



www.tdmitalia.it



Tutto scorre...

(liberamente ispirato a "Lo Zen e l'Arte della Manutenzione della Motocicletta" di Robert M. Pirsig)

di Federico "BuoneCoseFede"

Se pensi di essere su una nave a vapore
e di riuscire a risalire il fiume
ti stai ingannando.

Sei solo il capitano di una nave di carta
in balia del fiume.

Se resisti,
non riuscirai ad andare da nessuna parte.

D'altro canto,
se osservi tranquillamente il flusso,
capirai di essere parte di esso,
vedrai che il flusso cambia continuamente
e ti conduce verso nuove complessità.

Cosicché ogni volta che userai i tuoi remi,
essi ti porteranno all'altra riva del fiume.

(MM Waldrop)

L'intenzione di scrivere questo articolo si è accompagnata dal sorgere di tantissime domande. Dal pragmatico "cosa devo scrivere?" ad interrogativi più ampi, quali ad esempio "cosa vuole realmente comunicare questo giornalino?", fino a "qual è il senso profondo del nostro gruppo?".

Credo però che vi sia una domanda alla base di tutte le altre: "perché andiamo in moto?". Potrebbe sembrare una domanda scontata, banale, inutile o inopportuna. Ecco perché vale la pena di farsela.

I più pratici avranno già risposto dentro di sé che la motocicletta è un mezzo di trasporto che consente di ridurre i tempi di spostamento, i consumi, lo stress del traffico, l'inquinamento... tutte ottime ragioni. I più emotivi invece avranno immediatamente risposto che la moto pulsa, dà sensazioni, emozioni, palpitazioni... e anche queste sono sicuramente ottime ragioni. Il lupo solitario sa che la moto può offrirgli quel senso di libertà ed indipendenza che solo il vento sulla pelle può dare, così come chi ama la compagnia riconosce nella moto un forte aspetto sociale, legato al conoscersi, allo stare insieme, al condividere...

Tanti motivi, tutti diversi, tutti validi. Ma c'è di più. Qualcosa di più profondo.

Tutto intorno a noi scorre, si muove, cambia... e noi possiamo essere come il barcaiolo che nega, rifiuta la corrente e cerca di fare di testa sua, e che alla fine si rassegna con la rabbia in cuore, oppure come quello che ascolta e rispetta la corrente, e con un piccolo colpo di remi impara ad assecondarla, a farne parte.

Andare in moto è proprio questo.

L'automobilista non accetta la corrente, vuole dominarla. Carica il proprio mezzo all'inverosimile e non sopporta il traffico. Nella sua scatola di metallo si sente protetto e sicuro, e vuole imporsi sugli altri.

Il motociclista sa invece riconoscere i propri limiti, ed accettarli.* Il motociclista sa che spesso piove, che ogni curva è un miracolo di equilibrio, che la stanchezza va rispettata e che con il traffico, il freddo e il caldo, le cadute bisogna saper convivere.

Sì, anche con le cadute, che lo fanno tanto arrabbiare sul momento, ma che gli ricordano giorno dopo giorno che il flusso va assecondato, sfiorato, anche quando porta dolore.

E così svaniscono le destinazioni, le mete, perde senso tutto, e rimane solo il viaggio, l'aria che scorre a destra, a sinistra, sopra, sotto, in un mirabile gioco di equilibri, carezze, silenzi...

E poi incontri gli altri motociclisti, spesso stanchi ma felici, fieri e consapevoli di fare parte del flusso. Molti hanno conosciuto la pioggia, altri la neve e il vento; alcuni conoscono la meccanica e la amano, altri sanno affrontare il traffico caotico della città; alcuni sono al primo viaggio, altri hanno smesso da anni di contarli... così ti rendi conto che in fondo i viaggi non si possono contare, perché di Viaggio ce n'è uno solo, al quale partecipi dalla prima volta che sali in sella (e forse anche da prima) e che scorre sempre insieme a te, cambiando con te, ridendo e piangendo con te. Durante il Viaggio perderai tante cose, ma la qualità di ciò che guadagnerai non è paragonabile ad esse.

Basta la voglia di ascoltare, di sentire il flusso. Basta un filo di gas.

Questa è la magia.

*nonostante nel linguaggio comune accettare e rassegnarsi siano spesso utilizzati come sinonimi, vi invito a riflettere sulla sostanziale differenza che li distingue.

In questo numero...

- Tutto scorre (editoriale)
- TDMitalia a Lombardore
- Al village con TDMitalia
- La Aprilia CN e Futura
- I Lupi dell'Armata
- Alto Adige
- Il C.A.Z.
- BMW 320d Touring

1° Corso di Guida per Mototuristi

TDMItalia a Lombardore

di **Andrea "Crust 28"**

Con la coda dell'occhio vedo il tachimetro indicare ben oltre 200 km/h mentre mi aggrappo ai freni; sento la ruota posteriore che perde momentaneamente aderenza mentre scalo le marce in staccata, poi mi butto dentro la curva. Saponetta e pedana raschiano rumorosamente l'asfalto, poi apro tutto e do' una pelatina alla frizione. La moto si impenna, inserisco un paio di marce in monoruota.

Ma... cos'è questo rumore? Sembra un cellulare!! Vuoi vedere che me lo sono dimenticato nella tuta?

Invece no: è LA SVEGLIA, che interrompe i miei sogni di gloria poco dopo le cinque di mattina...

Mi alzo in punta di piedi per non disturbare Giovanna e preparo il caffè più forte che abbia mai fatto.

PIOVE!, maledizione. Ovviamente mi infilo la tuta in pelle e parto ugualmente; ormai pista e corso sono prenotati (e pagati), pertanto non possiamo permetterci di non presentarci puntuali al cancello dell'autodromo... anche se rischiamo di farci un sacco di autostrada sotto la pioggia per tornare indietro "a mani vuote". Meglio non pensarci....

Al ritrovo siamo tutti abbastanza nervosi: la sveglia puntata prestissimo, la pioggia, la pista che ci aspetta... comunque ci siamo quasi tutti, e partiamo alla volta del circuito. La pioggia ci accompagna fino alla barriera di Torino, ma proprio quando le nostre speranze sono prossime allo zero le condizioni meteo volgono al meglio... tutto ad un tratto ci accorgiamo che non piove più, ed in prossimità del circuito l'asfalto è addirittura asciutto!!

Parcheggiamo le moto nella corsia dei box, ci togliamo caschi e tute anti-pioggia, ci guardiamo negli occhi e capiamo che ci è andata bene anche questa volta: il corso si farà!!

Dopo le pratiche di registrazione, i ragazzi della CF Promotion adeguano la pressione delle nostre gomme all'uso in pista (2.2/2 atm), attaccano le targhe portanumero alle nostre moto e ci consigliano di smontare gli specchi retrovisori.

Le loro moto sono una GSX-R 1000 ed una R1 completamente modificate, dalle gomme slick alle carente in VTR. Iniziamo ad essere VERAMENTE nervosi... qua si fa sul serio, ragazzi.

Intanto sono arrivati anche gli amici BMWisti di QuelliDell'Elica: uno di loro è venuto da Roma sotto la pioggia, in moto, mentre altri due si presentano con tanto di moto sul carrello. Per la cronaca, i BMWisti sono alla guida di tre R 1100 S ed una R 1100 R.

Il briefing inizia con puntualità, e Robi (uno dei due istruttori della CF) ci spiega i concetti fondamentali del girare in pista... significati delle bandiere, comportamento da seguire, programma del corso. Non ci conosce ancora, e tenta di "spaventarci" continuando a parlare di possibili cadute ed altre cosine "allegre": si accorgerà ben presto - ed a sue spese - che così facendo ha solo



I TDMisti al corso organizzato con CF Promotion a Lombardore

dato il via ai due Tamarri del gruppo (RobYilkx ed Il Got), che si sentono in dovere di risollevare il morale alla truppa e si mettono a fare i gioppini.

La tensione rimane, ma in breve tempo si crea il solito spirito cameratesco che caratterizza ogni nostra uscita... anche Robi e Sam (i due istruttori) ed i partecipanti "esterni" ne vengono coinvolti, e si respira un clima molto particolare.

La pista non sembra troppo ostica: si entra dalla corsia dei box e c'è subito una curva a destra non troppo veloce, poi un breve rettilineo seguito da due curve veloci (sempre destrorse), un altro rettilineo, un tornante secchissimo a destra, breve allungo, curva a sinistra e rieccoci al punto di partenza.

E' tempo di entrare in pista: Michela della CF ci divide "a caso" in quattro gruppi da sei persone, che gireranno separatamente.



Crust in piega

Ogni partecipante seguirà l'istruttore per due giri, per poi percorrere un terzo giro davanti al maestro ed infine passare in coda al gruppo per il resto del turno. Vietato sorpassare e fare gli asini.

Al termine il "prof" ci spiegherà dove sbagliamo e come correggere i nostri errori (o perlomeno tentarci!).

Io sono nel secondo gruppo, assieme a due bestiacce come Il Got e RobYilkx, a Sua Eminenza Efferre68 e al Bradipo.

Mentre il primo gruppo gira, inizio ad essere sempre più nervoso. Il Got si esibisce in strani riti scaramantici (danze propiziatorie,

sfottò a RobYilkx etc), mentre osserviamo i fortunati che sono già tra i cordoli... BuoneCoseFede sembra nettamente più veloce del resto del gruppo, e c'è anche qualcuno che guida davvero come se fosse su strada (cambi marcia a 4.000 giri, staccate appena accennate e via dicendo).

Ma è già ora di prepararci ad entrare in pista; io sono l'ultimo, e seguo il gruppo che viaggia ad un ritmo abbastanza blando mentre il prof. Robi mostra le traiettorie a ciascuno di noi.

