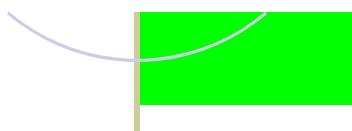


Il Giornalino di TDM Italia



Il senso del Village

di Luciano Spelta (*il Nonno*)

Quando leggerete questo numero del "Giornalino", mancheranno pochi giorni al grande evento.

Volutamente ho usato l'aggettivo grande, perché mi piace pensare al Village come all'evento che più di tutti rappresenta il nostro gruppo e il nostro modo di essere motociclisti.

Non importa se fisicamente saremo in dieci o in cento, al Village ci saremo tutti, se non altro con una partecipazione ideale.

Chi era con noi in Sicilia lo scorso anno sa benissimo cosa intendo dire e sa benissimo che certe emozioni sono difficilmente traducibili senza alterarne il

significato più profondo.

E chiaro che, a questo punto, la moto si trasforma in un mezzo e in un pretesto per stare insieme. Uno stupendo pretesto per incontrare vecchi amici, per scoprirne di nuovi e per lasciare alle nostre spalle, per qualche giorno, quella quotidianità che spesso ci assilla con problemi e preoccupazioni. E allora, anche il tipo di moto posseduta passa in secondo piano.

E' curioso e atipico nello stesso tempo che molti amici, passati dal TDM ad altre moto, continuino a frequentare la nostra lista virtuale e i nostri incontri, anche se, di virtuale, la nostra community ha conservato molto poco.

Non è infrequente paragonare Tdmitalia a una grande famiglia dove si alternano periodi di calma piatta a periodi più tormentati dove, come in tutte le famiglie "sane", le gioie e le preoccupazioni del singolo diventano le gioie e le preoccupazioni di tutti. Per un vecchio motociclista, o se preferite motociclista vecchio, come me, queste sono certezze da non trascurare.

E allora si può capire perché al Village succedano strane cose. Ti

potrà capitare di assistere all'iniziazione di un nuovo iscritto e fissare quel ricordo in modo indelebile nella tua mente. E ancora, ti potresti ritrovare in una vecchia macchina con una persona, che fino a ieri era solo un nick, a mettere in comune il ricordo di tuo padre cercando di dare un significato al suo "essere stato".

So che Giancarlo-Gattostanco, fondatore di TDMitalia, a cui tutti noi dobbiamo moltissimo, storcerà il naso, ma TDMitalia non è più quella lista monomarca, confinata sul WEB, che aveva caratterizzato la sua nascita. E nonostante questo continua a vivere e a crescere.

Sarà così anche in futuro? Non lo so, non so leggere nella sfera di cristallo, ma quello che oggi è la sua forza condizionerà inevitabilmente anche la sua evoluzione. Le moto si rinnovano, la tecnologia cambia, i gusti dei giovani vanno, forse, verso altre direzioni, ma una cosa è certa, le amicizie, quelle vere, restano, nessuno ce le potrà mai togliere. E questo, a ben guardare, è quello che conta.

Buon Village a tutti!

In questo numero:

Il senso del Village	1
Prime esperienze a sud	2
I castelli parmensi	4
I motociclisti e il freddo	8
Niente male questa francesina...	9
Ritirare Yamaha e Ducati	12
La pagina 'nimmistica	13

Prime esperienze a sud...

di EnzoTDM

Il 2004 è iniziato bene per le attività di TDM Italia nel sud.

In un tempo relativamente ridotto si sono concretizzati due importanti eventi: il "Salento in TDM" e la



Santa Caterina - by Grigiokane

"Pasqua nelle T.D.M. (Terre Di Mezzo)", rispettivamente il 28 marzo in Puglia e dal 10 al 12 aprile in Calabria.

Il "Salento" è nato dalla volontà di una fantastica coppia di Guagnano, in provincia di Lecce, Massimo e Marian, entusiasti proprietari di un TDM 900 da settembre scorso, e subito rapiti dalla magia del nostro piccolo universo.

Mi hanno chiesto di dar loro una mano a preparare un evento nello splendido Salento, e ho accettato subito con entusiasmo.

Oonestamente, ci aspettavamo una partecipazione di dieci, forse quindici equipaggi... immaginate quindi la nostra gioia quando abbiamo visto il numero crescere, crescere... fino ad arrivare a 33 equipaggi!

Il sabato precedente l'evento sono arrivati i più lontani, da Calabria, Campania, Lazio, Abruzzo, Basilicata.

Dopo la sistemazione presso l'albergo "Villa Donna Lisa" di Salice Salentino, abbiamo percorso un tratto della vicina litoranea ionica, da Porto Cesareo a S. Caterina di Nardò, dove abbiamo goduto della

visione di un tramonto surreale!

La cena, sobria come è costume nel nostro gruppo, è stata consumata a Lecce, aiutata dal digestivo ufficiale di TDM Italia, il TANTUM VERDE, conosciuto ai più come amaro Centerbe.

La mattina successiva, domenica, sono arrivati al punto di ritrovo, a Lecce, i restanti equipaggi.

L'itinerario ha visto il serpentone percorrere la litoranea adriatica, sostare nella splendida Otranto, dove si è passeggiato per le viuzze del centro storico e sui bastioni prospicenti il porto, per poi proseguire toccando Santa Cesarea Terme, Castro, Tricase Porto, fino a S. Maria di Leuca, nelle cui vicinanze ci attendeva Gianni, titolare del ristorante "Re Sole", che era stato designato per il pranzo.

Qui era pronta

la sorpresa per l'inconsapevole Alberto "23maggio": era il suo compleanno, e di concerto con la moglie abbiamo fatto preparare una torta con tanto di dedica, sbucata fuori dalla cucina quando meno se l'aspettava...

Dopo pranzo abbiamo percorso la litoranea ionica da Leuca a Gallipoli, dove ci siamo salutati non senza emozione.

Peccato solo per le nuvole che hanno reso grigio il cielo, ma non ce ne siamo accorti più di tanto: i sorrisi soddisfatti dei partecipanti erano più luminosi di qualsiasi sole! L'incontro Pasquale è invece scaturito da un'idea dei Cammelli, desiderosi di trascorrere alcuni giorni nella zona nord della Calabria.

Mi è sembrato logico offrire le mie buone conoscenze della zona ai fini organizzativi, per la parte riguardante la logistica e gli itinerari.

E poi quale occasione migliore per dar vita alla Contrada dei Briganti?

Anche per tale evento abbiamo assistito alla crescita del numero dei partecipanti, probabilmente frenato solo dalla concomitanza con una festa che in molti hanno dovuto



Otranto - by Supersayan

trascorrere in famiglia...

