



Speciale Sardegna



Seguici su

facebook®

fuoristradisti.it

vivere in 4x4

1032 3pMaster

134 4x4 Taino

INDICE:

4 emergenza Sardegna

34 outdoorsexperience

38 la nuova patente

40 CSEN

42 normativa strade

44 Siberia in 4x4

60 expedicion andina

82 Iowa experience

106 4x4 expo Valpellice

114 radino Gradisca 2013

124 assetti...

Cari amici Fuoristradisti

L'uscita di questo numero non era prevista ma, ci è sembrato doveroso celebrare gli sforzi che hanno compiuto tanti nostri amici in occasione dei tragici eventi che hanno portato devastazione in terra Sarda.

Ci sono pervenute tantissime mail e pubblichiamo solo 3 storie che raccontano la loro storia ma comune alle altre non pubblicate.

BUONE FESTE

Claudio

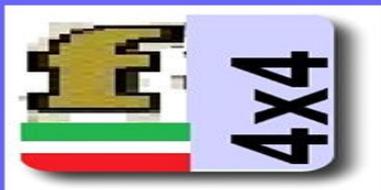


fuoristradisti.it
vivere in 4x4

Buone Feste..

Cliccare sui logo per andare alla pagina web degli amici inserzionisti.....

Per inserimento pubblicità info@fuoristradisti.it



è in linea la APP di Fuoristradisti.it
per Android, Apple, Blackberry etc..

E' disponibile l'APP di fuoristradisti per tenersi sempre
aggiornati su raduni, viaggi etc...

per scaricarla :

http://www.fuoristradisti.it/index_app.html



Per essere inseriti nella APP di :

Fuoristradisti.it

Si invitano : i Club 4x4

I Tour operator

Gli Organizzatori di eventi 4x4

Ad inviare mail ad info@fuoristradisti.it

Per tenere aggiornati tutti gli amici





Calamità naturali e Fuoristrada. L'importanza dei nostri mezzi 4x4 nella macchina dei soccorsi.

Martedì 19 Novembre 2013, il ciclone Cleopatra si abbatte sul bacino occidentale del Mediterraneo, investendo in pieno l'Isola di Sardegna. In 24 ore son caduti 440 mm di pioggia, pari alla quantità media di circa sei mesi, causando lo straripamento di vari canali e fiumi e provocando la morte di 16 persone.

L'ondata di maltempo ha provocato danni ingenti alle abitazioni, ai campi, e alle strade, portando all'evacuazione di oltre 2700 persone .

Le aree più colpite sono state la Gallura, il Nuorese e l'Oristanese. Gravi danni sono stati registrati anche in Calabria.

Immediatamente la popolazione si mobilita in tutta l'isola.

Gruppi di volontari armati di pale, tira acqua, scope, convergono sulle zone colpite, e nella giornata di mercoledì carico sul mio 4Runner una pompa sommersa, pale, zappe, e stivali, e mi reco a Uras, in provincia di Oristano, dove i due fiumi che attraversano il paese hanno letteralmente sommerso il paese sotto acqua e fango. Prendo subito con-



tatto con il comandante della Polizia Rurale, che è stata incaricata di coordinare le squadre di volontari, e in una giornata garages e piani bassi delle case sono stati sgomberati e messi in sicurezza, altre squadre sono in arrivo, così torno a casa, dove scopro, attraverso il tam-tam su Facebook che la violenza dell'acqua ha divelto le strade, fatto crollare i ponti, provocato frane e smottamenti, e alcuni paesi son rimasti totalmente isolati.

In queste situazioni, la tecnologia può fare la differenza, e se le linee telefoniche tradizionali smettono di funzionare, questo non vale per gli smartphone e i tablet.

E' il caso dei paesi di Bitti e Onanì, in provincia di Nuoro. Una ragazza riesce a collegarsi su Facebook, e a far avere notizie dal paese. “siamo isolati, manca l'acqua potabile, il paese è raggiungibile solo a piedi”.



Esclamo:

“ possibile che non ci sia un guado o un tracciato che consenta di raggiungere il paese attraverso le campagne?”

La associazione "l'UNO" di Cabras (OR) sta cercando di inviare un cari-

co di aiuti verso quelle zone, così prendo contatto con Nicoletta, la presidentessa, e in 5 minuti sono in sede per presentarmi. Sono pronto a partire, mi serve solo un copilota. Dopo un rapido giro di telefonate, Simone, un caro amico, decide di imbarcarsi con me. La mattina di Giovedì, di buon mattino, siamo nuovamente davanti alla sede dell'associazione. In pochi minuti stipiamo sul 4Runner tutto ciò che possiamo, selezionando le cose più necessarie, in particolare l'acqua, e ci mettiamo in viaggio.

Adriano, un caro amico toyotista di Dorgali (NU), appena saputo che sono in viaggio, si mette in contatto con me per telefono:



“
la

strada di Orune è chiusa per delle frane, e anche quella di Lula. Devi passare dalla vecchia strada delle miniere. C'è qualche frana, ma è percorribile coi fuoristrada. Appena sotto Onanì dovete scendere su un pendio di fango ripido, una volta sotto c'è un guado di qualche centinaio di metri, ma con fondo duro percorribile”

Segnamo le indicazioni per la strada, e alle 10 siamo sul posto. A

Onanì scopriamo che poco prima di noi è arrivato un carico d'acqua, e veniamo deviati verso il vicino paese di Bitti.

Guadiamo nuovamente il fiume, risaliamo su per la fangaia, sino a ritrovare l'asfalto, e un quarto d'ora dopo arriviamo a Bitti, dove non abbiamo nemmeno il tempo di parcheggiare. Ci viene incontro la vigilessa del paese, che immediatamente ci chiede se stiamo portando degli aiuti. Alla nostra risposta affermativa, non perde tempo: “



avete posto per me in auto?”

Abbiamo tenuto solo i posti anteriori, il resto del mezzo è carico. “Se ci stringiamo un po' si...”

Simone e la sig.ra Farris dividono il sedile, non avevamo notato che la sig.ra aveva in mano il foglio con l'elenco delle persone che avevano richiesto aiuto, e veniamo guidati attraverso il paese di casa in casa, confezioni e pacchi d'acqua vengono equamente divisi, mentre uno scatolone di latte, uno di merendine, uno di pasta e alcune casse d'acqua vengono difese sino all'ultimo. " questi servono per l'asilo!" la sig.ra Farris è irremovibile.



Arriviamo all'asilo gestito dalle suore che ormai è mezzogiorno, ci apre una sorella che guarda un po' spaesata la vigilessa scortata da due matti in tuta mimetica.

Scarichiamo l'ultima parte del carico, e veniamo costretti volenti o nolenti a fermarci per il pranzo alla mensa allestita dalla Protezione Civile e dalla Croce Azzurra di Bitti.

Appena dentro, veniamo accolti come fossimo stati di casa, e veniamo immediatamente colpiti dalla moltitudine di persone sedute a mangiare, e dal viavai di donne indaffarate in cucina a sfornare teglie su teglie di pasta per chiunque necessitasse di un pasto caldo. Nei giorni successivi ho poi scoperto che la cucina lavorava ininterrottamente da metà mattina sino a notte fonda.

Veniamo presentati ai coordinatori della Protezione Civile, Vigili del Fuoco e Soccorso Alpino Nazionale, coi quali ci dimostriamo pronti a cooperare.

C'è ancora un disperso, ma l'elicottero che trasporta i volontari del soccorso alpino ha avuto un guasto al verricello idraulico, ed è dovuto rientrare senza poter recuperare i ragazzi del soccorso alpino,





, che son rientrati a piedi sino a un punto di raccolta raggiungibile con le auto, e bisogna trovare una soluzione per il giorno dopo. Mi offro volontario per il giorno dopo, per trasportare le squadre di ricerca nelle forre dove scorre il fiume. L'appuntamento è per le 9, salutiamo e ci rimettiamo in marcia verso Oristano.

Simone non può riaccompagnarmi il giorno dopo, così faccio un rapido giro di telefonate, Maria Teresa, un'amica di Oristano è disponibile a imbarcarsi con me, e ci diamo appuntamento per le 7 di mattina, per partire nuovamente verso Bitti.

Squilla nuovamente il telefono: il Rifugio Tobia di Narbolia, di Oristano, è finito sotto il fango, occorre un carico di pallets di legno per sollevare le cucce dei cani, ma non ci sono mezzi disponibili. Sbarco Simone a Oristano, e mi reco presso un supermercato che ha donato i pallets per il rifugio.

Ne carico una decina, e corro a scaricarli.

Nel frattempo il telefono squilla per l'ennesima volta. L'associazione "Amici della Sardegna" di UTA ha un camion con 20 quintali di aiuti pronto a partire per Bitti, ma non sanno come raggiungere il paese. Sono a Oristano, non c'è problema, mi offro di scortarli sino al paese. Ci diamo appuntamento al distributore di Tramatzza, sulla S.S. 131 per le 07.15.



La mattina dopo, di buon'ora corro a recuperare Maria Teresa, e ci fiondiamo sulla S.S.131 per incontrarci con Erminio, Luca, e Stefano, i volontari alla guida del camion diretto a Bitti.

Finalmente alle 07.30 il nostro piccolo convoglio si mette in viaggio. Per strada incrociamo altri volontari, diretti nelle zone colpite dall'alluvione.

Telefono ad Adriano, anche lui è in viaggio verso Bitti per prestare assistenza col suo Bj71, ci vedremo nella piazza del paese. Telefono al campo base a Bitti, per informarli che siamo in viaggio, e mi comunicano che la vecchia strada delle miniere è chiusa. Durante la notte ci son state nuove frane, ma una ruspa sta creando un passaggio provvisorio sulla strada di Orune. Tramite CB comunico le informazioni ai ragazzi sul camion dietro di me.

Finalmente alle 9 circa siamo in paese, dove ci attende nuovamente la Sig.ra Farris, che fa immediatamente sgombrare una parte della



piazza antistante il comune per far spazio ai mezzi, e permetterci di scaricare gli aiuti al comune. Immediatamente si forma una catena umana, ed in pochi istanti il camion è quasi scarico.

Il resto verrà scaricato alla sede della Croce Azzurra, dove è stata allestita la mensa. Arrivati lì, il camion è presto scarico, ed Erminio Luca e Stefano ripartono.

Io vengo immediatamente intercettato dai responsabili del soccorso alpino, sono appena le 9.30, e le squadre dei ricercatori sono pronte a entrare in azione. Adriano è già al campo base, che è stato allestito presso il Santuario del Miracolo.

Maria Teresa si offre di aiutare nella gestione della mensa, mentre io mi sposto al campo base. Dopo avere ricevuto istruzioni sul tracciato e le coordinate del punto di ingresso della squadra, io, Adriano, e altri due fuoristrada della Protezione Civile, imbarchiamo le squadre e le attrezzature, e ci mettiamo in marcia. Lo scenario è impressionante



già da lontano. Lungo la strada asfaltata troviamo fango, sassi, ponti pericolanti. Poi svoltiamo nelle campagne, attraversiamo un podere, la terra è segnata da migliaia di solchi scavati dall'acqua, il tracciato è fangoso, ripido e scivoloso.

I due land rover della Protezione Civile sono attrezzati con gomme da strada, non possono proseguire, i loro autisti non se la sentono. Due squadre proseguono a piedi. Io e Adriano andiamo oltre, e cerchiamo di portare i ragazzi il più in là possibile. Arriviamo al fiume, nel punto dove sino a due giorni prima sorgeva l'abitazione da cui è scomparso Giovanni Farre. Lasciamo le squadre, e con Adriano cominciamo un lavoro di esplorazione dalle rive, per cercare di spingerci oltre e magari recuperare



prima le squadre. Dopo circa 1 km dobbiamo fermarci. L'acqua ha mangiato tutto, il fondo è troppo molle, e proseguire significherebbe arrancare a suon di verricello. Dopo una stroppata ad Adriano, giriamo i mezzi, e torniamo in una zona più sicura ad attendere le squadre, che arriveranno alle 14 passate.



I ragazzi sono esausti e morti di freddo, e li portiamo rapidamente alla mensa, dove ci aspettano formaggio, salsiccia, e un piattone di pasta fumante. Il tempo di mangiare, e qualcuno entra cercandomi a gran voce. Una delle squadre ha terminato, ma è uscita dal

fiume sotto al ponte crollato di Onanì, a 15 km di distanza. Salto in macchina, e imbarco un ragazzo del soccorso che mi fa da navigatore. In prossimità del ponte troviamo la squadra esausta. Qualcuno si è steso a terra, altri son seduti in attesa che qualcuno li recuperi. Attorno la devastazione è superiore a quella della mattina. Mi tornano alla mente le scene del film *Black Hawk Down*, e ben presto è chiaro che due soli fuoristrada non sono sufficienti per operare a pieno regime sul territorio.

Rientrati al campo base parlo coi capi, mi offro di contattare l'associazione Fuoristradaweb di Oristano, di cui fa parte mio cugino Giorgiomario. Ricevo subito l'ok per contattarli, così telefono a Giorgiomario, che a sua volta chiama a raccolta gli altri ragazzi del club. 8 mezzi son pronti a partire, carichi di aiuti, così decido di tornare nuovamente indietro a Oristano, per incontrarmi coi ragazzi del club, e fare un briefing tutti assieme. La mattina dopo, alle 8, l'appuntamento è nuovamente a Tramatzza, con una bella sorpresa. I mezzi son diventati ben 18, e arrivano da tutta la Sardegna: Cagliari, Oristano, Sassari...



Nessuno si è tirato indietro.

Mi metto alla guida del convoglio. Arrivati a Bitti si ripete la scena per l'ennesima volta: porto la colonna di mezzi sino alla Croce Azzurra, dove scarichiamo tutti gli aiuti, e immediatamente andiamo al campo base.

Coi coordinatori del soccorso alpino creiamo rapidamente un elenco dei mezzi, con il nome del pilota, numero di telefono, e numero di persone trasportabili. Ottenuto questo, gli organizzatori hanno suddiviso le squadre di ricerca e assegnato i mezzi.

Ogni pilota è stato affiancato da un copilota del soccorso alpino, munito di GPS, mappa cartacea e coordinate dei punti da raggiungere, e il convoglio è stato diviso in gruppi più piccoli, da 2 a 4 mezzi a seconda del compito assegnato.

I lavori da svolgere erano due:



ricognizione sulle strade per individuare e documentare i danni provocati dall'acqua, in quanto molte zone non erano ancora state raggiunte da nessun mezzo a causa del crollo dei ponti.

- trasporto, scorta e recupero delle squadre del soccorso alpino.

Ai capi squadra dei mezzi è stato inoltre fornito un VHF per poter stare in contatto con il campo base, con le squadre di ricerca, e per fare eventualmente ponte radio.

A me è stata assegnata la squadra 7, che doveva raggiungere il fiume a 15 km di distanza, sotto la colonia penale di Mamone. Con me si è unito anche Andrea, col suo land cruiser, che trasportava la squadra 3.

Una volta imbarcati uomini e mezzi, ci aspettava un tragitto di una trentina di km, per aggirare i ponti crollati, e raggiungere la Colonia Penale. Ottenuto il permesso per accedere al territorio del carcere, siamo stati scortati attraverso la colonia da un fuoristrada della Polizia Penitenziaria, in quanto alcuni detenuti erano in libertà per compiere dei lavori.

Il fuoristrada ci ha lasciati all'inizio del versante sul fiume, e dateci le istruzioni per proseguire sino al cancello di uscita della colonia, abbiamo proseguito da soli sino a ri immetterci sulla vecchia strada di Mamone, che abbiamo percorso per alcuni km, sino a trovare un altro ponte crollato. Mancano ancora parecchi km. Smonto dal veicolo, e con Pierpaolo, il mio copilota, e Andrea, valutiamo a piedi la possibilità di guadare il fiume. L'acqua è bassa, il fondo è di sassi, e attraversiamo rapidamente il corso d'acqua, risalendo per una ripida salita di terra, sino a trovare un punto per ritrovare la strada.

Dopo qualche centinaio di metri, passiamo attraverso un intrico di rami che hanno invaso la strada, e circa 1 km più a monte troviamo altri due mezzi del Fuoristradaweb, fermi. Smontiamo, e poco più avanti troviamo uno scenario ben poco invitante: il lato destro della strada non esiste più, a causa di uno smottamento, così come parte del terreno sotto l'asfalto rimasto. Il lato sinistro della strada, invece, è invaso da una frana di sassi di ogni dimensione, che ci affrettiamo a spostare parzialmente a mano e con cautela, per creare un tracciato adatto al passaggio. Uno ad uno, transitiamo sopra la frana, carichiamo a bordo i ragazzi delle squadre, e proseguiamo. Mancano ancora 8 km al punto di ingresso delle squadre, che percorriamo con cautela, in quanto in molti punti il terreno ha smottato, e sotto l'asfalto non c'è nessun sostegno.

Ormai ci siamo quasi, davanti a noi si staglia spettacolare il Monte Albo, tra 1500 metri lasceremo le squadre in riva al fiume. Sì, ma dove? Sotto di noi c'è un precipizio, impossibile scendere coi mezzi.

Pierpaolo mi segnala una mulattiera sulla destra, è l'unica via, ma le piogge l'hanno devastata. Ormai è una pietraia con dei canali larghi e profondi.

Ci consultiamo con gli altri 3 fuoristradisti, decidiamo di proseguire, e cercare di portare i ragazzi il più vicino possibile all'obiettivo.



Il tracciato è duro, e ci rallenta parecchio, finché in un canalone si piantano il land cruiser davanti a me, poi io. Gli altri due rinunciano. Siamo a 500 metri dall'obiettivo. I ragazzi delle squadre sbarcano, e proseguono a piedi, noi liberiamo i mezzi, e tutti assieme decidiamo di comune accordo col campo base di tornare all'ultimo incrocio, che si trova in una zona molto elevata, per fare ponte radio. In ogni caso siamo troppo lontani, e il percorso è impegnativo, per poter tornare alla base, e poi ritornare a prelevare le squadre.

Parcheggiamo i mezzi, e approntiamo un piccolo accampamento, mentre io mantengo i contatti radio con le squadre e con il campo base.

Verso ora di pranzo, scoppia il caos alla radio: la piazza antistante il municipio è stata inghiottita da una voragine. Pochi giorni prima, un camion dei Vigili del Fuoco ha subito la stessa sorte in una strada poco distante dalla sede della Croce Azzurra. Altre voragini si sono aperte nel paese, attraversato da un fiume tombato.

Mangiamo un pasto rapido, poi dal campo base ci chiedono di verificare un ponte e di cercare lungo la strada un tracciato per prelevare i ragazzi. Parto con Davide, meglio muoversi in due mezzi. Percorriamo circa 1 km, e troviamo subito l'asfalto divelto dalla forza dell'acqua. Dopo altri 400 metri, ci ritroviamo sull'orlo di un baratro. Il ponte che avremmo dovuto trovare non esiste più.



Al suo posto, un precipizio di una trentina di metri, e a oltre 100 metri di distanza, un moncherino di asfalto pendeva sul vuoto.

Tra noi e l'altro costone, un pilastro di cemento coperto di rami e sterpaglie, unica traccia che testimoniava l'esistenza di un ponte.

Non possiamo proseguire oltre, e i ragazzi sono a 4 km di distanza. Comunico col campo base, che ci chiede di trovare una variante. I ragazzi sono esausti, e hanno difficoltà a tornare a ritroso lungo il fiume.

Impossibile, non esistono altre vie percorribili agevolmente. Ci viene comunicato di tornare alla posizione precedente, e di attendere li l'arrivo delle squadre.

Il tempo scorre, e il sole comincia a calare. Siamo preoccupati per il rientro. Alcuni passaggi sono impegnativi, e farli al buio non è allettante. Delle squadre nessuna traccia, ma non possiamo abbandonare la posizione.

Dal campo base mi chiedono di contattare un convoglio di mezzi sulla sponda opposta del fiume, e chiedere ai piloti un contatto visivo con i fari. Tra mille difficoltà riusciamo a entrare in contatto radio, e in contatto visivo. Il convoglio deve prelevare la squadra che scandagliava il fiume più a monte, ma non riescono a raggiungerci a vicenda.