RobYilkx è il primo, e dopo la sua "lezione" in pochi giri riacciufta la coda del gruppo (cioè me). Sento il rumore del suo GPR e lo stridio delle sue gomme in staccata... mi piacerebbe superare i due TDM davanti a me ed "ingarellarmi" con lui, ma devo tenere il passo del gruppo: siamo qua per imparare, non dimentichiamocelo.

Alla fine del turno l'istruttore ci spiega i nostri errori... guidiamo troppo "di braccia", quando dovremmo invece sfruttare i movimenti del corpo e la pressione delle punte dei piedi sulle pedane. Robi è molto paziente, e mette ciascuno di noi sulla propria moto (opportunamente posizionata sui cavalletti posteriori) per una utilissima dimostrazione pratica della posizione di guida e degli spostamenti del corpo.

Dobbiamo completamente riprogrammarci, dimenticare anni di esperienza di guida per seguire i suoi consigli. Non sarà facile!

I gruppi vengono rivisti in base ai tempi sul giro rilevati nel primo turno, e torniamo in pista.

Sono ancora in gruppo col Got, e questa volta sono il primo a dover seguire l'istruttore. Sono concentratissimo sulla posizione di guida, e mi sembra di guidare molto male. Con il passare dei giri però prendo confidenza con la nuova tecnica di guida, ed è con un po' di stupore che, nella curva dopo la corsia dei box, sento la saponetta destra raschiare l'asfalto... nel breve rettilineo seguente mi passano per la testa mille pensieri, tipo che mi è capitato per sbaglio o che me lo sono sognato, ma nel curvone successivo mi ritrovo nuovamente col ginocchio a terra!!!! La cosa

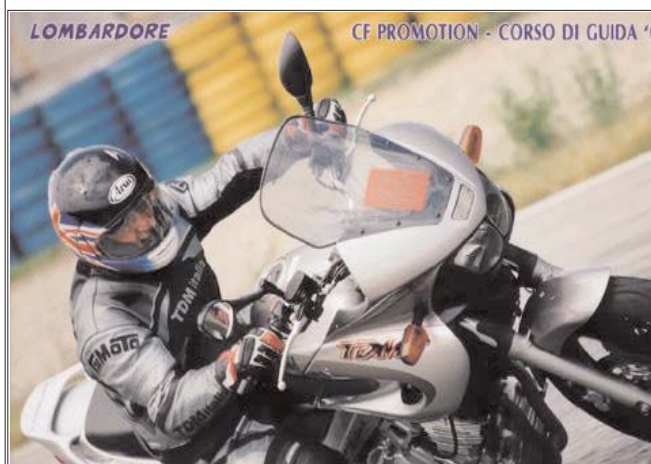
si ripete con sempre maggior frequenza, e quelli che prima erano timidi contatti tra lo slider e l'asfalto ora diventano vere e proprie curve percorse con la saponetta appoggiata a terra... ovviamente mi sono eccitato di brutto, e quando mi sono ritrovato affiancato al Got ci siamo guardati negli occhi ed abbiamo sfruttato gli ultimi giri del turno per fare qualche numero...

Alla fine del turno, come potete immaginare, hanno dovuto spararci per farci tornare ai box!

Quando ci si diverte il tempo vola, ed è già ora di interromperci per la pausa pranzo. Con alcuni irriducibili restiamo al circuito a goderci il nostro pranzo al sacco: ne approfitto per fare un giretto (non in pista, purtroppo) con il 900 del gentilissimo Dartio. Pochi chilometri non sono sufficienti per dare un giudizio, ma non mi è parso così differente dal mio 850.

Il turno successivo è dedicato alle traiettorie, e l'istruttore è Sam... la cosa non ci tranquillizza, dopo che l'abbiamo visto esibirsi in ingressi di curva con moto completamente di traverso e rettilineri percorsi in monoruota stando in ginocchio sul serbatoio della sua Gixxer 1000.... mica vorrà farci fare quelle cose con le nostre "tranquille" TDM??!?!?!?

Invece si limita a darci pochi consigli prima di entrare in pista: tirare al limite, sempre. Scannare le marce fino al limitatore, staccare al limite, mettersi in carena in rettilineo. Quando è il mio turno mi immedesimo nel ruolo e Sam, dopo solo un paio di curve, mi fa ampi gesti col pollice verso l'alto, e mi fa passare avanti per seguirmi. Mi impegno a fondo, ottenendo in campio qualche



Luciano "Il Nonno"

innocua derapata in uscita dalle curve lente e rischiando un dritto al tornantino. Ma Sam continua ad incoraggiarmi, e prendo un buon ritmo.

Le soddisfazioni maggiori le ottengo girando assieme al Got, quando la sua Fazerona non riesce proprio a staccare il mio 850 neppure in uscita di curva.

In verità le curve lente ed i brevi rettilineri di Lombardore non permettono al Got di sfruttare l'enorme potenziale motoristico della sua Fazer 1000, e sfruttando fino in fondo (in due punti del circuito vedo i 9.500 giri in seconda, per evitare di perdere tempo mettendo la terza) il motore della mia TDM

riesco a tenere agevolmente la scia della potente quadricilindrica anche sul "veloce".

Il caldo e la stanchezza cominciano a farsi sentire, arrivo un paio di volte troppo veloce al tornantino e sono costretto ad allargare la traiettoria... mi tornano in mente Efferre e RobYilkx, finiti nella sabbia nei turni precedenti, e decido di tirare i remi in barca.

Decido di dare un po' di spettacolo per Deddu, che è venuto a vederci, e mi concedo qualche impennata in uscita dalle curve lente... anche questo, in circuito, sembra più facile, e mi viene naturale "tenere su" l'850 con qualche colpetto di gas. Veramente divertente, anche se perfettamente inutile.

Questa volta anche i tempi sul giro sono stati interessanti: nei due giri percorsi con Sam (gli unici cronometrati "ufficialmente") ho segnato un 49"8, ma Deddu ha preso tutti i miei tempi... ho girato molto spesso sotto i 50", facendo registrare come miglior tempo un 49"4. Non abbastanza per battere Fif.com, il BMWista da pista, e neppure RobYilkx e BuoneCoseFede (quest'ultimo cronometrato in via non ufficiale su uno strabiliante 48"4), ma comunque più che soddisfacente se confrontato con il 56" del primo turno.

In attesa del quarto ed ultimo turno in pista, chiacchiero un po' con gli altri..BuoneCoseFede è impegnato nel fissare delle ginocchiere da RollerBlade sulla tuta in pelle, il Got riesce a scroccare un setting delle sospensioni dal simpaticissimo Sam, mentre il nonno Speluc non è a suo agio. Lo vedo confabulare a lungo con Robi della CF, che lo segue personalmente con disponibilità incredibile.

Alex invece, presentatosi con una GSX-R 600 dalla gomma posteriore consumata solo nel centro, è orgoglioso dei ricciolini comparsi sui bordi, Adolfo medita di sostituire la sua nuovissima V-Strom con una GSX-R (e confessa "lo sapevo che il TDM sarebbe stato meglio, ma ho sempre avuto Suzuki...") mentre Gabrio (l'amico svizzero, simpatico e velocissimo) tesse le lodi della sua 900 dicendo che non si sarebbe divertito così neppure con la YZF che aveva in precedenza.

L'adrenalina è a mille, e quando entro in pista per l'ultimo turno ho paura di farmi prendere la mano e, complici il gran caldo e la stanchezza, finire gambe all'aria. In realtà mi sento sicurissimo, e continuo a percorrere tutte le curve (tranne l'unica sinistrorsa del circuito) strisciando allegramente il ginocchio a terra... tra le altre cose, le modifiche fatte all'impianto frenante (pastiglie sinterizzate e tubazioni in treccia metallica) mi consentono di frenare "forte" senza accusare la benchè minima perdita di efficienza.

Ed è proprio in piena staccata, prima del tornantino, che mi vedo sventolare una bandiera gialla davanti agli occhi... rallento chiedendomi cosa possa essere successo, percorro piano la curva e trovo Adolfo a terra, e la sua V-Strom poco più in là.

Ligi agli insegnamenti passiamo oltre senza fermarci, ma temo che sia qualcosa di grave... Adolfo non si muove, e la sua Suzuki è a terra sul fianco sinistro (la curva era destrorsa), il che mi fa temere che sia stato disarcionato violentemente.

Ci fermiamo ai box, e l'ambulanza entra a recuperare Adolfo. Con grande sollievo scopriamo che era a terra dolorante ma incolume (qualche contusione), mentre la sua V-Strom se l'è cavata con qualche danno alle sovrastrutture, tanto che Adolfo è potuto poi tornare a Milano in sella alla sua moto. Non per niente aveva scelto il nick "Testadura"; ironia della sorte, la sua moto era proprio la numero 17...

La giornata si conclude con qualche giro "libero", a cui purtroppo sono riservati solo cinque minuti. Ci troviamo quindi in pista in troppi, con ritmi molto diversi; azzardo qualche sorpasso, e quando vedo davanti a me il Presidente in persona mi permetto di infilarlo all'interno in maniera assai irrispettosa del Suo rango. In seguito Egli mi ammonirà dicendomi che "facevo delle traiettorie del cazzo" (ettecredo, mi sembrava di fare slalom tra i birilli...).

Purtroppo è giunta l'ora di tornare verso casa... dopo aver ritirato l'attestato rilasciatoci dalla CF, rimontiamo i pezzi smontati (specchietti e portapacchi), rabbocchiamo l'olio, riportiamo le gomme alla pressione adeguata per l'uso stradale e ci salutiamo.