Alla fine 35 equipaggi hanno preso parte all'evento, da Sicilia, Calabria, Puglia, Abruzzo, Campania, Lazio.

Il maltempo ci ha concesso poche ore di tregua per tutta la durata del week-end, con alternanza di pioggia, nebbia... almeno le temperature sono rimaste accettabili, per fortuna!

I partecipanti hanno raggiunto la struttura designata all'accoglienza (Hotel Sybaris, convenzionato con TDM Italia) nella serata di venerdì santo, 9 aprile.

Campania a Sapri, da dove a b b i a m o percorso una delle strade più divertenti della zona per i motociclisti, che ci ha riportati in q u o t a e all'interno, di nuovo verso Lagonegro.

Da qui, prima via statale e poi in autostrada, rientro alla base.

(purtroppo!)



Mormanno - by Careca



Maierà - by Pierre

La domenica di Pasqua è stata dedicata alla Sila: Acri, lago di Cecita, Camigliatello, S.Giovanni in Fiore, lago Ampollino, Villaggio Palumbo, lago Arvo, Lorica... rientro tra nebbia e pioggia.

Lunedì' 11 la nebbia che interessava la zona ci ha

costretti a variare i programmi, e abbiamo puntato direttamente verso l'alto Tirreno cosentino, raggiungendo un piccolo paese, Maierà, molto grazioso e ben curato.

N e l pomeriggio, dopo un "sobrio" pasto, ci siamo spostati a sud, verso Amantea, dove si è concluso l'incontro

In tutti e due gli incontri ho provato emozioni intensissime, al pari di tutti gli amici che hanno voluto condividere con noi tali iniziative, e che hanno profuso simpatia, allegria e spensie-ratezza.

Ma la gioia più grande viene dal constatare che la presenza di TDM Italia a Sud si sta facendo man mano più significativa, e che la voglia di vedersi, fare strada, stare insieme ad un fantastico gruppo di amici è sempre crescente!

E ogni sforzo compiuto per organizzare e lieve, ampiamente ricompensato dalla soddisfazione di vedere i propri amici sorridere...

Arrivederci alle prossime iniziative... ce ne saranno, potete scommetterci!!!



Lorica - by Careca

Il primo itinerario (sabato), di circa 350 km., ci ha fatto percorrere il tortuoso tracciato della SS 19, che attraversa il Parco del Pollino, da Castrovilliari a Lagonegro, da dove siamo discesi verso il mar Tirreno a Tortora, paese di confine tra Calabria e Basilicata, per consumare il pranzo.

Particolarmente suggestivo poi il tratto di litorale tirrenico lucano, in zona di Maratea; da qui abbiamo effettuato l'ascesa alla collina, su cui sorge la statua del Redentore, alta 22 metri, che domina il pittoresco porticciolo.

Ancora litoranea fino a toccare la

Alla scoperta dei castelli parmensi

di Luciano Spelta (*il Nonno*)

Terra straordinaria il Parmense! Un connubio d'arte, storia, paesaggi e buona cucina. Chi avesse la fortuna di addentrarsi in questo angolo del nostro Paese, non si lasci sfuggire una visita alle sue stupende rocche, castelli e fortezze, forse tra le più belle e meglio conservate d'Italia. Questi luoghi che,

ancor oggi, riescono a trasmettere sensazioni ricche di fascino e mistero sapranno raccontare, al visitatore più attento, del Ducato di Parma e Piacenza che fu dei Farnese e poi dei Borbone fino al congresso di Vienna quando venne consegnato a Maria Luigia d'Austria, moglie di Napoleone.

Le informazioni che riporterò non hanno certo la pretesa di descrivere nel dettaglio ogni singola rocca o castello, ma vogliono essere, semplicemente, uno stimolo per una visita più approfondita.

Bene, possiamo iniziare il nostro viaggio.

Lasciata Lodi ci dirigiamo verso Sud percorrendo la SS 9 Emilia e dopo aver attraversato Piacenza, imbocchiamo la SP 6 in direzione di Carpaneto.

Dopo circa 70 Km da Lodi incontriamo, sulla destra, Castell'Arquato. Questo borgo medioevale che sorge sulle pendici dell'Appennino piacentino, sopra un colle ricco di conchiglie fossili, si pone come a guardia del corso dell'Arda. La rocca Viscontea, opera difensiva del '300 che domina la cittadina, merita sicuramente una visita. L'imponente struttura cinge due spazi che degradano verso valle su cui domina la mole del Dongione. Passare sotto le volte e risalire i ripidi e tortuosi vicoli fra le sue case

medioevali, è un po' come risalire il corso del tempo.

Lasciato Castell'Arquato, imbocchiamo la SP 4 e dopo circa 6 Km arriviamo a Lugagnano Val d'Arda e proseguiamo in direzione Bardi.

Fino a questo punto il percorso è un po' monotono, tipico della bassa

Padania, ma una volta superato il torrente Arda, la "musica" cambia. La strada incomincia a salire con decisione, a curve veloci seguono tornanti non sempre facilissimi da interpretare. Purtroppo il fondo stradale non è dei migliori e spesso si incontra del brecciolino che sconsiglia una guida troppo sportiva.

Il traffico è inesistente, i boschi di castagni fanno da cornice naturale al nostro procedere. Saliamo senza "aprire" troppo, quasi con un senso di rispetto per il silenzio e la pace che ci circondano.

Superato il passo del Pellizzone a 1.029 m si scende su un tracciato misto veloce verso Bardi. Località di villeggiatura

dell'Appennino parmense a 808 m di altitudine, Bardi si trova in una bella posizione sul declivio che dal Monte Crodolo scende nella valle del Ceno. Qui, sopra uno sperone di diaspro rosso, sorgono le imponenti mura del castello, secondo in Europa per dimensioni.

Narra la leggenda che il nome Bardi derivi da "Bario" l'elefante di Annibale venuto a morire in solitudine sulle rive del Ceno, lasciando in eredità il suo toponimo. La storia ha poi accertato che il nome deriva da un gruppo di Longobardi che nel 600 d.C. si accampa ai piedi dello sperone di roccia rossa sulla quale, "qualche anno" dopo, in pieno Medioevo, verrà eretto il castello. La rocca di Bardi è stata oggetto di numerosi passaggi di proprietà fino a quando venne acquistata, nel 1257, dalla famiglia Landi che ne fece il proprio centro di potere per 425 anni. Come quasi tutti i castelli, anche quello di Bardi nasce come fortezza, per le necessità di difesa dalle invasioni e dagli attacchi: un autentico bunker.