Il campo base ci chiede se possiamo caricare 7 persone extra. Facciamo un rapido calcolo. “affermativo, campo base. Li preleviamo noi”.

Il campo base comunica alla squadra le nostre coordinate. Attendiamo anche loro.

Ormai è buio, le comunicazioni radio si accavallano una con l'altra per coordinare le squadre in rientro, quelle che ancora devono raggiungere i mezzi, e i mezzi stessi.



Sono le 18 quando avvistiamo le prime luci della squadra 4 che ci raggiunge. Andrea cerca di andargli incontro con il suo land cruiser, ma il mezzo spaccia inesorabilmente su un affioramento roccioso. Interveniamo con due binde, il tirfor e un verricello, solleviamo il mezzo, piazziamo dei sassi sotto le ruote, sino a sollevarlo dal suolo e liberarlo, infine anche Andrea torna indietro sino agli altri mezzi, e predisponiamo la colonna per il rientro.

Sono arrivate anche le altre squadre, le ricompattiamo, e facciamo imbarcare tutti sui mezzi. Dopo un appello siamo pronti a partire, e diamo comunicazione al campo base, che ci autorizza a muovere. A bordo del mio 4Runner ho la bellezza di 12 persone.

Percorriamo alcune centinaia di metri, quando vediamo venirci incontro a piedi un uomo in tuta mimetica e uno con la divisa della protezione civile. Sono Ivan e Serafino, che son venuti di corsa sino a noi dal ponte crollato di Onanì, a 8 km di distanza. Quando ha saputo che eravamo ancora bloccati, Ivan ha reperito una ruspa, e ha



creato un guado di sassi a monte del ponte crollato di Onanì, consentendoci di evitare il passaggio all'interno della colonia di Mamone, e accorciandoci il tracciato di oltre 15 km. Grande Ivan!!

Arrivati al campo base, restituiamo i GPS, scarichiamo i mezzi, e ripartiamo subito verso la mensa. Siamo tutti stanchi, infreddoliti e bagnati sino all'osso, ma grazie all'impegno di tutti, è stato possibile finire di scandagliare l'intero territorio, e valutare i danni.

Nella disgrazia di questa calamità naturale, specie in un territorio

aspro come quello dell'entroterra sardo, la presenza dei fuoristrada preparati, e di un manipolo di appassionati che hanno messo a disposizione della comunità i propri mezzi e le loro competenze, ha giocato un ruolo decisivo nel collegamento coi paesi isolati, nella ricerca dei dispersi, e nell'ispezione delle strade colpite dalla forza dell'acqua.

L'esperienza mia e degli altri ragazzi del Fuoristradaweb è stata molto istruttiva, e molto toccante dal punto di vista umano, e invito gli amici fuoristradisti, nei limiti del possibile, a mettere a disposizione le proprie competenze o i propri mezzi senza esitare.

Purtroppo, come riportato dall'articolo de L'Unione Sarda del 5 dicembre, di Giovanni Farre non si ha nessuna traccia, e le ricerche son state interrotte definitivamente.

Claudio





EMERGENZA ALLUVIONE SARDEGNA: l'esperienza di Paolo

Salve mi presento io sono Paolo e sono uno dei tanti soccorritori che ha visto con i suoi occhi ciò che la natura in poche ore può fare.

Sono circa le 18,00 quando squilla il telefono della nostra associazione di volontariato la P.A.S. CROCE BLU DI SASSARI che si occupa di soccorso sanitario.

La notizia ci gela subito il sangue “- dovete partire per Olbia dove è arrivata una valanga di acqua e la città è completamente sommersa da acqua e fango ”, questo è il messaggio che ci arriva dalla centrale operativa del 118 di Sassari, subito un primo equipaggio si prepara a partire e nel giro di un'ora la nostra ambulanza 4x4, un pajero sport, arriva ad Olbia.





Lo scenario è catastrofico, intere vie sommerse da acqua e fango, ponti e strade spazzate via, case con l'acqua fino al primo piano, sirene e urla ovunque.

Subito ci prodighiamo insieme a vigili del fuoco, protezione civile e tutte le forze in campo per prestare soccorso ovunque, cercando di arrivare fin dove il nostro mezzo ci consentiva di viaggiare in sicurezza.

Numerosi son stati gli interventi nel corso di una notte che non vedeva mai fine.





Le notizie nel corso delle ore non facevano che peggiorare, le zone colpite aumentavano in continuazione e purtroppo arrivavano le prime conferme dei decessi e continuavano le ricerche dei dispersi.

Nel corso della settimana mi giungevano richieste di collaborazione per le zone colpite dall'enorme bomba d'acqua ed è così che valutate personalmente le esigenze dei vari comuni colpiti dall'alluvione, ci siamo organizzati con un gruppo di amici amanti del 4x4 e abbiamo prestato supporto logistico con i nostri fuoristrada ai comuni di Olbia, Torpè e Bitti, trasportando viveri, vestiario, mangimi e fieno per il bestiame nelle zone che ancora erano rimaste più isolate e difficilmente rag-





Abbiamo liberato case e vie dal fango, macchine che erano sommerse liberate grazie alla forza dei nostri mezzi, guadato fiumi e attraversato fangaie per raggiungere aziende agricole che erano isolate da giorni perché la forza dell'acqua aveva distrutto ogni via di comunicazione.

Abbiamo cercato di aiutare la Nostra Sardegna e lo faremo ancora nei mesi a seguire, con piccoli gesti che hanno portato un po' di luce e speranza in territori che son caduti nel buio più totale.

Paolo Spina





I Cinghiali del Santerno

Tutto è iniziato da un'idea nata sul forum tematico Land Rover Africaland.it dove un gruppo di amici ha dato inizio alla raccolta aiuti per la Sardegna mettendo a disposizione magazzini per lo stoccaggio del materiale. Grazie alla collaborazione tra Cinghiali del Santerno Imola/Riese Pio X, Africaland.it, GFV4x4 Verona, Sfe Padova, Mosquito Royale Scandiano, Gives Bagnara di Romagna e altri fuoristradisti si è riusciti a riempire un Eurocargo con beni di prima necessità da destinare agli amici sardi. Presidente e Vicepresidente dei Cinghiali del Santerno (Andrea Mazza e Stefano Berno) si sono imbarcati da Livorno sulla tratta navale per Olbia messa a disposizione gratuitamente dalla Moby Lines per collaborare agli aiuti di solidarietà destinati alla popolazione sarda.



Appena sbarcati a Olbia sono stati accolti da un gruppo di amici fuoristradisti che li ha scortati fino al Centro Stoccaggio Aiuti per Olbia dove è stato scaricato tutto il materiale diviso per genere; poi, una volta preso l'incarico dal Centro è stato ricaricato assieme ad altro materiale per consegnarlo alle parrocchie della zona oltre che direttamente alle famiglie bisognose. Un'iniziativa di solidarietà che per due giorni è stata accompagnata da numerosi viaggi effettuati per il Comune di Olbia e per la Croce Rossa Italiana.



Sempre con il sorriso sulle labbra e coadiuvati dagli amici sardi che hanno accompagnato per i due giorni l'Eurocargo dei fuoristradisti. Non sono mancati momenti toccanti con forti emozioni oltre che una bella cena a base di specialità gastronomiche sarde preparata dall'amico Antonello nella pizzeria Tiscali 2000 di Dorgali (NU).

Alla sera prima di imbarcarsi, una bella spesa di prodotti tipici per poi organizzare una cena Sarda con chi ha aiutato a realizzare questo bellissimo progetto

Grazie a tutti quelli che si sono dati da fare, alla Moby Lines, a tutti i volontari che in questi giorni stanno ancora dedicando il proprio tempo per aiutare a chiudere l'emergenza Sardegna.

Tante volte il fuoristrada è visto e additato come dannoso ma quando capitano queste emergenze i fuoristradisti sono tra i primi a mettere a disposizione mezzi e persone per aiutare la dove c'è bisogno. Ma questo non fa notizia..

Comunque il fuoristrada è anche e soprattutto questo!!

I Cinghiali del Santerno



FIERA
ROMA

Il contemporaneo è qui:
BIGBLU
SALONE DELLA SALUTE CHE DEL MARE - ROMA

UNA PAGINA
DI AVVENTURA

12/16
febbraio
2014

www.outdoorsexperience.it


Outdoors
Experience

Salone del Turismo all'Aria Aperta e del Camper



CAMPING



CAMPVAN



CLIMBING



NORDIC
WALKING



TREKKING



OFF ROAD



BORGHI

**Saremo presenti con uno stand interno e nella
area esterna per accogliere tutti gli amici...**

Con la collaborazione di

academy4x4.it

SCUOLA FUORISTRADA



Outdoors Experience incontra il 4x4

Dopo il successo della scorsa edizione, torna l'evento più atteso per gli amanti del turismo e dello sport all'aria aperta, con un'attenzione particolare agli amici fuoristradisti. Con il supporto di tecnici specializzati e federazioni di riferimento dell'automobilismo sportivo, dal 12 al 16 febbraio 2014 **OUTDOORS EXPERIENCE** inaugura ufficialmente a Fiera di Roma il suo focus sul 4x4, che lo scorso anno si è rivelato un trionfo nella sua *zero edition*: **OFFROAD EXPERIENCE**.

Nell'area interna spazi espositivi dedicati a case produttrici, accessoristi, editoria specializzata e operatori del settore garantiranno agli appassionati di 4x4 di scoprire le ultime novità; mentre l'area esterna di 4 ettari, in linea con l'esperienzialità dell'intera manifestazione, promette grandi scariche adrenaliniche: percorsi offroad con twist, rampe, buche, piscine e panettoni per salti che coinvolgeranno sia piloti professionisti che visitatori in un programma fitto di appuntamenti.

Imperdibile la gara di challenger terra/asfalto organizzata dalla ASAL Associazione Sportiva Autocross Latina, tappa del Campionato Autocross Regionale Lazio 2014. Tra i partecipanti il 5 volte campione italiano di velocità su terra Luciano Zuliani e Omar Bertani, campione della categoria sport. I punti ottenuti durante il Challenger verranno sommati a quelli del campionato autocross regionale Lazio 2014.

Inoltre giri dimostrativi di fuoristrada di velocità, trial e apecross insieme ai quad che per la prima volta calcano le piste di Fiera di Roma con piloti professionisti di quadcross. Per i più intrepidi, gara di fuoristrada estremo con piloti dei campionati nazionali di WTI e XTC.

Il tutto accompagnato da drive-test, battesimi del fango, dimostrazioni tecniche e didattiche di 4x4 e assoluto divertimento in stile Offroad, con sorprese per le coppie che si presenteranno in pista il giorno di San Valentino.

Offroad Experience va oltre il tecnicismo del 4x4 per trasformarsi in un vero e proprio momento di incontro dove ritrovare vecchi amici e conoscerne di nuovi in un'atmosfera di divertimento adatta sia ai neofiti che ai fuoristradisti incalliti.

Dal 12 al 16 febbraio: pronti a scrivere insieme una nuova pagina di avventura.

Contatti OUTDOORS EXPERIENCE:

E-mail: segreteria.organizzativa@gruppopubblimedia.it

Tel: 06 8620 0792

Facebook: www.facebook.com/offroad.roma

Sito web: www.outdoorsexperience.it

12/16
febbraio
2014

www.outdoorsexperience.it



Salone del Turismo all'Aria Aperta e del Camper

eXtreme4fun

fuoristradisti.it
vivere in 4x4

**A tutti gli amici Fuoristradisti:
(aziende, preparatori, tour operator)**
Se volete esporre presso la Fiera di Roma che si terrà dal 12 al 16 Febbraio 2014, potete inviare una mail a **sales@outdoorsexperience.it** indicando che siete **Fuoristradisti** e Vi sarà riservato un trattamento economico speciale (con noi concordato) per poter usufruire di uno spazio espositivo.



**12/16
febbraio
2014**

www.outdoorsexperience.it



Salone del Turismo all'Aria Aperta e del Camper

eXtreme4fun



alcuni scatti

ella passata

edizione

12/16
febbraio
2014

www.outdoorsexperience.it


Outdoors
Experience

Salone del Turismo all'Aria Aperta e del Camper

eXtreme4fun

eXtreme4fun

A. B.

A. B.



DAL 9 GENNAIO 2014

PARTE LA RIVOLUZIONE

PER IL RINNOVO DELLA PATENTE DI GUIDA

Sarà operativa dal 9 gennaio 2014 la nuova procedura di rinnovo della patente. In pratica a ogni conferma di validità, effettuata in modalità telematica, il Ministero delle Infrastrutture stamperà un nuovo documento con una foto aggiornata del titolare e lo invierà al suo indirizzo di residenza. Finisce, insomma, l'epoca delle pezzette rosa sbiadite e illeggibili e di fotografie non più "compatibili" con la reale età del conducente.

Il decreto del ministero delle infrastrutture entrerà in vigore il 9 gennaio 2014 (ma con 20 giorni di tolleranza durante i quali le strutture mediche non ancora attrezzate potranno continuare con il vecchio sistema).

Come funzionerà.

I medici accederanno al sistema informatico del Dipartimento per i trasporti attraverso sito web Il Portale dell'Automobilista utilizzando le proprie credenziali e PIN. Dopo la visita, compileranno l'apposita maschera proposta dal sistema informatico, indicheranno eventuali prescrizioni mediche per il conducente e adattamenti per il veicolo, inseriranno i dati relativi agli estremi dell'attestazione di pagamento e alleggeranno telematicamente la fotografia e la firma del titolare. Con un click completeranno le procedure di rinnovo della domanda. A quel punto il sistema informatico del ministero genererà la ricevuta dell'avvenuta conferma di validità (valida fino all'arrivo della nuova "card" e comunque non più di 60 giorni) che il medico stamperà, firmerà e consegnerà al titolare.

Entro una settimana il nuovo documento. Contemporaneamente partirà l'ordine di stampa del nuovo documento che, promette il ministero, nel giro di una settimana sarà consegnato all'indirizzo di residenza del titolare. Il tutto costerà, come adesso, 25 euro (oltre al costo della visita medica e della fotografia che, pare, inizialmente il titolare dovrà consegnare al medico in forma tradizionale, cioè stampata): 16 euro di marca da bollo e 9 euro di diritti motorizzazione, entrambi da pagare mediante bollettino postale precompilato intestato al ministero delle Infrastrutture prima di recarsi dal medico per il rinnovo. Ci sarà poi da pagare, al momento della consegna da parte del servizio postale o del ritiro in ufficio postale, 6,80 euro di posta assicurata.



Regione Piemonte

Comunicato Stampa

Scuola Guida Sicura

Terza tappa della Scuola targata CSEN, terzo successo di questa importante iniziativa che si prefigge "semplicemente" di trasmettere all'utenza le basi per poter guidare in modo sicuro e rispettoso, verso se stessi e verso natura, persone e regole di comportamento.

La location della terza tappa è stata per la seconda volta Vignale Monferrato, situazione resasi "necessaria" dalle elevate richieste dei precedenti partecipanti al Corso Base e, con estrema soddisfazione dello staff, da nuove richieste di utenti della zona.

Vista "la gradita necessità", con la solita passione e volontà, il Sig. D.Rossi, Presidente della A.S.D. "Non solo Quad" ha preparato con estrema attenzione i siti per la Scuola, sia didattico che pratico.

Al Corso Base di sabato si sono iscritti 3 nuovi "alunni" della disciplina.

Seguiti dagli Istruttori della Scuola hanno partecipato con attenzione e zelo a tutte le fasi della giornata.

Con enorme soddisfazione, il mattino della domenica ha visto l'iscrizione al Corso Intermedio di ben 15 utenti, segno insindacabile che la continuità inizia a darci delle conferme.

A questo proposito ricordiamo a tutti coloro che desiderassero avere una tappa della Scuola itinerante CSEN la nostra totale disponibilità (Affiliati e Non).

Tornando alla giornata di domenica, la grande soddisfazione è stato sentire, ancora una volta, i complimenti dei partecipanti agli Istruttori CSEN, che con riconosciuta disponibilità si sono prodigati affinché tutti gli iscritti avessero assistenza e spazio per assimilare concetti e teorie.

Non possiamo che essere orgogliosi e onorati di aver già ricevuto le iscrizioni per il prossimo Corso Expert, che dire... Grazie per la fiducia!!!

Ringraziamo nuovamente quanti hanno collaborato e partecipato attivamente in tutte le fasi di queste "faticose ma gratificanti" giornate.

Grazie, alla prossima.

La Scuola e gli Istruttori



SENTIERI E MULATTIERE SONO STRADE

Lo dice il Codice della Strada all'art.3 punto 48 "SENTIERO o MULATTIERA o TRATTURO: strada a fondo naturale formatasi per effetto del passaggio di pedoni o di animali" e lo ribadisce con estrema precisione la **Corte di Cassazione con la Sentenza n°02479/02**, nell'accogliere un ricorso intrapreso da alcuni legali della FMI su una sanzione contestata al Motoclub Sanremo in Regione Liguria relativa alla circolazione "fuoristrada" su un sentiero.

Dice la Corte di Cassazione: "La norma non fa riferimento solo a strade costruite dall'uomo,, ma anche a strade a fondo naturale, le quali possono essersi costituite mediante il calpestio di uomini o animali, e non essere state predisposte per la funzione in questione, dall'uomo, sostiene, sul piano sistematico, questa conclusione il rilievo dell'art.3 del Codice della strada, che al n. 48, per precisare cosa debba intendersi ai suoi fini per "strada", elenca anche il sentiero per l'appunto formatosi per il predetto calpestio.

Ed è pacifico che la legislazione secondaria di cui si tratta, che non potrebbe comunque per tale suo carattere superare limiti di quella statale, deve essere interpretata anzitutto in coerenza con la prima."

La sentenza, in estrema sintesi, fa capire che le Regioni possono disciplinare la circolazione (fuoristrada) solo al di fuori delle strade pubbliche e private, mentre sulle stesse (e quindi anche sui sentieri) la regolamentazione risulta di competenza dell'Ente Gestore (Comune, Provincia, ecc.).

Significa perciò che le limitazioni al transito devono essere adottate solo dall'Ente Gestore con apposita Ordinanza e segnalate all'inizio del tracciato con i cartelli previsti dal codice della strada e non possono essere adottate dalle Regioni con un divieto generalizzato!

Ed è qui che occorre porre molta attenzione: quanto scritto sopra non significa che le leggi regionali che vietano la circolazione fuoristrada sui sentieri decadono automaticamente e di conseguenza le Autorità di controllo non possono più contestare sanzioni Purtroppo non è così!

Significa che, in caso di una contestazione in materia di circolazione fuoristrada su un sentiero o su una mulattiera, si può fare ricorso all'Autorità Amministrativa competente entro trenta giorni dalla data di notifica del verbale!



ARTIGLIO BIANCO

Domenica 16 MARZO 2014

Ritrovo 9:00 San Michele Mondovì (Cuneo)
Bar Tazzina

Sulle Alpi Marittime, fuoristrada tecnico su pendenze e neve alta.
Tassellate e strop obbligatorie, scendere e darsi da fare!
Break con merenda sinoira piemontese al ristorante, inclusi.

Info/prenotazioni
Roberto Demichelis 338-84.16.409
Roberto Croci 349-74.22.576
r.croci@libero-it

ARTIGLIO BIANCO

Non tutti ce la faranno, ma vi aiuteremo!

NORDOVEST4X4.COM
CULTURA DI UN MONDO SENZA ASFALTO

Info
Roberto Demichelis
338-8416409
Iscrizione
Roberto Croci
349-7422576
r.croci@libero.it

16 MARZO 2014
9:00 Bar Tazzina
San Michele Mondovì (CN)

PONTE ANTERIORE RIGIDO CONSIGLIATO

COPPIA INTEGRALE

Info
Roberto Demichelis
338-8416409
Iscrizione
Roberto Croci
349-7422576
r.croci@libero.it

16 febbraio 2014
9:00 Bar Il Sole
Villanova Mondovì (CN)

NORDOVEST4X4.COM
CULTURA DI UN MONDO SENZA ASFALTO

TEST CELTICI DI SAN VALENTINO

PASQUETTA 4x4

Info
Roberto Demichelis
338-8416409
Iscrizione
Roberto Croci
349-7422576
r.croci@libero.it

21 APRILE 2014
9:00 Bar Il Sole
Villanova Mondovì (CN)

Emozioni integrali per tutti!