È stata una giornata intensa, istruttiva e divertente, e sono contento che - nonostante le difficoltà organizzative - sia stato possibile effettuarla. Ho scoperto una nuova dimensione di guida, che su strada non potrò nemmeno avvicinare, e sono stato contagiato (come il Got, Fede, RobYilkx e molti altri) dalla voglia di pista. Ci siamo già informati sul costo dei turni liberi a Lombardore, e sto addirittura meditando di partecipare anche all'eventuale corso di guida che potrebbe essere organizzato al centro Italia.

Consiglio a tutti coloro che amano "smanettare" di partecipare ad un corso di guida in pista, perché se è vero che non metterò certo in pratica su strada i consigli "folli" di Sam, è altrettanto evidente che la mia guida sarà assai più sicura.

Per avere un'idea dell'efficacia del corso, pensate che in media i tempi sul giro si sono abbassati di 6-7 secondi tra il primo turno e l'ultimo: e la cosa bella, è che giravamo molto più forte, ma stancandoci e rischiando di meno.

Vorrei infine sottolineare l'inutilità della smanettata domenicale su strada: traffico, asfalto scadente e/o sporco, ostacoli imprevisti, mancanza di vie di fuga ed altre cosucce del genere rendono del tutto improponibile una guida sportiva al di fuori di un circuito... provare per credere!

Al "Village" con TDM Italia

di **Luciano "il Nonno"**

TDM Italia è un gruppo nato sul Web (www.tdmitalia.it) e che ad oggi conta quasi mille iscritti; un gruppo che non limita la sua attività nel mondo virtuale, ma favorisce gli incontri sulle due ruote e soprattutto non perde occasione per creare importanti momenti di aggregazione.

Forte dell'esperienza maturata, quest'anno ha voluto organizzare il raduno nazionale dei TDMisti "Village 2003", dal 24 al 27 Aprile, in quella splendida terra che è la Sicilia.

Hanno partecipato alla manifestazione una settantina di equipaggi, provenienti da ogni parte d'Italia. La marcia di avvicinamento si è trasformata in un lungo serpentone che si è ingrossato sempre più fino all'arrivo a San Nicola l'Arena, poco distante da Palermo.

In questi quattro giorni, la Sicilia, complice anche le abbondanti piogge primaverili, ha regalato ai partecipanti, colori e profumi di rara bellezza. La perfetta organizzazione, l'impegno e il calore umano della "contrada" sicula hanno fatto il resto.



Castellammare del Golfo

Il risultato è stato superiore ad ogni più rosea aspettativa. Così questo "Village" ha pian piano perso le caratteristiche del classico motoraduno, per trasformarsi in una sorta di rimpatriata fra vecchi amici.

I luoghi attraversati, spesso fuori dai classici itinerari turistici, hanno accontentato sia gli amanti della natura sia i più incalliti "piegatori".

Indimenticabile il Parco delle Madonie dove gli equipaggi hanno potuto ripercorrere il mitico circuito della targa Florio, e sono riusciti anche a divertirsi con la neve, ancora presente al "Rifugio Marini".

Non poteva mancare un'escursione all'interno che ha portato il gruppone ad attraversare Piana degli Albanesi, Corleone, Menfi, Selinunte, Partanna, Partinico, Monreale.

Straordinaria l'accoglienza che alcuni paesi hanno ci hanno riservato; in particolare vogliamo ricordare i comuni di Santa Cristina Gela e Bisacchino che ci hanno consentito di parcheggiare le moto nel centro storico.



Rifugio Marini

Un discorso a parte merita l'escursione al Rifugio Sapienza dove le ultime eruzioni dell'Etna hanno completamente modificato il piazzale antistante la funivia. La strada che da Nicolosi porta al rifugio è una delle più godibili sia dal punto di vista naturalistico che dal punto di vista motociclistico.

Questi quattro giorni hanno inoltre offerto, a tutti i partecipanti, la possibilità di degustare prodotti eno-gastronomici unici che hanno fatto la felicità anche dei palati più esigenti.

Che dire ancora? Grazie a tutti e arrivederci al Village 2004

PROPOSTE INDECENTI

.....*Le Aprilia, che moto...[II° parte]*

di Andrea "Crust 28"

I Test & Ride

Uno dei pochi limiti dei demoride, è che si può partecipare una volta soltanto. Però sono fortunato: Aprilia nel 2002 dà la possibilità di provare su strada le sue nuove proposte, cioè la sport-touring Futura e la maxi-enduro Capo Nord.

In concomitanza con i Demoride, vengono messe a disposizione dei partecipanti una ventina di moto da provare sulle stupende strade attorno al circuito. Riesco a prenotare in tempo, e la mia scelta cade sulla RST.

Poco prima della data del Test&Ride, una piacevole sorpresa: il responsabile del sito MotoCorse.com mi chiama per propormi una Futura in prova: lui ha appena avuto una bimba, e proprio non ce la fa. Come rifiutare un'occasione simile? Così mi reco in treno a Varano, per partecipare ai Test&Ride e portare a casa la moto in prova... non sto nella pelle! Ma quando mi sveglio, la pioggia battente mi fa capire che la giornata non sarà idilliaca come speravo...

Il viaggio in treno passa veloce; a Varano non piove, ma c'è nebbia e le strade sono bagnate. La prova viene comunque effettuata, e riesco a scambiare la Futura prenotata per il Test&Ride con una mastodontica Capo Nord...

Aprilia ETV 1000 Capo Nord

In foto la ETV non mi è mai piaciuta, ma dal vero ha un fascino tutto particolare. Non si può dire che sia bella, ma le sue linee spigolose ed un po' sgraziate hanno personalità da vendere. La somiglianza con la Honda Varadero, dal vero, è limitata al cupolino molto pronunciato ed al doppio scarico sotto sella.

Non mi aspetto molto dalla Capo Nord: troppo grossa e pesante per i miei gusti, o almeno così credo. Ma basta sollevarla dal cavalletto laterale per avere le prime sorprese: complice un manubrio davvero molto largo, la moto si manovra agevolmente anche da fermo. L'impressione è che sia quasi più manovrabile della mia TDM 850: merito del telaio in alluminio, probabilmente.



La CN di Radarman (by Radarman)

Le strade umide e la nebbia consigliano ai battistrada di tenere un passo molto tranquillo; la CapoNord si rivela molto comoda e protettiva, tanto che la leggera pioggia che affligge un tratto del percorso mi bagna solo parzialmente le braccia, lasciando completamente asciutto il busto. L'itinerario si snoda lungo strade tortuose e deserte, ideali per mettere alla prova la Capo Nord; purtroppo il fondo è un po' umido, e ci limitiamo a trotterellare su e giù per i colli parmensi.

Tornando verso il circuito, il cielo sembra aprirsi un pochino. Lasciamo le moto al successivo turno di motociclisti, e chiacchieriamo un po' tra noi, scambiandoci qualche opinione. La sensazione più diffusa è di stupore per la maneggevolezza di una moto così ingombrante.

Dopo una mezzora le moto ritornano nuovamente alla base: sembra che il percorso si stia asciugando e riesco a strappare un altro giro.

Faccio di tutto per capitare tra i primi, e la scelta si rivela ottima: il fondo in effetti ispira fiducia, e l'apripista aumenta il ritmo. Io ed un altro paio di ragazzi lo talloniamo da vicino e lui capisce al volo: il fondo tiene, diamoci dentro!

Dopo svariati km di curve e controcure, ci fermiamo a riprendere fiato... dietro di noi, il vuoto. Ci

guardiamo, e sotto i nostri caschi ci sono sorrisi a trentadue denti: questa moto è una favola!!

La ciclistica è solidissima, con sospensioni scorrevoli ma piacevolmente rigide; la frenata è ottima, ed il motore generoso. A dire il vero mi aspettavo qualcosa in più ai medi, ma la moto che guidavo totalizzava meno di 500 km e forse era ancora un po' legata...

Rispetto alla TDM 850, direi che a livello ciclistico la Capo Nord è più convincente: l'impressione è di notevole rigidità del telaio, e di sospensioni di qualità superiore.

Dove la ETV perde punti è nella qualità costruttiva, nelle finiture, nei materiali impiegati... la TDM 900, ad esempio, appare decisamente più curata e molto meglio rifinita.

Comunque è una moto fantastica, e quando cambierò il mio fedele 850 ci farò un serio pensiero; prima di provarla, non l'avrei neppure presa in considerazione.

Aprilia RST 1000 Futura

E' giunto il momento di tornare verso casa, in sella ad una nerissima Futura. Sotto lo sguardo vigile degli uomini Aprilia, metto la moto sul cavalletto centrale (operazione non agevolissima) e fisso il mio bagaglio sull'enorme porzione di sella destinato al passeggero.

Accendo il motore e prendo confidenza con i comandi: la strumentazione è identica a quella della Capo Nord, completissima ma esteticamente poco gradevole (nonostante la piacevolissima illuminazione in blu, regolabile su tre diversi livelli di intensità).

I semimanubri, rialzati come su tutte le sport touring, al primo impatto sembrano caricare fin troppo i polsi; si riveleranno invece piuttosto confortevoli.



Aprilia Futura (by Gattostanco)

Abbasso la visiera, innesto la prima e parto: l'impressione è che la moto sia meno "facile" rispetto a TDM ed ETV, probabilmente per via della diversa posizione di guida. Al tempo stesso, si ha una sensazione di grande sicurezza dovuta in parte alla solidità ed all'equilibrio della ciclistica, ed in parte ad un impianto frenante eccezionale.

Il ritorno a casa è costituito da circa 200 km di noiosa autostrada: finché il tempo tiene, mi diletto a giocherellare col comando del gas. La protezione aerodinamica offerta dal cupolino è ottima, molto migliore di quella della TDM 850, e complice un'esuberante risposta del propulsore mi ritrovo ad oltre 220 km/h senza accorgermi. Meglio rallentare, non vorrei che a Noale arrivasse qualche autovelox....