In seguito, a partire dal '500, i Landi ingentilirono la fortezza che passa da un uso prevalentemente militare a quello di ricca dimora padronale. Nel 1679 la dinastia Landi finisce, il destino del feudo è ormai segnato. Acquistato prima dai Farnese, poi dai Borbone e infine da Maria Luigia d'Austria, il castello si avvia ad un rapido declino. Il colpo di grazia, per una fortificazione militare come

quella di Bardi, fu l'eliminazione dei cannoni e la trasformazione in prigione militare, prima di essere chiusa e ceduta al demanio nel 1868. Oggi questo castello, che



Castell'Arquato "Il Dongione"



Castell'Arquato "La Piazza"

la credenza popolare dice essere abitato da un gruppo di fantasmi dispettosi, è tornato ad essere il vanto di un intero paese.

Lasciamo Bardi e proseguiamo verso Varano De' Melegari lungo la SP 28. Il tracciato è molto divertente, il fondo stradale buono; volendo si

può azzardare qualche allungo, autovelox permettendo.

Entrando in paese non si può certo ignorare la mole del castello che domina la strada provinciale. Scarse ed incerte sono le sue origini. Pare comunque appurato che nel 1297 fosse destinato alla demolizione in quanto appartenente alla famiglia ghibellina dei Pallavicino, da sempre ostile al Comune di Parma. Di fatto, non esiste documentazione relativa al suo abbattimento e il castello rimase di proprietà dei Pallavicino fino all'inizio del 1400 quando passò in proprietà ai Visconti di Milano. Nel 1551 il castello ritorna ai Pallavicino che lo tennero fino al 1805, anno in cui furono soppressi i feudi. In seguito fu acquistato dalla famiglia francese dei Levacher e nel 1965 ceduto ai Tanzi; attualmente è proprietà comunale e non visitabile.

Nel panorama dei castelli parmensi, l'architettura di Varano è certamente atipica. Tre delle quattro torri sono allineate sul lato Nord che guarda il Ceno, mentre il mastio è

posizionato sullo spigolo verso la strada. Anche l'ingresso non rispetta i canoni degli altri castelli parmensi; è, infatti, collocato di fianco, nella torre centrale delle tre allineate.

Usciti dal paese ci dirigiamo verso Fornovo e dopo aver superato il ponte sul Taro, imbocchiamo la SS 62 per Collecchio, Salabaganza, Felino.

Al solo pronunciare la parola "Felino" il pensiero corre a quel meraviglioso salame che qui si produce. Il parmesano è sì una terra di castelli, di valli suggestive, di strade incantate, ma è anche una terra dove i piaceri del palato trovano il loro naturale appagamento. Si possono assaporare zuppe d'altri tempi, cappelletti in brodo e selvaggina,

mentre prosciutto di Parma, culatello di Zibello, parmigiano reggiano, castagne, funghi, tartufo nero di Fragno e mille altre prelibatezze fanno capolino su una delle tavole più naturali e golose d'Italia. L'aria di queste valli invita all'appetito; agriturismo, locande, ristoranti e trattorie tipiche sono pronte a

servire l'ospite di ogni paese e di ogni età con un ricco e variopinto menù.

scriveva Monsignor Magnani "...è ora ridotto a un mucchio di rovine, albergo di pipistrelli, di gufi e di topi."

Nel 1775, dopo la morte dell'ultimo feudatario, il castello passa alla Mensa Vescovile e, cinquant'anni più tardi, è venduto alla famiglia Brian che negli anni Sessanta lo cede, a sua volta, ai conti Del Bono.

Fortunatamente i nuovi proprietari provvedono ad alcuni lavori urgenti e aprono un ristorante "L'Hostaria del Castello", che grazie alla sua straordinaria cucina riesce a recuperare sapori dimenticati nel tempo. Sapori che ispirarono poeti come Edmondo Barbieri quando cantava di pernici e riso con le verze, di fegato di maiale fritto, di cappone arrosto con intingolo di creste, di grigliate e funghi porcini. L'Hostaria è chiusa da diversi anni, ma il castello sta ritrovando una seconda vita, da quando, nel 1978, un "castellano privato" rileva la proprietà dai conti Del Bono e procede ad un radicale ed encomiabile restauro.

All'interno del castello è stato recentemente aperto il ristorante "La locanda della Moiana" che

prende il nome dalla campana, conservata nel castello, fatta nel 1652 in onore di Ranuccio II Farnese, duca di Parma e Piacenza, illuminato artefice del ligneo teatro farnesiano di Parma.

Tra i piatti da gustare: risotto alla malvasia, tortellini ai funghi, brasato di selvaggina, stracotto di culatello.

Lasciati alle spalle Felino e il suo castello, percorriamo la provinciale Pedemontana in



Varano de' Melegari "Il Castello"



Bardi "Il Castello"

restaurato, il castello di Felino affascina il visitatore già al primo approccio. La sua, più che una storia, è una vera e propria avventura che inizia dall'alto Medioevo e arriva alla fine del Settecento. Passeggiando al suo interno, le mura sembrano raccontare, come in una fiction televisiva, di assedi e sortite, di saccheggi e tradimenti, di canzoni e di menestrelli, di trovatori e urla di torturati, di giostre e di cavalieri.

Ai primi del Novecento il castello è praticamente in rovina e, come



Felino "Il Castello"

direzione Torrechiara. Mentre la moto ci accompagna dolcemente, l'inconfondibile sagoma del castello sembra quasi venirci incontro, come a porgerci una sorta di benvenuto. Questo castello è forse il più "intrigante", sorprendente e meglio conservato in terra di Parma. Non a caso ho detto

sorprendente e la prima sorpresa incomincia proprio dal nome. Torrechiara, infatti, non ha alcun riferimento con i colori delle torri o con quello della campagna circostante, ma deriva da "torchiara", vale a dire dai torchi di un frantoio che nel Medioevo spremeva le uve delle campagne vicine.

E veramente sorprendente è pure l'abilità con cui si è saputo coniugare le esigenze militari e belliche, comuni a tutte le fortezze, con il piacere estetico. La cosa è particolarmente evidente osservando i camminamenti di ronda che sporgono su un fitto ricamo di beccatelli lunghi e sottili per poter meglio colare la pece bollente sugli assalitori.

E qui l'osservatore scorda, per un attimo, lo scopo militare e rimane incantato dalla straordinaria bellezza di queste forme. Pregevoli sono pure gli affreschi a "grottesche" che decorano le camere del cortile d'onore, così come quelli nella sala degli Acrobati.