Adalberto Buzzin
VAGHIRO BAZZIN

Siberia in 4x4: Magadan, dove il sole non scalda

Era da due anni che cercavo questo sogno: raggiungere Magadan, la porta dell'inferno, in invernale attraversando la strada delle ossa, che dalla Yakutzia raggiunge l'oceano.

Arrivo nella capitale Yakutz via Venezia-Mosca-Novis e mi accorgo subito che il clima è cambiato. Siamo già sui -20° e la città è tranquilla, quasi addormentata. In questo viaggio mi accompagnerà l'amico Vlad, una brava e corretta persona, attraverso piste incontaminate lungo un itinerario di oltre 2.000 chilometri che poi diventeranno circa 4.400 tra andata e ritorno. La capitale è innevata per 8 mesi e più all'anno, c'è una bella atmosfera natalizia, i lineamenti somatici degli abitanti assomigliano ad un misto tra il burianto, il coreano e il mongolo, ma sono molto più delicati e fini.

La gente è cordiale e socievole. Percorro svariate volte la Uliza Lenina, la principale via della capitale, approfittando della fase dei preparativi per visitare nel tempo libero il Museo del permafrost, il porto, completamente ghiacciato e alcuni negozi al centro, ma la mente, il pensiero, il sogno

mi conducono già oltre su quelle sconfinite pista bianche tanto amate e desiderate.

LA PARTENZA

Finalmente si parte! Tutti a bordo del mitico UAZ 452, il minivan a 6 posti prodotto sulla base del GAZ-69. L'amico Ivan, pilota e meccanico, un ragazzone di 25 anni, dal viso simpatico e trasparente, ci fa



guidare la sua UAZ per poco tempo. Sembra quasi geloso del suo veicolo, ma conosce molto bene queste piste, insidiose sotto ogni punto di vista e che consentono di viaggiare ad una velocità media non superiore ai 35/45 mh. La prima tappa è Tontor, un piccolo villaggio a 40

chilometri Ojmakon (il polo del freddo) dove una volta le temperature sono scese a -72° e nelle valli limitrofe hanno toccato anche -82° .

Verso le 21.30, poco dopo aver oltrepassato una curva, ci fermiamo a soccorrere un camion Kamaz finito in un lago ghiacciato. Questo specchio d'acqua tristemente noto ai tempi di Stalin con l'appellativo di "Lago della Morte", per il numero di detenuti che venivano spogliati e buttati dentro.

Il camion ha fatto un volo di circa 40 metri, ma non si è ribaltato, e uno dei conducenti è miracolosamente illeso; Il pilota invece è ferito gravemente e presenta una frattura al braccio in più punti, mandibola fracassata, denti persi, un taglio alla testa, forse qualche costola incrinata. E' infreddolito, impaurito, stravolto dal dolore e dalla fatica. Lo portiamo a bordo della UAZ,



avvolgendolo delle coperte, e dopo un paio di aspirine si addormenta tremando; l'amico lo conforta parlando di continuo, accarezzandolo, con la testa appoggiata alla sua, in segno di amicizia, di dolore, di conforto. Al villaggio mancano 160 chilometri che, tradotto in ore, vuol dire 6 o 7 ore di pista e di scossoni; stavo male per lui ad ogni botta che la Uaz prendeva, ma a queste latitudini hanno un altro fisico, almeno così sembra, sono scolpiti nella roccia. Finalmente arriviamo

a Tontor e lo portiamo in unapiccola casetta verde dove all'interno c'è un'infermiera, un pò seccata, stava guardando un film e noi siamo arrivati proprio sul più bello... fuori c'è una temperatura che sfiora i -40°. Lo fa entrare, lo sistema su una panca senza storia... grandi saluti, un abbraccio sincero e la notte finisce anche per noi, in una tipica isba, dove un minestrone

caldo e un letto ci aspettano. Fuori c'è un'atmosfera polare. Scostando la tenda dalla finestra, non riesco a vedere nulla a causa del vetro ghiacciato, ma sento il freddo, quel freddo che ho sempre cercato, per dare sale all'avventura ed emozione al giorno che verrà.

Il polo del freddo

A Oymyakon, il polo del freddo, sono state registrate negli ultimi anni le temperature più basse del pianeta. Fa freddo e, come sempre, tutti gli abitanti che formano il villaggio di circa 1.500 anime, sono rintanati in casa. Rag-

giungiamo il cippo dove si ricorda l'evento di quei -72° , e ci trasferiamo nella casa dove siamo ospiti. Una signora ci accoglie con il sorriso di benvenuto ed entriamo in questa modesta dimora fatta di ricordi, di storie antiche e di tanto calore; la pecka, la tipica stufa russa, sbuffa di calore e di luci, mentre un bel gattone sonnecchia in un angolo.



La casa è pulita, ordinata, e c'è tutto quello che serve per sopravvivere durante il lungo inverno siberiano.

La signora ci parla dei suoi problemi, sempre con il sorriso sulle labbra, ci offre del thè e dei pasticcini, poi va in cucina a prendere del burro da spalmare, ottimo, si sente il profumo di una volta; ci racconta come la vita è dura, ma poi ci si abitua, a luglio aveva fatto caldo; prosegue il suo racconto, ma nel frattempo la stanchezza inizia a farsi sentire e non vedevamo l'ora che ritornasse il nostro amato manto bianco, che tutto copre, che tutto rallegra, perchè... sottolinea la signora dopo una pausa, "questa è la nostra storia". Dopo un'ottima cena a base di pesce congelato con sale, qualche uova, pane, cetrioli e vodka, ritorniamo a "casa", a Tontor, distante circa 40 chilometri da Oymyakon.

Domattina ci mettiamo in marcia alla volta di Usta Nera.



Alla volta di Usta Nera

Da Tontor dobbiamo percorrere 280 chilometri prima di raggiungere Usta Nera. Nel tratto iniziale del percorso siamo immersi nel silenzio più assoluto, prima che la quiete del luogo fosse interrotta dall'arrivo di un altro camion Kamaz. Sbuffando in mezzo alla pista, solleva su entrambi i lati due grosse nuvole di neve prima di sparire di nuovo all'orizzonte e lasciare nuovamente spazio al silenzio. Un silenzio, sempre costante, sempre presente, sempre importante. Dopo una cinquantina di chilometri percorsi in prossimità di un fiume, ci imbattiamo in un paio di pescatori che, nonostante le temperature proibitive, stanno tranquillamente pescando e ci fanno provare l'ebbrezza della pesca. Ma tenere il filo con l'amo a -40° non è facile, Ivan riesce a prenderne subito uno, io tento ma dopo cinque minuti lascio la presa a mani più esperte e sicure.

Ore e ore di guida, il bianco e il ghiaccio sono i nostri inseparabili compagni d'avventura, notiamo delle renne selvagge che ci seguono per alcuni chilometri prima di sparire nella taiga senza lasciare traccia. Al calare della sera le mani sul volante si fanno più stanche, ma l'occhio scruta la pista, sempre attento e vigile. Basta una mossa sbagliata, una scalata troppo brusca,



una curva presa con troppa leggerezza e l'errore si rivela fatale. In queste piste non passa nessuno, siamo noi e la Siberia estrema... l'emozione tocca il cielo che si fa sempre più scuro, un altro fiume ghiacciato, questa volta la monotonia è rotta da un'altra UAZ simile alla nostra, rimasta in mezzo al ghiaccio e

non riesce a venirne fuori. Ancora una volta ci trasformiamo in soccorritori e dopo cinque minuti tutto è risolto. Avanziamo per qualche altra ora di marcia e arriviamo finalmente a Usta Nera. Usta Nera è una città mineraria dovela tristezza la fa da padrona.



Tutto fermo, tutto congelato, qualche ombra scura si aggira per la strada deserta. Cerchiamo un hotel, o qualcosa che gli assomigli, e un garage per la nostra UAZ, soprannominata da Luciano "il trattorino" perchè lasciando fuori le macchine a queste temperature l'indomani non partono e bisognerebbe aspettare la primavera per poi ripartire... L'hotel ci accoglie con le solite tre porte d'ingresso molto

strette, concordiamo il prezzo e ci avviamo nella nostra stanza, tre letti, due sedie, un pigliamosca, dimenticato dall'estate precedente, un bagno piccolo e tutt'altro che confortevole, e una porta che non si chiude. Ci distendiamo rinfrancati dal calore della stanza, mentre la stanchezza accumulata ci



coccola fino all'alba del giorno dopo. Bevuto un thè, usciamo nella via principale, una sberla di -42° ci sveglia subito dal torpore, andiamo a visitare il Museo, un mix di storia, di gulag, di eventi passati ci vengono spiegati da una arzilla signora, dal viso furbo e l'occhio vivo: restiamo volentieri un paio d'ore a sentire la storia e i racconti persi nella notte dei tempi.

Appena usciti, notiamo la posta, cerco il miracolo, internet, entro e con molta educazione chiedo all'impiegata se c'era la possibilità di trovare internet, non finisco la frase che la bella ragazza, intenta a leggere un fotoromanzo, mi dice nient, senza alzare gli occhi. Un pù deluso esco ma non si può pretendere di trovare certe comodità a queste latitudini. Arriva sera, alle 19.00 andiamo nel ristorante che funge anche da discoteca, musica assordante, ragazzi e ragazze si scatenano in balli senza sosta, si sparge

la voce... "Ci sono italiani in sala...". Dopo le prime titubanze, qualcuno ci avvicina e chiede di fare una foto con noi, poi ci chiamano a ballare, il più bravo è Donato, che restain pista per una buona oretta, senza mollare mai, io e Luciano ci limitiamo ad osservare, ed è veramente bello vedere tutta questa gente che si diverte davvero: balla, ride, urla, mangia, beve e continuano a salutarci e ci invitano a ballare... siamo stanchi, ormai sono le 2.00 del mattino ed è ora di rincasare, domani dobbiamo fare parecchie cose. Fuori la notte è gelida, i nostri passi rompono il silenzio, qualche finestra è ancora illuminata, sembra tutto irreali, però è bellissimo, questa atmosfera mi fa tremare dentro. Sento il fisico che risponde alla perfezione, si mangia poco, si dorme ancora meno, le giornate durano 18 ore eppure il tuo corpo regge a tutto, fortuna della salute, grande ricchezza di noi comuni mortali.



Il giorno dopo si dovrebbe partire, ma Ivan, stupendo ragazzo dal cuore d'oro, ha esagerato un pò nel mangiare... meglio fare un'altra giornata a Usta Nera per non correre rischi. Qualche foto rubata al freddo, un thè in un bar dimenticato, una camminata nella gelida strada principale, una corsa a vedere dove c'era un gulag, ora c'è solo una croce che ricorda i morti di quell'epoca. A cena andiamo da una signora inguscia, trasferita a Usta Nera, pollo e maccheroni: con tutta la nostra volontà i maccheroni non siamo riusciti a mangiarli, tutto il resto era ottimo. Un'altra alba ci saluta, sempre gelida, sempre importante, la UAZ ondeggia, tra buche tole ondulate ricoperto di ghiaccio e qualche ponte traballante. Attraversiamo alcuni villaggi abbandonati dove solo i cani restano guardiani della disperazione del luogo; ci fermiamo e con la UAZ sempre accesa mangiamo un panino di lardo, pancetta, salame e salmone, il tutto preparato da Donato che si rivela importantissimo in queste cose. Riesce a curare il tutto con la massima professionalità, speriamo che poi alla fine non ci chieda il conto... scherziamo.



Ma l'allegria è rotta dai quei poveri cani che si avvicinano con timore alla nostra macchina e ci guardano... non possiamo mangiare in questa situazione, ognuno di noi regala un pezzo di pane, di lardo, di biscotti a questi vagabondi estremi. Fuori sembra l'alba e sono le 14.00 di pomeriggio, silenzio, non passa nessuno, il rumore del ghiaccio ci tiene compagnia; partiamo, Ivan scarica il suo



mp3 con la nostra canzone preferita, una romantica canzone d'amore, in macchina cala il silenzio, assorbiamo la musica, ognuno con i suoi pensieri, ognuno con le sue emozioni, le panoramiche sembrano più dolci, la sigaretta finisce, la musica anche, il sogno però continua. Ormai è buio pesto,

finalmente arriviamo a Sum-san, altro villaggio o cittadina spettrale, sembra abbandonata invece c'è vita, ma non la vediamo: il solito taxista, che non capiamo cosa fa qui, i soliti palazzoni grigi, il solito freddo che aumenta con la stanchezza. Giriamo per una buona mezz'ora senza riuscire a trovare l'albergo, una specie



di casa del popolo; Venvy, l'altro amico russo, esce sconcolato, non c'è posto... ma come non c'è posto, sbotto, chi vuoi che venga qui? Salgo a vedere, tre donne, tipiche russe, mi guardano, respiro profondamente e con molta calma spiego loro, in russo, che siamo stanchi e che stiamo facendo un lavoro fotografico per Mosca... le stanze escono in un batter d'occhio.

Altrimenti dormire in macchina non sarebbe stato il massimo, ma eravamo preparati anche a questa eventualità in caso estermo. Quando il gioco si fa



duro... iduri... ci sono sempre! Donato si mette a smantellare in cucina e in pochi minuti la cena è pronta; in questo hotel c'è una cucina in comune, si può usare il fornello, le posate e i piatti, poi si

mette tutto come si è trovato prima. Nel magazzino, che non è facile da trovare, abbiamo comprato del mangiare cinese, scatole bianche anonime con dentro delle cose colorate... si aggiunge un pò d'acqua calda e pochi secondi dopo tutto galleggia... diciamo che non è il massimo, ma quando la fame batte, sembra impossibile ma tutto è buono, saporito, indispensabile. Ognuno va nelle sue camerette, il solito letto che pende a sinistra o a destra, dipende come dormivano gli altri clienti, una sedia abbandonata in un angolo, un comodino schiacciato tra la tenda e il muro, una tenda che ha cambiato colore, un portacenere molto "vissuto", la solita finestra ghiacciata e una panoramica da dottor Zivago all'esterno. La luce è spenta, la stanchezza la fa da padrona, l'ultima sigaretta per rivedere la giornata e poi il corpo si rilassa, la mente anche e tutto sembra un sogno.

Un thè veloce, il caffè è imbevibile, Ivan recupera la UAZ nel solito garage, ma questa volta trova una sorpresa: qualcuno involontariamente ha preso le sue chiavi, lui mago delle UAZ, stacca due fili e via, siamo di nuovo "on the road". Un cacciatore attraversa la strada e sparisce, un paio di fagiani bianchi volano lontano spaventati dal rumore insolito della nostra UAZ van. Ci si ferma a fare benzina, siamo sui 4 km/lt e la velocità media si aggira attorno ai 40/50 km/h. Vency mi chiede se abbiamo ancora vodka in macchina, chiedo il perchè, mi dice che quello che lavora nel distributore ieri sera ha esagerato con la vodka e così deve berne un pò per farsi passare il malessere...?? ... Rimango stupito ma dico ok, dopo 5 minuti arriva il ragazzo, che vive in un box tipo container, 24 ore su 24, dove dorme, mangia e lavora, in maniche corte, siamo sui -42°, non fa una piega, ringrazia e se ne va ciondolando la suatesta... Anche questa è la Siberia, l'impossibile diventa possibile, la cosa possibile diventa impossibile... prendere o lasciare. La Siberia non puoi capirla, devi solo fidare in lei... Questa è la giusta legge della terra addormentata.



Continuiamo a viaggiare alla volta di Magadan, la porta dell'inferno, tristemente famosa ai tempi di Stalin per i gulag e la costruzione della strada che da Yakutz porta a Magadan, la cosiddetta strada delle ossa. Qui milioni di prigionieri in situazioni estreme lavoravano per 14 o 16 ore al giorno a pane

e acqua, così racconta la storia. Sono le 24.00, la temperatura si è alzata, siamo vicini all'oceano, nevicata fortissima, compare la scritta in blu elettrico: Magadan. Un brivido ci scuote dentro, è fatta, ci stringiamo le mani, siamo contenti come bambini, ci fermiamo sotto il pilone con la scritta blu, qualche foto, una sigaretta sempre accesa e poi verso la città, pulita, ordinata, tranquilla, vigile. Forse troppo vigile poichè dopo un paio di chilometri prendiamo una multa di 500 rubli per senso vietato: abituati a guidare in estrema libertà, qui bisogna



rispettare le regole, siamo in Siberia estrema ma siamo in una cittadina con tutti i crismi di una città europea. Dopo un'oretta trascorsa a girovagare, da nord a sud da ovest a est, troviamo l'hotel, che era a 50 metri da dove abbiamo preso la multa. Ivan parte alla ricerca del garage, noi ci sistemiamo nelle camere, ormai è tardi; domani faremo il punto della situazione.



Buona notte Magadan, ti abbiamo conquistato, adesso lasciaci riposare, domani ci saluteremo. Mentre sistemo la mia borsa, penso alle conferenze che ho fatto in giro per l'Italia e una domanda che non manca mai è: perchè proprio Siberia? Semplice, perchè è tutto maledettamente difficile! La mattina ci svegliamo con un bel manto di neve, alto circa 40 centimetri, noi abbiamo quasi caldo, ma sappiamo che quando lasceremo Magadan per ritornare indietro, dopo un centinaio di km questa volta verso ovest, ritorneranno le nostre temperature dei -40° abbondanti. La cittadina di 12.000 abitanti sembra ovattata dal silenzio, anche sulla Uliza Lenina, la via principale che attraversa la città dove si trovano le agenzie, le banche, qualche bar, due hotel e negozi. Andiamo a visitare il famoso monumento del dolore: sorge su una collina, battuta dal vento, una donna di bronzo si copre il viso, dei fiori sono appoggiati vicino, il granito alto 30 metri domina la città; qui si ricorda la morte, qui si ricordano i tempi che non devono ritornare,

silenzio e preghiere si confondono nella pace di questa collina che domina per non dimenticare. Silenzio, si prega. Raggiungiamo il museo, parliamo con un donnone che finalmente parla inglese, riuscendo a capirci al volo: il direttore oggi è impegnato, domani sarà a vostra disposizione, buona giornata. Non ci resta che aspettare domani per visitare e fare quattro chiacchiere con il direttore del museo, usciamo e ci divertiamo a scorrazzare in lungo e in largo la città che, in realtà offre ben poco. Il porto è caratteristico, ma dopo un'ora è visto, e si ritorna sulla via Lenina per rifugiarsi in un piccolo bar, dove la cioccolata sa di cioccolata, parlando del più e del meno, e delle future tappe del ritorno, così il tempo passa velocemente aspettando la cena. Però Magadan, nome magico, come Timbouctu, Agadez, Varanasi, Cape Horn, nomi di viaggio, nomi leggendari, nomi che rievocano storie impossibili e noi siamo qui, a goderci questa maledetta Siberia così difficile, ma così bella che quando torni a casa dopo due giorni ti manca. Strano ma ti manca, ti manca il suo sapore, il suo odore, le sue leggende. "Kak sigdà?", Com'è la strada? E noi, piccoli pellegrini, siamo su queste piste di ghiaccio... a vivere emozioni.



FREE^{4X4}
ROAD
CAMPER

La passione per il tempo libero...



Speciali offerte su accessori camper e caravan

Antenna satellitare VDO completamente automatica.
Completa di ricevitore.

Pratica, veloce, nessuna parte esterna in movimento
quindi non soggetta a problemi da neve e ghiaccio...
Iva ed installazione comprese.