Non sono neppure a metà strada, ed inizia a diluviare; anche in queste condizioni la Futura infonde notevole sicurezza, complice un ottimo asfalto drenante. Le tangenziali milanesi, che percorro sotto una pioggia torrenziale ed al buio, purtroppo sono asfaltate in maniera penosa: la visibilità è pessima, ed anche per quanto riguarda il grip l'asfalto lucidissimo non promette nulla di buono. In sella ad una moto da quasi 120 cv e con un impianto frenante prontissimo, ammetto che ho sudato freddo.

Nei giorni successivi prendo confidenza con la Futura, utilizzandola quotidianamente al posto del mio fedele TDM. Prendere confidenza con la Futura non è difficile, a patto di non voler sfruttare tutto il suo potenziale: il motore, dall'erogazione meno fluida e "perfetta" del nostro amato bicilindrico parallelo, spinge fortissimo ad ogni regime proiettando la moto a velocità esagerata in un batter d'occhio.

Meglio sfruttare i corposi medi e guidare in maniera più sciolta. Si ha la sensazione che il limite della Futura sia sempre lontanissimo, anche se le pedane ed il cavalletto centrale ogni tanto arrivano a lambire l'asfalto. Gomme (sulla moto in prova erano montate le Pirelli Dragon Evo), sospensioni e telaio sono decisamente efficaci, e la differenza col TDM si sente.

Il fatto che la Futura ami la guida pulita non deve trarre in inganno: la parentela con la RSV è molto stretta, e la RST non si tirerà indietro neppure quando la si guiderà in maniera 'ignorante...

In prima marcia le impennate sono spontanee, ed anche in seconda non è difficile essere presi in contropiede dalla veemenza con la quale l'avantreno decolla se si apre il gas con decisione al regime giusto. I freni sono talmente potenti da sollevare la ruota posteriore senza problemi, e - per finire in bellezza - i burn-out riescono con una facilità ridicola. Logico, la Futura non è nata per queste cose. Ma non si tirerà certo indietro all'occorrenza....

E' quasi sorprendente a questo punto, scoprire come possa essere confortevole ed accogliente (anche per il passeggero) una moto del genere.

Mi sono innamorato di questa moto, sapete? Al punto da vederla bellissima, e da chiudere gli occhi davanti a certe finiture un po' così.

Se dovessi scegliere una sport-touring, non avrei dubbi: sarebbe la RST. Al tempo stesso, mi rendo conto che per l'uso quotidiano preferirei una Capo Nord (per quanto sia decisamente meno coinvolgente dal punto di vista prestazionale).

Caro sig. Beggio, sarebbe possibile avere una ETV col motore della Futura? Le prometto che farei il bravo, o perlomeno ci proverei.

Se siete in procinto di cambiare moto (ed avete scartato l'ipotesi di un altro TDM), fate una tappa da un concessionario Aprilia: sono tra i pochi che non negano un giro di prova, e non è difficile trovare qualche esemplare "km.0" a prezzi interessanti. Vero Gattostanco?

Appuntamenti

Stagione inoltrata. Alle spalle tanti Km percorsi insieme. Manca ancora qualcosa? Direi di sì. Ad esempio ci potremmo trovare tutti quanti a Misano Adriatico in occasione dello **Yamaha Fest** (18-20 luglio) per entrare nel **Guinness dei Primati**.

Ancora a settembre teniamo un week end libero per il **II° Toscoraduno**. Termineranno poi la stagione il **Pinguillario** (novembre) e la seconda edizione del **Pesto e TDM**, nelle terre degli squali.

Informazioni sul sito www.TDMitalia.it



vignetta di MarPlo (www.marplo.it)

I Lupi dell'Armata

di **Anedar**

Ci fu un giorno che, preso da un terrificante senso di invidia a leggere imprese epiche di innevati pinguini innevati e cammelli insabbiati, postai in ML un caldo invito a raccogliere le nostre forze ed organizzare quella che sarebbe diventata la più scalcinata e terribilmente simpatica di tutte le contrade.

Si sa che i romani hanno tante qualità, ma non certo quella della sana e robusta organizzazione.

Ci fu, in realtà, un breve preambolo, in occasione della partenza per il Village 2002. Ma poi fu di nuovo il buio.

Con la solerzia che da sempre contraddistingue il branco, si discusse lungamente del nome e dopo qualche centinaio di messaggi inviati a tutti i raccattabili della provincia del Lazio, si organizzò la prima faticosa uscita. Quanta emozione.

Sarà stato per colpa di quel nome, di quell'Armata Brancaleone, o forse no. Destino volle che dopo tanti sforzi ci si trovò in quattro: il sottoscritto; il Mauro, che spudoratamente fingeva la sua fermaggine; ed il Riccardo, che altrettanto candidamente si presentò con una stupefacente tenuta da spiaggia, maglietta e pantaloncini corti; e con tanto di zavorrina, dotata di una esaltante escursione di coscia, che brandiva gioiosamente ad equilibrare, si fa per dire, il mansueto e paziente Riccardino. Fingemmo una certa soddisfazione per "il buon inizio", ma un po' sconsolati lo si era.

Ci furono altri incontri, e per un pezzo si andò avanti con una efficienza di risposta alle chiamate molto prossima allo zero per cento.

Ma il seme era gettato, e pian piano il gruppo prese forma. D-16851, che rinunciava ai primi appuntamenti domenicali in preda a famigerati attacchi emorroidali, era ormai diventato il grandissimo Decano; tanti altri amici si erano aggregati al gruppo, avendo la forza e la passione per diventare elementi trainanti e propositivi per noi tutti.

Così fu che, nonostante altri momenti oscuri, in una freddissima giornata di gennaio ci ritrovammo di fronte ad camino, in quella che sarebbe diventata la tana dei Lupi dell'armata. Fra una sal-



La tana dei Lupi alla Tolfa

ciccia ed un pezzo di formaggio col pepe, ci guardammo negli occhi e capimmo che c'era la voglia di percorrere questo pezzo di strada insieme. Da allora mai più soli. Tanti chilometri, tanti incontri, tanti aneddoti da raccontare, e soprattutto tanti amici che non si vuole dimenticare.

La vera storia del Branco

di **Ro_bertone**

I Lupi sono caciaroni, divertenti, amiconi, disordinati, improvvisatori, invadenti, rispettosi delle gerarchie del Branco, perculanti, scherzosi e chi più ne ha più ne metta.

Ma, se vogliamo capire il perché i Lupi hanno determinate caratteristiche, dobbiamo conoscere la loro storia.

Torniamo indietro nel tempo, ma molto molto indietro, per capire come nasce il primo Lupomo,

meglio conosciuto come "Lupomo d'Adamo".

Quando la Terra era ancora il Paradiso Terrestre il Creatore, visto la magnificenza che aveva creato, decise di completare l'opera, mettendo "qualcuno" a godere di questa bellezza; allora prese del fango, gli diede forma, ci soffiò dentro.....ma nulla successe, allora riprovò, soffiò ancora, e ancora, ma, così facendo, il fango si stava sec-
cando.

Allora ci sputò sopra e dopo un pò, l'amalgama, si mosse, e si udì: "Ahò, annamo bbene, manco so nnato e già me sputano !!!!".

Era nato l'Originale, lo "stampo" di quello che sarebbe, nel tempo, diventato il "Lupo dell'Armata".

Il Creatore provò a parlare con il nuovo "animale", vedendolo sempre triste, e capì che aveva bisogno di muoversi, perchè non ce la faceva a stare sempre nello stesso posto, così, vedendo che al Lupomo "girava" qualcosa, ebbe un'illuminazione e creò la ruota.

Il Lupomo, che non era stupido, tutt'altro, chiese: " Mapperchè nun ce ne mettemo 'nantra davanti, 'co in mezzo quarcosa che le fà move, sai che c'è, è che ammé nun me và de faticà, sento troppo caldo, sò stanco, lavoro più de 18 ore al giorno".

"18 ore al giorno lavoriamo solo in due, lo e un altro che creerà più avanti..." rispose il Creatore, senza pensare che, in futuro, quest'altro lavora-
tore che avrebbe creato, si sarebbe montato la testa, tanto da crederci il Creatore stesso.



Il Decano

.Ma, poichè Lui è immensamente buono, accontentò il Lupomo, e gli creò un attrezzo con due ruote, una davanti l'altra, e un bicilindrico scoppiettante in mezzo per farla muovere....

"A Capò", disse l'Originale " ma 'co sti du' cosi che escono così tanto de fora, nun c'è er rischio che me appunto 'nmezzo all'alberi???".

"Va bene, disponiamoli meglio, così, uno vicino all'altro. Invece così, messi in fuori, quando creerà la Germania, li darò a loro, che, almeno, per circa cento anni se li terranno senza cambiarli..."

" Ammé, fammela bella, snella, agile, abbastanza veloce, che nun me se smonti pe strada, che nun sia troppo piena de plastica, co bei colori, e magari pure col CO da spippolà..., stabile, divertente e pure comoda in due....."

" E ti pare facile, ci debbo pensare, mi ci vorrà del tempo..."

"A Capò, basta che guardi sul catalogo della Yamaha, piji er TDM, e me le fai paro paro...eannamo nooo !?!?!?"

" E' vero, vedo che una cosa del genere verrà costruita in futuro, però, lo, essendo onnipotente te la posso creare anche adesso. Solo una cosa, tu sei unico, a cosa ti serve una moto comoda per due?"