Non va inoltre dimenticato che questo castello fu l'alcova d'amore di Pier Maria Rossi conte di Berceto e Bianca Pellegrini. Entrambi giovani,

belli, raffinati e appassionati, ma purtroppo già sposati e, come ai giorni nostri, la cosa può creare

qualche problema. Per loro fortuna, il marito di Bianca era un vecchio noioso e la moglie di Pier Maria era una donna insignificante e sottomessa, che il conte era stato

costretto a

sposare, per ragioni di stato, appena quattordicenne.

Nella camera degli amanti o "Camera d'oro" si possono ancora vedere le formelle in ceramica che un tempo erano rivestite d'oro zecchino.

Pare che Pier Maria rimase vedovo nel 1468 quando la moglie morì di peste, ma non risulta che in seguito abbia sposato la sua Bianca. Come

diceva un vecchio saggio "forse un matrimonio è poco, ma due sono troppi".

Archivi storici ci dicono che Pier Maria morì nel 1482 e che il suo corpo imbalsamato e seduto su un trono fu calato in una cripta della cappella palatina di San Nicomede insieme ad un favoloso tesoro. Quando nel 1911 la cripta fu aperta non si trovò più nulla, neppure il corpo del defunto.

Dopo un ultimo sguardo al castello degli amanti, riprendiamo il nostro viaggio.



Il castello di Torrechiara



Fontanellato "Le torri del castello"

Lasciamo Parma alla nostra destra e oltrepassata l'A1 puntiamo alla volta di Fontanellato.

Posteggiata la moto in un posto "tranquillo" ci dirigiamo a piedi verso la piazza principale. La piazza, circondata da un ampio porticato, è ricca di botteghe dove fanno bella mostra di sé i prodotti derivati dal latte di pianura e dai maiali che qui vengono sapientemente allevati.

Al centro della piazza sorge, ma sarebbe meglio dire emerge, il castello. Il fossato che lo circonda suscita, infatti, nel visitatore la sensazione che il castello "galleggi" sull'acqua.

Un tempo, l'anello del fossato, era alimentato da una fonte; attualmente il rifornimento idrico è assicurato da una moderna opera di canalizzazione e da un pozzo appositamente costruiti.



La Rocca di Soragna

Il castello o roccia, come alcuni preferiscono definirla, è stato per cinque secoli proprietà della famiglia Sanvitale. Pare che il capostipite della famiglia, tale Ugo, di

temperamento guerriero, facesse costruire una torre di difesa sulle rive dell'Enza e la dedicasse a San Vitale. Fu così che la stirpe di Ugo fu, da allora, chiamata "de Sancto Vitale" poi diventata per semplicità Sanvitale.

Anche al visitatore meno attento, appare evidente come i Sanvitale avessero il gusto del bello. Pare quasi che fosse loro intenzione mettere questo patrimonio a disposizione di tutti, soprattutto dei posteri.

I Sanvitale sarebbero certamente felicissimi nel constatare che affreschi, mobili, tele e suppellettili, possono oggi essere ammirati da una moltitudine di persone.

La sala d'armi, la sala dei ricevimenti e la camera nuziale, sembrano preparare lo spirto a quell'incontro straordinario rappresentato dalla saletta affrescata nel 1524 da Francesco Mazzola, detto il Parmigianino. Pregevolissima la volta dove si alternano giochi di canne, putti, amorini indifferenti che fanno da sfondo al mito di Diana e Atteone. Proseguendo nella visita attraverso il giardino pensile, si giunge in una stanza unica nel suo genere, la cosiddetta "camera ottica". In questa stanza, ricavata in una delle torri circolari, è possibile, con un geniale gioco di cristalli prismatici, vedere riflessa la piazza principale del paese.

Appare ancora oscuro il vero scopo di questo "marchingegno", molteplici e disparate sono le chiavi di lettura. Esperimento scientifico? Curiosità morbosa per guardoni d'alto rango? Semplice diletto provinciale? Difficile dirlo, ma una volta ritornati sulla piazza abbiamo la sensazione di essere spiai.

Il nostro viaggio sta per concludersi, ci rimane da visitare la rocca di Soragna che dista da Fontanellato una decina di chilometri.

Soragna, un tempo, era nota come "Signora della Bassa", probabilmente per la presenza, fin dal VIII secolo, di un castello posseduto in un primo tempo dai Pallavicino e poi dai Marchesi Meli Lupi, che ancor oggi ne detengono la proprietà.

Lasciamo la moto, proprio davanti all'ingresso della rocca ed entriamo passando su quello che un tempo era il ponte levatoio, sostituito nel 1600 da un ponte in muratura "presidiato" da due superbi leoni in pietra che tengono tra le zampe un'enorme palla.

Come ogni castello che si rispetti, anche quello di Soragna ha il suo fantasma, E' "Donna Cenerina" così chiamata per il colore biondo

cenere dei capelli. Ma chi è "Donna Cenerina"? Narra la leggenda che si tratti dello spirto inquieto di Cassandra Marinoni, moglie del marchese Diofebo II Meli Lupi, assassinata dal cognato Giulio Anguissola nell'anno 1573, forse per motivi d'interesse. Pare che il fantasma appaia ogni volta che muore un membro della famiglia. Il fatto che il castello sia ancora abitato dalla famiglia Meli Lupi ne fa una "cosa" viva ed appena entrati si ha la sensazione di non essere semplici visitatori, ma protagonisti di un passato che per qualche istante tornerà a rivivere.

E così, come per magia, davanti ai nostri occhi si aprono visioni fantastiche, atmosfere tangibili di mondi lontani, tesori d'arte, cicli pittorici, saloni magnificamente affrescati, salottini, arredi, gallerie di antenati, sale d'armi.

Nell'ala destra del castello si trova la Sala Baglione, così chiamata perché fu affrescata nel secolo XVI da

Cesare Baglione che trovò la sua espressione artistica più efficace nella rappresentazione delle cosiddette "grottesche", un particolare genere di ornati ispirato alle decorazioni Pompeiane. Sempre nell'ala destra si può visitare la Sala Gialla con importanti affreschi.

Nell'ala centrale troviamo la "Sala del Bocchirale" che collega il cortile con il giardino, la "Sala Rossa", la "Sala del Biliardo", la "Sala degli Stucchi", la "Galleria dei Poeti" e la "Sala Pranzo".