Prezzo 950.00

ANTENNA SATELLITARE VDO
A PUNTAMENTO AUTOMATICO

EURO 950,00

INSTALLAZIONE INCLUSA



fuoristradisti.it
vivere in 4x4

**ED IN PIU' PER ACQUISTI SUPERIORI AD EURO 80,00
AVRETE UN CONTROLLO INFILTRAZIONI
CON CERTIFICATO
GRATUITO**

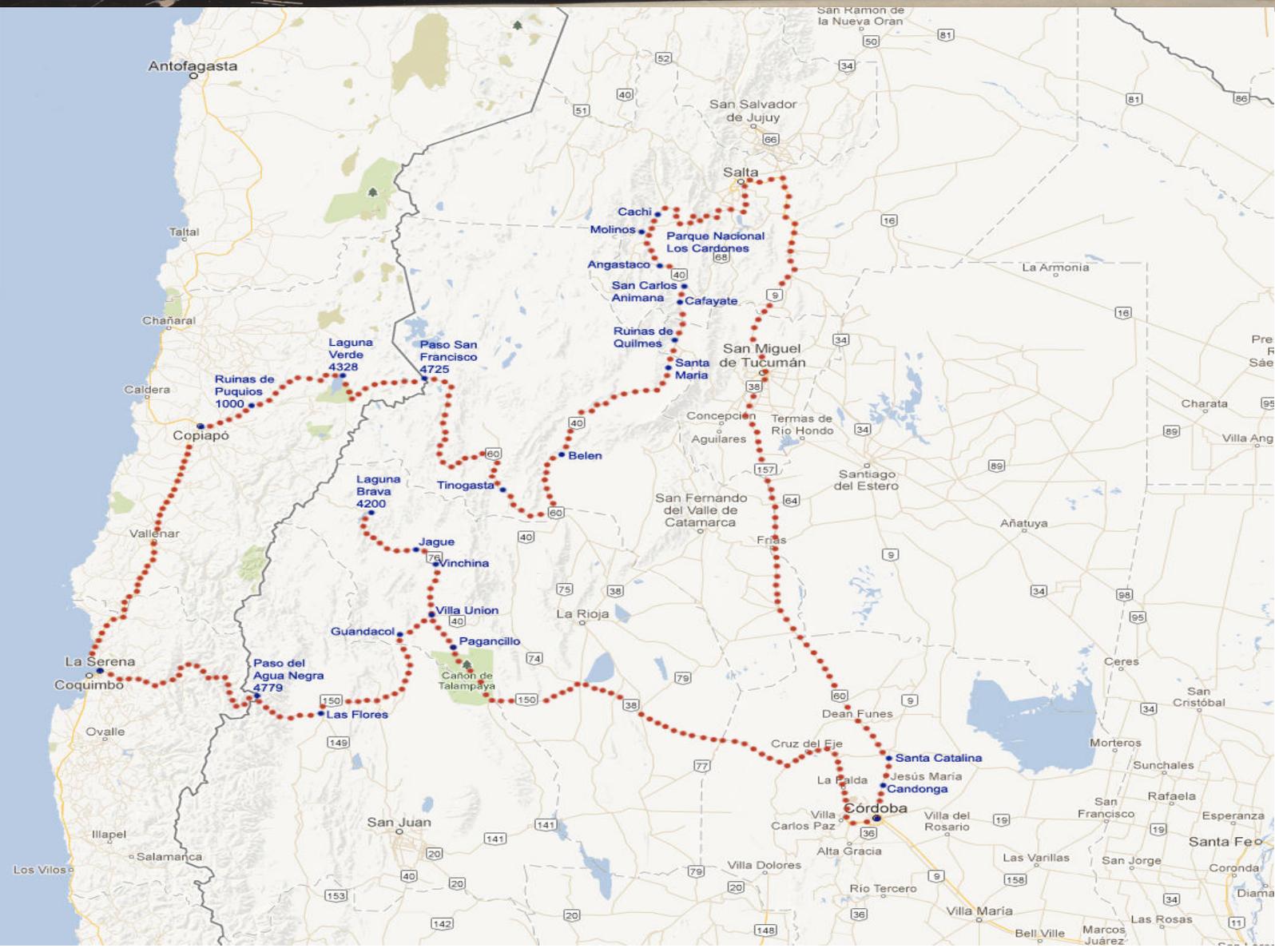
VENDITA - RIPARAZIONI - MARKET ACCESSORI

FreeRoad s.n.c. Viale del Lavoro, 16G - 38068 Rovereto (TN) info@free-road.it - Tel. +39 0464 437997

APERTO ANCHE IL SABATO MATTINA



EXPEDICION ANDINA





Cinquemila chilometri alla scoperta dei più suggestivi paesaggi argentini fra deserti, vulcani innevati e pascoli di vigogne. L'emozionante viaggio in solitaria di due appassionati offroaders alla guida di una Suzuki Grand Vitara... ecco il loro diario di bordo da leggere tutto d'un fiato.

Testo: Sonja Vietto Ramus

Photo credits: Maurizio Maschio & Carolina Kunz

E' un'antica mappa veneziana del 1536 a riportare per la prima volta nella storia geografica il nome Argentina, legato alla leggendaria Sierra de la Plata e al tesoro che le popolazioni indigene donarono ai sopravvissuti di un naufragio guidati dallo sfortunato esploratore spagnolo Juan Diaz de Solis. Come si dice...il destino. E' si, perché proprio dalla bella città lagunare italiana non poteva che partire il viaggio in solitaria, rigorosamente in off road, che ha accompagnato Maurizio & Carolina, veneziano doc lui e argentina di Cordoba lei, alla scoperta di uno dei più suggestivi angoli di questa terra del sud America: il nord ovest andino.



Un territorio, che abbraccia le provincie di Salta, Jujuy, Tucuman e Catamarca, dove le testimonianze artistiche e storiche dell'epoca precolombiana si mescolano alla perfezione con quelle coloniali. Ma non solo. Per gli amanti del-

la natura più selvaggia e estrema questo è un vero paradiso: vulcani dalle nevi perenni, immensi salar, deserti aridi e foreste di cactus sono perfetto habitat per fenicotteri e guanacos. Una regione ricca di antiche tradizioni che affondano le radici nell'eredità indigena affiancata da riti cattolici dove la popolazione, riservata ma sempre ospitale, è variegata quanto il territorio stesso. L'idea di un viaggio (il loro 4° in Argentina) per attraversarne in fuoristrada i circuiti meno tur-



ristici, fra cui tre valichi andini sui 4500 metri, era da tempo fra i progetti di Maurizio & Carolina. D'altronde come dar loro torto! Con base di partenza da Cordoba, alla guida di una Suzuki Grand Vitara (del babbo di Carolina) – 2.0 cc, motore 4 cilindri Mazda, pneumatici A/T Geolander 235/60 R16 equipaggiata solo di taniche supplementari per il gasolio, strop e compressore -, ecco il reportage dell'emozionante viaggio che per quasi 5 mila km, di cui 1300 in off road, ha visto due viaggiatori e la loro 4x4 arrampicarsi fin sulla cordigliera delle Ande. Lassù dove osano solo i condor....



Parchi naturali e passi andini

Con Cordoba ai piedi della Sierras Chicas, il viaggio di Maurizio & Carolina in Argentina punta in direzione nord ovest attraverso la regione della Rioja: gli agglomerati urbani lasciano spazio ai primi villaggi di gauchos, i famosi mandriani di queste terre assolate, dove si respirano ancora le tradizioni di un tempo. Le caratteristiche osterie che sorgono lungo le strade dove gli argentini che percorrono lunghi tragitti a cavallo usano fermarsi per il pranzo sono fra le migliori per assaporare alcune delle specialità gastronomiche: un ottimo asado di cabrito (capretto arrosto) con insalata non può mancare prima di ripartire per affrontare un percorso misto di asfalto e sterrato che costeggia il Parco de Ischigualasto, nome di origine quechua che significa "luogo dove tramonta la luna", sulle cui rocce si possono intravedere i segni di tutte le ere geologiche degli ultimi 250 milioni di anni.

Dopo aver attraversato il Parque de Talampaya, anch'esso fra i beni protetti dall'Unesco, si arriva a Pagancillo, piccolo villaggio con la strada in terra battuta, dove si può soggiornare in qualche semplice ma graziosa camera affittata dai locali (circa 30 euro per due perso-



persone) e assaporare empanadas criollas e humita (involtini di pasta cotti al forno o fritti con ripieno di carne, uova, cipolle, peperoni e spezie i primi - mais con cipolle e pomodori avvolti in foglie di mais i secondi). Con l'immane birra ghiacciata, un gustoso spuntino (18 euro in tutto) per concludere la prima giornata di questo tour che ha visto la Suzuki percorrere più di 550 chilometri. Il giorno seguente da Pagancillo ci si dirige verso Talampaya ("fiume secco" in lingua indigena), parco nazionale con spettacolari rilievi erosi nel tempo da vento, pioggia e acque di torrenti di cui a piedi e con le fuoristrada dei guardia parco si possono percorrere i greti in secca. Sembra di essere in una scena di Ombre Rosse con John Wayne: rocce scolpite, pinnacoli dalle forme più bizzarre, pareti giallo ocra e in lontananza le cime innevate della Sierra di Famatina.

C'è tutto...manca solo l'imboscata degli Apache! Lasciata Villa Union ci si dirige a nord verso Vinchina, raggiungibile sulla parallela lungo le sponde del fiume omonimo: fra sterrati misto veloci, piccole dune e rovi la Suzuki si dimostra a suo agio nonostante i terreni più impervi. Li l'alloggio in una pensione gestita da padre e figlio (18 euro)



è anche simpatica occasione per farsi descrivere la strada che conduce a Laguna Brava, tappa dell'indomani, oltre che per ascoltare qualche curioso aneddoto sulla storia di quei luoghi come quella dei resti dell'aereo cileno caduto proprio sulle sue rive nel 1964. Cena nella più tipica tradizione con lomito, un gustoso panino farcito con bistecca, nell'unico bar del paese che trasmette la partita del Boca Juniors.



Con la Michelin 762 alla mano, Maurizio e Carolina partono per il loro primo passo andino: ad attendere la loro 4x4 sono ripide salite che accompagnano alla riserva nazionale Las Vicunas, difficile da raggiungere quando gli acquazzoni estivi rendono la pista impraticabile anche alle fuoristrada.





Dopo aver attraversato il villaggio di Alto Jague con la sue tradizionali case in mattoni di fango (tutte sopraelevate rispetto alla strada principale per evitare inondazioni quando i fiumi straripano), ci si registra al posto di polizia, prassi comune che le autorità locali attuano per tutelare la sicurezza dei viaggiatori che si avventurano in quei luoghi solitari. Lasciato il villaggio ci si inerpica su un percorso non asfaltato e senza protezioni laterali (è richiesta una particolare attenzione nella guida) che di tornante in tornante porta al rifugio el Penon a 3840 m.s.l.m. con le sue dimore in pietra a base circolare un tempo utilizzate dai pastori. Nonostante qualche noia meccanica alla Suzuki (la cinghia del motorino dell'aria condizionata fuori uso...), si riprende l'ascesa fra immense valli dove pascolano i guanachi e dove il cielo azzurro cristallino lascia presto spazio alla Laguna Brava, estesa su di un lago di origine vulcanica popolata da fenicotteri rosa.

Qui, ad un'altitudine di 4200 metri, la solitudine è davvero assoluta. In lontananza si intravedono solo i resti di quell'aereo cileno.

Se la salita verso la laguna è emozionante, altrettanto lo è la discesa che riporta a Vinchina soprattutto per via della montagna che in alcuni tratti frana sulla strada stretta e tortuosa. Il viaggio prosegue verso il passo di Agua Negra raggiunto dopo una sosta notturna a Guandacol dove l'equipaggio italiano pernotta nell'unica camera li-



bera (le altre sono tutte occupate dai lavoratori della miniera) nella sola pensione che c'è in paese. L'indomani sulla precordigliera che conduce a Agua Negra, con il valico che collega Argentina e Cile, l'incontro con un gruppo di gauchos a cavallo anticipa il pranzo a base di choripan, panini con salsiccia ed erbe aromatiche del luogo, preparati in un chiosco a bordo strada.

Dopo aver passato la dogana argentina a Flores inizia la seconda spettacolare attraversata delle Ande attraverso il "paso" che porta a 4779 metri:



lo scenario offerto lascia senza parole anche per via della strada a strapiombo e di alcune discese vertiginose. Nelle salite più impegnative la Suzuki arranca con qualche difficoltà probabilmente per la rarefazione dell'aria in quota che porta una miscela povera di ossigeno. Fra i canyon affrontati in discesa si incontra una famiglia di cileni che dal nulla si sono costruiti un rifugio a ridosso di un masso lungo un torrente.







Dalla frontiera cilena alla “Strada del vino”

Si attraversa la frontiera con il Cile per giungere in tarda nottata a La Serena, grazioso paese nella regione di Coquimbo. Seguendo le indicazioni della Michelin si raggiunge, su una strada asfaltata, Copiapò dove la Suzuki fa rifornimento di carburante: il prossimo distributore sarà a 500 km in territorio argentino. Il programma prevede un altro passo andino che dopo aver costeggiato la Laguna Verde porta ad attraversare il San Francisco. L'asfalto abbandona il percorso e ci si addentra nelle gole delle Ande: dopo 100 km l'incontro con il primo villaggio, un accumulo di ruderi, convince a tornare a Copiapò per la notte. Dopo il rientro nella città mineraria, l'indomani si riparte per la scalata alla Laguna Verde con sentieri appena segnati che portano in quota. Abbandonata una pista tracciata per una scorciatoia – una vecchia strada parallela che somiglia più ad un torrente in secca – la Suzuki rimane bloccata in twist dopo un passaggio off road tanto che per liberarla dal terreno insidioso è indispensabile l'aiuto di due cileni e un americano che passano proprio da quelle parti su un pick up per

raggiungere una miniera. Dopo uno spuntino a base di frutta si prosegue costeggiando la Riserva Nazionale delle Tre Croci. Passata la dogana cilena, quasi all'improvviso appare la suggestiva e tanto attesa Laguna Verde con il turchese delle sue acque salate circondate da montagne color ocra e cime innevate in



lontananza. Di fronte si staglia l'imponente vulcano Ojos de Salado (6891 mt.), seconda cima più alta dell'Argentina dopo l'Aconcagua. Tutto intorno le tracce dell'attività vulcanica del passato con rocce nere a contrastare il bianco dei salar. Una salita ripida porta al valico



argentino San Francisco che con i suoi 4726 mt. è anche il punto più alto raggiunto da Maurizio & Carolina.

Lungo il percorso verso Fiambalà si attraversa la stupenda Quebrada Las Angosturas con i suoi vivaci colori a dipingerne le pareti delle montagne. Arrivati a Tinogasta per la notte (e per un ottimo asado accompagnato da una bottiglia di vino) e dopo una sosta dall'unico meccanico del paese per sostituire la cinghia dell'aria, si riparte verso Santa Maria, graziosa città dove si sta svolgendo la festa del carnevale. Assolutamente da non perdere (anche se più turistico) con una buona cena a base di empanados e con la sfida River-Boca (classico argentino) trasmessa in Tv. Da Santa Maria si attraversa il paese di Amaichà del Valle fondato alla fine del '700 dagli indigeni: nei dintorni, nella Valle Calchaquì, si trovano molti giacimenti archeologici fra cui le rovine dei Quilmes, uno dei principali insediamenti pre iberici dell'Argentina. Da qui un percorso non asfaltato porta a Cachi, lungo una sterrata che accompagna anche ad assaggiare i numerosi vini che si producono in questa zona. Non a caso chiamata anche "strada del vino" ospita vigneti dalle mille sfumature di cui si può apprezzare il Torrontes, qualità di uva che non esiste in nessun altro luogo del mondo. La strada fra canyon e piccoli villaggi con case dai muri in adobe (fango, erba e argilla) e tetti in paglia in alcuni tratti diventa stretta e sinuosa offrendo splendidi panorami sulle montagne. Mentre il fondo stradale peggiora, si attraversa Angastaco, uno dei villaggi più caratteristici di questa zona, Angostura e Molinos fondata quest'ultima nel 1659.

Dopo una sosta al Parco Nacional Los Cardones con i suoi cactus giganti che in un secolo raggiungono i dieci metri di altezza, si arriva nella graziosa Cachi con le sue stradine ciottolate costruite dai gesuiti. Per la notte niente di meglio che un alberghetto di architettura coloniale con il Nevado de Cachi in lontananza.

Nonostante una perdita di olio alla scatola dello sterzo, il viaggio prosegue per la Cuesta dell'Obispo su un tracciato in parte asfaltato

e in parte sterrato che fra strette curve immerse in formazioni calcaree accompagna lungo un dislivello di 1200 metri. Arrivati a Salta, una delle più interessanti città del nord ovest argentino (la sua fondazione risale al 1582), si possono visitare le testimonianze dell'epoca coloniale con le chiese e le dimore che furono dei nobili di un tempo. Assistere al "carnevale salteno" con il suo tripudio di colori e danze è una piacevole sorpresa anche se i problemi allo sterzo della Su-



zuki costringono l'equipaggio italiano al rientro anticipato su Cordoba percorrendo in un'unica tappa i 900 chilometri che separano le due città. Qualche ultima escursione come quella a Candonga per visitare la chiesa gesuita cui si accede attraverso un

percorso off road fra boschi di eucalipti, cactus e abeti superando la Sierra Grande è l'ultimo saluto a questo paese che con le sue bellezze naturali e la cordialità della sua gente ha fatto da cornice a un'avventura difficile da dimenticare. Sino alla prossima.

APPUNTI DI VIAGGIO

Forma di governo: Repubblica federale

Capitale: Buenos Aires

Superficie: 2.766.890 km²

Popolazione: 40.412.376 abitanti (15 ab/km²)

Lingua: La lingua ufficiale è lo spagnolo, chiamato solitamente "castellano" dagli argentini, anche se rispetto all'idioma parlato in Spagna, presenta alcune differenze a livello fonetico e morfologico. Il dialetto più comune è il "rioplatense", diffuso nel bacino del Rio de la Plata. Fra le altre lingue l'italiano, parlato da circa 1.500.000 persone, il tedesco e l'arabo.

Religione: In Argentina esiste una notevole libertà di religione (garantita dall'articolo 14 della costituzione) anche se lo Stato riconosce come ufficiale il culto della chiesa cattolica che ha uno status giuridico privilegiato rispetto ad altre confessioni: il governo federale sostiene infatti la chiesa cattolica e ai sensi del codice civile questa è legalmente paragonabile ad un ente di diritto pubblico non statale. Governo argentino e Santa Sede hanno inoltre firmato un concordato che regola i rapporti tra Stato e chiesa. L'argentino Jorge Bergoglio (con il nome di Francesco) è il primo papa della chiesa cattolica romana nato in America e in assoluto il primo extraeuropeo. In aumento sono anche le chiese evangeliche, che nel 2005 hanno raggiunto il 10% della popolazione, i musulmani, gli ebrei e i testimoni di Geova.