"Ecco...beh..." disse, con le braccine dietro la schiena, disegnando con il piede dei cerchi nella polvere: "appunto de questo Te volevo parlà, nun è che se potrebbe avè qualche altro "animale" con cui divide le "gioie" della vita, che ne sò, una bella mora, co' l'occhi verdi, alta, formosa al punto giusto, che nun se lamenti mai, che non abbia mai mal di testa strategici, che capisca ogni



Il lupomo

mia esigenza, instancabile, grande cuoca, intelligente, sempre complice e comprensiva, che non sia mai opprimente e non deve da fa la spesa ogni tre giorni, che non si lamenti mai, neanche, ad esempio, della tavoletta del cesso alzata, che nun rompa col disordine a casa, e che nun me se senta male inmoto, etc.etc..."

"Si può fare" rispose Lui," ma ti costerà un occhio, un polmone, un rene, una mano, un ginocchio, evaristo, e i capelli."

Ci pensò e disse:"A Capò, e co' 'na costola che ce pio
?????...."



Le famose salcicce della Tolfa

E nacque la Zavorrina come la conosciamo noi.....

Ecco allora che il primo, originario Lupo dell'Armata e la sua Zavorrina ufficiale cominciarono a girovagare per l'Eden, in sella a quella primordiale TDM, che non dava problemi di on/off, con la Zavorrina che stava abbastanza bene, l'avantreno che non s'alleggeriva, etc,etc.

Quello che successe dopo, e' risaputo, la voglia di provare cose nuove, porta a fare degli errori di cui, poi, si pagano le conseguenze, tipo la cacciata dall'Eden, con conseguenti strade piene di buche e di sardomobilisti pazzi, sputer, on/off etc.etc.

Ma la storia contiuna nei secoli a venire, ed ecco che vediamo, sulle rive del Tevere, nascere la Cerimonia del Battesimo del Lupo.



Il battesimo di Lucurbusiè

C'era un uomo di origine ebraica, Aronne Decano, il quale, involontariamente creò la cerimonia.

Certo, a noi è arrivata leggermente modificata, simile, ed adeguata alla spiritualità dilagante, di inizio millennio, ma le cose, sembra, andarono così.

Si narra che l'Aronne Decano, un giorno, stava erudendo il suo discepolo preferito sulle rive del Fiume, tale Nanni_ CM, che però, data la sua giovine età, era distratto dalle grazie delle straniere, specialmente "galliche", che giravano per Roma.

Arrabbiatissimo, l'Aronne Decano, mise la sua possente mano sulla capoccia del Nanni_ CM e gliela spinse giù, più volte, nell'acqua del Tevere.

"Si nun me stai a sentì, io t'affogo !!!! Hai capito o no ??????"

Devi da studià !!!"

Casualmente passava tale Giovanni dalla Terra santa, il quale, vedendo la scena, pensò " Guarda con quanto amore il padre aiuta il proprio figlio a lavarsi il capo, è proprio un bel gesto d'amore, lo prenderò come spunto per il Battesimo."

Saputa in seguito la cosa, e l'enorme successo che il Gesto ebbe in Terra Santa, l'Aronne Decano, da bravo affarista, pensò:" hai capito, me dovevo da fa pagà er copirait, sa quanti sordi c'avevo mò..." , e per sfogarsi picchiò il povero Nanni_CM. Ma quel gesto, anche se con altri significati, è arrivato sino ai giorni nostri, in cui, ad eseguire il "battesimo" è un discendente dell'Aronne, il quale sancisce in modo simile l'entrata ufficiale nel Branco.

Chi avrà la fortuna di essere "battezzato" dal Decano, non dovrà mai dimenticare l'origine antichissima, e per questo di immenso valore, del gesto.

E dovrà esserne fiero.

Del Sommo Decano, e della sua origine, si è appena detto

Altri membri dell'Armata, però, sono discendenti da personaggi, reali o fantastici, non ha importanza, bisogna solo capire il perché di certe caratteristiche.

Vediamo ora di scoprire qualche personaggio di cui si hanno notizie più o meno certe.

Si narra, ad esempio di un cavaliere, di origini Venete, possente e valoroso, Umbertone Smailer, conosciuto come "er sorridente" o "er lupo solo", il quale discese a Roma in cerca di fortuna come soldato di Ventura, e che, per la sua possenza, una volta indossate le armature di protezione, abbisognasse di una carrucola per essere calato sulla sua cavalcatura.

Oppure la storia dell'Elfa Floryan, abilissima arciera e vincitrice di innumerevoli Palii, che "trafisse", novella Cupido, un giudice, tale Pier della Cam, che se ne innamorò e non volle più separarsene.

Ma anche abili squartatori e bruciatori di carni ai tempi dell'Inquisizione, come Radena il Pellaro, il cui discendente sta ancora espiando le altrui colpe, essendosi sacrificato alla causa della cura di chi ha problemi di cute.

Od ancora, il Navigatore d'Argento, che, nonostante il tradimento della causa, passando ad una golena più veloce, venne comunque perdonato dai reggenti ed accettato dal Branco.



Massicci e coperti

Il pittore Urtul, dedito ai ritratti di personaggi e paesaggi, e che ha lasciato questa sua passione al suo, conosciutissimo, discepolo.

Lupreciso discende invece, sembra, da una famiglia marchigiana, esattori delle tasse, che, come si legge, "aveva alta dimestichezza nel far quadrare li regali conti", ed ha ereditato la dote della "precisione".

C'è chi ha ereditato l'abilità da un senatore Romano, tale Pitus, divenendo abilissimo politico ed organizzatore, tale dote gli verrà riconosciuta in seno alla comunità.

Altri invece, discendono dai frequentatori abituali delle arene dove si scontravano i gladiatori, ed oggi portano con fierezza il nome di settori di stadi.....

Ancora, parlando di cavalieri, c'è chi discende da quel famoso cavaliere che si ostinava a tirare le orecchie del suo cavallo per farlo girare, buttandosi di lato, dalla sella, per girare. Il suo discendente, Lupiega, si comporta paro paro al suo predecessore.

Oppure Alexis l'Alchimista, dedito alle sperimentazioni nella speranza di colmare eventuali difetti delle cavalcature, il quale provò diverse soluzioni per migliorare, se vi riuscì o meno non è dato saperlo, il libro in questa sezione è, stranamente, bruciato.....

Ed ancora, si narra di un personaggio, Lungagnone dalla Montagna Rotonda, che abitava fuori della metropoli, un pò cantastorie, un pò giocherellone, un pò menestrello e un pò pazzo, che amava stare in compagnia, ridere e scherzare con tutti coloro che ne avessero voglia.....

Nel tempo vari "loschi" individui si avvicineranno alla Contrada, provenienti da altre regioni e, prendendo subito le cattive abitudini dei membri stessi, cercheranno di somigliare sempre più ai Lupi dell'Armata.

Ma, e chiudo, scusandomi se, incolpevolmente, non sono riuscito a trovare notizie certe sulla storia di qualche altro Lupo che non ho citato, volevo solo ricordare che quel personaggio, che viveva fuori città, e che scherzava sempre, probabilmente mi ha lasciato in eredità questa voglia di cazzeggiare che mi ha portato a narrarVi, ma spero non annoiandoVi, le origini dei Lupi dell'Armata, gran bel gruppo di persone, che vi auguro di conoscere al più presto, perché, credo, ne vale veramente la pena.



In perlustrazione per l'Abruzzata

Proposte di Viaggio

Alto Adige

di Andrea "Crust 28"

Ultima settimana di un agosto piovoso come non mai, sono a casa senza nulla di particolare da fare...

Riesco a trovare quattro amici con cui fare un po' di km, e decidiamo di puntare i nostri cupolini verso l'Alto Adige.

L'idea originaria era di fare i passi del gruppo Sella; visto che due dei partecipanti erano di Bolzano, ho però preferito affidarmi a loro per definire meglio l'itinerario.

Parto da Como alle 6.30 di un giovedì mattina, e mi dirigo verso il casello di Brescia Est dove mi aspetta Luciano (TDM 850, da Lodi).

Assieme costeggiamo la sponda occidentale del Lago di Garda: in alcuni tratti la strada è divertente e panoramica, ma ci sono veramente troppe gallerie lunghissime, strette, umide e scarsamente illuminate.

Attenzione inoltre all'attraversamento dei centri abitati, in cui traffico e massiccia presenza di turisti consigliano la massima cautela.

Giunti a Riva del Garda, per raggiungere Trento ci sono diverse possibilità. Noi optiamo per quella che - sulla carta - sembra la più veloce: la 45 bis, una strada statale che si è rivelata un po' troppo trafficata.

Se avete più tempo a disposizione, guardando l'atlante stradale sembrerebbe invitante la Valle di Cei (Arco - Drena - Lasino - Lagolo - M.te Bondone - Trento) che però non ho mai percorso...

Arriviamo a Trento in perfetto orario, e ci troviamo con Mario (TDM 850, dalla provincia di Treviso).

Un caffè in fretta e subito ci dirigiamo verso Bolzano.

Il prossimo appuntamento è stato fissato con un po' troppo ottimismo, così decidiamo di percorrere la statale 12... scelta che mi permetto di sconsigliarvi!

E' tremendamente noiosa e trafficata, e se dovessi rifare oggi il giro, opterei sicuramente per l'autostrada. Se invece andate con calma, potrete prendere la Valsugana fino a Borgo, poi fare il passo Manghen e scendere a Cavalese. Dopodiché il passo di Lavazè vi porterà in Val D'Ega e poi a Bolzano.

Abbiamo quindi molti chilometri già sulle spalle quando ci troviamo con GioMax (TDM 850, Bolzano) e Michele (BMW R1100GS, Bolzano) per iniziare l'itinerario vero e proprio... Bozen è una cittadina molto caratteristica, e vale la pena di visitarla con calma.