Nell'ala sinistra, si sale al primo piano tramite un ampio scalone che sbocca nella "Grande Galleria" e più avanti si accede alla "Sala delle Donne Forti", alla "Sala del Trono", alla "Camera Nuziale" e al "Salottino".

Dopo una breve visita al giardino concludiamo il nostro viaggio, certamente stanchi, ma forse un po' più "ricchi" e pronti ad affrontare gli ultimi 70 chilometri di autostrada che ci riporteranno a Lodi.



I motociclisti e il freddo

Delirio sotto zero e Sogno di una strada di mezz'estate
di Jiji Dammipure

10 minuti più del solito per salire in moto! Sotto abbigliamento standard da ufficio, con l'aggiunta di un paio di pesanti felponi. Le gambe però rimangono un problema, credo che metterò la salopette da sci, dovrebbe servire allo scopo. Aggiungiamo un sottocasco che male non fa.

Le mani proviamo a proteggerle con un pesantissimo paio di guanti e, non badiamo a spese, un sottoguanto aggiuntivo.

Va bene vi svelo un segreto, io per non correre rischi indosso anche un paio di mutandoni atermici per immersioni nell'artico. Faccio molta attenzione alla "salvaguardia della specie".

L'avviamento è sempre una sofferenza durante i mesi freddi, la moto per quanto al coperto prende un bel freddo e si accende ma protesta, scalpita e ringhia. Desidera il caldo, una condizione migliore, più adatta alla sua indole, come darle torto?

Certo, magari potevo evitare di rimandare tanto il tagliando. In quel mentre esce l'Omino Nero del filtro che fa un balletto osceno indirizzandomi gestacci e imprecazioni, io do una sgasata e lui, l'infame, viene subito risucchiato nel motore. Forse è meglio partire, prima che si affacci il Folletto dell'olio motore...

Oggi è la prima giornata di grande freddo, ne seguiranno altre per la somma di settimane e mesi ma quest'anno la moto non la mollo neanche un minuto.

Siamo in pochi su due ruote, quasi tutti nascosti dietro gli ampi schermi degli scooter oppure sotto lenzuola leopardate che vanno di moda. Ma tutta quella gente che intasa i bar durante i mesi estivi dov'è?

Vedo d'un tratto un'orda di motociclisti con le moto sgangherate, vestiti male, lerci dalla testa ai piedi che mi raggiungono e sorpassano. Uno si affianca e domanda "Per dove l'Elefantreffen?" e io lo guardo con due occhi così, senza sapere cosa rispondere. Lui capisce e accelera ridendo. Qualche motociclista è ancora in circolazione allora! E alcuni fanno anche cose

Se mi impegno oggi riesco anche a prendere un po' di neve. Non è brutto andare in moto quando nevica, sono le strade ad essere brutte. L'autostrada è una buona palestra perché le macchine continuano a pulire la carreggiata e io mi devo preoccupare solo delle svolte più repentine.

Il mio benzinaio di fiducia mi vede entrare nel piazzale, scuote la testa, io scodinzolo sulla neve compatta per terra. Non scodinzolo perché sono contento, non posso farne a meno. Però ho capito come funziona la guida sul Dirt Track. Piede a terra, gas regolare, un Santo sulla spalla, natiche ben serrate, una Dea della fortuna a spazzolare l'asfalto davanti alla ruota.

Poi arrivano gli scioperi e i mezzi-motociclisti scoprano che la moto si accende anche quando fa freddo e mi sento meno solo. Mi

sento anche meno eroe, però rimango l'apripista, il capostipite.

La lunga autostrada invernale a febbraio inizia a dare i primi segni di calore, il freddo mi accompagnerà ancora per poco, ne sono sicuro. Già vicino al casello cominceranno a fiorire le piante, sullo svincolo mi accoglieranno festanti i pollini starnutiferi e verso il Centro sarà caldo e le pieghe mi strapperanno la salopette da sci e la velocità farà volare via felpe e imbottiture. Il sottocasco invece sarà incollato alla testa dal sudore e non verrà mai più via.

Finalmente la visiera non si apprenderà più, chiusa quindi. Poi sento caldo e la apro, poi l'irritante aria estiva mi da fastidio agli occhi e quindi chiudo, poi sento caldo...



Il Bradipo alle prese con un "piccolo" souvenir - by Got

pazze come andare in tenda sulla neve! Dei pazzi.

Mi riprendo da questi pensieri e l'orda di motociclisti scalcinati diventa una molto più rassicurante coda per il casello.

Quando giro in moto con questo freddo mi sento un po' un eroe. Altre volte un sopravvissuto. Entro in curva lento lungo e senza freni e sogno 20 gradi di più sull'asfalto per poter piegare un poco ma oggi non è il giorno. Il ghiaccio alla mattina, l'umido e la nebbia fino ai vesperi e di nuovo ghiaccio.

La visiera, maledizione! Non c'è modo di uscirne salvi. Si appanna e la apro, mi si congela il naso e la chiudo, si appanna e la apro... solo i pazzi continuano a ripetere la stessa azione aspettandosi risultati diversi... e io apro e chiudo e apro ancora.

Niente male, questa francesina...

(ovvero, il Crust alle prese con la Renault Megane GrandTour 1.5 dci Comfort Autentique)
di Crust 28 + 1

Ma come si fa a scrivere una "prova su strada" di un'auto che si è guidato per meno di mezz'ora, direte voi?

Non avete mica tutti i torti. Però il materiale per il Giornalino scarseggia, ed inoltre c'è una teoria seconda la quale la "presa di contatto" con un veicolo, auto o moto che sia, non deve essere troppo prolungata altrimenti ci si abitua ai difetti.

Vabbè, ancora non vi ho detto di che auto si tratta. Che sbadato. Per farmi perdonare... la prenderò alla lontana.

Da buon motociclista, da un'auto pretendo soprattutto spazio a bordo (per persone e bagagli), comfort, economia e praticità. Per divertirsi c'è la moto, no? Quindi lasciamo perdere berline sportive, coupé e cabrio per concentrare l'attenzione sul settore delle familiari a gasolio. A gasolio perchè le masse in gioco non sono basse, e un moderno turbo diesel garantisce indubbiamente consumi molto inferiori e una miglior erogazione della coppia motrice.

Purtroppo però, tutto ciò si paga: una SW del segmento "C" (per intenderci, quello della Golf e della Stilo) spinta da propulsore a gasolio di potenza attorno ai 100 cv, con tutti gli accessori oramai divenuti irrinunciabili (airbag, condizionatore, vernice metallizzata, ABS etc), ha un prezzo attorno ai 20.000 euro. Che, mortacci sua, sono proprio tanti!