Valuta: Peso argentino (suddiviso in 100 centavos) in vigore dal 1° gennaio 1992



Storia: Attorno al primo secolo d.C. diverse civiltà basate sul mais si svilupparono nella regione delle Ande Occidentali. Nel 1480, l'impero Inca, sotto il regno dell'imperatore Pachacutec, lanciò un'offensiva e conquistò l'odierna parte nord occidentale dell'Argentina mentre in quella nord orientale, i Guaranì diffusero una coltura basata sulla yucca e la patata dolce. Le aree centrali e meridionali (Pampa e Patagonia) vennero invece dominate da culture nomadi unificate poi nel XVII secolo dai Mapuche. Gli esploratori europei arrivarono in queste terre nel 1516. Vent'anni dopo, la Spagna fondò la città di Cordoba della Nuova Andalusia e nel 1580 stabilì una colonia permanente dove oggi sorge Buenos Aires. Nel 1806-1807 l'impero britannico lanciò due invasioni contro Buenos Aires ma la popolazione creola respinse entrambi i tentativi. Il 25 maggio 1810, dopo la conferma delle voci circa la detronizzazione di re Ferdinando VII da parte di Napoleone, i cittadini di questa città (guidati da Manuel Belgrano), sfruttarono la situazione a proprio vantaggio creando la Prima Junta di Governo (rivoluzione di maggio). Se la formale indipendenza dalla Spagna venne dichiarata il 9 luglio 1816 a Tucumán, dieci anni più tardi gli argentini promulgarono una costituzione centralista e scelsero Buenos Aires come loro capitale. Nel 1829 comparve sulla scena politica il dittatore Juan Manuel de Rosas che convertì il paese in un'economia basata sull'allevamento. Negli anni 1880, la "Conquista del deserto" soggiogò e sterminò le rimanenti tribù indigene della Pampa meridionale e della Patagonia. I cambiamenti politici portarono nel 1946 alla presidenza di Juan Perón che cercò di dare più potere alla classe lavoratrice ma che la Revolución Libertadora del 1955 depose. Tra gli anni 1950 e 1970 l'economia crebbe sensibilmente e la povertà declinò (meno del 7% nel 1975), ma divenne sempre più protezionista; contemporaneamente i contrasti politici si accrebbero e nell'instabilità che si andava delineando, vi fu il ritorno alla presidenza nel 1973 di Juan Perón che ebbe tuttavia termine dopo un solo anno con la sua morte. La sua terza moglie, Isabelita, sua vice presidente, gli successe alla carica ma i due anni che seguirono furono pervasi da un quadro sociale sempre più improntato al conflitto: da un lato l'Alleanza Anticomunista Argentina (AAA) contribuì a creare un clima di terrore con l'omicidio, secondo i dati raccolti dopo la fine della dittatura dalla Comisión Nacional sobre

Comisión Nacional sobre la Desaparición de Personas (CONADEP), di oltre 400 persone tra il 1973 ed il 1975 mentre, dall'altro, riprese vigore l'azione dell'Ejercito Revolucionario del Pueblo (ERP) con azioni di guerriglia urbana. Il quadro di grande instabilità favorì dapprima l'ingresso dei militari nel governo e successivamente la presidente fu deposta dal golpe del 24 marzo 1976 che portò al comando del paese il generale Jorge Rafael Videla. Dal 1976 al 1983 le forze armate detennero il potere: il governo militare represses l'opposizione sia da parte dei gruppi di sinistra che dai peronisti utilizzando metodi improntati all'illegalità e dando inizio a quella che sarebbe passata alla storia come la Guerra Sporca. Migliaia di dissidenti furono fatti scomparire, mentre il SIDE (Secretaría de Inteligencia de Estado) cooperò con la DINA ed altri servizi segreti sudamericani, oltre che con la CIA in quella operazione che gli Stati Uniti avevano pianificato, organizzato e finanziato al fine di contribuire ad eliminare il pericolo dell'instaurazione di governi di sinistra filosovietici in Sud America ed in America centrale: la cosiddetta Operazione Condor. Nel periodo della dittatura 30.000 persone scomparvero creando il fenomeno dei "desaparecidos". Problemi economici, accuse di corruzione, la condanna dell'opinione pubblica nei confronti degli abusi dei diritti umani e, infine, la sconfitta del 1982 inflitta dai britannici nella guerra delle Falkland (isole Malvine) screditarono il regime militare argentino portando alla fine della dittatura. La democrazia venne ripristinata nel 1983.



Geografia: L'Argentina – che confina a nord con Bolivia e Paraguay, a nord est con Brasile e Uruguay, a est con Oceano Atlantico, a ovest con Cile e a sud ancora con Cile e acque atlantiche del passaggio di Drake - occupa una superficie continentale di 2.766.890 km² posta fra la catena delle Ande a ovest e l'Oceano Atlantico meridionale a est e a sud. Figura al secondo posto per superficie nel Sud America e all'ottavo nel mondo. Lungo quasi 3.700 km da nord a sud e 1.400 km da est a ovest, questo territorio può essere grossolanamente diviso in quattro aree geografiche: le pianure fertili della Pampa nel centro del paese, fonte del benessere agricolo argentino; il plateau della Patagonia nella metà meridionale fino alla Terra del Fuoco; le pianure subtropicali del Gran Chaco a nord; la catena delle Ande lungo il confine occidentale con il Cile. L'orografia argentina è, a grandi linee, caratterizzata dalla presenza di montagne a ovest e di pianure a est. All'ovest si trova la sezione principale delle Ande e a nord ovest le vette più alte del continente, come l'Aconcagua, che con un'altezza di 6961 m.s.l.m. è la montagna più alta al di fuori del sistema dell'Himalaya. Il tratto delle Ande della Patagonia tuttavia ha picchi notevolmente più bassi rispetto a quelli che si trovano a nord. Il punto più elevato sul livello del mare si trova nella Provincia di Mendoza mentre quello più basso è la Laguna del Carbón, nella Provincia di Santa Cruz, con i suoi 105 metri sotto il livello del mare. Fra i principali fiumi dell'Argentina ci sono il Pilcomayo, Paraguay, Colorado, Rio Negro, Salado del Norte, Uruguay e il più grande fra tutti, il Paranà (questi ultimi due scorrono assieme prima di sfociare nell'Oceano Atlantico, formando l'estuario del Río de la Plata).

Gastronomia: Da sempre nella cucina argentina un ruolo molto importante lo ha la carne che si può assaporare in differenti varianti, dalla “parrillada”, una sorta di grigliata mista all’ “asado”, ovvero l’arrosto. L’influenza della cultura italiana si ritrova spesso anche nel cibo di questo paese: molto diffusi sono infatti gli gnocchi (ñoquis) e il gelato (heldo), portati in Argentina proprio dagli italiani, così come il “pan dulce”, ovvero il nostro panettone. Frequente è l’utilizzo di mais e cipolla che si ritrovano in diverse zuppe e preparazioni. Fra i dolci, i più tradizionali sono il “dulce de batata” (dolce di patata realizzato in più varianti)

e “de leche” (di latte), oltre che i “churros” a base di pastella frita e zucchero, tipici della cultura spagnola. Le bevande - oltre al “mate” (infusione con foglie di erba mate in acqua bollente) e la “cana legui”, un liquore di canna del pesco – offrono ottimi vini prodotti sia con uve bianche, rosse e “criollos” (vitigni diffusi in tutto il Cuyo) fra cui quella Torrontes che non esiste in nessun altro luogo del mondo.

Acquisti: In Argentina si possono acquistare oggetti in cuoio (portachiavi, selle, portafogli e calzature) che spesso raffigurano temi iconografici tipici della cultura dei gauchos, coltelli (dal “verijero”, chiamato così per la sua piccola dimensione, sino al “trenzados” e a quelli elaborati in argento), oggetti d’antiquariato e ceramiche (la nera di Cafayate e la rossa di San Lorenzo). Nella provincia di Mendoza si producono meravigliosi tessuti artigianali con motivi indigeni delle comunità huarpes e araucane, ponchos e pullóvers di lana di guanaco o di pecora. I motivi decorativi variano secondo il luogo di produzione: in Malargüe, ad esempio, il tessuto ha caratteristiche geometriche mentre a Lavalle la lavorazione è di tipo floreale. Chi visita l’Argentina non può tornare senza foglie di “yerba mate” o qualche dolce tipico.

Fauna e flora: Ventidue parchi nazionali sono stati istituiti per proteggere questo ambiente così vasto e diversificato che ospita specie uniche al mondo di flora e fauna fra cui il caimano (o yacaré), il puma, il marà (o lepre di Patagonia) il guanaco (un animale simile al lama che risiede in pianura), il nandù (simile allo struzzo), il condor delle Ande, il fenicottero, svariate specie di mammiferi marini e strani uccelli di mare. Anche le boscaglie spinose, le foreste vergini pluviali, i cactus fioriti e le immense distese di foreste di araucaria del Cile e di faggio australe sono protetti.

Personaggi famosi: Parlare di Argentina fa subito correre alla mente le celebri gesta di uno dei più grandi calciatori al mondo, Diego Armando Maradona, allenatore ed ex calciatore, capitano della Nazionale Argentina di Calcio, vincitrice del mondiale del 1986. Altro volto che si associa facilmente a questo paese è quello di Maria Eva Duarte de Perón, nota come Evita Perón, attrice, politica e filantropa argentina, considerata dagli argentini paladina dei poveri.

È nato in Argentina anche Ernesto Guevara de la Serna, più conosciuto come Che Guevara, rivoluzionario e guerrigliero noto soprattutto per il suo ruolo nella rivoluzione cubana accanto a Fidel Castro. Per la letteratura, Jorge Luis Borges, è uno degli scrittori e poeti simbolo di questa terra.

FOTO ANNUNCI GRATUITI

www.fuoristradisti.it
vivere in 4x4

inserisci un annuncio gratis ▶

338

annunci in questo momento!

① Cerca
nella tua regione



② Contatta
il venditore



③ Concludi
un buon affare



Valle d'Aosta
Piemonte
Liguria
Lombardia
Trentino-Alto Adige
Veneto
Friuli-Venezia Giulia
Emilia-Romagna
Toscana
Umbria
Lazio
Marche
Abruzzo
Molise
Campania
Puglia
Basilicata
Calabria
Sardegna
Sicilia

€ 5,00 - NOVEMBRE - DICEMBRE 2013

OFF-ROAD & SUV

QUATTRO X QUATTRO

LA COMMUNITY ITALIANA SUL MONDO JEEP



fuoristradisti.it

vivere in 4x4

JEEP WRANGLER JK 2.8 CRD RUBICON

WRANGLERMANIA

INSIDE!

ELABORAZIONI

Nissan Patrol GR Y61 Tray Back by LM 4x4

Suzuki Santana 1.3 by Sclavo

Toyota 4Runner 3.0 TD by Flamini



A photograph of the Mount Rushmore National Memorial in South Dakota, showing the four large granite faces of George Washington, John Adams, Thomas Jefferson, and Abraham Lincoln carved into the rock face. The sky is clear blue, and some green trees are visible at the base of the mountain.

South Dakota Iowa Experience

5000 km alla scoperta del Midwest americano, tra una natura splendida e coinvolgente, a bordo di un fuoristrada di piccole dimensioni: il Ford Escape 3.0 litri benzina da 200cv. L'itinerario parte e si conclude a Chicago, per motivi aeroportuali ovviamente, il primo trasferimento ci porta subito a Sioux Falls con una splendida sorpresa a livello logistico presso il Ramada Inn and Suites e la scoperta di una cittadina veramente molto interessante, con 150 mila abitanti, posta sul fiume omonimo, che la attraversa proprio in centro, dove forma anche delle cascate. La prima cosa da fare e' sostare al parco "Big Sioux Falls Park" ammirare il paesaggio, salire sulla torre d'osservazione e conoscere un po' della storia di questa cittadina, che ci riporta al mondo degli indiani Dakota, che furono i primi a spostarsi in queste zone scoprirle e poi raccontarne le storie agli esploratori europei che fondarono la citta' di Sioux Falls nel 1856. Per conoscere da vicino alcune opere degli Indiani e' il caso di visitare poi la Prairie Star Gallery, gia' il nome indica qualche cosa di eccezionale,



ma non bisogna lasciarsi ingannare dall'aspetto esterno, infatti sembra la vetrina di un normale negozio della main street, ma in realta' all'interno le opere degli indiani sono molte ed estremamente interessanti. Sioux Falls citta' e' posta sulla I90 che da est raggiunge l'ovest del South Dakota, e dista solo 40km dallo splendido arboretum di Wagner, quindi la strada migliore da fare e' proprio quella zigzagante tra la 481, poi la 11 fino al Palisades State Park, lo scenario e' favoloso e la guida del nostro Ford Escape si trasforma in piacere unico.



Un viaggio all'insegna delle caratteristiche piu' strane, senza dubbio e' quello realizzato attraverso il South Dakota ove a passione per le auto, di tutti i generi, eta', forme e dimensioni, e' quella che ha portato Dave a realizzare un museo unico nel suo genere. 42 costruzioni di varie dimensioni, ospitano tutto cio' che ha un motore, oltre 250 auto tra sportive, classiche, antiche, una serie infinita di trattori John Deere ma anche Lamborghini. Raggiungere Murdo non e' complicato, anzi, sulla I90 west in dire-



zione Rapid City Murdo e' a meta' ed il Pioneer Museum e' ben segnalato, ci si arriva facilmente ed il viaggio merita. La nostra curiosita' e' stata soddisfatta ampiamente, sia per il numero di veicoli, che vanno dai primi del novecento ai giorni nostri, sia per la simpatia di Dave Geisler che con fare molto allegro ci accompagna nel tour

ed orgogliosamente ci mostra il Generale Lee del telefilm Hazard, con tanto di clacson funzionante. C'è anche una splendida vettura sportiva completamente realizzata in legno dal peso di 30 quintali! La giornata trascorre rapidamente tra un'auto ed un commento, una storia legata ad un modello o al museo interno, una struttura a conduzione familiare, che comunque da lavoro ad oltre 20 persone, più la gestione del ristorante. Alla fine della gita tra i capannoni non si può non mangiare un ottimo hamburger con patatine nel ristorante del Museo stesso, interamente realizzato sullo stile drive-in degli anni 60. Tutte le notizie relative al museo sono disponibili sul sito www.pioneerautoshow.com Il viaggio attraverso alcuni ranch ci porta poi a Rapid City.



L'agglomerato urbano più grande posto alle pendici delle Black Hills, è una cittadina davvero molto piacevole e vivibile, si estende tra le colline, con edifici bassi, case e villette contornate da giardini, unico edificio alto sono i silos di grano di una ditta che lavora mangimi e semi. È il luogo ideale da dove iniziare una visita accurata dei parchi e della regione circostante; in primis The Journey Museum, che offre

un viaggio attraverso le ere della Regione, lo sviluppo del luogo dall'era della pietra ai giorni attuali, passando per le storie degli Indiani Lakota, dei cercatori d'oro, sino a scoprire perché Rapid City si chiama così'. È molto interessante anche passeggiare lungo la main street ed "incontrare" di persona tutti i presidenti USA, o meglio delle statue a grandezza naturale che raffigurano i governanti USA, ad ogni incrocio di ogni isolato.



Non manca poi la parte dedicata al commercio, di ogni bene, dall'oro all'arte indiana con i famosi acchiappa-sogni ed agli indumenti ancora oggi ricavati dalla pelle del bestiame.

In effetti tutta la regione circostante la città offre spazi e natura incontaminata, nei parchi di Custer e delle Badlands, non mancano i bisonti e gli allevamenti di bovini, la vita dei ranch si intreccia in ogni dove, a Sturgis abbiamo assistito ad un fine settimana di sfide a cavallo nell'ambito del Rodeo, durante la settimana abbiamo visto ovunque mezzi agricoli e splendidi pick-up di ogni marchio e dimensione;



una realtà completamente diversa. In effetti molte sono le idee particolari, tra cui anche lo zoo, qui infatti esiste il mondo degli Orsi – Bear Country USA- uno zoo all'interno del quale si accede a bordo del proprio mezzo mentre gli animali girano



liberi in un'area vastissima, la visita è davvero interessante, sia della parte guidata, sia della parte in cui soggiornano i piccoli animali;



una considerazione doverosa riguarda il costo dei biglietti per ogni singola attrazione, decisamente contenuti, soprattutto se paragonati a ciò che offrono ed ai prezzi europei. Così come molto interessanti sono i prezzi per i soggiorni nei vari Hotel, con servizi di prima qualità, cortesia e disponibilità. A Rapid City la scelta è ampissima, dislocati in ogni dove ci sono gli alberghi delle catene più note, noi abbiamo scelto Howard Johnsons e Cambria Suites, due luoghi estremamente confortevoli, con ampie stanze e tutti i servizi compresi nella tariffa (molto ragionevole), dalla colazione al wi-fi, sino alla palestra, alla piscina, all'utilizzo del business center per stampare, fax ed altro. Da Rapid City lungo la strada asfaltata raggiungiamo il monumento simbolo del South Dakota.



Mount Rushmore: un tributo alla democrazia!

L'idea iniziale era quella di promuovere il turismo in South Dakota, poi il progetto ha assunto una dimensione completamente diversa. Scolpiti nel granito della montagna Mount Rushmore, 4 volti di 4 presidenti, un'opera unica nel suo genere, realizzata dallo scultore americano di origine olandese Gutzon Borglum e suo figlio Lincoln dal 1927 al 1939, poi il completamento della struttura circostante avvenne nel 1941 dopo la morte dell'artista. La scelta di questo luogo fu un'idea dello scultore, proprio perché la montagna è esposta al sole per la maggior parte della giornata ed i volti sono così sempre illuminati

e visibili, praticamente da ogni angolazione; anche la scelta dei personaggi e' stata fortemente voluta e determinata dallo scultore stesso, poiche' inizialmente si pensava a volti noti, per incrementare appunto il turismo nelle Black Hills, ma Borglum ha scelto i Presidenti degli Stati Uniti, per celebrare un tributo alla democrazia; ed e' cosi' che ha scelto i 4 Presidenti che stimava di piu' e che riteneva piu' rappresentativi, partendo da sinistra: George Washington, il primo presidente, Thomas Jefferson, Theodore Roosevelt ed Abramo Lincoln. Il Memorial occupa una superficie di 5,2 km quadrati ed e' posto a 1745mt sul livello del mare, la seconda montagna dopo Harney Peak – 2,207mt, ogni volto e' alto 18 metri. Ogni anno i visitatori che raggiungono queste montagne sono circa 3 milioni provenienti da tutto il mondo, non solo dagli Stati Uniti, ed il viaggio merita, sia per il Memorial sia per il complesso dell'interno parco comprendente lo State Park di Custer ed i paesini sorti a contorno, come Keystone, Blue Bells e via dicendo.



Non distante da Mount Rushmore sorge un'altra opera unica nel suo genere: il CRAZY HORSE MEMORIAL

Il Memorial piu' grande al mondo, il progetto in via di esecuzione iniziato nel 1948 ed ancora oggi in lavorazione. Lo scultore, di origine



polacca Korczak Ziolkowski, ha dato vita a questo progetto, trasferendosi da Boston alle Black Hills, terra nativa del capo indiano Cavallo Pazzo.

Crazy Horse, erroneamente chiamato cavallo pazzo, dalla traduzione della lingua Lakota Thasunke Witko' – il suo cavallo e' pazzo – e' entrato nella storia delle guerre che hanno caratterizzato la vita degli Indiani d'America. Il Capo Indiano, nato nel 1843 a Rapid Creek e' stato ucciso a soli 34 anni il 6 settembre 1877 da un soldato di Fort Robinson con un colpo di baionetta. Nella sua breve vita fu un leader molto importante per il suo popolo, la battaglia piu' rappresentativa fu la vittoria a Little Bighorn del giugno 1876, quando condusse assieme a Toro Seduto 1200 guerrieri contro l'esercito USA del colonnello Custer.

A lui e' dedicata la montagna che ospitera' il piu' grande memorial al mondo, oggi in costruzione, dopo la morte dello scultore Korczak, il progetto viene portato avanti dalla sua famiglia, il lavoro ha proporzioni immense, oltre alla montagna ci sono i musei, l'universita' indiana, il campus, la cura del paesaggio e degli animali che pascolano nell'area che si estende per oltre 26000 acri, e sul sito www.crazyhorsememorial.org, si possono vedere da vicino tutti i progetti futuri, oltre ai continui progressi realizzati annualmente.