Concedetevi una passeggiata nel centro, ammirando lo stile delle case d'epoca con i caratteristici aerker (se mi passate la definizione assolutamente imprecisa, sono una sorta di "balconi coperti", sporgenti dalla pianta della casa ma inglobati nella struttura).

La via principale è Via dei Portici, fiancheggiata ovviamente da portici lungo entrambi i lati, sotto i quali trovano posto numerosi negozi. Gli amici bolzanini dicono che siano molto cari, per cui se la vostra dolce metà è amante dello shopping tenetela lontana dalle vetrine!! La via termina in Piazza delle Erbe, dove si tiene il mercato.

Inoltre non mancano, attorno alla città, itinerari dove trascorrere un pomeriggio smanettando: tra i tanti citerei il Renòn, che pare essere il luogo preferito dagli smanettoni locali per consumare pedane e saponette.

Un'ultima nota: la lingua più diffusa sembra essere il tedesco, anche se tutti parlano anche l'italiano...

Noi però non abbiamo tempo, anche perchè Wile (Fazer 600, Ravenna) ci sta già aspettando a Ortisei... ci mettiamo d'accordo di trovarci a metà strada, e finalmente possiamo partire per la parte più attesa di questo itinerario.

Da Bolzano saliamo subito verso Fiè a Sciliar e Siusi, due paesini incantevoli. Siamo in mezzo al verde, e la strada si è fatta sinuosa. Era ora!

Verso Castelrotto incrociamo la Fazer nera di Wile, ed insieme percorriamo il Passo di Pinei che ci porterà ad Ortisei. Quest'ultimo è un centro molto caratteristico e gettonato dai turisti, in ogni stagione.



Il passo Sella....mi pare..



Lago Fedaia

ci porteranno fino ai 2213 metri sul livello del mare.

La strada è divertente, ed il panorama offerto dalle Dolomiti veramente impagabile. A qualcuno potranno sembrare delle semplici rocce, ma per chi ama la montagna è uno spettacolo maestoso ed affascinante.

Purtroppo è proprio la bellezza di questi posti che li rende meta di numerosissimi turisti: la salita

La prudenza nell'attraversare i centri abitati, anche i più piccoli, è d'obbligo vista la massiccia presenza di turisti in questo periodo dell'anno. Come se non bastasse, pare che sia frequente imbattersi in controlli della velocità in quasi tutti i paesi della zona.

Per contro, anche se la strada mi sembra a tratti umida e sporca, i due bolzanini tengono un buon passo sui tratti "extraurbani", così che in un attimo siamo a Selva di Val Gardena.

Qui inizia il divertimento vero: ci aspettano infatti i tornanti del Passo di Sella, che

verso il passo sarà continuamente rallentata da enormi pullman, numerose auto e qualche ciclista... conviene quindi guidare in relax e godersi il panorama, anche perchè ne vale davvero la pena.

La salita ci ha messo appetito, così decidiamo di pranzare: meglio tenersi leggeri, la strada è ancora lunga... Cosa c'è di meglio, quindi, di un bel gulasch con polenta e funghi, annaffiato da un buon vinello e seguito dall'immane strudel?

Un po' appesantiti dal frugale pasto, ci dirigiamo verso le moto; nel frattempo il tempo si è guastato, e la temperatura è scesa. A queste quote, sono sufficienti poche nuvole per trasformare un pomeriggio estivo in una fredda giornata autunnale...

Scendendo a valle il clima si mitiga, ma guadagniamo nuovamente quota salendo sul Passo Pordoi (2239 m): la salita è come al solito divertente, anche se il traffico è ancora abbastanza intenso.

Se come me amate la montagna, resterete ammutoliti di fronte alla maestosità dello scenario offerto dalle Dolomiti... se il cielo fosse stato azzurro sarebbe stato davvero fantastico, ma anche con qualche nube ed il cielo grigio si gode di uno spettacolo davvero unico.

Dal Pordoi scendiamo verso Arabba (da cui parte il Passo di Campolongo), e proseguiamo fino alla deviazione per Rocca Pietore.

Da Rocca Pietore saliamo al Passo Fedaia (2057 m), ai piedi della Marmolada...

Per nostra sfortuna il tempo peggiora: inizia a piovere, e la temperatura cala bruscamente. In queste condizioni le strade di montagna possono diventare un po' infide, ed infatti incappiamo in uno sventurato mototurista austriaco intento nell'osservare i danni (per fortuna lievi) alla sua splendida Yamaha FJR 1300.

Con molta prudenza raggiungiamo il passo, dove si trova un laghetto artificiale formato da una diga. Attraversiamo la diga, piastrellata in porfido e sufficientemente larga per consentire il transito di due automobili, per ristorarci nel bar. Bastano poche fette di ottimo strudel inondato di crema alla vaniglia per riscaldarci, e quando usciamo scopriamo che ha addirittura smesso di piovere. Dev'essere la nostra giornata fortunata...

La discesa verso Canazei è comunque all'insegna della prudenza, visto il fondo infido ed il traffico intenso. La zona è tra le più gettonate dal turismo, ed infatti il traffico in paese è notevole...

E' giunto il momento di salutare Wile, che in sella alla sua Fazer torna verso Brunico; noi invece percorriamo la Val di Fassa fino a Vigo di Fassa.

Da qui ci dirigiamo verso Bolzano, affrontando il Passo di Costalunga (1745 m), che collega la Val di Fassa con la Val D'Ega: la strada è molto divertente, ma anche qua le insidie del traffico sono in agguato sottoforma di ciclisti, escursionisti e - tanto per cambiare - ingombranti pullman...

In cima al Costalunga non ci fermiamo neppure, ma proseguiamo verso valle; non possiamo però perderci una breve sosta al piccolo Lago di Carezza (1530 m), circondato da un bosco di abeti, nelle cui acque si specchiano le imponenti cime del Latemar.

Il laghetto è alimentato solo dal disgelo e dall'acqua piovana; il suo livello era molto basso, ma nel periodo primaverile si alza parecchio, fino a giungere quasi alla strada.

Ancora pochi tornanti ci separano dalla Val D'Ega, in cui si snoda una strada scorrevole ma abbastanza stretta... tanto da impedirci di superare un pullman, che abbiamo dovuto seguire fino alle porte di Bolzano (respirando un denso fumo nero, alla faccia degli ecoincentivi per le auto...).

A Bolzano ci scambiamo i saluti di rito, e con la speranza di tornare presto in questi luoghi meravigliosi io e Luciano imbocchiamo l'entrata dell'autostrada.

Per raggiungere Milano partendo dal Trentino Alto Adige, se proprio volete fare l'autostrada, è conveniente lasciare l'autostrada del Brennero ad Affi. Da qui parte una veloce superstrada (attenzione ai controlli, il limite è di 110 km/h) che porta a Peschiera, dove si rientra nella A4.

Il viaggio di ritorno è filato tutto liscio, tranne che per l'enorme quantità di moscerini che ha deciso di spiacciarsi sulla visiera del mio casco. Per fortuna un violentissimo temporale mi ha accompagnato nell'ultimo centinaio di chilometri, eliminando ogni traccia dei poveri insetti e rischiandomi la via con un impressionante spettacolo di lampi...

Sono passate le 21.30 quando entro in Como, stanco, fradicio ma felice dopo 830 km percorsi in compagnia di motociclisti simpatici, in una delle zone più affascinanti d'Italia.

Ovviamente la zona delle Dolomiti meriterebbe di essere visitata con molta più calma, rispetto al giro mordi e fuggi che vi ho raccontato.

Le possibilità di pernottamento certo non mancano, ed in particolare i motociclisti sono ben accolti in molti alberghi e B&B (che espongono addirittura un cartello). I centri turistici sono naturalmente più caotici e costosi, ma troverete senz'altro la soluzione che fa al caso vostro. Se ne avete la possibilità, inoltre, evitate il mese di agosto in cui il flusso di turisti è veramente elevato (e le tariffe generalmente più care).

Tra le attrattive del Trentino Alto Adige non mancano inoltre splendidi itinerari per gli amanti della montagna, caratteristici centri da visitare (tra cui Bolzano e Merano sono solo i più conosciuti), e... una interessante "rassegna enogastronomica".

Tra le specialità tipiche più famose vi sono canederli, strozzapreti, gulasch, carne salada, strudel, funghi, speck e molto altro... la cucina leggera non è decisamente il forte dei trentini, ma non credo che ci sia qualcuno disposto a lamentarsi!

Non può mancare una brevissima rassegna di locali "interessanti", anche se sicuramente ce ne sono migliaia di altri.... questi sono solo quelli dove sono stato, e mi sono trovato bene!

HOPFEN & Co - Piazza delle Erbe 17, 39100 Bolzano - Tel. 0471 300 788

Questa osteria, che occupa un'intera casa d'epoca nel centro di Bolzano, è caratterizzata dalla ottima birra fatta in casa. Non posso non consigliarvi il "Bier-Gulasch e lo Stinco di maiale alla griglia, annaffiati naturalmente con la birra non filtrata (occhio agli etilometri! è facile farsi prendere la mano in questi posti...) o con il dissetante Radler (birra e limonata, molto leggero e rinfrescante).

Il locale è davvero caratteristico, con i due grossi recipienti in rame per la produzione di birra posti dietro al bancone... purtroppo non è particolarmente economico, ma se passate da Bolzano non posso che consigliarvi caldamente una visita. Magari in taxi. Ricordatevi di prenotare!!

Pizzeria - Tavola Calda ALLA STELLA - via della Svizzera 41 - 38057 Roncigno Pergine (TN) - Tel. 0461 532 715

A pochi chilometri da Trento, lungo la Valsugana (zona Pergine), potete trovare questa piccola ed atipica trattoria. Il piatto tipico è il coccio, una specie di pizza con i bordi ripiegati all'interno... ma i titolari del locale ci tengono a precisare che NON è una pizza!