Comunque, è inutile cercare proposte a prezzi inferiori: questo è quanto offerto dal mercato.

Tra le varie auto di questo segmento, una delle più moderne e

valide è senz'altro la Renault Megane GrandTour: è proprio



"lei" - le cui vendite sono iniziate ad ottobre 2003 - la protagonista di questo breve test.

In particolare la mia curiosità è stata attratta dalla versione spinta dal "piccolo" motore 1.5 dci da 80 cv, alla base della gamma diesel (che comprende anche un 1.5 dci da 100 cv ed un vigoroso 1.9 dci da 120 cv).

Della 1.5 dci mi attraevano i bassi costi di gestione: consumi tra i 20 ed i 25 km/lt, bollo ed assicurazione relativamente contenuti, prezzo d'acquisto inferiore alle varie 1.9.

Ma, confesso, ero un po' scettico sulle prestazioni: ripeto che a me non interessa avere un'auto "sportiva", ma non vorrei neppure trovarmi al volante di una vettura inchiodata a terra. Basteranno gli 80 cv del 1.5 dci a garantire alla GrandTour un minimo di brillantezza?

Ebbene, un dubbio di tal genere si può dissipare solo con una approfondita prova su strada.

Detto, fatto: alla prima occasione di uscire dall'ufficio ad un orario decente, mi presento al concessionario Renault con un paio di colleghi.

Come, perchè con i colleghi? La zavorra, no?!? Devo o non devo mettere alla prova il 1.5 dci?

In pochi minuti mi trovo al volante della Megane: come è fatta e cosa offre ve lo dico dopo, adesso parliamo di come va. La prima cosa che colpisce è il comfort: pur trattandosi di un diesel, per di più a motore freddo, la rumorosità nell'abitacolo è contenuta, anche in piena accelerazione. Anche le sospensioni, pur non essendo troppo morbide, assorbono bene le asperità.

Senza esitare oltre, veniamo al capitolo prestazioni: ebbene, con mia grande sorpresa la Megane dimostra un'apprezzabile "verve", pur avendola provata in 4 persone, con condizionatore acceso e su percorso non pianeggiante. Certo non schiaccia contro il sedile come certe Volkswagen TDI, né può vantare allunghi da propulsore aspirato a benzina. Però la sostanza c'è, e l'auto non sembra essere "addormentata".

La coppia di 185 Nm è subito disponibile, e nell'uso "quotidiano" non ci si dovrebbe trovare troppo spesso a rimpiangere i 130 cv ed i 300 Nm dei 1.9 TDI tedeschi di cui sopra... ovviamente il discorso cambia quando si cerca qualcosa in più: come quasi tutti i turbodiesel, la Megane da' il meglio di sé ai bassi regimi ma non entusiasma certo se si insiste con l'acceleratore.

Insomma, se cercate un'auto briosa forse è meglio che prendiate in considerazione la 1.9 dci; se invece non avete particolari esigenze in termini di prestazioni, la piccola 1.5 da 80 cv saprà portarvi a spasso più che dignitosamente, senza particolari complessi neppure su strade di montagna e/o a pieno carico.

Il confronto con la versione 1.6 a benzina parla chiaro: pur potendo vantare delle prestazioni decisamente più vivaci (in termini puramente "numerici"), l'unità a benzina è meno pronta ai bassi regimi e richiede di essere tenuta

"allegra" per garantire la sua maggior brillantezza. Nell'uso di tutti i giorni, in sostanza, la maggior coppia ai bassi della dci assicura un vantaggio apprezzabile.

Peccato non aver provato l'auto in



autostrada: la velocità massima dichiarata è attorno ai 170 km/h, che possono sembrare pochi... ma non dimentichiamoci che si tratta di un valore decisamente superiore al limite vigente in autostrada. Ognuno ovviamente lo interpreta come meglio crede, ma dopo aver visto (e schivato) un certo numero di auto veloci e telefaser, personalmente preferisco viaggiare ad una rilassante velocità di crociera di circa 140 km/h indicati (che dovrebbe mettermi al riparo da brutte sorprese...). Quindi, sempre parlando a titolo personale, i 170 km/h della Megane mi bastano ed avanzano... mi sarebbe piaciuto invece verificare, a sensazione, la brillantezza nel passaggio da 100 a 140 km/h in quinta marcia.

Meritano un cenno i consumi: ovviamente non posso certo raccontarvi delle percorrenze effettive, e quelle dichiarate dal costruttore lasciano un po' il tempo che trovano. Fortunatamente, nella (ricca) dotazione di serie è presente il computer di bordo che fornisce il consumo istantaneo in litri necessari per percorrere 100 km.

Ebbene, sempre con condizionatore funzionante, i valori forniti dal simpatico aggeggio sono decisamente interessanti... pensate che a velocità costante di circa 70

km/h, in quinta marcia, secondo il computer di bordo sono necessari meno di 3 litri per percorrere 100 km (il valore era variabile tra i 2.7 ed i 2.9 lt/100 km).

La condizione opposta, ovvero accelerazione con pedale del gas a fondo corsa in seconda marcia, non porta quasi mai a superare i 10 lt/100 km. Se entrambe le condizioni non sono certo quelle più frequenti nell'uso di tutti i giorni, e se

concediamo un piccolo margine di errore "ottimistico" al computer, è comunque lecito attendersi percorrenze medie attorno ai 20 km/lt (i venditori parlano di 25 km/lt effettivi, ma si sa che non sono molto affidabili per certe cose....).

Esaurito il capitolo "come va", cercherò di raccontarvi velocemente come è fatta questa macchina... Innanzitutto la linea: le versioni a 3 e 5 porte della Megane sono decisamente molto originali, con un design decisamente anticonvenzionale soprattutto nella coda a fronte di un "muso" piacevole ed aggressivo, ma più classico. Ebbene, la versione SW ha in comune la parte anteriore, ed ovviamente propone un "sederino" tutto nuovo: l'originalità stilistica è minore, ma il risultato è decisamente piacevole. L'estetica, come si sa, è soggettiva, ma penso che in molti concordino nell'affermare che la Megane GrandTour è una delle "giardinette"

più piacevoli del suo segmento. C'è da dire che la concorrenza non è poi così agguerrita, perché con poche eccezioni (la bella Peugeot 307 SW) propone vetture un po' anziane (Focus SW, Golf Variant, Opel Astra SW, Citroen Xsara Break) o esteticamente mal riuscite (Stilo MW, che - opinione personale e contestabile - è troppo brutta per ripetere il successo della mitica Marea Weekend).