La visita al Crazy Horse Memorial, vale il viaggio sino in South Dakota, infatti qui ci si immerge in una cultura talmente coinvolgente da rendere unica l'esperienza di viaggio. Da Rapid City la strada non e' lunghissima e la bellezza del paesaggio e' indescrivibile, cosi' come impressionante e' la salita sino al volto di Crazy Horse e la visione in primo piano delle dimensioni reali di questo immenso lavo-



ro, il cui progetto impegna squadre di ingegneri, speleologi, minatori,

una gamma vastissima di conoscenze tecniche per far fronte alla grandezza della montagna ed ai problemi che si presentano ad esempio per via dei pesi e delle dimensioni, della mole di pietra che deve essere tolta dalla montagna, per raffigurare il grande capo indiano con il braccio puntato in avanti al di sopra della criniera del cavallo. (A completamento l'opera sarà alta 117 metri e lunga 195 metri). La scelta di questa postura è data dal fatto che una celebre frase pronunciata da Cavallo Pazzo fu proprio in questa posizione: "le mie terre sono le distese sperdute" ed indicava con la mano le Black Hills davanti a sé, ecco il perché del luogo e della tipologia di Memorial. La bellezza dei paesaggi del South Dakota non ha paragoni, parlare delle Badlands non rende giustizia ai suoi colori alla sua magnificenza, così come citare solamente il Custer Park è poco per quanto ha da offrire; per viverlo al meglio in poco tempo l'ideale è affidarsi alle splendide Jeep Wagoneer degli anni '80 scoperte, che oltre a potenza e cavalli ci riportano indietro nel mondo del fuoristrada, ci permettono di percorrere le piste più interne tra gazzelle e bisonti, ascoltare le storie di vita vera ed apprezzare punti di osservazione nascosti alle piste tradizionali, su in alto dove da dietro alcuni arbusti si possono "spiare" le colline, sinuose e le macchie di abeti e pini marittimi tutti rigorosamente esposti a nord, una sorta di scacchiera naturale tra verde chiaro e verde scuro dalla bellezza stupefacente, ove vivono oltre 150 mila bisonti allo stato libero e dove si può prendere parte alla loro adunata a fine settembre, sia a cavallo sia a bordo delle proprie 4x4. Tra le varie piste ci sono anche vie di comunicazione che collegano piccoli paesini come quello che ci ha portato a Silver City, lungo una carrarrecchia immersa nel bosco che poi in realtà sbucca nella riserva di Pectola, con annesso lago artificiale, dove merita trascorrere qualche ora magari facendo un pic-nic.

La natura e l'agricoltura dominano anche lo stato confinante, l'Iowa che raggiungiamo nel viaggio di rientro a Chicago, qui sostiamo a Quad Cities: Davenport e Moline con i quartieri suddivisi sinuosamente lungo le due sponde del fiume Mississippi. La città richiama la nostra Gorizia e Nova Goriza, infatti come quest'ultima, sorge su un fiume e sul confine tra due stati: Illinois ed Iowa. Le bellezze di questa città sono



molte, sia paesaggisticamente, sia e soprattutto architettonicamente, con edifici in mattoni rossi, ed una storia sì recente, a far data dagli ultimi anni 800, ma molto ricca. Il marchio più significativo è quello di John Deere, la fabbrica dei famosi mezzi agricoli e di movimento terra ha sede proprio qui ed è visitabile durante i giorni feriali con una guida, mentre il museo annesso è sempre aperto e la visita merita veramente una sosta, un tuffo nel passato e nell'importanza del grano e dell'agricoltura in questi stati. (www.JhonDeereAttractions.com).

Non distante da Davenport, sorge il paesino di Cordova, anch'esso sulle rive del Mississippi, molto elegante formato da poche case tutte molto curate, con verdeggianti giardini. Qui sorge anche il dragway park, dove periodicamente si svolgono le gare di dragster in calendario nella stagione. Nel fine settimana in questione abbiamo assistito al door warz, una delle tante sfide in calendario,



davvero molto intrigante ed ovviamente rumorosa! Il parco del paddock e' immenso, si contano centinaia di camper e caravan di dimensioni immense, si contano dragster dalle forme piu' strane ed affascinanti, appartenenti alle piu' diverse categorie a seconda della tipologia di motore, potenza ecc. Tra le categorie che abbiamo visto c'erano: Chris Duncan Race Cars Pro-Mod super series turbocharged e nitro che raggiungono quindi 200 miglia/ora in un ottavo di miglia, tradotto: 360km in 200mt! Midwest super stock Mafia sono tutti i tipi di veicolo completamente modificati rispetto ai veicoli di serie.

True 10.5 Tire Challenge, veicoli di ogni forma con le ruote sino a 10,5 pollici e tonnellate di cavalli di potenza! Per concludere non manca la Nostalgia Gassers cioè i veicoli che facevano i dragster negli anni '60 come Willy, pikck-up etc. Insomma uno spettacolo decisamente tutto da vedere. www.cordovadrag.com

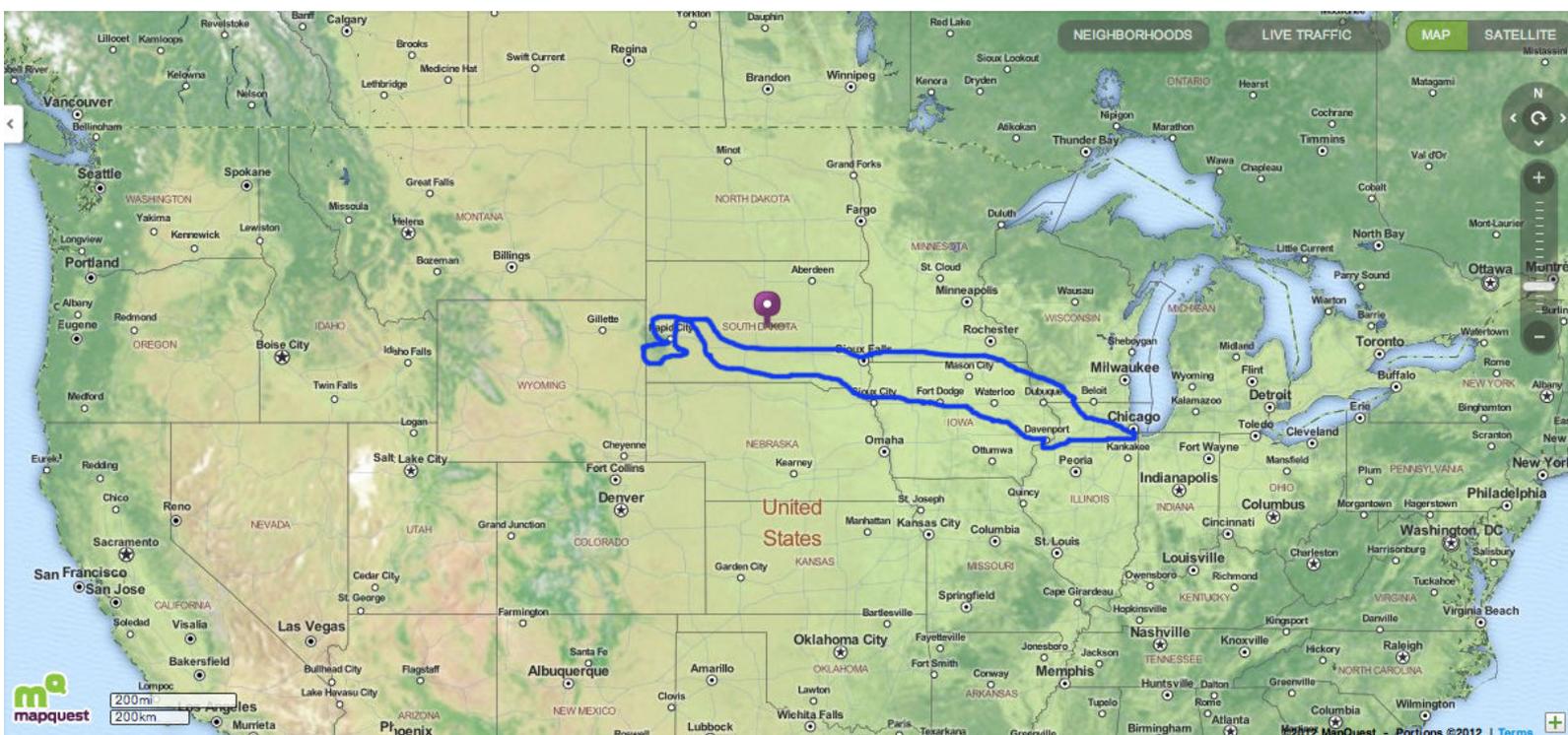
Naturalmente Quad Cities e' molto altro ancora, una visita veloce cosi' non puo' di certo bastare, se si pensa che solamente arrivando lungo la I80 esiste dal lontano 1963 la stazione di servizio per i camion piu' grande al mondo: Iowa 80 Truck Center, qui ogni anno si svolge il raduno di truck con il maggior numero di presenze. All'interno della stazione di servizio c'e' proprio tutto per i camion, per i camionisti, servizi che vanno dalla lavanderia allo studio dentistico, passando per la tolettatura degli amici a 4 zampe, molto frequenti sui veicoli a 18 e piu' ruote! Una sosta qui, per visitare la parte commerciale, ed il museo del trasporto annesso, e' d'obbligo e certo ci porta a riflettere su come sia rispettato questo lavoro in questo paese, qui ogni area di servizio offre molti servizi nel vero



in Italia al contrario e' una sosta pericolosa, estremamente costosa e per di piu' con un pedaggio autostradale da capogiro; negli States la maggior parte della rete autostradale e' gratuita! Con queste considerazioni prosegue il nostro viaggio, oramai senza piste fuoristrada, ma semplicemente lungo l'interstate che ci porta a Chicago per scoprire una citta' dalla tal bellezza nella stagione estiva! Il clima caldo e la luce cosi' coinvolgente hanno reso la visita ancor piu' piacevole, nonostante la quantita' di gente, turisti, e naturalmente traffico. Visitare la citta' e' veramente una cosa da fare, cosi' abbiamo lasciato il nostro Ford Escape in parcheggio in un quartiere veramente bello: W Elm street, al numero 113 c'e' il bellissimo ed accogliente Bed and Breakfast Gold Cost Guesthouse, un edificio di 3 piani, realizzato nel 1894, dopo il grande incendio che colpi' la citta' di Chicago, costruito in mattoni rossi, ricoperto di piante verdi, con il caratteristico ingresso seminterrato. Questo luogo e' una vera isola in mezzo alla giungla di citta'; qui ci si puo' rilassare nel quieto giardino sul retro, oppure distendersi sul divano davanti all'immensa vetrata per prepararsi all'itinerario cittadino alla scoperta di luoghi interessanti e particolari. In realta' non siamo lontani dal centro, anzi, in soli 4 isolati si raggiunge la spiaggia di Gold Cost Beach, in due isolati si arriva a passeggiare sulla famosissima Michigan avenue, ed al Millennium Park. Abbiamo conosciuto Sally, la gentilissima proprietaria del B&B che ci ha anche accompagnato da un suo amico meccanico affermato nella sistemazione di auto d'epoca, dove abbiamo curiosato tra alcune Tunderbirth degli anni 1959 e 1960, uno Scout International del 1970 al quale veniva installato un lettore dvd di ultima generazione..... insomma un'interpretazione diversa del mondo musicale. Sally ci ha spiegato che la passione per questa citta' l'ha convinta ad acquistare l'edificio verso la fine degli anni ottanta e fare tutti i lavori di ristrutturazione, una prima volta, poi ancora alla

fine degli anni 90 per realizzare 4 bellissime e confortevoli stanze, ognuna con una particolare caratteristica, ed un particolare colore, tutte con ampie vetrate, luminose e silenziose, accoglienti e piacevoli. Il modo migliore per assaporare la vita cittadina a dimensione umana, immergersi completamente nell'esperienza di essere di Chicago, almeno per qualche giorno! (www.bbchicago.com) dove il fuoristrada non e' necessario, ma nemmeno e' mal visto come succede nel nostro vecchio continente.

Testo e foto Giusy Concina



Per essere inseriti nella APP di :

Fuoristradisti.it

Si invitano : i Club 4x4

I Tour operator

Gli Organizzatori di eventi 4x4

Ad inviare mail ad info@fuoristradisti.it

Per tenere aggiornati tutti gli amici



ELABORAZIONE TOYOTA LAND CRUISER KZJ70 by OFF ROAD ZANNORI



TOYOTA A TUTTO TRIAL

Assetto Orap, winch dell'americana Warn e pneumatici Silverstone per l'allestimento di questo Land Cruiser KZJ70. Eccone tutti (o quasi...) i segreti svelati dal preparatore di Terni

Imbattibile in fuoristrada. Grazie ad un motore assolutamente performante già di serie e alla scelta di alcuni accessori off road fra i migliori prodotti dalle aziende specializzate, questo KZJ70 è sicuramente uno dei 4x4 di casa Toyota meglio equipaggiati presenti nel panorama fuoristradistico italiano. Merito non solo di una perfetta combinazione fra motore, assetto e pneumatici ma anche della sapiente preparazione realizzata da Franco e Nicholas Zannori, titolari, assieme a Beatrice (moglie e mamma!) dell'Autofficina Off Road Zannori di Terni. Se per molle e ammortizzatori si è scelto di adottare dei performanti Orap sia all'anteriore che al posteriore, per il sottoscocca e i sottoporta sono stati invece realizzati resistenti accessori di produzione artigianale che hanno così permesso di avere un

equipaggiamento su misura per questo grintoso Toyota. Pregi e difetti del KZJ70? *“Grande motore, ottimo confort e imbattibile in off road....insomma un 4x4 perfetto per affrontare qualsiasi tipo di fuoristrada su tracciati e percorsi nostrani, dai più soft sino a quelli tecnici ed impegnativi delle piste da trial – spiega soddisfatto il proprietario Nicholas – Difetti...oserei dire praticamente nessuno! Per rendere però il KZJ70 ancora più competitivo c'è già in programma l'installazione di un 4 link artigianale per aumentarne la mobilità del ponte posteriore”.*



Raduni (da quello di Amelia e Sellano sino a Preci e Leonessa) e uscite sociali di club (ad iniziare da quelle con il Tracce 4x4 Fuoristrada, sodalizio di cui la famiglia Zannori è anima e cuore) sono lo scenario migliore per le acrobazie a trazione integrale di questo Land Cruiser che si destreggia davvero alla perfezione anche nei passaggi più estremi.

Ma vediamo in dettaglio preparazione ed equipaggiamento realizzati nell'officina di Terni (strada di Sabbione, 61 – tel. 39 0744811501) specializzata proprio in allestimenti off road.

Motore da 125 cavalli e snorkel Safari

E' un cuore propulsore da 3.0 cc ad alimentare il Toyota KZJ70 protagonista di questo reportage tecnico e fotografico realizzato a Terni in occasione del 6° raduno Autotrip organizzato dal Tracce 4x4 Fuoristrada. Grazie alle già ottime performance di serie, il preparatore ha



preferito non intervenire sul motore di questo Land Cruiser del 1995 che sprigiona ben 125 cavalli più che sufficienti per garantire ottime prestazioni di guida sia su strada che in off road.

L'unico accorgimento effettuato riguarda la sostituzione del radiatore originale con uno maggiorato in rame di fabbricazione artigianale by Zannori.

Qualche miglioria ha invece interessato l'impianto elettrico con l'installazione di una batteria AGM da 80 ampere alloggiata in basso nel lato destro del vano motore in sostituzione di quella in dotazione di serie. Alla scatola filtro originale è stato inoltre abbinato uno snorkel della Safari fissato sul montante lato passeggero con apposite fascette di supporto. Ancora completamente originale anche l'impianto di scarico del KZJ70 che risulta essere estremamente funzionale con questo allestimento. Il preparatore ha infine optato per l'installazione sia all'anteriore che al posteriore di due blocchi ARB con comandi di inserimento alloggiati nel vano portaoggetti centrale fra i due sedili.



Allestimento e sottoscocca

Estremamente sobrio ma altrettanto accattivante il look di questo 3.0 che sia all'esterno che all'interno si presenta con un equipaggiamento funzionale e adatto anche all'utilizzo off road impegnativo. La livrea total white – impreziosita solo da alcuni stickers dell'officina – è abbinata a un paraurti anteriore artigianale in acciaio inox con spessore 3 mm e peso 20 kg scelto al posto dell'originale perché



decisamente più robusto e adatto nel fuoristrada. Sopra il paraurti sono stati fissati con appositi supporti due fari di profondità Hella. Fra la dotazione fuoristradistica di questo KZJ non poteva certo mancare il verricello, un robusto ed affidabile Warn XD9000 libbre con cavo in acciaio di 30 metri e diametro 8 mm: il preparatore ha scelto di alloggiare il winch all'interno del paraurti in un'apposita nicchia che ne permette comunque un pratico e funzionale utilizzo garantendone allo stesso tempo massima protezione.

Acciaio inox anche per il rear bumper costruito ad hoc con alloggiamento per la fanaleria originale del Toyota. Tubolare zincato, verniciato nero, per i due sottoporta ad uso gravoso installati non solo a protezione della carrozzeria ma anche come pratici appoggi per agevolare salita e discesa dal Toyota. Particolare attenzione è stata inoltre rivolta al sottoscocca dove si è provveduto ad installare una piastra paratergicristallo in acciaio inox con spessore 8 mm di produzione



Zannori. Se sedili, cinture di sicurezza, pedaliera e volante sono ancora quelli originali di questo 125 cavalli, il cruscotto del KZJ70 è stato invece modificato (almeno in parte) per permettere l'alloggiamento di



un manometro per la pressione della turbina: la parte centrale è stata infatti interamente ricostruita in ABS con spessore 12 mm. Sotto al CB Alan Midland 48 alloggiato nel vano centrale del cruscotto trova spazio l'impianto stereo Dax con lettore USB e Card con casse alloggiato nelle portiere anteriori del Land Cruiser.

Sulla ruota di scorta è stato inoltre realizzato un supporto per l'antenna CB – una Midland PC8 – in acciaio inox tubolare realizzato sempre da Zannori. Fra le dotazioni di sicurezza spicca un indispensabile estintore fissato con supporti sul sedile lato guida.

Nel vano bagagli troviamo invece una pratica cassettiera in legno marino utile per riporre strop, taglia, accessori di ricambio e qualche attrezzo utile nel fuoristrada fra cui la binda, una T-Max alloggiata dietro i sedili posteriori.



Sospensioni Orap e pneumatici Silverstone

Fiore all'occhiello di questa preparazione è sicuramente il reparto sospensioni dove il preparatore ha scelto di abbinare alcuni accessori originali ad altri di fabbricazione artigianale creando così un assetto ad hoc per il Land Cruiser. Per rispondere al meglio alla vocazione trialistica del 70 sia all'anteriore che al posteriore sono stati installati Orap Steig1 + 8 abbinati a molle dello stesso marchio italiano che hanno permesso di ottenere un risultato davvero eccellente nell'off road più impegnativo pur mantenendo un buon confort di guida. Zannori ha inoltre realizzato (nell'officina di Terni) e installato un body lift da 2.5 cm vista la scelta di equipaggiare il fuoristrada con delle gomme di dimensioni maggiorate. Originali i puntoni su cui il preparatore è però intervenuto con l'installazione di boccole eccentriche su quelli anteriori e in poliuretano su quelli al

posteriore. Se cambio a 5 rapporti e alberi di trasmissione sono assolutamente originali, il preparatore ha invece deciso di dotare questo KZJ di coppie coniche 4.88 che hanno permesso non solo di migliorare le prestazioni del Toyota ma anche di accorciarne i rapporti. A completare l'equipaggiamento del KZJ70 sono delle tassellate Silverstone MT-117 modello Extreme nella misura 35/10.50 R16 montate su cerchi in acciaio Modular Cromo con off set – 20 e distanziali da 30 mm.

Testo e foto Sonja Vietto Ramus





4x4 Expo Valpellice

Il Tribùlu Ma Muntu 4x4 Team, in collaborazione con la Pro Loco e l'Associazione Commercianti, organizza la terza edizione del 4x4 Expo Valpellice che si svolgerà presso l'area fiere del Comune di Luserna San Giovanni (in provincia di Torino) il 18, 19 e 20 Luglio 2014.





