcone avviamento elettrico che percorse gli ultimi metri solo con il motorino d'avviamento. Il Presidente Kennedy volle incontrarlo per ringraziarlo e complimentarsi per il servizio svolto dai suoi uomini. Si sfilò il fermacravatta che rappresenta il sommergibile su cui il fratello morì durante la seconda guerra mondiale e glielo donò.





A fianco, scorta alla Lancia Flaminia presidenziale, durante una visita del Presidente Segni, accompagnato nell'occasione da Fanfani.



A fianco, il Presidente francese Charles De Gaulle assieme al Presidente italiano Giuseppe Saragat in occasione dell'apertura del traforo del Frejus.

Ringraziamo vivamente il Dottor Filippo Faruffini per la sua cortese disponibilità.