Rispetto alle citate concorrenti, inoltre, la GrandTour non ha certo complessi di inferiorità per quanto riguarda abitabilità e capacità di carico. La prima è garantita dal passo allungato rispetto alla 3/5 porte, la seconda (con un valore minimo di 520 litri) è ai vertici della categoria.

Anche la dotazione è senz'altro interessante, e per molti versi superiore a quanto proposto dalla concorrenza: l'allestimento "comfort", intermedio tra i tre proposti, propone di serie tutto il necessario ed anche di più.

Si parla infatti di condizionatore manuale, ABS, 6 airbag, 4 vetri elettrici, "key card" elettronica, possibilità di automatizzare il funzionamento di tergilavori e fari, computer di bordo, innumerevoli vani portaoggetti chiusi disseminati per tutto l'abitacolo, tendine parasole integrate nei pannelli porta posteriori, braccioli anteriore e posteriore... solo per citare una parte di quello che ricordo... dovrebbe bastare per soddisfare



quasi tutte le esigenze.

I più esigenti troveranno quel che manca (essenzialmente clima automatico e cruise control) nella versione "Luxe".

Inoltre Renault, nel riuscito tentativo di confondere le idee al cliente, propone - in abbinamento ai tre allestimenti base, Comfort e Luxe - diversi "ambienti" per la personalizzazione "estetica" della vettura.

In questo caso è sufficiente orientarsi verso l'ambiente più essenziale, denominato Autentique.

I più costosi "Dynamique" e

"Privilege" offrono essenzialmente interni più curati, cerchi in lega, specchi e maniglie esterne verniciate. Si tratta di dettagli in grado di conferire un aspetto decisamente più gradevole

alla vettura, ma che non fanno "la differenza".

La versione con allestimento "Comfort" in ambiente "Autentique" è probabilmente quella col miglior rapporto prezzo/contenuti. Io sono molto esigente per quanto riguarda la qualità degli interni, e devo ammettere che anche Renault si è adeguata alla tendenza di un po' tutti i costruttori ad innalzare il livello qualitativo dell'arredamento interno, nel tentativo di avvicinare (anche in termini di prezzi,

purtroppo) la concorrenza tedesca, storicamente forte in questo settore. Vista e tatto sono gratificati dall'arredamento della Megane, ed ovviamente gli ambienti più costosi risultano ancora più gratificanti. E' significativo il confronto con la vecchia versione della vettura, rispetto alla quale il salto generazionale è davvero ampio.

Per concludere, la Megane Grandtour 1.5 dci Comfort Autentique costa, includendo l'irrinunciabile vernice metallizzata e l'IPT, circa 18.400 euro (prezzo novembre 2003). La versione da



Best Cars Web Site

100 cv, che sarà disponibile nei primi mesi del 2004, costa circa 600 euro in più: potrebbe essere un'alternativa interessante, ma al momento non è possibile provarla né se ne conoscono i dati di coppia e consumo... e resta perciò un incognita.

Se dovessi tentare un confronto con la concorrenza più quotata, potrei dirvi che forse Peugeot 307 e VW Golf hanno interni leggermente più gradevoli e curati, ma offrono una dotazione meno completa a fronte

di prezzi non inferiori. La diffusissima Ford Focus dimostra tutto il peso degli anni, proponendo dotazioni molto meno complete e interni meno curati; viceversa può ancora dire la sua per quanto riguarda gli ottimi motori TDci, la valida capacità di carico ed i prezzi aggressivi.

La Fiat Stilo Multiwagon invece, pur esteticamente poco felice, sfrutta la freschezza del progetto per offrire motori JTD decisamente validi ed una dotazione a livello della Megane, scivolando un po' sulla qualità costruttiva e sui materiali impiegati; anche in questo caso, la capacità di carico è ai vertici della categoria.

La Megane Grandtour ha quindi tutte le carte in regola per ottenere il successo commerciale mancato dalla versione precedente.

Voi ora giustamente vi starete chiedendo se l'ho comprata o meno... purtroppo la risposta è negativa, perché abbiamo deciso che carrozzine e passeggini vari ci staranno anche nella nostra Polo (ehm, speriamo!).

Se dovessimo acquistare ora una SW a gasolio, comunque, sceglieremmo proprio la Megane 1.5 dci: è bella, ben rifinita, ottimamente dotata ed economicamente conveniente (soprattutto per quanto riguarda i costi di gestione).

Dato che l'acquisto avverrà nel futuro, la cosa non è così scontata... dato che sono in arrivo novità importanti come la nuova Focus, la nuova Astra, il nuovo motore 1.6 TD da 110 cv montato su Peugeot, Citroen, Ford e Mazda e... chissà cos'altro!

Redazione del Giornalino di TDMitalia:

Luciano il "Nonno" (speluc@libero.it); PieroProck (prock@libero.it); Rob Yilkx (roberto.peretto@email.it); Dammipure (dammipure@libero.it); BuoneCoseFede (emumeuv@libero.it); Robytdm (cesi2000@libero.it); Efferre68 (efferre68@inwind.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.

Come ti ritiro la Yamaha, come ti ritiro la Ducati

... e come ti rinnovo il marchio Yamaha
di Jiji Dimmipure

Per la gioia di tutti gli Amici che amano con tutto il loro cuore il bicilindrico del Borgo, andremo ora ad analizzare come ti consegna la moto il concessionario Yamaha e come la Ducati. Di recente ho accompagnato due amici a ritirare le loro 749 nuove di zecca. Una gialla, una rossa... i due sono fratelli... La premessa è una sola: io faccio un confronto tra due concessionari, con la presunzione di confrontare le due politiche aziendali. Magari ci riesco.

Yamaha Point of Vendit de Mutur:

Sono mesi che insegno la mia moto, poi mi decido e finalmente firmo il contratto. Per il prezzo faccio all'italiana, infatti mi presento come un caro amico del cognato della sorella della titolare del concessionario. Il risultato è strabiliante. Mi ritira uno scooter che cerco di vendere da un anno, lo valuta una follia e ho ancora abbastanza faccia tosta da chiedere sconti su sconti per gli accessori. Il risultato è soddisfacente. Per gli accessori un po' meno, perché il reperimento di tutto sembra lento e complicato. E' evidente che il problema è del concessionario ma chi ci rimette è anche la marca, no? Il meccanico è bravo e simpatico. Che sia simpatico si vede ("allora... la prima in giù...") che sia bravo lo scopro al primo tagliando ("...portala qui sabato che te la faccio in giornata..."). Mi spiega quindi tutte le particolarità, dove si mette la chiave, come fare il rodaggio e si raccomanda sul tornare da lui per il tagliando.