Alla tre giorni fieristica sono ammesse a partecipare stand espositivi di auto 4x4, fuoristrada, suv; quad-atv; accessori e ricambi; elettronica di bordo; dispositivi di guida; associazioni e club; elaborazioni, preparazioni e servizi; attrezzature da soccorso e sicurezza; veicoli speciali.

fuoristradisti.it
vivere in 4x4



fuoristradisti.it
vivere in 4x4



Non mancheranno giri off road guidati nelle cave di pietra, pista trial e intrattenimenti musicali. Campeggio gratuito e convenzioni con i ristoranti della zona. Per maggiori informazioni e prenotazioni:

www.tribulumamuntu4x4team.it

expoinfo@tribulumamuntu4x4team.it

info@tribulumamuntu4x4team.it

+ 39 340 2632016 (Fabio)

info@svrpress.it

+ 39 333 3612248 (Sonja)

academy4x4.it

SCUOLA FUORISTRADA



INFO

expoinfo@tribulumamuntu4x4team.it

www.tribulumamuntu4x4team.it

info@tribulumamuntu4x4team.it

tel. 340 26.32.016

coordinate GPS

+44° 81' 15.69

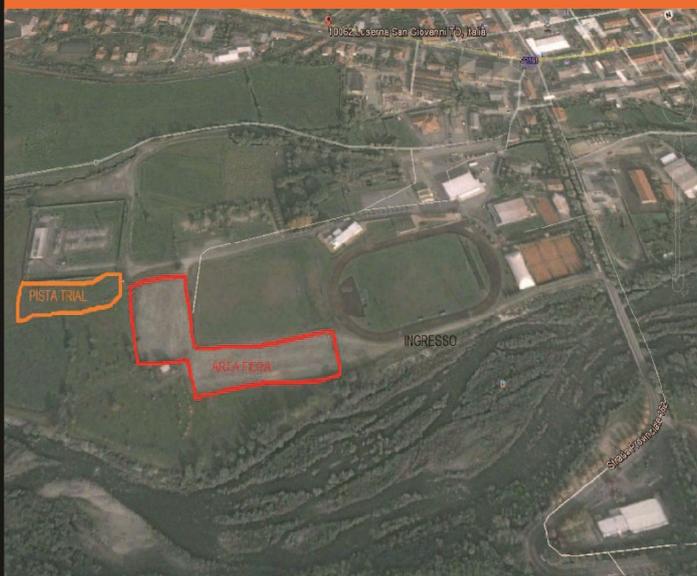
+7° 24' 37.48

PIAZZOLE ESPOSITIVE

DA 50 MQ cad.

AL COSTO DI € 50 + IVA

- SCONTI A CHI PRENDE PIU' PIAZZOLE -



tribula ma muntu
4x4 TEAM

ORGANIZZA

in collaborazione con
Comune e Ass. Commercianti
e con il patrocinio della Pro Loco



18 19 20 LUGLIO 2014

LUSERNA S. GIOVANNI - TO



fuoristradisti.it
vivere in 4x4



**tribala ma munta
4x4 TEAM**

VI ASPETTIAMO NUMEROSI!!!

fuoristradisti.it

vivere in 4x4

STANDS

ESPOSITIVI

GIRI GUIDATI

NELLE CAVE DI PIETRA

PISTA TRIAL

PALATENDA SERVIZIO

BAR E RISTORO

DJ SET

INTRATTENIMENTI

CAMPEGGIO GRATUITO

CONVENZIONI

CON I RISTORANTI

DELLA ZONA





CALENDARIO EVENTI PAJERO WORLD CLUB ITALIA 2014

Pajero World Club Italia chiude l'anno in bellezza e presenta le **iniziative 2014** dedicate ai soci del club e non solo.

Il club riservato ai possessori di fuoristrada e SUV Mitsubishi, come tutti gli anni, crea eventi dedicati al turismo in 4x4, con un mix di sterrati, buona cucina e appassionati del marchio giapponese.

Alla cena di Natale del club, dopo un pomeriggio in fuoristrada sugli sterrati infangati piacentini, lo staff ha presentato tutti gli eventi del prossimo anno, **un calendario intenso e variegato** sia come attività che geograficamente.

Nel dettaglio:

6 o 7 Febbraio - Corso Pilotaggio su Neve e Ghiaccio a Riva Valdobbia (VC), 1 giorno a scelta

9 Febbraio - Tour 4x4 sulla Neve a Riva Valdobbia (VC)

29-30 Marzo - Corso 4x4 con prova del Pajero RalliArt T2 campione del mondo 2012, allo Sport Village

26 Aprile - 1 Maggio - ViaggiOffRoad in Sardegna

22 Giugno - Tour 4x4 con degustazione dei prodotti culinari dei soci, allo Sport Village

12-13 luglio - Raduno a Treviso o Udine, la domenica Mitsubishi Day

27-28 Settembre - Raduno a Rimini

10-12 Ottobre - 4x4 Fest a Carrara

8-9 Novembre - Raduno a Chieti

13 Dicembre - Cena di Natale

In occasione del raduno di Treviso o Udine sarà riprosto un grande successo del 2012, Il **Mitsubishi Day**, che a Piacenza aveva riunito circa 90 auto Mitsubishi. La giornata è dedicata a chi non ha mai partecipato ad un raduno del club e la partecipazione del pilota è gratuita.



Altra importante novità del 2014 è che, grazie all'aiuto di R Team, è stato presentato il **"Premio Frequenza"** che consiste in un viaggio gratuito al seguito del team RalliArt Fuoristrada Italia per seguire l'ultima gara del Campionato del Mondo di Cross Country Rally in Portogallo, dal 30 di ottobre al 2 di novembre 2014.

Per vincerlo è necessario partecipare ad almeno uno dei corsi in calendario, partecipare a tutti i raduni, al ViaggiOffRoad ed ad almeno un Tour. In caso di pari merito la discriminante sarà la classifica delle prove di abilità organizzate durante gli eventi e i raduni.

Anche per il 2014 lo spirito del club sarà quello di sempre, con percorsi medio facili fattibili da tutti i 4x4 con ridotte e alcune varianti più tecniche ma facoltative dedicate ai più temerari. Dove i percorsi lo consentiranno gli eventi saranno aperti anche a Outlander ed ASX.

Per tutti gli aggiornamenti sono a disposizione il sito www.pajeroworld.it, il forum e il gruppo su Facebook. La segreteria risponde al numero 0583.7193.55 e ai numeri 333.830.3079 - 338.129.9554

Una nuova stagione di viaggi in 4x4 per vedere le bellezze d'Italia, degustare la buona cucina locale e divertirsi in ottima compagnia.

A questo link potete trovare alcune foto in alta qualità dell'incontro in occasione della cena di Natale:

<https://www.dropbox.com/sh/92kpkodh56v23a/TiGNs8yYcW>

Alcuni scatti sono scaricabili anche dalla nostra pagina facebook della Scuola Pilotaggio Mitsubishi.

Con l'augurio che le nostre attività possono essere pubblicate
Cordiali saluti

Cogliamo l'occasione anche per farvi i nostri più cari auguri di Buone Feste!
Ufficio Stampa drivEvent

Pajero World Club Italia



FREEL VENEZIA GIULIA
www.furtercamp.it



FONDAZIONE
Casa di Riposo di Grivice

dal 1954
Dentesco
la casa di Subaru

hit casinos
Nero Grivice, Slovenia

29° raduno internazionale 4x4 CITTÀ di GRADISCA

8 dicembre 2013

AVIS

EURO 4x4 PARTS.COM

Mobil 1TM
lubrervice

000

SUZUKI
AUTOMOBILI

OSSOAuto

DREAM MOTORS



MICHELIN





Il Città di Gradisca, raduno internazionale dei 4x4 che si svolge ogni anni in concomitanza con la Festività dell'Immacolata, continua ad essere il punto di riferimento per gli amanti dell'off-road sia turistico che impegnativo. Nella sua 29^a edizione, non solo ha confermato i grandi numeri che l'hanno sempre contraddistinto ma anzi ha avuto un incremento di equipaggi iscritti che quest'anno ha raggiunto quota 628 corrispondenti a oltre 1.500 partecipanti. Di questo significativo dato, non si fregiano solo gli organizzatori del G.F.I. Alpe Adria ma bensì e soprattutto ne beneficia anche l'intero settore turistico alberghiero e di supporto logistico che gravita intorno a questo evento che non ha uguali al mondo.



Domenica 8 dicembre è stata nuovamente una festa per tanti appassionati di off-road arrivati in Friuli Venezia Giulia da ogni parte d'Italia e dalla Mitteleuropa: Germania, Austria, Svizzera, Cechia, Croazia, Slovenia. Significativa la presenza di reporter italiani e stranieri al seguito del raduno tra cui anche quelli provenienti dalla Scozia, Francia, Germania e Cechia. La pacifica invasione della cittadina isontina è iniziata nel primo pomeriggio del sabato quando, memori delle esperienze passate, moltissimi fuoristradisti hanno parcheg-



giato il loro 4x4 nell'ampia piazza centrale per poter essere tra i primi alla partenza. Semaforo verde alle 08.00 dopo che Sindaco della città Franco Tommasini, assieme al consigliere regionale Rudi Ziberna, avevano tagliato il nastro tricolore dando il via ufficiale alla "kermesse" del 4x4.

Le prime a partire erano quelle degli sponsor principali del raduno: Michelin, Mobil e Suzuki che aveva fatto coincidere con l'evento Gradisca anche il proprio raduno nazionale monomarca.

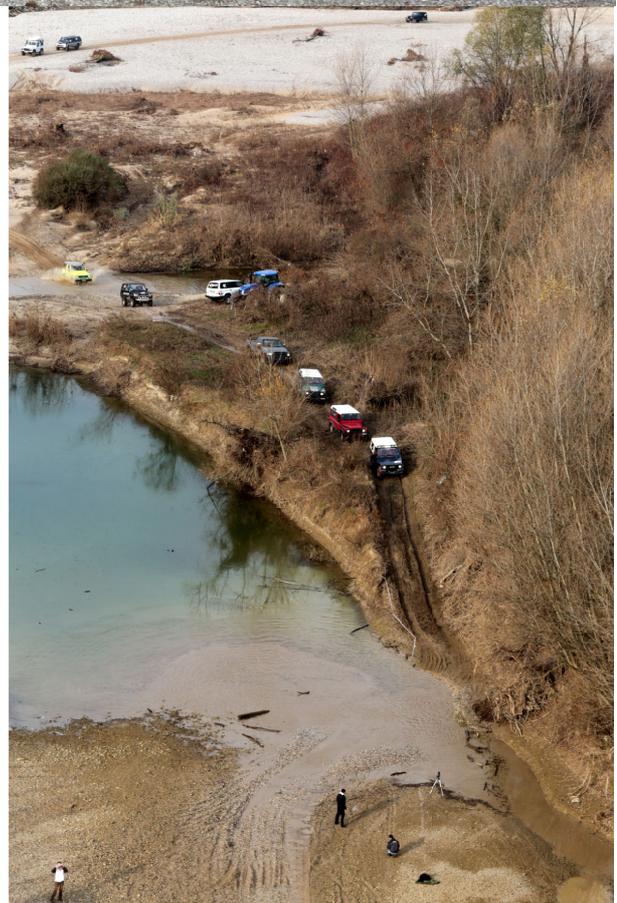
Quindi, veniva il gran momento per tutti gli altri che si facevano immortalare nel servizio fotografico sulla rampa assieme a Paola Rosani, miss Friuli Venezia Giulia 2013 e al "Bibendum, vale a dire l'"omino" della pubblicità Michelin. Il lungo serpentone dei 4x4 iniziava a dividersi dopo pochi chilometri quando il percorso turistico prendeva la direzione nord verso il Collio, le Valli del Natisone, Judrio e la Slovenia mentre la maggioranza degli equipaggi optava per la discesa dei torrenti

ghiaiosi, quasi totalmente in secca. Solo pochi guadi caratterizzavano la parte iniziale del raduno; più avanti nell'itinerario, bel'altra cosa era l'attraversamento del Natisone con gli impegnativi guadi di Manzano.





La parte finale del percorso prevedeva i saliscendi sulle colline del Collio, in mezzo a vigneti e strette mulattiere, piuttosto impegnative, dove a non tutti i 4x4 era consentito di passare in base alle proprie dimensioni. Come consuetudine del raduno di Gradisca, diverse erano le soste ristoro; si iniziava con la colazione in piazza a fianco della rampa di partenza; quindi, seguivano i ristoranti alla Toretta (1 erre) di Tapogliano, presso Solder a Corno di Rosazzo, al Granatiere a Scriò di Dolegna del Collio ed infine in località Russiz Superiore a Capriva del Friuli. Quando iniziava a far buio, i 4x4 sono stati indirizzati verso l'arrivo, non prima di aver percorso alcuni pistini ricavati nella gola del fiume Isonzo.



All'arrivo vi era per tutti la consegna della foto di partenza e della targa ricordo. Alle 18.45, nella sala teatrale Bergamas, le premiazioni chiudevano la giornata off-road. Presenti Giorgio Brandolin, Deputato al Parlamento nonché presidente del Coni regionale FVG, Rossana Pasini e Roberto Gandoli per Michelin, Umberto Seletto per Mobil e Silvio Mantovan in rappresentanza di Suzuki Italia.





Il trofeo quale club italiano più numero andava al Nord Est 4x4 con 14 equipaggi seguito dall' Udine 4x4 con 6, dal Jambo con 4 e dal Prealpi 4x4 con 3; tra i club stranieri, il primo

posto veniva vinto, con 11 equipaggi partecipanti, dal gruppo sloveno Jeep Club Brda (gemellato con il G.F.I.) che precedeva il gruppo tedesco Geländewagenfreunde con 9 equipaggi. I partecipanti più giovani al raduno



erano gli under 20 Franco Felner e Thomas mentre Giuseppe Gustin, classe 1930 si riconfermava il più longevo fuoristradista con alle spalle numerose partecipazioni al Gradisca. Tra i partecipanti provenienti da più lontano merita una citazione il

tedesco Krellemberg proveniente da Lubek distante ben 1.320 chilometri da Gradisca. Nella prova culturale i vincitori risultavano due a pari merito, Marco Galli e Guido De Sabatta a cui andavano premi offerti da Euro4x4parts.com mentre diversi premi gastronomici della Denteseano andavano agli altri classificati, Marco Giubilei, Stefano Rom, Simon Cramasteter, Piero Stefani e Danilo Valentini.



La manifestazione si prefiggeva anche un tema importante come la sicurezza sulle strade e per questo, come tradizione, era presente il marchio l'Avis con l'intento di stimolare i partecipanti ad aderire alle donazioni di sangue, plasma e piastrine. Se si sommano i 628 fuoristrada di questa edizione con tutti quelli delle precedenti, il totale degli equipaggi che possono dire, a Gradisca c'ero anch'io, raggiunge l'importante cifra di 15.710 fuoristrada, un evento che rimarrà per sempre negli annali del 4x4.

Testo: Tiziano Godeas

Photo Credits: Foto Fulvio Color e Lefotoimmediate.it



NERONE 4X4

www.nerone4x4.it

FABBRICAZIONE ARTIGIANALE
ACCESSORI FUORISTRADA



academy4x4

SCUOLA FUORISTRADA



CORSI DI GUIDA SICURA ON & OFF ROAD

CORSI GUIDA FUORISTRADA

CORSI GUIDA SU NEVE

CORSI WINCH E ATTREZZATURA SPECIALE

PER:

VEICOLI FUORISTRADA LEGGERI

VEICOLI FUORISTRADA MEDI

VEICOLI FUORISTRADA PESANTI

S.U.V. - S.U.T.

VEICOLI A TRAZIONE INTEGRALE IN GENERE

PER PRIVATI, SOCIETA', ENTI...



fuoristradisti.it

vivere in 4x4



academy

www.academy4x4.it
info@academy4x4.it
infotel: 3420686075

QUATTRO X QUATTRO



Assetti si assetti no

Assetti si assetti no,,,, assetti per tutti....

Iniziamo questa breve trattazione parafrasando una celebre canzone comica di qualche anno fa.....

Assetti e preparazione del veicolo fuoristrada sembrano aver preso una decisa implementazione nel corso degli ultimi anni. Purtroppo però non sempre le promesse corrispondono alle aspettative e questo, da una parte è sicuramente imputabile ad improvvisati "preparatori" che, sulla politica del "vendere a tutti i costi" operano con una certa leggerezza e molto spesso senza reale competenza, consigliando assetti iperalti, assolutamente scenici, ma, a volte, perfettamente all'opposto delle esigenze reali, o meglio, della destinazione d'uso reale del veicolo; dall'altra da richieste che si basano esclusivamente sull'aspetto estetico del risultato (veicolo altissimo, mastodontico, ma..... troppo spesso inguidabile se non pericoloso).

Vale la pena ricordare che un buon (e serio) preparatore avrà cura – in primo luogo – di sondare le reali necessità del cliente ed il prevalente utilizzo del mezzo. Infatti, un veicolo destinato prevalentemente ad un uso trialistico, sarà preparato con sospensioni di una certa morbidezza, con assetto destinato a consentire il superamento di ostacoli particolarmente impegnativi, ma terrà in scarsa considerazione la velocità e quindi potrà svilupparsi lungo una direttrice di elevata escursione, morbidezza, progressività....

Di contro, un veicolo destinato ad utilizzo su piste africane, su sabbia, magari carico, verrà preparato con assetti che consentano un carico elevato, che reagiscano senza scomporre troppo il veicolo e che tengano in considerazione anche il fattore velocità.....



Due esempi questi, se vogliamo all'estremo del range di preparazione, ma citati appositamente per focalizzare l'attenzione sulla reale destinazione d'uso del veicolo.

Un veicolo con assetto molto alto dovrà prevedere correzioni dello spostamento degli angoli e delle incidenze, adottando quelle misure (ad esempio caster kit) che riportino questi valori vicini a quelli di costruzione; un albero di trasmissione corto subirà una variazione significativa sia nel rapporto incidenza/rotazione, che nelle forze che insisteranno sulle crociere, ecco quindi l'adozione di doppie crociere che, sicuramente apportano un vantaggio in fuoristrada ma che a volte



risultano dare qualche problema nella guida su strada, ecco quindi che un preparatore serio saprà non solo “montare” l’assetto, ma anche correggere le imprecisioni, adeguare lo stesso alle caratteristiche del veicolo..... troppo spesso ci si limita esclusivamente al mero montaggio...

Ma come scegliere l'assetto giusto?

Diciamo subito che esistono diversi prodotti sul mercato e diversi distributori.

La prima scelta è quella di orientarsi su un distributore/rivenditore che abbia competenza, che sia referenziato, che abbia quelle caratteristiche minime di serietà e professionalità, che applichi le dovute garanzie, sia sul prodotto che sul montaggio (qualora sia anche installatore),

Sconsigliabile il montaggio fai da te nel garage di casa o dall'amico di turno..... Piuttosto è consigliabile rivolgerci ad una officina meccanica seria, che aiuterà nei consigli e provvederà all'acquisto dell'assetto ed al successivo montaggio, fornendo la garanzia di legge (troppo spesso "dimenticata").



Per quanto concerne il montaggio fatto da te (stanno in voga in questi tempi) c'è da dire che lo stesso presenta diverse controindicazioni; vediamo qualcuna:

Fattore sicurezza: in una officina seria vengono rispettate le normative in materia di salute e sicurezza nell'ambiente lavorativo (D.Lgs. 81/08) e quindi il personale è formato, c'è un DVR che viene osservato, gli attrezzi utilizzati sono professionali, è presente una persona formata in materia di pronto soccorso e vengono utilizzati DPI idonei, il tutto a vantaggio della sicurezza;



Fattore tecnico: il lavoro viene eseguito da personale tecnico formato in questo campo e dotato di tutte le conoscenze e competenze necessarie a garantire la correttezza del lavoro stesso. Non ultimo: l'officina risponde del proprio operato e la fattura comprova l'avvenuta prestazione.

Nel proprio garage – usualmente – non abbiamo attrezzature professionali, spesso non siamo meccanici, abbiamo conoscenze e competenze da autodidatta, non siamo formati né tecnicamente, né per eventuali azioni da adottare in caso di “incidente”..... e via dicendo.....



Domanda: il gioco vale la candela?

A ciascuno la personale conclusione.

In queste pagine si vuole solo richiamare l'attenzione a tutto quello che gravita attorno ad un "assetto", che non si limita a quanto sopra ma che va oltre.... Pensiamo a tale proposito alle modificazioni delle forze che apportiamo all'impianto frenante: che dovrebbe essere adeguato con nuovi condotti, che dovrebbe tener conto delle maggiori leve dovute, magari, a pneumatici maggiorati..... Inoltre, riflettiamo anche su questo elemento: alzare il veicolo con l'adozione di un assetto maggiorato, comporta l'innalzamento



dello stesso come scocca o telaio, non come altezza minima da terra.... (a meno che non si parli di sospensioni indipendenti, ma qui si apre un altro fattore collegato ai limiti di escursione delle crociere ai semiassi....- ne parleremo in uno dei prossimi numeri del magazine), l'altezza da terra riusciamo ad aumentarla solo con l'adozione di pneumatici più "alti" ma lo pneumatico "maggiorato" spesso non riesce ad alloggiare nel passaruota senza adottare un assetto che renda possibile tutto questo....

E se l'assetto è particolarmente morbido e reattivo non è escluso che a fine corsa si presentino continue "toccate" sul passaruota da parte degli pneumatici stessi.... Insomma uno stretto connubio. E proprio perché siamo in presenza di uno stretto connubio occorre ponderare attentamente ogni fattore, non solo la molla, non solo l'ammortizzatore, non solo lo pneumatico, non solo i cinematismi, ma tutti questi fattori assieme....

Una "catena" che deve essere attentamente valutata e calibrata, per evitare che, a fronte di una aspetto scenico da fantascienza si incappi poi in problematiche anche gravi.

Ultima pedina, ma non per questo di minore importanza, la carta di circolazione che deve riportare eventuali modifiche significative, come ad esempio l'adozione di pneumatici maggiorati o il variato rapporto al cambio o la mutata altezza del veicolo stesso..... come pure l'adozione di snorkel, verricello, allargamenti della carreggiata.....

E i paraurti ad uso gravoso? Qui si apre un'altra pagina interessante, nel prossimo numero affronteremo il problema che non si limita ad una semplice apposizione sulla carta di circolazione della fantomatica scritta "paraurti uso gravoso"..... ma ne parliamo, come detto, sul prossimo numero...

Matteo Selem

academy4x4

SCUOLA FUORISTRADA



QUATTRO X QUATTRO

LA PIÙ COMPLETA E AUTOREVOLE
GUIDA AL FUORISTRADA

MAROCCO 4X4 TOUR



academy4x4

www.academy4x4.it

fuoristradisti.it

www.fuoristradisti.it

vivere in 4x4

MARRAKECH, OUAZAZADE, MERZOUGA, FOUM ZGUID, I
MONTI DELL'ATLANTE, LE GOLE DI DADES.... TUTTO
QUESTO E MOLTO ALTRO IN UN VIAGGIO CHE CONIUGA
AVVENTURA E CONFORT, DESERTO E CULTURA, STORIA E
TRADIZIONE

TUTTO QUESTO E MOLTO ATRO E':

MAROCCO 4X4 TOUR

19 APRILE - 27 APRILE 2014

SAHARA OCCIDENTALE

E' UNA INIZIATIVA

academy4x4

SCUOLA FUORISTRADA

fuoristradisti.it

vivere in 4x4

3pMaster



Il Tripmaster che hai sempre cercato, è ora disponibile per il tuo iPhone su App Store.



Scopriamo insieme l'interessantissima applicazione "3pMaster" per iOS dedicata al fuoristrada, unica nel suo genere, che ci permette di utilizzare il nostro iPhone come un affidabile Tripmaster per seguire con precisione i nostri Roadbook arricchita di tante e nuove funzioni.

Sviluppata dalla 3pMaster Ltd società neocostituita formata da appassionati fuoristradisti che hanno messo il loro impegno nello sviluppo di questa applicazione sfruttando tutta la loro esperienza.

Graficamente molto piacevole ed essenziale, ricalca pienamente la nuova impostazione grafica del sistema iOS7.

L'applicazione è semplice ed intuitiva dotata di un comodissimo tutorial on line, i comandi risultano facili e comodi da utilizzare durante l'attività di fuoristrada.

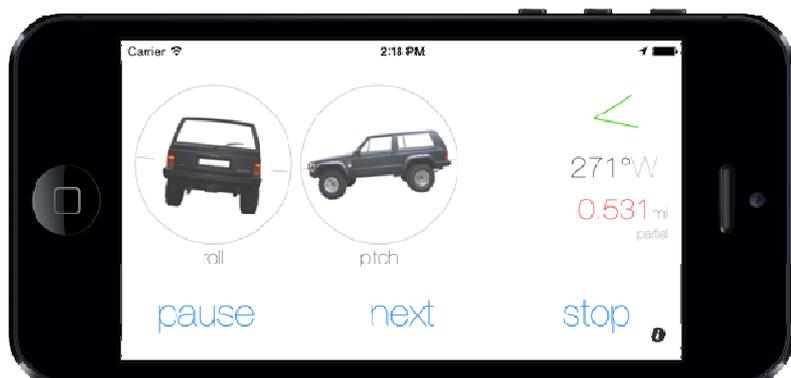
Sviluppata con l'utilizzo di complessi algoritmi di misurazione e correzione che garantiscono la massima precisione e che ne consentono l'utilizzo anche in situazione di scarsa ricezione del segnale.

La schermata principale è dedicata alla funzione Tripmaster con contachilometri parziale e totale e le funzioni di blocco/sblocco parziali, reset, pausa e dell'adjustment progressivo e manuale accessibile con un doppio click.

Nella schermata del Tripmaster è visibile anche la bussola con i gradi e con l'indicazione della propria direzione insieme alle coordinate geografiche e all'altitudine.

Al centro è presente una piccola icona con l'indicazione del segnale GPS che ci permette di controllare l'accuratezza nella misurazione.

Semplicemente sfogliando la pagina con un dito si arriva alla classica funzione inclinometro dove è possibile visualizzare l'inclinazione della propria vettura sia frontale che laterale espressa in gradi o più semplicemente graficamente visualizzando l'inclinazione dell'immagine di un fuoristrada.



E' possibile inoltre impostare un allarme che al raggiungimento di una inclinazione predeterminata ci avviserà iniziando a lampeggiare e ad emettere un avviso acustico.

Nell'ultima pagina la funzione più sorprendente in quanto l'applicazione avrà memorizzato il vostro percorso mostrandolo interamente sulla mappa e vi evidenzierà i passaggi più duri ed impegnativi riportando le relative coordinate geografiche.

Potrete inoltre condividere il percorso con i vostri amici postandolo in pochi secondi su Facebook e su Twitter e sarete così in grado di condividere le vostre imprese.

Basta con l'acquisto di costose e complesse apparecchiature oggi grazie a "3pMaster" puoi avere tutto quello che ti serve in una sola e sorprendente applicazione per il tuo iPhone.

Contatti stampa

foto disponibili su:

email: social@3pmaster.com

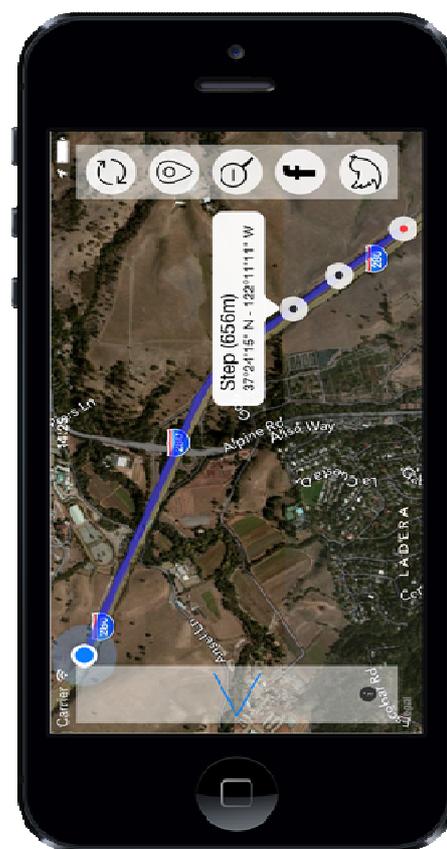
Sito ufficiale:

www.3pmaster.com www.3pmaster.com/it

Facebook: <https://www.facebook.com/3pMaster.ltd>

Twitter: @3pMaster

<http://appstore.com/3pmaster>





CLUB FUORISTRADA

GUALDO TADINO - NOCERA UMBRA

fuoristradisti.it
vivere in 4x4

Il Taino 4x4 è un club di fuoristrada che raggruppa le città di Gualdo Tadino e Nocera Umbra, all'attivo, pur essendo un gruppo giovane, ha già un raduno e una manifestazione enogastronomica, che entrambi hanno avuto un enorme successo e stanno già preparando il prossimo raduno che si svolgerà a maggio.

Taino 4x4 è un'Associazione nata nel 2012 grazie alla volontà e all'impegno dei soci fondatori, che con profonda perseveranza, convinzione e passione per la guida dei fuoristrada ha dato origine a quello che oggi si può definire un sodalizio.





Un gruppo di amici, questo è il Taino 4x4 spinti da un'unica motrice quella del fuoristrada.

Sul fango o sulla neve, sulla roccia o nel letto di un torrente, con il freddo o con il caldo, non importa, poco basta per vivere un'esperienza "a trazione integrale"

sempre nel rispetto della natura e dei favolosi paesaggi che sa regalare.

In queste poche righe è racchiusa l'anima di un giovane club che aspira ad essere un punto di riferimento per chi non cerca solo la scampagnata domenicale ma un gruppo vero di amici, uniti da un'unica grande passione quella per il mondo dei 4x4!!!





TOUR 4X4 DI SOLIDARIETA

SAN SILVESTRO - SARDEGNA
29 Dicembre 2013 - 2 Gennaio 2014



INFO IN ITALIANO - FRANÇAIS - ENGLISH



www.horizonsardegna.it
info@horizonsardegna.it - horizonsardegna@tiscali.it
Tel +39 328 299 8314

Anne-Claire Oriou
Horizon Sardegna s.n.c
www.horizonsardegna.it
www.horizonsardegna-mountainbike.com
Email: info@horizonsardegna.it
Email: horizonsardegna@tiscali.it
Tel (+39) 328 299 8314

Skype: [horizonsardegna](https://www.skype.com/name/horizonsardegna)
Facebook: [Horizon Sardegna s.n.c.](https://www.facebook.com/HorizonSardegna.s.n.c)
[Write about Horizon Sardegna snc on Trip Advisor](https://www.tripadvisor.com/Attractions-g1000000-Activities-d5444444-HorizonSardegnaSnc.html)



TTS TRASMISSIONI

DI SPARACO GIOVANNI



PREPARAZIONI TECNICHE

TEL. +39 393 17 34 574

VIA L. DA VINCI N°31
41030 BASTIGLIA (MO)

E-mail: ttstrasmissioni@libero.it
www.ttstrasmissioni.jimdo.it



P.IVA 03466430364
C.F. SPRGNN83H21F839H



La squadra italiana, oltre alla partecipazione alla Coppa del Mondo FIA e alla Dakar, sarà probabilmente di nuovo presente nel Campionato Italiano

Nella stagione mondiale appena conclusa **RalliArt Off Road Italy** ha ribadito la sua superiorità in termini di velocità ed affidabilità delle vetture in ogni categoria FIA. Il team, già Campione del Mondo T2 2012, ha infatti vinto tutte le gare Baja della Coppa del Mondo FIA Cross Country Rallies T2 2013 e ha piazzato 3 vetture nei primi 4 posti della classifica finale mondiale.



Nel **2014** il team italiano parteciperà nuovamente alla **Coppa del Mondo**, che si amplierà con due nuove tappe in Marocco e in Russia per un totale di 10 gare, con l'obiettivo di portare in vetta alla classifica le proprie vetture e conquistare ancora una volta il Titolo T2, per poi affrontare la grande sfida della **Dakar**.

Negli ultimi anni RalliArt Off Road Italy non ha invece partecipato al **Campionato Italiano**, in quanto non ha ritenuto valida la programmazione, le regole, la promozione e la qualità delle gare. Motivazioni che si sono dimostrate corrette, visto il disastroso risultato di questi 2 anni appena trascorsi.

Il **responsabile CSAI Mauro Tavella**, che il team manager RalliArt **Renato Rickler** reputa persona affidabile, si è preso l'impegno di modificare le cose per il 2014, avvicinandosi molto alle idee di Rickler che quindi ritiene possibile, se tali presupposti si avvereranno, riprendere in considerazione la partecipazione della squadra anche al campionato nazionale, composto da 7 tappe a partire da Pordenone il 14 marzo.

RalliArt dispone di potenti vetture in tutte le categorie (T1-T2-T3-T4), appositamente preparate con elaborazioni mirate alla massima affidabilità e velocità, e garantisce al pilota un servizio di assistenza completa con staff esperto e veicoli T4 e T5 allestiti con attrezzatura completa.

Ufficio Stampa RalliArt Off Road Italy



TUNISIA

SCUOLA

AVVENTURA

NEL SAHARA

Dal 22 al 31 marzo 2014



Un **viaggio scuola** dedicato a tutti quelli che vorrebbero provare le sensazioni di un viaggio fuoristrada nel deserto ma che per poca esperienza di guida non se la sono mai sentita di partire.

Saranno dieci giorni all'insegna del **divertimento**, dell'**apprendimento** e soprattutto... **della vacanza!!!**

Vi insegneremo come si viaggia nel deserto e quali trucchi adottare, cosa è utile portarsi in viaggio, come preparare e allestire al meglio la vostra vettura e come si utilizza un gps... insomma una vera preparazione al viaggio!!!

PER MAGGIORI INFORMAZIONI:
www.desartica.com
info@desartica.com



AF 4X4
REPARTO VIAGGI

APA presenta il nuovo effetto Galaxy Red Chrome

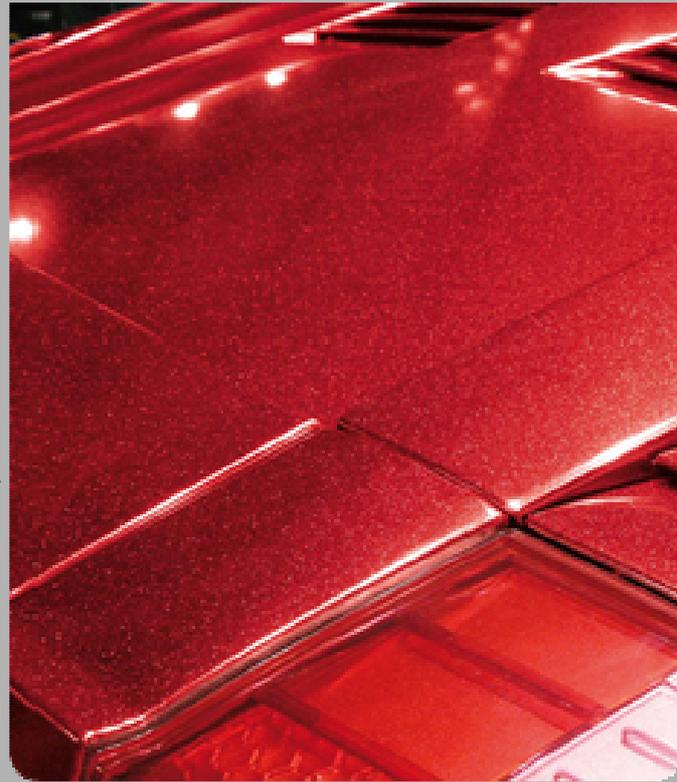
Colori moda lucidi, satinati, opachi e mimetici, effetti tridimensionali e materici: **APA** continua a stupire e prosegue nella ricerca di soluzioni originali ed innovative per soddisfare la voglia di *wrapping*.

Galaxy Red Chrome è l'ultima novità lanciata sul mercato dall'azienda milanese, il film adesivo di

altissimo pregio dall'inimitabile effetto rosso metallizzato stellato, che certamente non passa inosservato in quanto ad originalità ed eleganza. La nuova pellicola va ad arricchire la linea Cromo Galaxy che al momento si compone di due varianti (*Steel* e *Red*), anche se APA è già allo studio di ulteriori declinazioni, dal medesimo effetto e dalle tinte differenti, per implementare la gamma e rispecchiare perfettamente le diverse sfumature desiderate.

Altamente conformabile ed appositamente studiato per la decorazione di superfici piane, ondulate e sagomate, Galaxy Red Chrome è particolarmente adatto per chi vuole dare risalto a dettagli e particolari grafici attraverso una finitura brillante e cromata. Oltre alla valenza estetica, Galaxy Red Chrome svolge anche una funzione protettiva e può essere agevolmente rimosso qualora si volesse ripristinare il colore originale della carrozzeria senza lasciare residui di colla. Grazie a microcanali che favoriscono la fuoriuscita dell'aria, evitando la formazione di bolle o imperfezioni, garantisce un risultato perfetto e di forte impatto estetico.

Per informazioni e corsi di applicazione: www.apaspa.com



academy4x4

SCUOLA FUORISTRADA 

INTRODUZIONE ALLA GUIDA SU NEVE DEI VEICOLI FUORISTRADA E SUV

Il corso, riservato a coloro che hanno una discreta esperienza di guida in fuoristrada o che hanno già frequentato corsi di guida 4x4, anche a livello introduttivo, sia presso academy4x4 che presso altre organizzazioni/realtà, prevede uno stage di una giornata articolata in 1 ore di teoria e 3 ore di pratica.

Località di svolgimento dei corsi:

Trento: dicembre 2013 – gennaio 2014

Taipana: dicembre 2013 – gennaio, febbraio 2014

ARGOMENTI:

- i dispositivi "neve" ed il loro corretto utilizzo
- elettronica e guida su neve
- le manovre: traiettorie, governo, emergenze, sovrasterzo e sottosterzo
- il recupero ed il governo della sbandata
- utilizzo dei diversi schemi di trazione
- tecnica di guida su neve in percorsi naturali e non

QUOTE PER PARTECIPANTE:

- € 160,00 per persona con veicolo proprio (corso SUV)
- € 250,00 per persona con veicolo proprio (corso fuoristrada)
- € 100,00 per persona per l'uso in condivisione del veicolo della scuola.

le quote si intendono IVA esclusa

POSSIBILITA' DI SESSIONI DEDICATE PER ENTI E SOCIETA'

Il corso è deducibile ai sensi del disposto dal D.Lgs. 81/08

Per l'Ente Pubblico è applicata esenzione IVA ai sensi della vigente normativa.

La quota comprende:

- Corso
- Lezioni teoriche e pratiche
- Esercitazioni pratiche
- Materiale didattico

Informazioni: info@academy4x4.it
Infotel: 3420686075

academy SERVICES S.p.A.


academy4x4

SCUOLA FUORISTRADA 

SICUREZZA NELL'UTILIZZO DEI SISTEMI DI RECUPERO (CORSO WINCH SICUREZZA)



Destinatari: utilizzatori di sistemi di recupero mobili (tirfor) e verricello installati su autovetture, autocarri, quadricicli e cingolati.

Tipologia del corso: professionale – per lavoratori dipendenti/autonomi.

Teoria: 2 ore

Pratica: 2 ore

Attestato di frequenza: si

Materiale del corso: dispensa ed audiovisivi

Discenti per edizione: max 15

Valutazione finale: si

Obiettivi Formativi

Fornire le conoscenze per un utilizzo in sicurezza del winch e del verricello a mano.

Pre-requisiti consigliati: nessuno.

PROGRAMMA

TEORIA/PRATICA: 4 ore complessive

Valutazione del rischio di impiego: SI.

Valutazione del rischio residuo: SI.

LOCALITA' E DATE DI SVOLGIMENTO:

| 2013 | 2014 |
|-------------------|--------------------------|
| TRENTO: NOVEMBRE | TRENTO: FEBBRAIO |
| TAIPANA: DICEMBRE | TAIPANA: APRILE - GIUGNO |
| | ALANNO: MAGGIO |

Quota di partecipazione: € 130,00 – IVA esclusa - per persona

Il corso è deducibile ai sensi del disposto dal D.Lgs. 81/08

Per l'Ente Pubblico è applicata esenzione IVA ai sensi della vigente normativa.

Informazioni: info@academy4x4.it
Infotel: 3420686075

academy  SERVICES S.R.L.

fuoristradisti.it
vivere in 4x4



academy4x4
Un anno di successi!!!

Il Portale...!!! fuoristradisti.it

vivere in 4x4



Il Portale nasce dall' idea di creare un punto di aggregazione per gli amanti del Fuoristrada. Totalmente gratuito ed amatoriale.

Fatto con il contributo di tanti Fuoristradisti...

chat magazine online

Foto annunci gratuiti



la APP

Gallerie Foto e Video