In effetti l'impasto è realizzato con una farina ai 5 cereali, che con i ricchi condimenti proposti rende davvero notevole questo piatto. Ma è tutta l'atmosfera che si respira nel locale a meritare una visita: qua la fretta è sconosciuta, e vi accolgono con un aperitivo prima ancora di portarvi il menù. Al termine della cena, viene poi solitamente offerto un giro di amaro. Il servizio è un po' lento e "rigido" (non sono ammesse variazioni a quanto proposto dal menù), ma a mio parere vale davvero la pena di provare il coccio (mediamente si spendono 17-20 euro). La specialità della casa, proposta da marzo ad ottobre, è quello alle ortiche. Anche in questo caso la prenotazione è necessaria, anche se il locale a volte è semivuoto.

DOLCIARIA FASSANA - fraz.Fontanazzo - Mazzin di Fassa (TN)

Gli amici bolzanini hanno insistito perchè ci fermassimo in Val di Fassa a "fare il pieno" di strudel. Non finirò mai di ringraziarli...

Se siete da queste parti, fate anche voi un salto a provare l'ottimo strudel (impressionante quan-

ti ne sfornino, e con che velocità vengano venduti...) o uno dei numerosi e golosissimi dolci che fanno bella mostra nella vetrina. Un consiglio è quello di caricare uno o più strudel nel bauletto (sono lunghi, ma ve li taglieranno a metà) al posto dei soliti souvenir! Fidatevi!!

Dalla parte delle zavorre...

Centro Ammansimento Zavorrine

di **Federico "BuoneCoseFede"**

Siete veramente soddisfatti della vostra zavorrina?

Dopo soli 500 km la vostra zavorrina inizia ad esprimere velate perplessità che minano alla base la vostra ferrea convinzione di percorrerne altri 500?

La vostra zavorrina tende, dopo soli 700 km di autostrada ad annoiarsi, cantare le canzoni di Gigi d'Alessio nell'auricolare, straparlare, avere visioni mistiche tipo San Gennaro che a bordo di una V-Strom vi supera sul misto stretto? (e il problema non è San Gennaro, ma la V-STROM!)

La vostra amata zavorrina, prima ancora di affrontare il 12° passo alpino della giornata, avverte congelamento agli arti, formicolii vari, gonfiore, ipotermia ed altro? E soprattutto osa lamentarsene con voi che (fino a prova contraria) non avete alcun controllo sul clima?

E per i più tamarri: la zavorrina non gioisce con voi ad ogni grattata di pedana, marmitta, pedale del freno, cavalletto, carter motore, ginocchio, bauletto, etc?

E' ORA DI DIRE BASTA!

Grazie all'innovativo: CAZ - Centro Ammansimento Zavorrine

Grazie al **C.A.Z.**!

Il **C.A.Z.**, camuffato furbescamente da innocuo centro benessere (per il quale molte zavorrine mostrano vivo interesse), è un innovativo centro all'interno del quale la vostra zavorrina, in poche settimane, sarà ottimizzata per l'uso turistico - stradale.

Tutto questo grazie al nuovissimo metodo Super Training Intensivo - STI CAZ (marchio registrato).

I servizi del **C.A.Z.**:

- Estirpazione definitiva attraverso elettrocoagulazione dei recettori cutanei del freddo e loro sostituzione con una pratica e discreta spia posta sul vostro cruscotto! Quando la zavorrina scende sotto i 15 gradi di temperatura corporea la spia si accende e vi avvisa del piccolo problema senza che la vostra amata si accorga di nulla!

- Inibizione dei sensori della noia da un semplice 20% (la vostra zavorrina potrà resistere fino a 300 km di autostrada senza dare il minimo segno di cedimento), fino ad un 50% (essa potrà assistervi durante la pulizia della moto passandovi i prodotti più adatti ed ascoltandovi discorrere amabilmente sulle differenze cinetiche ed inerziali tra la catena di distribuzione del TDM 900 e quella dell'850), fino ad un definitivo 100% (una zavorrina così trattata fu in grado di sostenere, per un mese intero, devastanti spostamenti autostradali superiori ai 1.500 km giornalieri, nonché di scendere dalla moto e di ascoltare in religioso silenzio e fino a notte fonda un interminabile monologo recitato da Marzullo).

- Riprogrammazione mentale attraverso la sostituzione di tutte le inutili nozioni su moda, compleanni e date speciali ed archivio mnemonico permanente prezzi (è l'archivio cerebrale che permette alle donne di ricordare prezzo, luogo, data e condizioni atmosferiche relative all'acquisto di qualsiasi oggetto, cibo o capo d'abbigliamento da lei fatto a partire dalla più tenera età) con un ben più utile data-base contenete prezzi, prestazioni, caratteristiche tecniche e breve descrizione di qualsiasi modello di motocicletta in circolazione sulle nostre strade. NB: attenzione, l'operazione di riprogrammazione mentale può causare alcuni piccoli problemi, di irrisoria entità, che non devono scoraggiare il motociclista dall'usufruire di questo innovativo servizio. Solo fate attenzione di non chiedere (in pubblico) alla vostra zavorrina quanto è costato quel tale maglioncino che indossava l'altro giorno. La risposta potrebbe essere: Kawasaki ZRX 1200/ 9401 euro/ 4 tempi/ 4 cilindri/ 1164 cc/ 121,87 CV/ 89,7KW... quanto meno imbarazzante!

- Rigenerazione articolare attraverso la sostituzione delle obsolete cartilagini, articolazioni ed altro con materiali tecnologici di provenienza aeronautica. Funzionale e comodo anche per lui.

- Riconversione valoriale attraverso il notissimo Metodo Kubrik, già testato con successo in numerosi casi e mostrato al pubblico grazie al notissimo film "L'arancia meccanica". Attraverso questa innovativa tecnologia saremo in grado di modificare la lista delle priorità della vostra zavorrina. "No amore, il phon non l'ho portato... credo sia più importante lasciare spazio per il tuo set di 350 brugole... sai, non si sa mai! Ah, ricordati di portare il telo copri - moto, così se durante la vacanza dovesse piovere... no, non ti preoccupare, tanto non credo che le scarpe, il beauty, l'ombrello pieghevole, il contenitore da 180 litri di liquido per le lenti a contatto, il maglioncino da mettere sopra il maglioncino da mettere sopra il maglioncino da mettere sopra la magliettina di lana merinos da mettere quando ho un po' di freddo siano poi così importanti... piuttosto portiamoci una batteria di scorta, che l'abbiamo cambiata 8 mesi fa e non si sa mai!". Chi di noi non vorrebbe sentire queste celestiali parole uscire dalla bocca della propria zavorrina! Oggi i vostri sogni possono diventare realtà!

Cosa aspetti? Passa da noi e fatti fare un preventivo. Non attendere oltre, aggiorna la tua zavorrina: il Village è vicino!!!

Ovviamente sto scherzando! Dedicato alla mia zavorrina Patrizia, di cui amo ogni istante e ogni virgola. Ed a tutte le zavorrine, che a volerle cambiare bisogna essere pazzi.

Buone cose a tutti!

Off Topic

BMW 320d Touring

di Roby Yilkk

Ecco un breve report sulla BMW 320d Touring che ho avuto per oltre un anno e mezzo, come auto aziendale.

L'ho ritirata a fine 2001 per cui le caratteristiche tecniche sono leggermente differenti rispetto al modello in vendita attualmente (che potete trovare qui: http://www.quattroruote.it/auto/guidaacquisto/auto_nuove/marca02.cfm?codmar=85&codmod=3007&ccarqr=S)

Tanto per dirne una quando l'ho presa io non esistevano tre allestimenti diversi, ma solo uno. E il cambio era a cinque rapporti, mentre ora è a sei. Il motore però non è sostanzialmente cambiato: aveva 110KW (150 CV) come ora, così come l'estetica. Infatti a me è arrivata appena dopo l'ultimo restyling, che ha visto principalmente un assottigliamento dei fari e qualche lieve modifica alla calandra, nonché un cambio di forma degli indicatori di direzione laterali.

Esterni

Che dire, l'estetica è un fattore molto personale. Sicuramente quest'auto è caratterizzata da una linea filante, dinamica, che a mio personale parere si realizza molto meglio nella versione touring rispetto alla berlina (che è piuttosto bruttina nella coda, IMHO). Il lungo cofano, il parabrezza spiovente, l'altezza contenuta allungano la macchina e la inseriscono di prepotenza nel settore delle station wagon sportive, votate più all'immagine che all'effettiva praticità di carico, ma ricche di fascino. I cerchi in lega di serie sono assolutamente orribili, per cui ai tempi ho ordinato la versione con pneumatici maggiorati a 205/55 col classico cerchio BMW a sei razze "cicciette". Mooolto meglio. Avrei potuto esagerare coi 225/50 ma volevo limitare i costi (e il problema del montare le catene con pochi millimetri tra il passaruota ed il pneumatico). L'unico appunto che farei è alla fanaleria posteriore, e forse a tutta la parte posteriore, un po' "antica" d'aspetto e che mal s'adatta alla grinta della vettura. L'effetto è contenuto sulla touring rispetto alla berlina, ma rimane.

Interni

Ricchi di sapiente classe teutonica, gli interni sono secondo me semplicemente splendidi. Il mio esemplare era nero esternamente (non metallizzato) e nero anche internamente. Avevo richiesto la modanatura con effetto metallico sul cruscotto e sulle portiere, ma non è stato possibile averla, per cui anche la fascia a metà altezza era... nera. Sarà che a me piace l'auto lineare e d'aspetto "tecnologicamente pulito ed elegante", ma la plancia così, nera, senza radica, senza ricercatezze ridicole (l'orologio analogico Ford ne è un classico esempio) secondo me raggiunge apici di bellezza e classe. Si può non essere d'accordo, tuttavia l'aspetto è indiscutibilmente molto lineare e pulito. L'unico limite è dato forse solo dal volante, che nella versione standard a quattro razze è un po' troppo "paciono" per la vettura. Molto meglio il tre razze sportivo, che però io non avevo...

Passando dall'aspetto estetico a quello funzionale, devo dire che tutti i comandi sono sempre a portata di mano per il conducente, e dall'utilizzo immediato. La radio e la climatizzazione sono semplicissime da utilizzare, così come la regolazione di velocità sul volante. Ci vuole forse un po' ad abituarsi ai comandi degli alzacristalli posizionati attorno al cambio, piuttosto che sulla portiera, ma è molto apprezzabile che anche il passeggero possa governarli in caso di necessità. Vedo due soli nei nella distribuzione dei comandi, a mio parere. Innanzitutto il pulsante del lampeggio di emergenza posizionato sul tunnel centrale dietro al cambio, e che richiede quindi di togliere gli occhi dalla strada per essere premuto, a meno che non ci si eserciti frequentemente.

Secondariamente, i comandi dei fendinebbia e del retronebbia, posizionati alla sinistra del volante e facilmente coperti dalla corona dello stesso, a seconda della posizione di guida. D'altra parte io non li uso mai, soprattutto il retronebbia che andrebbe secondo me paradossalmente vietato per legge, e quindi non è un problema.

La posizione di guida è molto comoda per i medio alti, allungata e bassa come piace a me permette di avere le gambe distese ma le braccia non troppo allungate, dando comodità ed il massimo comfort sui lunghi viaggi. Altrettanto confortevoli sono i sedili, avvolgenti e non troppo morbidi, con l'aggiunta di un bracciolo posizionato proprio lì dove lo si vorrebbe. Non tutti però ci si trovano così bene: Roberta, la mia compagna, di statura contenuta, fatica a trovare una posizione che le permettesse di stare sufficientemente distante dall'airbag nel volante, pur arrivando bene ai pedali. Lo sforzo elevato richiesto dalla frizione non aiuta certamente, soprattutto in città.

Per quanto riguarda la parte posteriore ed il bagagliaio, devo dire che non trovo particolari difetti, se non semplicemente nella limitata capienza di quest'ultimo. Si ha, è vero, un comodo spazio sotto al piano e sopra alla ruota di scorta, per conservare la classica "attrezzistica" da auto come borse, cavi batteria, fast e quant'altro. Ma lo spazio per i bagagli veri e propri non è molto, disturbato vieppiù dalla grossa traversa che contiene gli arrotolatori del telo copri bagagli e della rete divisoria. Certo, la traversa è rimovibile, ma pesa moltissimo e... non ci sta in nessun modo, in auto, se non nella sua posizione ufficiale (a meno di abbattere il sedile posteriore).

La guida

Passiamo ora al pezzo forte... o almeno secondo me alle caratteristiche più significative per un'auto (sono della vecchia guardia ;) Innanzitutto il motore. Che dire, è davvero potente! Però, a mio parere, poteva essere meglio. Mi spiego: la potenza c'è, ed è davvero tanta, ma viene erogata più come un benzina che come un turbodiesel dell'ultima generazione. Ovvero, per fare un paragone motociclistico, sembra più un quattrocilindri che un bicilindrico come ci si aspetterebbe.

Sostanzialmente, per spremere 150 cavalli da un 2 litri hanno dovuto farlo lavorare più in alto, e introdurre un leggero turbo lag (ritardo di risposta all'affondamento del pedale). In pratica, mentre guidando una Golf TDI, si può viaggiare con un filo di gas a 1200 giri al minuto, anche in sesta, e quando si schiaccia a fondo la macchina t'appiccica sul sedile, pur con meno cavalli (io ho guidato il 115), con questa BMW si ha una risposta immediata solo se il regime supera i 2000 giri al minuto. Altrimenti si deve pazientare uno o due secondi. Certo che poi la spinta è notevole, e soprattutto continua fino alla soglia dei 4000 giri, poco prima della zona rossa, mentre nel turbodiesel Volkswagen è inutile tirare le marce molto oltre i 3000 giri. E lì si sentono decisamente i cavalli in più!

Al di là delle doti di pura ripresa ed accelerazione, la guida in sé è molto piacevole, rilassante, grazie anche alla silenziosità elevatissima (si possono mantenere velocità di crociera che non citerò per pudore conversando amabilmente come in salotto), e anche a velocità da ritiro patente in autostrada schiacciando il gas si ha un'ottima risposta. Una sola caratteristica peculiare: se si sta fermi, per esempio al semaforo, col motore al minimo, dando un improvviso colpo di gas si avverte uno scuotimento sull'asse longitudinale del corpo vettura: è dovuto al motore montato longitudinalmente invece che trasversalmente come su quasi tutte le vetture attuali, che induce una percettibile coppia di rovesciamento (insomma, non sono solo i bicilindrici motociclistici BMW ad avere questo effetto!). La frenata è semplicemente mostruosa: aiutata forse dalla larghezza delle gomme e dall'assetto, si ottengono decelerazioni impressionanti su qualsiasi fondo. Il pedale deve essere schiacciato con una certa forza, rispetto ad altre vetture in cui è facilissimo far stampare per distrazione il passeggero sul parabrezza, se non porta le cinture, ma questo permette secondo me una regolazione più fine della frenata stessa, e sicuramente non inficia la

potenza assoluta che è, ripeto, impressionante.

E la guida "sportiva"? E la trazione posteriore? Beh, qui devo essere onesto. La guida non è male però... forse avrebbe meritato l'assetto sportivo. Fattosta che complice forse la relativa morbidezza delle sospensioni, piuttosto che la prudenza dei progettisti bavaresi, la macchina è tendenzialmente... sottosterzante! Stupefacente vero per una trazione posteriore? Ma è così: in ingresso di curva, specialmente sul bagnato, ovviamente in caso di guida "allegra", la vettura tende ad allargare col muso, l'assetto si alleggerisce leggermente, e globalmente, soprattutto se molto bagnato, ci si sente un po' sulle uova. Se poi si aggiunge a questo uno sterzo in assoluto non molto pronto né progressivo, il giudizio globale non è ottimo. Le curve lente sono meno critiche ma rimane un marcato sottosterzo in ingresso, a meno che non si cominci a giocare con i trasferimenti di carico. La massa di quasi 1700kg però non invoglia alla guida "rallystica" perché induce a pensare che una volta "partita", sia molto difficile da recuperare.

La sensazione generale (confermata da qualche esperienza) è quella che a velocità medie o alte, il sottosterzo in ingresso possa velocemente trasformarsi in sovrasterzo in appoggio, se si esagera col gas o con l'angolo di sterzo, dando a tutta la manovra una sensazione di instabilità non molto appagante. E' vero che parlo di fenomeni che si manifestano guidando allegramente, ma percorro molto frequentemente l'A1 nel tratto Bologna - Firenze piuttosto che la A15 (Cisa) Parma - La Spezia, e mi sono fatto una certa esperienza. Devo dire che, tanto per fare un paio di esempi a caso, la 156 1.8 TS che avevo prima era davvero un altro pianeta: molto più pronta e precisa di sterzo, era forse altrettanto "instabile" ma certamente più appagante. E in alternativa, la succitata Golf, pur essendo più morbida, era quella che tra tutte offriva la maggior stabilità e sensazione di sicurezza nonché di tenuta laterale. Permetteva di guidare in modo assolutamente esecrabile in tutta sicurezza ;)))

Due parole finali sui miei tentativi di sovrasterzo controllato, che ovviamente ho effettuato in curve lente o medio lente. La motricità è semplicemente incredibile, per cui sull'asciutto i 150 cv non bastano assolutamente. Sul bagnato, già è diverso. Però, anche disinserendo l'antispin, si ottengono derapate molto limitate alle basse velocità: la vettura recupera immediatamente la motricità anche se maltrattata. A velocità un po' più elevate, lo confesso, non mi sono azzardato.

Morale, come giudicare globalmente questa BMW? Certamente non mi metterò a dare stellette, anche e soprattutto perché non ho sufficienti esperienze per fare paragoni sensati con le altre vetture della medesima categoria, ma l'impressione globale è la seguente. Si tratta di un'ottima vettura, come qualità costruttiva, come interni, come comfort, e anche come effettiva sicurezza attiva e passiva. E' caratterizzata da una parte dal look sportivo e dinamico, che va a incidere sulla praticità limitando la volumetria, e dall'altra da un'indole effettivamente più da passista che da sportiva, nonostante il motore molto generoso. Probabilmente, come si suol dire, "la morte sua" sarebbe un bell'assetto sportivo, ovviamente a spese del comfort di marcia. In assoluto, mi piange davvero il cuore all'idea di doverla riconsegnare tra una settimana!

Redazione del Giornalino di TDMitalia: Andrea "Crust28" (crust28@yahoo.it), Anedar (anedar60@yahoo.it), Luciano il "Nonno" (speluc@libero.it), Piero Prock (prock@libero.it), Rob Yilkx (rperetto@sapient.com), dimmipure (dimmipure@libero.it), Federico "BuoneCoseFede" (emu-meuv@libero.it)

Il Giornalino di TDMitalia riceve e pubblica (forse) articoli originali, idee, riflessioni, bizzarrie e varie altre demenzialità degli iscritti a TDMitalia. Chiunque volesse contribuire può contattare la redazione del Giornalino all'indirizzo: redazione@tdmitalia.it.