Ducati Store:

Sono anni che mi rompono le balle su questa Ducati. Finalmente hanno messo da parte il miliardo di euro che serve per la prima rata. Poi contano di essere abbastanza veloci da fuggire dai creditori. Fino a ieri sbavavano sulla 748, poi a Borgo hanno deciso di incrementare sensibilmente la cilindrata... 749, diabolico! Hanno

girato per anni per concessionari Ducati fino a che un titolare non ha intuito che ne stava vendendo 2... elargendo così uno sconto considerevole... nell'ordine dei mille milioni di euro.

La segretaria della Ducati ha la scrivania ordinata, il titolare gira per lo spazioso punto vendita col fare del conquistatore, il meccanico lavora con i guanti bianchi e gli acquirenti spendono una follia.

Il garzone del negozio si procura in una pindarica digressione sui pregi del Marchio. Poi illustra le potenzialità, si sincera sulla corretta comprensione. Approfondisce le funzionalità, delucidà e rispiega, quando comincia a parlare di ingrassaggio della catena capiamo tutti che non ha più nulla da dire.

Poi dice che nel vano sotto la sella non c'entra niente e mi sento in dovere di rimproverarlo: "...non è che se le hai vendute ne puoi già parlarne male, eh?!?!" a quello ci pensiamo noi altri...

Yamaha officin de assistenz:

- Marco, senti a me... ma se per pura ipotesi trovassi una centralina elettronica sotto la sella, non è che mi fai casini con la garanzia vero?
- ... beh, almeno che non si fulmini l'impianto elettrico...
- ... (sgrat sgrat sgrat) ...
- ... mentre invece per i danni al motore posso solo sconsigliarti i terminali after market...
- Ebbraido Marco, dove hai imparato la parola After-market?
- ...

Ducati Store:

- ...poi dopo il primo tagliando se volete fare delle elaborazioni venite qui che vi facciamo il preventivo...
- Si, ma la prima come si mette?...

In effetti è lampante che gli esempi sono delle esagerazioni, ma la realtà supera la fantasia!

Credo di "non parlare con lingua biforcuta" se affermo di preferire la qualità delle Japp. Le italiane

dettano legge per design, innovazione e guizzi ante-tempore. Le Japp però hanno l'affidabilità di moto prodotte su larghissima scala, dalla qualità e affidabilità comprovata e costano meno, molto meno. Ma il motociclista è uno strano personaggio:

- si innamora del mezzo
- lo coccola
- si innamora della marca
- si trastulla pensando quello che pensano gli altri pensando alla SUA moto...

Da qui l'importanza di un rivenditore. Non pretendo uno sconto apocalittico, basta che me lo facciano credere! Il servizio al cliente e l'attenzione dimostrata vengono prima ancora della qualità oggettiva del mezzo. Allora parliamo del marchio che fa battere il cuore a molti di noi, Yamaha appunto. Grandi sono i rinnovamenti annunciati, tra campioncini convinti a suon di assegni e rivoluzioni sulle strategie di vendita.

Yamaha Point sputeranno come funghi nel prossimo anno, le vetrine saranno monopolizzate dalle nostre amate moto col diapason. Niente più scooter (per chi non lo sapesse viene infatti messa in un angioletto la gamma MBK) e negozi che assomiglieranno sempre di più a profumerie. Non sono ottimista, come i manager Yamaha, che entro 2 anni sarà raggiunta e superata la Honda, però il tentativo è "onoLebole".

Cara Mamma Yamaha,

ti ringrazio per aver deciso di dedicare, forse, un campionato di GP a noi motociclisti dei 3 diapason. Grazie ancora per aver pensato di ristrutturare e abbellire i nostri luoghi di perdizione economica, i negozi. Grazie per averne aumentato il numero. Non potremo più uscire di casa senza entrarvi.

Però ti prego, fai in modo che se il NOSTRO marchio dovesse diventare blasonato come altri, vanno benissimo i venditori con i guanti bianchi, ma non ce li far pagare a peso d'oro e soprattutto ricordati... la prima in basso, la frizione a sinistra.

By Buone Cose Fede

1. Aguzzate la vista*Queste due immagini si differenziano per 3 piccoli particolari. Quali?***2. Vero o Falso?**

Il primo viaggio in TDM venne effettuato dal Sig. Kokotomi Hananashi tra la città di Kikotoshi e il passo Sinikanishi, nella provincia di Kuwonikashi il 18 dicembre 1991.

3. L'anello mancante

Trovate la parola che rappresenta l'anello mancante tra le altre due. Le iniziali delle parole inserite, prese nell'ordine, comporranno il nome di uno dei modelli più attesi del 2005!

moto - - - - stufa

pneumatico - - - - - marmo

dire - - - fare

moto - - - - cancello

marmotte - - - - - ombre

4. Il quesito della Giusy

Un ignaro motociclista si è recato l'altro ieri nella pompa di benzina gestita dalla simpatica Giusy... "Se io ti avessi messo solo la metà della benzina che ti ho in realtà messo, sottratta della tua età, la somma delle cifre che mi avresti dovuto corrispondere sarebbe stata pari alla circonferenza di uno dei pianeti del Sistema Solare. Quale? E quindi, quanta benzina ti ho messo?"

Essendo questo il primo "quesito della Giusy" pubblicato, abbiamo deciso di agevolarvi elencando quattro possibili soluzioni:

1. Plutone, 13,45 litri
2. Saturno, 15,98 litri
3. Venere, 16,71 litri
4. Giusy, Mavaff...!!!

4. La soluzione corretta è la n. 4.

3. Ecco gli anelli mancanti: tra moto e stufa: FAZER; tra pneumatico e marmo: MACADAM; tra dire e fare: E IL; tra moto e cancilleo: HARLEY; tra marmotte e ombre: PINGUINI. Unendo le iniziali delle parole così trovate, scopriamo la moto nasosta: ovviamente è la Hyosung FMHP, il modello che tutti aspettiamo con trepidante attesa!!

2. Vero. Forse non tutti sanno che, però, oggi il Sig. Kokotomi Hananashi possiede una BMW.

1. 1) Il TDM dà il meglio di sé in coppia, Rocco dà il meglio di sé anche in gruppi più numerosi. 2) Il TDM ha grandi doti da sport-tourer, Rocco ha grandi doti. 3) Il TDM spicca per comfort e versatilità, Rocco spicca per il grande allungo.

Soluzioni: