



TRENTINO

# Holiday

notizie

## Trento

Notiziario trimestrale a cura dell'Holiday Camper Club Trento - [www.holidaycamperrento.net](http://www.holidaycamperrento.net) - ANNO 2013 - Numero 4 - IV Trimestre  
[info@holidayclubrento.net](mailto:info@holidayclubrento.net)



Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - 70% - DCB Trento - Taxe Percue - Periodicit  Trimestrale

**VIAGGIA SICURO! CONTROLLA I TUOI PNEUMATICI PRIMA DI PARTIRE**



**A TUTTI I SOCI CAMPER CLUB SCONTO EXTRA 10%**



**BRIDGESTONE**

**Firestone**

**PIRELLI**

**GOODYEAR**

**DUNLOP**



**Continental**

**KUMHO TYRES**



**COOPERTIRES**

**LASSA**



**FONTANA**  
**PNEUMATICI**  
Soc. Unipersonale s.r.l.

Lavis (TN) • Via Filos, 22 • Tel. 0461 240091 • Fax 0461 249561 • e-mail: [info@fontanapneumatici.com](mailto:info@fontanapneumatici.com)



# HOLIDAY CAMPER CLUB TRENTO

Data costituzione: 01 gennaio 2006

<b>Consiglio Direttivo</b>		<b>Recapito postale</b>	
Presidente	Massimo Pasquali	Holiday Camper Club Trento Via Canova, 28 - Gardolo 38121 - Trento	
Vice-presidente	Vittorio Zanettin	<b>Indirizzo sede</b>	
Segretario	Alessandro Varner	Via Solteri, 66 - 38121 Trento Apertura tutti i martedì dalle ore 20,30 alle 22,30 Chiuso nei mesi di luglio, agosto e festività	
Tesoriere	Stefano Dolzani	<b>Recapiti telefonici</b>	
Consigliere	Antonietta Guadagnin	+39 349 4567442 0461 991850 +39 348 4265291	
Consigliere	Sergio Zambaldi	<b>Sito internet</b>	
Consigliere	Simonetta Merz	www.holidaycampertrento.net	
Consigliere	Emilio Damaggio	<b>Indirizzo E-mail</b>	
Consigliere	Maurizio Tesainer	info@holidayclubtrento.net	
<b>Revisori dei conti</b>		<b>In collaborazione con</b>	
Presidente	Corrado Demattè	Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti Federazione A.C.T.ITALIA Dipartimento Sicurezza Stradale Difensore Civico di Trento SOS Vacanze Federconsumatori	
Membro	Lewis Mancin	<b>Riferimento bancario</b>	
Membro	Carlo Carlini	Cassa Rurale di Trento - Banca Credito Cooperativo IBAN - IT55U 08304 01833 000009322387 P.IVA 01957510223	
<b>Collegio dei probiviri</b>		<b>Tessera Associativa</b>	
Presidente	Alberto Guido	Quota annuale € 27,00 per equipaggio	
Membro	Paolo Mattedi	<b>Camping Card International</b>	
Membro	Dino Bertolin	Gratis con vers. quota associativa entro il 31/03 € 5,00 con vers. quota associativa dal 01/04	
<b>Collaboratori esterni</b>			
Barbara Maffei	Petra Damaggio		
<b>Consulenti legali</b>			
Avv. Claudio Lenzi	Avv. Lino Rosa		
<b>Pubblicazione notiziario</b>			
Proprietario	Holiday Camper Club - Trento		
Registrazione	Tribunale di Trento Aut. n. 1299 dd. 04/08/2006		
Redazione	Via Solteri, 66 - Trento		
Tiratura	400 copie		
Direttore responsabile	Dino Bertolin		
Impaginazione e stampa	Litotipografia Alcione, Lavis (Trento)		

Le informazioni riportate nei singoli articoli vengono rilasciate senza garanzia e salvo errori ed omissioni  
È ammessa la parziale riproduzione di testi ed illustrazioni citandone la fonte



## CAMPING CATINACCIO ROSENGARTEN

Fam. Rizzi  
Strada de Pucia N°4  
38036 Pozza di Fassa (TN) DOLOMITI - ITALY  
Tel: +39 (0)462-763305 Fax: +39 (0)462-762247  
E-mail: info@catinacciorosengarten.com

[www.catinacciorosengarten.com](http://www.catinacciorosengarten.com)



# Sommario

## ■ I NOSTRI INCONTRI

Festa di inizio estate in Val di Rabbi 5-6-7 luglio 2013: come è andata	6
Val Daone e Malga Bissina – come è andata	8
Castagnata Sociale 2013 11-12-13 ottobre 2013	11
Pranzo a Motta di Costa Bissara(VI) e visita alla Città di Bassano del Grappa - 16 e 17 novembre 2013	13-14
Antica fiera di Santa Lucia di Piave 8-9-10 novembre 2013	15
Auguri di Natale 13 dicembre 2013	17

## ■ TECNICA E SICUREZZA

Cosa è e come funziona il DPF o FAP	18
Circolazione e sicurezza stradale	20-22
Fiat Ducato: dalle origini ai tempi nostri	23-30

## ■ LE NOSTRE CONVENZIONI

Convenzioni gas	14
-----------------	----



**elettrauto**  
**RIGHETTI**

Via Galileo Galilei 15 - 38015 LAVIS (TN)  
tel 0461246782 fax 04611821099  
email: info@elettrautorighetti.com

riscaldatori e preriscaldatori, climatizzatori per auto e camper, impianti tv/sat/digitale terrestre, allarmi antifurto e localizzatori, energia solare ed alternativa, modifiche ed installazioni di impianti ed accessori per il comfort a bordo, automazioni.  
Realizziamo (quasi) tutte le vostre idee....

**OFFERTE PROMOZIONALI AI SOCI AGGIORNATE SUL SITO INTERNET**  
[www.elettrautorighetti.net](http://www.elettrautorighetti.net)

**Webasto** Il vero centro autorizzato per installazione e riparazione **EFUY**  
ENERGY FOR YOU



For.X srl

Loc. Fratte 18/10 - Centro Comm.le Ponte Regio  
38057 PERGINE VALSUGANA TN

Tel. + 39 0461 50 43 48

Fax + 39 0461 53 49 34

[info@for-x.it](mailto:info@for-x.it)

[www.for-x.it](http://www.for-x.it)



Edilide – Divisione edile di For.x srl

Loc. Fratte 18/10 - Centro Comm.le Ponte Regio  
38057 PERGINE VALSUGANA TN

Tel. + 39 0461 50 43 48

Fax + 39 0461 53 49 34

[info@for-x.it](mailto:info@for-x.it)

[www.for-x.it](http://www.for-x.it)

## FESTA DI INIZIO ESTATE IN VAL DI RABBI

5-6-7 luglio 2013

### COME È ANDATA

Finalmente il caldo è arrivato e la voglia di andare "ai freschi" pure. In molti ci siamo ritrovati all'area di sosta "Al Plan" di Rabbi per gustare il piacere di passeggiare nel bosco profumato di resina, calpestare l'erba verde dei prati (dove alcune signore hanno anche raccolto gli spinaci selvatici) e ascoltare lo scorrere dell'acqua fresca del torrente. Guardare la luce del primo sole che filtra tra gli alberi in silenzio e aspettare il primo tepore che arriva gradualmente da sopra le cime degli alberi. E poi il primo sbuffo della moca che annuncia l'inizio della giornata con i bimbi che dormono ancora e i genitori godono gli ultimi momenti di pace.

Chi va per funghi e poi torna orgoglioso con il bottino da far vedere agli amici. Chi è pronto per una scarpinata in montagna portando amici e parenti che non conoscono ancora quel percorso.

C'è chi finalmente si piazza in brandina a ozare senza pensare a nulla.

Per chi invece ha sempre sempre voglia di fare qualcosa interviene l'organizzazione HolidayCCTN con le sue proposte:

un aperitivo accompagnato da molte cose sfiziose prima di andare a pranzo..... se poi si ha ancora voglia di mangiare..... poi pennichella per digerire e per chi ha deciso di partecipare al Rafting preparativi del vestiario, *na maieta, en costume, en par de scarpe e po en ricambio de vestidi perché se tornerà bagnadi.*

Tuti pronti per l'avventura *sul Nos, boci gasadi, papà ancor de pù, mame in ansia, in attesa dei pulmini che no i arivava mai.*

*Ecoli finalmente .... a bordo e zo per la val de Rabbi fino a Caldes. dove i ragazzi dell'organizzazione X-Raft (molto bravi) ci hanno consegnato l'attrezzatura necessaria: muta, giachet antiacqua, giubbotto salvagente e casco. Infilata la muta, dopo averghe mes zinqu minuti a capir che la muta l'era reversa, bisognava reversarla come en calzot prima de meterla, aven ciapà su tuta sta roba e sen montadi de novo sul pulmin.*

Alla partenza a Monclassico c'erano ad attenderci istruttori e gommoni gialli e blu (*forza Trento*). Prima simulazione fuori acqua e precisamente *nel gomon su l'erba a far finta de remar come se fusen en acqua.*

*I volontari per la dimostrazion i era za coti ancora prima de partir, anca perché eren a 38 gradi de calt soto el sol e co la muta.*

E finalmente sen partidi; puro divertimento e un po' di fatica perchè nell'acqua impetuosa bisogna remar sul serio seguendo gli ordini del comandante del *gomon.*





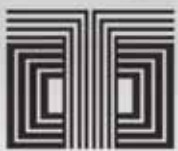
Provare per credere, è stata un'esperienza entusiasmante. Un grazie allo staff X-Raft per la loro simpatia e professionalità.

Rientrati alla base speravamo di gustare anche noi gli Amlet offerti dall'organizzazione "Al Plan", ma siamo arrivati tardi, e *i se le era mgnadi za tuti, sti gosi*. Una bella cena in camper e come fine serata tutti a gustare i dolci del camper club nella sala comune. E poi, per finire in bellezza, una tombolata in compagnia con tanti premi e super premio finale (cellulare).

All'alba, come al solito, i volontari dello staff cucina, che non ringrazieremo mai abbastanza per quello che ci fanno gustare, iniziavano i preparativi per l'abbuffata del pranzo. E via, la cosina da campo in piena attività *da far invidia al primo regiment alpini, en mega parol pien de polenta fumante che coseva con el Vitorio, che menava....., na bateria de griglie per cosinar la carne con Emilio, Sergio, el Lewis che i se rostiva e i se enfumegava insieme a la carne e la Graziela sempre en mez a vigilar. Dall'altra parte la Paola la Graziella l'Orazio e tuti gli altri (scusate se non nominiamo tutti) che i preparava tut el rest (contorni, affettati, frutta e verdura). Ale dodici e mezza tutti i era sentadi a tavola davanti a un piatto di polenta, porchetta, braciola e pasta luganega, e alla fine abbiamo concluso con prosciutto crudo e melone. Caf-*

fè per tutti, poi foto di gruppo ricordo di un'altra bella festa. *Giust en temp perché dopo è vegnu zò en po' de acqua per darne na rinfrescada.*

Come al solito un grazie a tutti per la partecipazione e per la collaborazione e alla prossima ..... ciao a tutti.



TRENTO CERAMICHE s.r.l.

Trento - via Gandhi, 6

[www.trentoceramiche.com](http://www.trentoceramiche.com)



PAVIMENTI E RIVESTIMENTI QUALIFICATI  
ARREDO BAGNO - SANITARI - RUBINETTERIA  
FORNITURA E POSA IN OPERA

# VAL DAONE E MALGA BISSINA

## COME È ANDATA

Partenza venerdì pomeriggio o sera per la maggior parte degli equipaggi, in ogni caso fuga dall'afa e dai 32 gradi all'ombra. Viaggio relativamente lungo, la parte più impegnativa quando si imbecca la Val Daone, con la strada un po' stretta in alcuni punti e qualche galleria, comunque la viabilità consente un attraversamento in assoluta sicurezza per i camper.

L'arrivo nel tardo pomeriggio e in serata agevola la salita dalla valle perché si incontra poco traffico. La strada sembra non finire mai, finché finalmente si intravede la diga che forma il lago Bissina, e, sulla sinistra, un po' scostato, l'ampio parcheggio.

Qui finisce la strada e partono i sentieri per le varie escursioni, ci sono un paio di ristoranti e un bar che il sabato mattina ci ha anche riforniti di pane fresco.

Salendo verso Bissina la temperatura scende gradualmente fino a circa 13-15 gradi di notte e, finalmente, si dorme senza afa.

Il risveglio più o meno mattiniero dei partecipanti, chi è partito per una prima escursione, cioè all'alba, due a caso: Paola e Sergio (l'è sempre lori i primi e quei che va pu lontan), e chi, con un po' di pigrizia si è alzato con calma, poi colazione all'aperto con lo sfondo delle montagne e la temperatura già mite.

Poi, per gli escursionisti pigri, camminata agevole di un'ora fino a dei laghetti molto belli ..... quindi rientro per pranzo in camper, senza esagerare, visto che nel pomeriggio ci aspettano gli strauben, delle frittelle dolci tipiche tirolesi a forma di chiocciola.

A metà pomeriggio la famiglia Damaggio inizia la preparazione degli strauben. Una serie di bottiglie piene di pasta strauben è già pronta, preparata a casa da Cristina e la cui ricetta è rigorosamente top secret.

I cuochi Emilio e Petra, controllati da mamma Cristina, con grande maestria, hanno dato il via alla cottura nell'apposita teglia con la quale si preparano due strauben alla volta, facendo colare l'impasto nell'olio bollente con l'aiuto di un apposito imbuto seguendo un movimento circolare e lasciando friggere fino a che non diventa dorato, quindi spolverato con zucchero a velo e marmellata.

L'equipe familiare ha preparato più di 100 pezzi. Il risultato è stato ottimo e molto apprezzato da tutti i partecipanti, anche da alcuni ragazzi di Modena che di ritorno dalla gita, pur non essendo dei nostri, hanno approfittato di un assaggio.

Un grazie di cuore e complimenti alla famiglia Da Maggio promotrice e artefice di questa "merenda straordinaria".

Grazie anche al nostro amico Lewis, che, a sorpresa si è presentato con una serie di pizzette squisite che hanno aggiunto al dolce anche il salato.

Alla sera del sabato due chiacchiere in compagnia e una balera improvvisata da Graziella e Gianna con el Vittorio disk jockey in cabina di regia (la cabina del so camper) che el sonava de tut (anca el clacson) per far musica e far contenta la so Graziella e n'po de men forse i altri turisti che i voleva quiete e silenzio.

La domenica mattina tutti pronti per l'escursione fino al Rifugio Val di Fumo. Scarponi, zaini, panini, bastoncini, tutti



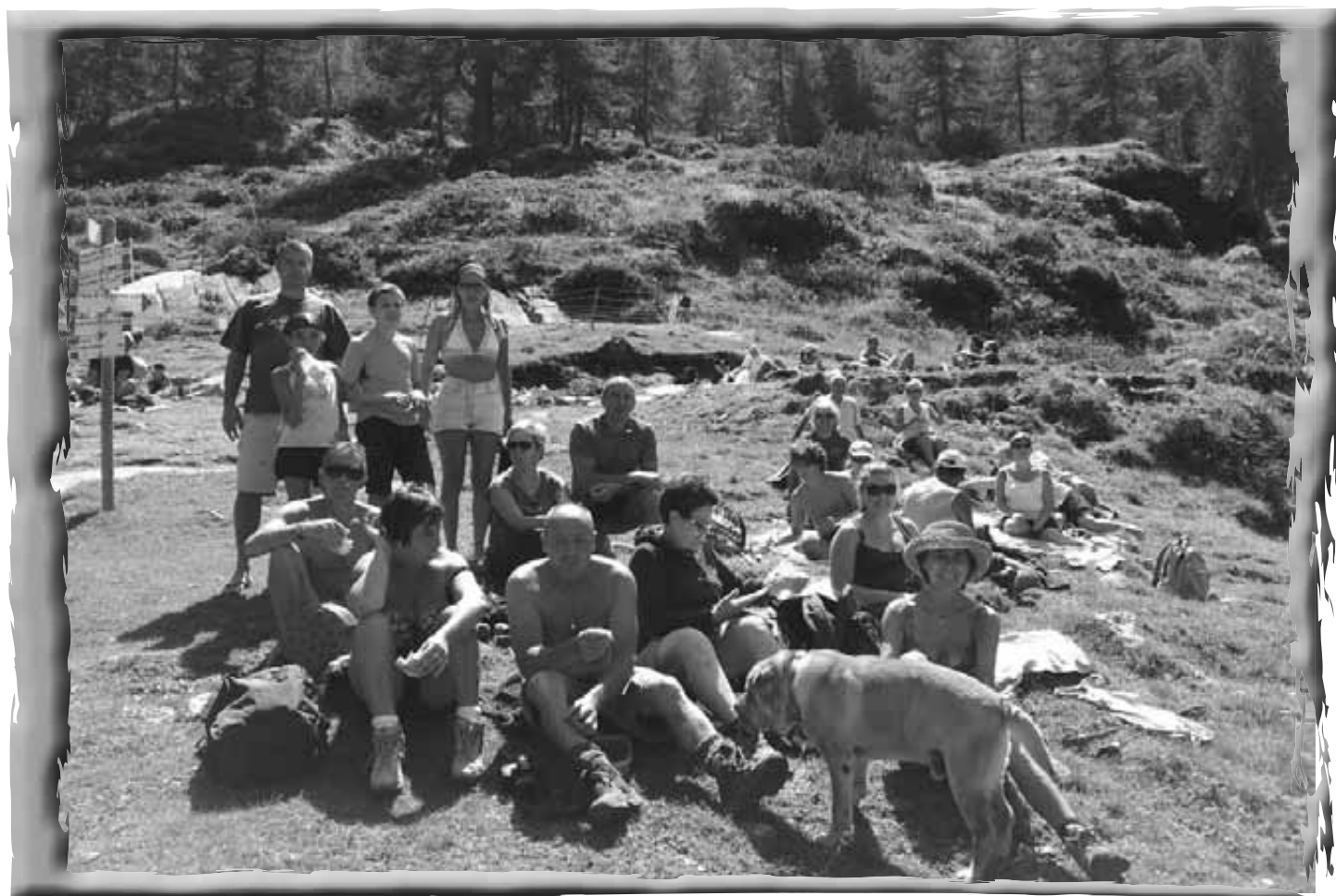
presenti. In cammino lungo il lago Bissina, bacino artificiale contenuto da un imponente diga costruita dal 1955 al 1957 e collaudata nel 1962. Una particolarità: ogni anno sulla parete della diga viene organizzata una arrampicata di velocità denominata Speed Rock, tappa ufficiale della Coppa del Mondo. Alla fine del lago si raggiunge la Malga Breguzzo, dalla quale si diramano due sentieri lungo il torrente Chiese, decidiamo di prendere quello a sinistra del fiume, fare il giro e rientrare da destra. Il sentiero è molto comodo e agevole per tutti e lungo il percorso è possibile godere del paesaggio alpino con le limpide acque del fiume che, visto il caldo attirano non poco i partecipanti a brevi soste con pediluvi rinfrescanti, se non addirittura qualche bagno- Lungo il percorso incontriamo un gruppo di cavalli Avelignesi liberi al pascolo, bellissimi con i puledrini e diverse mucche. Dopo circa un'ora e mezza (o due per i più lenti) raggiungiamo il rifugio e dopo il "grande sforzo motorio" molti sono sdraiati nel prato ad ingurgitare panini "alla Poldo" e spuntini vari, alcuni a gustarsi il menù tipico del rifugio Val di Fumo.

Dopo la pausa pranzo è dura rimettersi in cammino e quindi sosta prolungata al fiume, molto gradita da tutti, chi prende il sole e se rostiti come le luganeghe che l'ha magna al rifugio, chi sguazza nell'acqua perchè l'è bel e l'e

fresca o perchè el vol bagnar i altri. L'ambiente circostante al torrente si trasforma quindi in una Rimini alpina dove non mancano solarium, giochi d'acqua, guadi del fiume improvvisati e anche la raccolta di pagliuzze dorate (L'oro del Colorado).

Si parte per il rientro, dopo essere passati a prendere un po' di formaggio alla malga. Petra, in alternativa al formaggio ha avuto in regalo un graziosissimo gattino fulvo che si fa coccolare e portare in braccio per tutto il tragitto di rientro. Il percorso di destra è più impegnativo perchè disseminato di piccoli massi che ci obbligano ogni tanto a fare il salto ad ostacoli, incontro ravvicinato con mucche e cavalli Avelignesi completano il percorso. In prossimità del congiungimento dei due sentieri troviamo una piccola e splendida ansa nel fiume, a monte una meravigliosa cascatella, sembra di essere ai tropici e non resistiamo a fare la tonca. Per primo Eddy il tarzan della compagnia e puoi a seguire altri temerari si calano nelle acque del fiume, scopriamo con sorpresa che l'acqua non è freddissima e molto ritemprante. No ghe da starghe zo tant comunque perchè se no te fai la fin del bacalà. Dopo la tonca la calura e la stanchezza scompaiono come per incanto e riprendiamo la strada del rientro.

Grazie a tutti per la partecipazione e la buona compagnia.



RIPARAZIONI MONTAGGIO ACCESSORI

**MEACAMPER**

Griso Maurizio

**MEACAMPER**



Centro Viesa per Trento e  
provincia



**Eberspächer**

Unico centro assistenza  
Eberspacher riscaldatori  
a gasolio...

**THETFORD**

Centro assistenza Thetford

**Webasto**

*Feel the drive*

Riscaldatori Webasto



Unico centro autorizzato  
Goldschmitt per sospensioni  
telaio al-ko



Centro assistenza  
VITRIFRIGO

BREVETTATO  
**SELF-ENERGY**  
Gruppo di Manutenzione Energia Elettrica 12V EG 20

Generatori a gas Gasperini

Via IV Novembre, 93/b - Gardolo - Trento  
Tel. 0461 990150 - Fax 0461 956080 - Cell. 348 7498611  
E-mail: meacamper@gmail.com

# CASTAGNATA SOCIALE 2013

L'Holiday Camper Club Trento organizza la 9<sup>a</sup> edizione della Castagnata Sociale, riservata ai soci e loro familiari che avrà luogo dal 11 al 13 ottobre presso il Camping Alice in località Celado a 4 km da Castello Tesino ad un'altitudine di 1.200 m s.l.m.

GPS: N46° 02' 54" E 11° 39' 07"

## Programma

### Venerdì 11

Arrivo e sistemazione degli equipaggi presso il campeggio, giornata libera per escursioni, relax e passeggiate nei boschi;

### Sabato 12

Arrivo e sistemazione degli equipaggi presso il campeggio,

ore 10:00 mini torneo di bocce per gli appassionati delle sfere rotolanti

pomeriggio animazione e giochi a sorpresa a cura dello staff "Happy Holiday", e taglio castagne (siete tutti invitati a dare una mano)

ore 20:00 castagnata per tutti i soci e familiari, con ottime caldarroste, vino ed acqua; durante la serata per chi non sa tener le gambe ferme ci sarà un intrattenimento danzante;

### Domenica 13

mattinata libera per attività individuali;

ore 11:30 aperitivo "Holiday Drink" per tutti i soci e loro familiari

Ore 12:30 per chi ha prenotato il "pranzo Holiday", al ristorante del campeggio:

#### MENÙ ADULTI A 12€

antipasto: carpaccio di carne salda con grana e rucola  
bis di primi: risotto ai porcini, lasagne al forno  
vino ed acqua.

#### MENÙ BAMBINI A 8 €

cotoletta con patatine fritte  
gelato  
acqua minerale o aranciata.

Il pranzo si paga direttamente al ristorante del campeggio. Chi vuole ordinare altro lo può ovviamente fare al prezzo di listino del ristorante.

segue →



Tariffe del campeggio riservate ai soci del club per equipaggio:

€ 15 DA VENERDÌ MATTINA A DOMENICA SERA - € 10 DA SABATO MATTINA A DOMENICA SERA

sono comprese: piazzola, corrente e acqua calda nei servizi. I soci dovranno essere muniti di regolare tessera associativa.

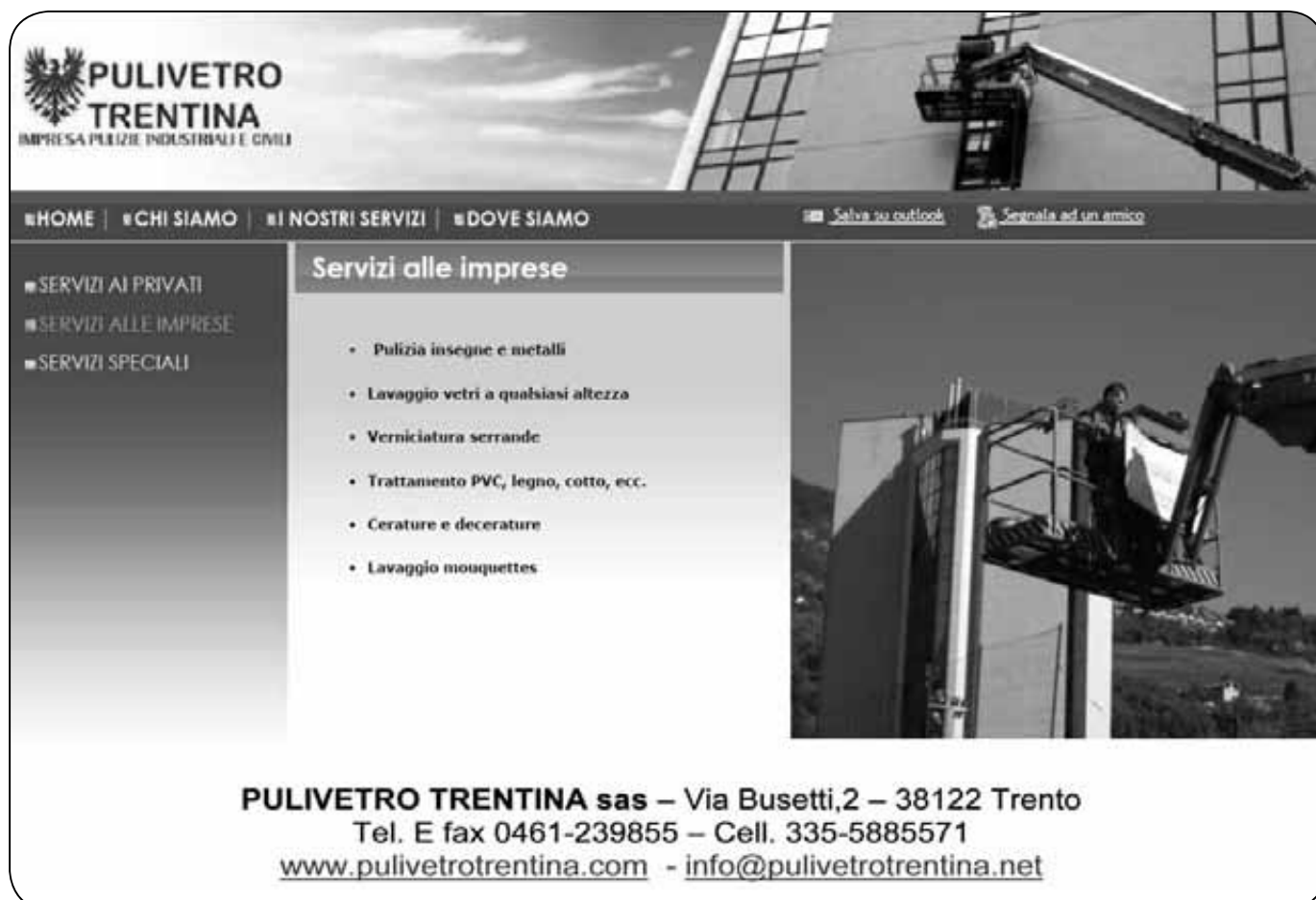
Il Direttivo dell'Holiday Camper Club Trento ha ritenuto opportuno di non chiedere ai soci e familiari, alcun contributo di partecipazione alla festa. In considerazione di ciò, si lascia alla sensibilità e responsabilità di ognuno comprendere lo sforzo organizzativo e le conseguenze economiche nel caso di iscrizione e mancata partecipazione.

Le prenotazioni per la castagnata e per il pranzo (facoltativo) dovranno pervenire **entro e non oltre:**

## MARTEDÌ 08 OTTOBRE.

Il raduno verrà effettuato con qualsiasi condizione meteorologica ed in caso di annullamento della prenotazione si chiede cortesemente di avvisare con tempestività, onde evitare spese inutili al Club.

Per prenotare chiamare: Simonetta : 349-1906864 - Emilio (alla sera): 0461-870493  
o vi aspettiamo in sede.



**PULIVETRO TRENTINA**  
IMPRESA PULIZIE INDUSTRIALI E CIVILI

HOME | CHI SIAMO | I NOSTRI SERVIZI | DOVE SIAMO

Salva su outlook | Segnala ad un amico

SERVIZI AI PRIVATI  
SERVIZI ALLE IMPRESE  
SERVIZI SPECIALI

### Servizi alle imprese

- Pulizia insegne e metalli
- Lavaggio vetri a qualsiasi altezza
- Verniciatura serrande
- Trattamento PVC, legno, cotto, ecc.
- Cerature e decerature
- Lavaggio mouquettes

**PULIVETRO TRENTINA sas** – Via Busetti,2 – 38122 Trento  
Tel. E fax 0461-239855 – Cell. 335-5885571  
[www.pulivetrotrentina.com](http://www.pulivetrotrentina.com) - [info@pulivetrotrentina.net](mailto:info@pulivetrotrentina.net)

# PRANZO A MOTTA DI COSTABISSARA (VI) e visita alla Città di Bassano del Grappa

16 e 17 novembre 2013

Holiday Camper Club Trento organizza un'uscita alla Trattoria IL CALESSE a Motta di Costabissara (VI) per un ricco pranzo a base di pesce. Presso il ristorante e nei dintorni possibilità di parcheggio per i camper per la durata del pranzo. Il giorno successivo siamo a Bassano del Grappa per una visita alla città. L'appuntamento con tutti gli interessati è fissato per sabato 16 e domenica 17 novembre 2013.



## Il Programma

### SABATO 16 – ore 12,30

Pranzo presso la trattoria IL CALESSE "de Piero" - Gps: 45.599491, 11.496484

Via N.H. Donà, 8 Motta di Costabissara (Vicenza). TEL: 0444-971547

Possibilità di scelta tra due ricchissimi e sfiziosissimi menù di pesce o carne, [vedi menù del pranzo alla pagina seguente](#).

Nel pomeriggio è previsto il trasferimento a **Bassano del Grappa presso il Parcheggio Gerosa** in via Alcide de Gasperi, a 800 metri dal centro storico, area di sosta camper servita di autobus per il centro. Qui passeremo la notte per visitare Bassano del Grappa la domenica. Il Parcheggio Gerosa è **aperto tutto l'anno**, la sosta massima consentita è di 48 ore, **tariffa giornaliera € 10,00**. - I cani sono ammessi (per salire sul bus i cani devono avere la museruola). Coordinate GPS del parcheggio: 45.758189, 11.731210.

### DOMENICA 17:

Il centro storico e il famoso ponte "Vecchio" di Bassano distano circa un chilometro, comunque comodamente raggiungibile con il bus di linea che passa ogni 20 minuti.

Visita alla città di Bassano del Grappa e al suo patrimonio storico e artistico.

I negozi in questo periodo sono quasi tutti aperti

Eventi: *Sabato 16 e domenica 17*

**Enogastronomia - Sapori e profumi in Piazza Garibaldi e Libertà.**

Menù del pranzo c/o IL CALESSE "de Piero"

Menù di pesce a € 28,00

Antipasti:

Crema di baccalà con polenta  
Insalata di mare  
Code di gambero con radicchio di Chioggia  
Foglia di indivia con crema d'astice  
Scorfano gratinato  
Cozze alla marinara

Primi:

Caserecce con gamberi, zucchine,  
pomodorini e capesante  
Risotto misto mare

Sorbetto al limone

Secondi:

Orata al forno  
Frittura mista  
Mazzancolle  
Capesante

Dolce  
Caffè

Acqua e vino

Menù di carne a € 23,00

Antipasti:

Crema di mais con soppressa, funghi e scaglie di grana  
Torta salata ai carciofi con prosciutto crudo  
Bresaola rucola e formaggio  
Tortino di melanzane con porchetta  
Involtino di asparagi con pancetta  
Manzo affumicato

Primi:

Risotto di stagione  
Bigoli con anitra

Sorbetto al limone

Secondi:

Arrosti misti  
Salsiccia con contorni misti

Dolce  
Caffè

Acqua e vino

Per i più piccoli cotoletta e patatine a € 8,00.

Per motivi organizzativi e logistici le iscrizioni sono aperte fino a venerdì 8 novembre 2013 o al raggiungimento di massimo di 35 camper.

Referenti dell'iniziativa sono:

Antonietta (cell. 339-6567026) - Simonetta (cell. 349-1906864).

## LE CONVENZIONI PER IL RIFORNIMENTO DI GAS

MONCHER srl - Via Bassa, 21 - 38121 Trento Nord

SAIT Soc. Coop. - Deposito: Via del Commercio, 27 - 38121 Trento Nord.

Sconti riservati previa presentazione da parte del socio della tessera Holiday Camper Club in regola con il tesseramento anno 2013.



# ANTICA FIERA DI SANTA LUCIA DI PIAVE

8-9-10 novembre 2013

Molte le novità dedicate agli amici camperisti per la rievocazione storica "ANTICA FIERA DI SANTA LUCIA 2013". Ecco il programma:

Dal pomeriggio di **venerdì 8 novembre** accoglienza camperisti presso il parcheggio Fiera, recintato, illuminato e provvisto di toilettes adiacente alla manifestazione. (via mareno 1 Santa Lucia di Piave TV). Alle ore 20.30 proiezione "Viaggiatori Europei" dedicata ai camperisti.

**Sabato 9 novembre** dalle ore 8.30 e fino alle 14.00, partenza con bus navetta per la visita guidata ai siti storici del territorio. Alle ore 9.30, apertura mercato medioevale con spettacoli continuativi di musicisti, giullari, falconieri, combattimenti d'arme, ecc.

Apertura mostre, tutte con ingresso gratuito, Nel pomeriggio, trasporto con carrozze trainate da cavalli per la visita guidata al santuario parrocchiale. Alle ore 17.30 grandioso spettacolo scenografico di fuoco con i "Cavalieri della torre Antica", (consigliato).

Alle 19.00 i nostri cuochi taglieranno il maiale (da asporto) cotto alla medioevale e dedicato esclusivamente ai camperisti (a modico prezzo e su prenotazione presso l'osteria "le toreselle", nel mercato medioevale.).

Alle 20.30 in Santuario Parrocchiale, "Ventaglio d'Arpe". Concerto con orchestra di 23 arpe, (da non perdere).

**Domenica 10 novembre** ore 9.30, apertura del mercato medioevale e mostre varie, spettacoli continuativi, Ore 14.00 Corteo storico di oltre 300 figuranti in costumi trecenteschi.

Ore 18.30 grandioso spettacolo scenografico di fuoco con "Voci dal Medioevo di Trambaque". Durante la manifestazione funzionerà una fornita osteria medioevale "le Torreselle". Per acquisti all'interno del mercato medioevale, saranno utilizzate le monete appositamente coniate dal battimoneta e cambiate dal cambia valute.

All'uscita Conegliano dell'autostrada A 27 sarete seguiti dalla protezione civile sul canale 15, è per noi di vitale importanza avere le prenotazioni per poter organizzare al meglio la vostra permanenza a S. Lucia di Piave (TV). Il costo del progetto camper è di soli 10 euro per equipaggio di parziale rimborso spese.

Vi aspettiamo numerosi per festeggiare insieme la 16° edizione della rievocazione storica "Antica Fiera" di S. Lucia il cui successo negli anni è dovuto anche alla vostra annuale presenza. Un grazie anticipato a quanti daranno la priorità ad un fine settimana diverso dal solito all'insegna della storia e dello spettacolo.

Il presidente - Aurelio Ceccon - Aurelioccccon@aliceposta.it tel. 349-4650984  
www.anticafierasantalucia.com

Responsabile accoglienza: Signor Flaviano, telefono 3296043771

# Vittoria Assicurazioni



**Un futuro solido  
ha radici antiche**



TRENTO - via R. Lunelli, 62	Dr. Angelo Accordini Benedetti Adelina	tel. 0461 - 82.54.24 fax 0461 - 82.59.04
PERGINE - loc. Fratte 24/27	Flavio Marchesi	tel. 0461 - 51.21.22 fax 0461 - 50.47.81
BORGO VALSUGANA - piazza De Gasperi, 17	Mario Zotta	tel. 0461 - 75.20.49 fax 0461 - 75.20.49
Riva del Garda - via Trento, 10	Luigi Marchi	tel. 0464 - 55.36.40 fax 0464 - 55.43.69
BOLZANO - viale Europa 19	Dr. Angelo Accordini Benedetti Adelina	tel. 0471 - 20.33.11 fax 0471 - 20.32.30
ROVERETO - via Bezzi 20	Sergio Malossini	tel. 0464 - 42.03.24 fax 0464 - 42.11.77

# AUGURI DI NATALE

venerdì 13 dicembre 2013 dalle ore 19,30  
presso la Sala Parrocchiale di Gardolo in Via 4 novembre

Carissimi Soci,

si avvicina il Santo Natale e anche noi metteremo sotto l'albero una letterina con la quale chiederemo per noi e per le nostre famiglie .....!?! (la lista dei desideri è sempre lunghissima, compilate la vostra senza esagerare).

Nel frattempo Vi aspettiamo per lo scambio degli **Auguri Natalizi** ed il tradizionale rinfresco, a chi non potrà partecipare auguriamo

\*\*\*

\*\*\*



*Agritur Perlaie*

38033 Cavalese (TN) Via Dolomiti, 5 - loc. Perlaie  
tel. 0462 342211 - cell. 3408533149 (Chiara)  
www.agriturperlaie.it - info@agriturperlaie.it

agricampeggio *Perlaie*  
estivo e invernale

*Perlaie*  
agriturismo  
con appartamenti

Cavalese al Km. 26,450 SS. 48 delle Dolomiti a metà strada tra Cavalese e Tesero

# COSA È E COME FUNZIONA IL DPF O FAP

*Autore Roberto Boni - Quattroruote*

**DPF** Diesel particulate filter: filtro antiparticolato diesel. È il depuratore montato su gran parte delle vetture: la rigenerazione si compie portandolo attorno a 600° - 630°C.

**FAP** Filtro attivo antiparticolato. È utilizzato sui modelli del gruppo PSA-CITROEN e su alcune FORD con motore PSA. Grazie ad un additivo a base di cerina, miscelato automaticamente al gasolio a ogni pieno, abbatte a 450°C la temperatura di rigenerazione.

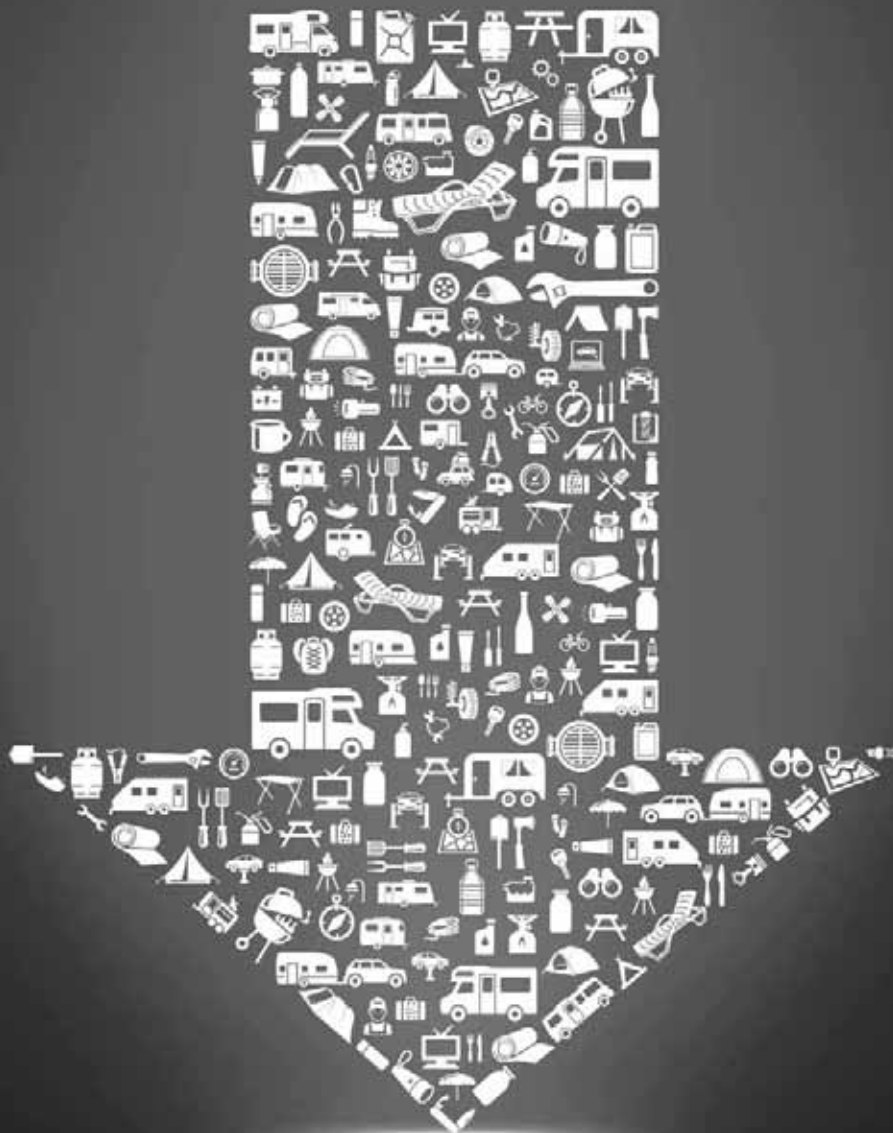
**RIGENERAZIONE:** Processo di combustione del particolato, accumulato nel filtro, attivato dalla centralina, stimando la produzione di polveri in base all'uso della vettura.

Diversamente dal catalizzatore che trasforma chimicamente gli inquinanti che lo attraversano, il filtro antiparticolato trattiene al suo interno la fuliggine, lasciando passare i gas. Dopo una certa percorrenza, il Dpf va quindi ripulito per evitare che si intasi e ciò avviene portandolo a oltre 600°C, temperatura alla quale il particolato viene bruciato. Tale operazione avviene automaticamente, è detta rigenerazione e si compie in due fasi: nella prima la centralina fa preriscaldare il catalizzatore (posto di fronte al Dpf) fino a 300°C mediante il ritardo dell'iniezione di gasolio; quando la temperatura è raggiunta, attiva la post iniezione in fase di scarico. Il combustibile raggiunge così il catalizzatore, brucia al suo interno e i gas roventi portano il filtro antiparticolato a circa 600°C.

Questo processo è più difficile da compiere se si utilizza la vettura nei brevi percorsi cittadini perché, in tali condizioni, la temperatura del filtro è ridotta a 150° - 200°C, contro valori più che doppi nella marcia in autostrada; inoltre se la rigenerazione (che può durare anche 10 minuti) viene interrotta perché si è giunti a destinazione, bisogna ricominciare tutto da capo.

Le prime vetture Euro 4, non tutte progettate per avere in origine il Dpf, possono quindi dare qualche fastidio nell'uso cittadino, mentre nelle Euro 5 (dove il filtro è sempre di serie) i tecnici hanno potuto prendere tutte le contromisure, come montarlo il più vicino possibile al motore per far sì che si scaldi maggiormente. Le Citroen, le Peugeot e certe Ford hanno invece il FAP, in cui un additivo che si miscela automaticamente al gasolio abbassa la temperatura di rigenerazione a circa 450°C, con minori problemi.

Chi elimina il filtro antiparticolato (e il catalizzatore che è contenuto nello stesso involucro), sostituendolo con un tubo vuoto, deve applicare una centralina che ne simuli la presenza, emulando il segnale dei sensori di pressione che sono posti prima e dopo il Dpf (e che vengono anch'essi rimossi). In caso contrario, l'elettronica rileva l'anomalia e attiva la spia di malfunzionamento. Così, però, i problemi legati al filtro antiparticolato non vengono eliminati del tutto. Infatti, contrariamente a quanto si pensa, la rigenerazione non viene attivata in base ai segnali dei sensori di pressione, ma è decisa stimando la quantità di polveri accumulate in funzione dei percorsi e della guida. In altre parole, che ci sia il filtro o meno, dopo un certo chilometraggio (che dipende dall'uso) la centralina avvia la rigenerazione, prescindendo dai segnali dei sensori di pressione (che servono solo da back-up). Quindi chi impiega la vettura nei brevi tragitti cittadini, dopo un po' si troverà comunque con l'olio motore "allungato" dal gasolio iniettato in fase di scarico, che in parte trafila nella coppa. Risultato: cambi olio frequenti anche se il Dpf non c'è più. La soluzione più radicale consiste nel togliere l'hardware (il filtro antiparticolato) e pure il software, ovvero la parte del programma della centralina dedicato alla gestione del Dpf. Inutile dire che, in ogni caso, la rimozione del filtro è illegale, fa decadere la garanzia e rende problematico anche il superamento della revisione periodica.



Da quasi 50 anni andiamo in un'unica direzione. La vostra.

3 sedi nel Triveneto con oltre 30.000 mq al coperto: 200 veicoli nuovi tra autocaravan e caravan e 100 usati garantiti, un team di oltre 50 professionisti, 3 officine all'avanguardia per l'assistenza e la personalizzazione dei veicoli, 2 market accessori con migliaia di articoli per il viaggio e il tempo libero.  
**Bonometti, da 50 anni orgogliosamente al vostro fianco.**

*A Trento aperti anche il sabato pomeriggio  
 A Vicenza ogni sabato orario continuato*

**Porte Aperte Domenica a Trento:  
 13 Ottobre, 24 Novembre**



[www.bonometti.it](http://www.bonometti.it)

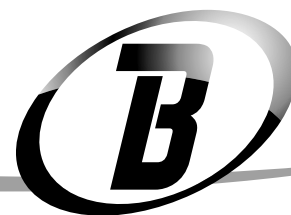
**Showroom e Assistenza**

**Vicenza**  
 36077 Altavilla Vic.na  
 Via Lago d'Iseo, 2  
 T. +39 0444 372372

**Trento**  
 38121 Trento  
 Via di Spini, 8  
 T. +39 0461 950926

**Assistenza**

**Verona**  
 37139 Verona (ZAI Bassona 2)  
 Via della Meccanica, 30  
 T. +39 045 8902437



**Bonometti**  
 centrocaravan

L'avventura più sicura che c'è.



# CIRCOLAZIONE E SICUREZZA STRADALE

## Dal 2014 aumento vignetta autostradale veicoli leggeri.

A cura di Assindustria Trento

Il prezzo della vignetta 2014 necessaria per circolare sulle autostrade e superstrade austriache con veicoli leggeri (autovetture ed autoveicoli fino a 3,5 t. di peso) subirà un rincaro di circa il 2,5%.

**La vignetta 2014** - Sarà disponibile negli usuali punti vendita dal 1° dicembre 2013 ed i nuovi prezzi della Autobahnvignette saranno i seguenti:

- euro 82,70 per quella annuale (prezzo 2013 euro 80,60);
- euro 24,80 per quella bimensile (prezzo 2013 euro 24,20);
- euro 8,50 per quella con validità dieci giorni (prezzo 2013 euro 8,30).

**Validità** - La vignetta annuale 2013 (di colore rosso lampone) sarà ancora valida fino al 31 gennaio 2014, mentre la vignetta annuale 2014 (di colore non ancora definito) sarà valida dal 1° dicembre 2013 al 31 gennaio 2015.

**Sanzioni** - La circolazione senza vignetta è sanzionata con una multa di 120 euro; se il pagamento non avviene subito, la multa sale fino all'importo di almeno 300 euro.

Sul parabrezza del veicolo non si possono trovare in contemporanea più di due vignette; la velina contenente il numero di serie della vignetta serve come prova dell'avvenuto acquisto.

**Pedaggi differenziati per i tratti alpini** - Accanto alla vignetta autostradale per l'intera rete autostradale, per determinati tratti alpini è necessario versare anche un pedaggio aggiuntivo (tratti classificati come Sondermautstrecken, per un totale di 141 km.); essi sono lungo le seguenti autostrade: A/9 Pyhrn Autobahn, A/10 Tauern Autobahn, A/11 Karawanken Autobahn, A/13 Brenner Autobahn, S 16 Arlberg Schnellstraße.

**Pedaggio chilometrico per i veicoli commerciali** - Per i veicoli commerciali oltre 3,5 t. di massa complessiva a pieno carico e gli autobus è obbligatoria invece la Go-Box per l'esazione elettronica del pedaggio autostradale chilometrico sulla rete austriaca.

*Note - I prezzi li ha stabiliti il regolamento n. 171 della sig.ra Ministro del traffico, innovazione e tecnologia austriaco, pubblicato sulla Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich (la locale G.U.) del 14 giugno 2013.*

## Recapito via posta delle patenti di guida di nuovo conseguimento e dei duplicati. Circolare n° 773-13-P-E del 22 luglio 2013 [Cod. N130773]

### La nota ministeriale

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha recentemente diramato le istruzioni per il recapito via posta delle nuove patenti di guida conseguite a seguito di esame o emesse a seguito di richiesta di duplicato. Ha inoltre descritto le nuove modalità di recapito delle

patenti di guida via posta (sia agli uffici della Motorizzazione che ai titolari, a seconda dei casi), servizio che nella prima fase riguarda la produzione delle patenti di competenza degli uffici della Motorizzazione e soltanto a regime anche delle patenti rilasciate per conferma di validità delle stesse.

### Le nuove patenti a seguito di esame in consegna alle Motorizzazioni

Per le patenti da inviare agli uffici della Motorizzazione a seguito di esame, è prevista la riduzione di un giorno rispetto all'attuale tempistica di consegna. Le patenti, recapitate in apposito plico, saranno ordinate e suddivise per verbale e codice autoscuola.

### Il recapito via posta dei duplicati delle patenti

Per le patenti emesse a seguito di smarrimento, furto o distruzione, il servizio prevede il recapito all'indirizzo di residenza del titolare (pagamento in contrassegno dei diritti dovuti pari ad euro 17,50, ovvero euro 6,80 di servizio recapito + euro 9,00 di diritti + euro 1,70 per riversamento diritti sul ccp n. 9001 intestato al DTT-Dipartimento Trasporti Terrestri), con eventuale giacenza presso gli Uffici Postali in caso di assenza del destinatario; questo avrà la possibilità di concordare un successivo recapito con il Contact Center di Poste Italiane. Per ulteriori assenze anche in caso di recapito concordato, è prevista la giacenza per 60 giorni presso l'Ufficio Postale con ritiro a cura dell'interessato. Tra-

scorso anche questo termine, l'interessato potrà ritirare il titolo di guida dal 65esimo giorno e fino al 240esimo giorno (dalla data del recapito concordato) presso l'ufficio della Motorizzazione competente per provincia, con versamento dei diritti dovuti: euro 6,80+6,80 (maggiorazione del 100%) con apposito bollettino di ccp che sarà recapitato via posta all'indirizzo dell'intestatario ed euro 9,00 sul ccp n. 9001, intestato al DTT e reperibile negli uffici postali.

### Recapito impossibile per diverse motivazioni

Se invece il recapito postale risulta impossibile fin dall'inizio per indirizzo errato, inesistente, destinatario sconosciuto, ecc., la patente verrà restituita all'ufficio della Motorizzazione competente per provincia, distrutta dallo stesso ed annullata nel sistema centrale.

### Eventuali dati errati sulla patente recapitata

Infine, nel caso in cui la patente ricevuta presenti dati errati o di scarsa qualità, il titolare potrà richiedere il duplicato della patente, senza alcun ulteriore onere a suo carico, ad un qualunque ufficio della Motorizzazione civile.



## LATTONERIE

- **COPERTURE METALLICHE CIVILI E INDUSTRIALI**
- **TETTI AGGRAFFIATI**
- **MANUTENZIONE TETTI**
- **LAVORAZIONE PROPRIA**

**SEDE OPERATIVA** Spini di Gardolo, via Kempten, 30  
**SEDE LEGALE** Vela, via SS. Cosma e Damiano, 17  
Tel. 0461.829597 - Cell. 333.7689221

# Nuovo Codice della Strada. Patente a punti e bonus biennale

A cura di Assindustria Trento

Dal 1° luglio 2013 è scattato l'accredito di due punti, previsto ogni biennio per le patenti di guida con una dotazione di almeno 20 punti. Chi non ha mai subito decurtazioni, ha raggiunto quindi il massimo ammesso di 30 punti totali.

**La patente di guida a punti** - Sono trascorsi dieci anni dall'introduzione del sistema della patente a punti, come modifica alle norme del nuovo Codice della Strada apportate nel 2003.

**Il bonus biennale** - Come tale, per tutti i conducenti con almeno venti punti, è scattato con il 1° luglio 2013 il bonus di due punti, che porta a 30 la disponibilità totale per i conducenti che negli otto anni precedenti non hanno violato norme del Codice che prevedano la decurtazione di punti (due punti sono già stati aggiunti nei vari

bienni precedenti).

30 punti è comunque la dotazione massima, ora non ci saranno più bonus aggiuntivi alla disponibilità di punti per questi conducenti.

**Per conoscere la propria disponibilità di punti patente** - Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha comunque attivato un numero telefonico, con risponditore automatico al costo di una chiamata urbana, che permette di conoscere il punteggio associato alla propria patente: il numero è 848 782782.

Inoltre, il nuovo Codice della Strada prevede anche un meccanismo di ripristino della dotazione base di 20 punti a coloro che, per un periodo di due anni dall'ultima violazione, non abbiano commesso altre infrazioni con sottrazione del punteggio, ad esclusione tuttavia di coloro che hanno perso l'intero punteggio.

## Prodotti e servizi per Bar, Alberghi e Ristoranti



**Dalla colazione  
all'Happy hours**

Concessionari esclusivi  
per Trento e Bolzano



Associati  
al Gruppo Urso Major  
URSA MAJOR  
PERSONE CHE GUARDANO AVANTI

**Dalmonego**  
Bruno & figli

**Solo da noi trovate il più vasto assortimento dei migliori prodotti per il settore Ho.Re.Ca. Tanti servizi, offerte e promozioni vi aspettano tutti i giorni. Chiama subito, scoprirai un nuovo mondo!**

DALMONEGO BRUNO & FIGLI srl  
38017 Mezzolombardo (TN)  
via Trento, 97  
tel. 0461 604270 - 0461 601084  
fax 0461 607117  
email: dalmonego@agtp.it



# FIAT DUCATO: DALLE ORIGINI AI TEMPI NOSTRI

Fonte: Camperlife Viaggiare Facile - Autore: D.L. Data: 13/06/2011

## Ducato Fiat 2012.

Ci proponiamo di farvi conoscere la storia e le evoluzioni che negli anni ha subito la motrice maggiormente diffusa in Europa nel settore camper e autocaravan.

In questo stesso ambito, vi illustreremo anche per sommi capi le migliorie e i cambiamenti evolutivi di prodotto introdotti nella gamma 2012, con specifico riferimento al settore dei veicoli ricreazionali.

## La storia del Ducato Fiat

Nel 1978 Fiat, unitamente al gruppo francese PSA (con i marchi CITROEN e PEUGEOT), creò la società SEVEL (Société Européenne de Véhicules Légers) per la produzione comune di pianali e veicoli commerciali leggeri con i rispettivi marchi.

Dispone di 2 stabilimenti principali ed uno affiliato: SEVEL-Nord (Valenciennes-Francia), nel quale è localizzata la produzione di tutta la gamma media di furgoni e relativi monovolume derivati e SEVEL-Sud (Atessa-Italia), dove vengono prodotti il Ducato e i suoi omologhi Peugeot e Citroen.

Infine, la gamma dei piccoli commerciali viene prodotta in Turchia (Bursa) presso gli stabilimenti del gruppo TOFAS. Uno dei primi prodotti della joint-venture fu il furgone FIAT 242 e il corrispondente CITROEN C35, seguito subito dopo dal Ducato X230 (corrispondente al Citroen C25/Peugeot J5). Li vedete nelle immagini qui sotto:



La prima serie del Ducato, prodotta tra il 1981 ed il 1993, portava la sigla di "progetto X230", e fu destinato a sostituire sia il FIAT 238E che il FIAT 242, già da molto tempo sul mercato.

Si trattava di un progetto nuovo che univa abitabilità e capacità di carico notevoli per l'epoca, e venne da subito utilizzato anche come base sia per gli autocaravan che in versione scudata (solo telaio) anche per i rari Motorhome dell'epoca.

Le motorizzazioni erano a benzina e diesel aspirate a cui si aggiunse in seguito, sulla versione a peso aumentato **MAXI** (18 qL di portata), quella turbo-compressa derivata dal settore automobilistico (Fiat 132 - Argenta Turbo D 2.5lt-95 hp); per le portate inferiori la motorizzazione era il 1929 turbo D di Fiat Ritmo/Regata con 80 hp. Questo modello, che subì alcuni *restyling* nel corso della produzione, era caratterizzato dall'insolito cambio al volante: molto longevo, ne possiamo vedere ancora qualcuno in circolazione.

La prima vera **seconda serie** (progetto **X243**) arrivò sul finire del '93 ed era caratterizzata da un deciso miglioramento dell'aerodinamica e della plancia di bordo, nonché del comfort. Aveva il cambio a cloche sulla plancia con comando a cavi *Bowden*.

I motori subiscono un aumento di cubatura e sono ancora a benzina e diesel, sia aspirato che turbo, di produzione sia FIAT che SOFIM (altra *joint venture* per la produzione dei propulsori), il maggiore inizialmente con cilindrata 2.5, in seguito aumentata a 2.8. Quest'ultimo lo si può veramente definire una pietra miliare nelle meccaniche destinate ai commerciali leggeri, arrivando fino ai giorni nostri con la sua ultima evoluzione con iniezione common-rail su moltissimi veicoli sia Sevel che IVECO.

Soprattutto per il mercato francese, **PSA** creò una versione del Ducato che montava meccanica XD3 2.5lt Peugeot e divenne famosa ed apprezzata soprattutto sulla CX diesel. Da noi il modello prese denominazione **Ducato CRD**. Una foto della seconda serie:

Il modello restò in produzione fino al 2002 ma a partire dal 1999 vi fu un cambio nelle motorizzazioni per adeguarle alle più stringenti normative antinquinamento che stavano entrando in vigore: si passò prima all'iniezione diretta con catalizzatore ed infine alle prime versioni con iniezione elettronica common-rail.

Il gruppo di motori "nuovi" vide la nascita di una unità inedita da 2.3lt e 115 hp decisamente più moderna come architettura e concezione, concepita per utilizzare il nuovo sistema di iniezione.

Il 2.8 Sofim si evolse adottando l'iniezione diretta meccanica e raggiungendo 125 hp; anche il 1.9 ed il 2.0 diventarono **JTD**, sigla che per FIAT (HDI per PSA) significò da quel momento in poi "alimentazione common-rail". Si arrivò quindi al 2002.

Vede la luce la terza serie (progetto X244), e il Ducato raggiunge la piena maturità raccogliendo il meglio delle esperienze ed anticipando alcune tecnologie utilizzate successivamente sull'ultima serie attualmente in produzione.

Tutti motori diesel diventarono JTD, il 2.3lt con testata 16 valvole, il 2.8 sia 127 che 146 hp.

Le versioni 35qL vennero classificate "MAXI". Altre innovazioni: la plancia completamente nuova e simmetrica, l'impianto frenante con ABS.

Questa versione del Ducato rimase in produzione fino al 2006.



## Panoramica dell'evoluzione di "famiglia":

Ed eccoci arrivati alla versione corrente (*progetto X250*), con una nuova cabina decisamente più aerodinamica e studiata in ottemperanza alla normativa di limitazione dei danni ai pedoni in caso di incidente. Gli interni sono completamente rinnovati ed anche la posizione di guida cambia perdendo un po' quella postura "ingobbata" tipica delle versioni precedenti. La gamma motori si amplia così come le scatole cambio per lo più a 6 marce.

Alcune motorizzazioni sono in comune con PSA ed anche con FORD (regolazioni specifiche); nuovo motore 3lt e aggiornamento del 2.3 da 120 o 130 hp (camper).



In cabina compaiono accessori qualificanti come la climatizzazione automatica e dal 2009 anche la trasmissione automatizzata COMFORTMATIC sulla motorizzazione 3lt.

Nel settore camper la predominanza di questo telaio è ormai prossima al 70% del mercato.

Viene sviluppata un'apposita versione C C S con carreggiata allargata, balestra bilama posteriore ed apposite pretagliature della cabina di guida con protezione anti-ruggine di fabbrica oltre a prese apposite nell'impianto elettrico per gli allestitori.

Trattasi insomma di un progetto innovativo, che incorpora le tecnologie più attuali sia in tema di sicurezza che di comfort e guidabilità.

Un progetto, peraltro, che ha manifestato marginalità in utilizzi al limite: quale quello con destinazione a veicolo ricreazionale, spesso gravato da dimensionamenti prossimi al peso massimo ammissibile a pieno carico dalla motrice (mentre l'operatività di un furgone non ha sicuramente un *duty cycle* costantemente a pieno carico).

Gli aspetti sui quali si sono avute il maggior numero di segnalazioni sono stati: i rapporti del cambio manuale a 6 marce del 130 hp, una debolezza a carico della frizione (sui primi modelli), la capacità di distribuire la frenata anche a veicolo sempre carico ed in discesa senza generare surriscaldamenti e la capacità elastica dell'assale anteriore (specie sui "pesanti" MH).

Avendo un settore espressamente dedicato allo studio dei telai per i VR, **FIAT Professional** ha posto rimedio nel **model year 2012** intervenendo sui punti di maggior criticità segnalati.

Teniamo a precisare che **non tutti i veicoli attuali hanno sofferto delle problematiche segnalate**, derivanti spesso, come citato, non dal telaio stesso ma da allestimenti con pesi e dimensioni al limite tecnico sopportabile dal telaio stesso.

Pertanto, se siete intenzionati ad acquistare un nuovo veicolo, sappiate che molteplici interventi sono occorsi durante la produzione ed hanno quasi completamente sanato moltissimi dei casi segnalati: se si presenta l'occasione di acquistare un conveniente fine serie 2011 di qualsivoglia modello **non rinunciatevi** aspettando il telaio 2012, che beneficerà ovviamente di migliorie di dettaglio ma la sostanza rimane comunque valida ed in più potrete spuntare quotazioni particolari nella trattativa.

## Ma veniamo ora al dettaglio del modello 2012

Esternamente non vi sono particolari novità di rilievo, la classica carrozzeria della cabina rimane invariata così come la calandra ed altri dettagli di stile.

Internamente invece troviamo già le prime variazioni. Esistono 3 gradi di allestimento: uno denominato **standard**, con plancia in monocoloro antracite e sedili in tessuto; il successivo intermedio **techno**, con plancia sempre monocoloro antracite ma cornici alluminio sulle bocchette di aerazione e sedili con banda centrale in tessuto contrastante, ed infine la versione **elegante** con finiture simil radica e sedili in velluto.

Cambiano anche i comandi del gruppo di climatizzazione manuale nonché l'autoradio/navigatore/bluetooth integrato originale FIAT.

E' disponibile come opzione (da verificare in fase di ordine veicolo se l'allestitore può farvela avere) il molleggio meccanico regolabile in base al peso del sedile di guida.

Alcune foto degli interni:



Nelle foto qui sopra una panoramica degli interni del modello 2012 con presenti alcuni optional che dovrete ovviamente concordare in fase di ordine. Ricordate sempre che, pur essendo tutto disponibile a livello FIAT, non sempre tutto è ordinabile dagli allestitori, i quali hanno stipulato precisi accordi di fornitura telai e pacchetti optional in modo da garantirsi tempi di approvvigionamento relativamente brevi lavorando con "stock" di veicoli da allestire forzatamente ridotti (anche nell'ottica di un contenimento dei costi).

Le novità maggiori sono sul fronte meccanico, con il passaggio dell'intera gamma a motori che rispettano la normativa **EURO 5** e sono tutti (diesel) dotati di **FAP** (*filtro antiparticolato*). Il FAP da un lato permette di ottemperare alla normativa dall'altro ci dovemo abituare a cicli di "rigenerazione" del filtro stesso, che molti di noi avranno già sperimentato sulle autovetture ma che inizialmente sembrerà strano avere anche su di un camper.

## Motori

Prima di elencare la gamma dei motori disponibili facciamo un breve accenno delle tecnologie adottate per migliorarne le prestazioni, i consumi e le emissioni gassose.

I valori indicati per emissioni e consumi sono quelli ufficiali forniti, ma mentre sulle emissioni vi sono severe norme omologative, sul fronte consumi molto dipende dallo stato di carico, dallo stile di guida e dalle condizioni atmosferiche durante la rilevazione. Quindi non prendeteli come un riferimento assoluto.

**MJET II**: si tratta di una evoluzione del sistema di iniezione elettronica di gasolio sviluppato da BOSCH negli anni e poi ceduto in seguito a Fiat, che in questa ultima release ha adottato veloci e precisi iniettori piezoelettrici. Oggetti "preziosi" per la tecnologia ed il grado di precisione nella costruzione ma altrettanto affidabili. Questi hanno massa ridottissima e consentono all'elettronica di effettuare una sequenza di iniezioni multiple (come una scarica di mitragliatrice: paragone bizzarro ma che rende visivamente l'idea) "stratificando" la carica di mi-



sceola combustibile nel cilindro e permettendone una quasi totale combustione. Il sistema adottato permette di ridurre così i picchi di pressione (il classico ticchettio dei diesel in moto), la rumorosità e le emissioni gassose. Ma permette anche una pronta risposta al comando del gas: il comportamento dei moderni diesel è divenuto assimilabile ad un motore a benzina quanto a tempi di risposta.

**Non solo!** Il dosaggio estremamente preciso e quasi costante della miscela in aggiunta all'aumentata pressione -fino a 1800 Bar- riduce in assoluto anche la quantità di gasolio iniettata in ciascun ciclo, riducendo leggermente i consumi medi.

Molti si saranno chiesti come mai i vecchi diesel consumavano meno avendo prestazioni poi non molto dissimili dagli attuali. E' presto detto: quando non erano ancora in vigore le normative EURO, o anche quando esse vennero applicate ai primi livelli (E1 - E2), l'aspirazione dei motori era "libera" e la combustione avveniva in eccesso di aria con poco particolato (fumo nero) ma grandi quantità di idrocarburi inquinanti "ossidati" dalla grande presenza di aria (ossigeno) e dalla elevata temperatura delle camere di combustione.

Man mano che la normativa è divenuta stringente (EURO 5 dal 2012 per i veicoli di nuova immatricolazione) la miscela di gasolio ed aria è divenuta "controllata" e finemente dosata inserendo nei parametri da raggiungere non solo consumi e prestazioni ma anche e soprattutto le emissioni gassose.

Questo ha comportato che ad una data quantità di gasolio corrispondesse una altrettanto precisa quantità di aria sempre, ad ogni regime e carico applicato al motore, da bilanciare con la necessità di non mortificare le prestazioni.

Un punto di equilibrio lo si è trovato ma i consumi sono leggermente aumentati e ci avviciniamo sempre più al punto in cui grandi sforzi progettuali corrisponderanno a risultati sempre più piccoli. In realtà bisognerebbe seriamente cominciare a pensare di alimentare i nostri motori con carburanti "modificati", che siano già all'origine meno inquinanti. Ma questo è un discorso lungo, articolato e difficile che coinvolge aspetti tecnici, economici e politici e non è affrontabile in questa sede.

**Turbina a geometria fissa e variabile:** tutti i diesel moderni sono ormai da anni turbo-compresi ed anche qui la tecnica si è sviluppata moltissimo, fino ad arrivare alle generazioni attuali di turbine con palette ottimizzate per un funzionamento ottimale su tutto l'arco di regimi motore ma con posizione fissa dello stadio compressore aria (freddo). Abbiamo poi la tecnologia del passo variabile delle palette, che ottimizza la pressione dell'aria su comando della centralina a seconda di velocità e richiesta di potenza, consentendo di aumentare la resa del motore (maggiori hp).

Altra considerazione viene dalla risposta alla richiesta di accelerazione: le turbine cominciano a "soffiare" solamente se girano oltre un regime minimo stabilito. La loro rotazione dipende dalla velocità dei gas di scarico e dalla dimensione (quindi dallo sforzo che fanno per accelerare): se si riesce a ridurre le dimensioni delle palette ("presa" delle stesse sul flusso di aria), aumentando i gas di scarico, esse raggiungeranno molto più velocemente la velocità ottimale di rotazione e quindi il nostro motore sarà estremamente reattivo anche a basso regime.

Questa tecnologia è ormai completamente affidabile ma per contro aumenta leggermente il costo del motore.

**Struttura del motore:** tutta la gamma diesel adotta motori con monoblocco in ghisa e testate in alluminio a 16 valvole, che consente un migliore rendimento termico (si scalda più velocemente) e migliore rendimento volumetrico (più aperture, ci sono più i cilindri si riempiono di miscela rapidamente).

Altro accorgimento importante è il raffreddamento del cielo dei pistoni mediante getti di olio che ne riduce gli stress termici aumentando l'affidabilità complessiva e la durata stessa del propulsore.

La vita media di un motore regolarmente mantenuto e utilizzato supera abbondantemente i 300.000 km per i propulsori "derated" impiegati sui veicoli commerciali: un camper difficilmente in 20 anni di vita arriverà a percorrerne la metà!

**FAP:** è il filtro posto allo scarico dopo il catalizzatore, che consente di rientrare nei limiti di emissione gassosa e particolato previsti dalla norma EURO 5.

Ha una procedura automatica di auto-pulizia avviata dalla centralina in base al rilevamento della sua ostruzione tra monte e valle, perciò richiedendo gasolio supplementare per alzare molto la temperatura dei gas e "bruciare" i residui liberando il filtro. Questa tecnologia non richiede aggiunta di additivi (cerina, AD Blue) né nel carburante né iniettati a parte, che inciderebbero nel lungo termine sui costi finali di utilizzo del veicolo.

Ecco la gamma motori prevista.

Noi ovviamente prenderemo in considerazione solo quelli diesel utilizzati nel settore VR.



**2.0lt Mjet II 115 hp** con trasmissione 5 marce e coppia 280Nm a 1500 giri/min. E' la motorizzazione più "piccola" della gamma ed è disponibile con cambio manuale a 5 rapporti; adotta già la tecnologia di iniezione **MJET II** e **FAP** allo scarico e turbina a geometria fissa con intercooler. Adatto ai veicoli più piccoli e leggeri assicura buone prestazioni consumando mediamente meno (dati ufficiali) di circa il 13% rispetto al 2,2lt che sostituisce. Pesa meno di 200 kg, a beneficio di una minore tara del veicolo. Viene adottato in ambito VR solo nei veicoli più piccoli come semintegrali entro 6,8mt, piccoli mansardati o furgonati.

**2.3lt MJET II 130 hp** con trasmissione manuale 6 marce e coppia 320 Nm a 1800 giri/min.

Motorizzazione intermedia, già adottata attualmente su molti veicoli, sostituisce la precedente 120 hp adottata solo sui furgoni e non nel settore camper. Dotata come tutti i motori di sistema **EGR** con controllo maggiormente accurato della miscelazione mediante attuatore elettrico in sostituzione di quello pneumatico della serie attuale, distribuzione a cinghia dentata e turbina a geometria fissa con intercooler.



**2.3lt MJET II 150 hp** con trasmissione manuale 6 marce e coppia 350 Nm a 1500 giri/min. Evoluzione del 130 hp con turbina a geometria variabile con consumi ed emissioni sovrapponibili al gemello 130 hp ma inferiori al 3.0lt. E' inoltre decisamente più leggero (di 40 kg) rispetto al 3.0lt. Disponibile solo su questa regolazione del 2,3 anche la trasmissione automatizzata **COMFORTMATIC** a 6 rapporti: ve la consigliamo perché la piccola differenza di prezzo di acquisto è ripagata dal comfort assoluto e da una fluidità di marcia molto buona. Tale trasmissione si è notevolmente evoluta verso l'alto in rapporto alle prime versioni dei cambi che adottavano questa tecnologia. E' un optional presente in quasi tutti i listini degli allestitori di VR.

**3.0 MJETPOWER 180 hp** con trasmissione manuale 6 marce coppia 400Nm a 1400 giri/min. Motore di punta della gamma 2012 e tra i più prestazionali nella categoria. Adotta turbina a geometria variabile che gli fa guadagnare 20 hp rispetto all'attuale versione EURO 4. La distribuzione è mediante catena ed il cambio adottato è decisamente più robusto ed atto a sostenere il grande valore di coppia disponibile: del tipo a 3 alberi a 6 marce manuali oppure automatizzato **COMFORMATIC**.



Una nota di colore per tutti coloro che saranno tentati da questa prestante motorizzazione: le sue performances fanno dimenticare il peso e la sezione frontale aerodinamica di un camper. Se vi ritroverete a viaggiare in scioltezza con un MH da 7.4mt e 35 ql sarà come se guidaste una berlina media. Non stupitevi però dei consumi, che saranno l'unica nota stonata. A ricordarvi con che mezzo viaggiate.

## Trasmissioni



Le scatole di trasmissione disponibili sono 4: 5 marce manuale 2 alberi (sulla motorizzazione più piccola), 6 marce manuale 2 alberi (sui 2,3lt), 6 marce automatizzata COMFORTMATIC (sul 2.3 150 hp e 3.0 180 hp).

### Trasmissione COMFORTMATIC

Citiamo per completezza alcune opzioni disponibili, alcune regolarmente a listino come il dispositivo *cruise control* per il mantenimento della velocità di crociera, altre che difficilmente troverete disponibili nei veicoli destinati al settore VR come ad esempio il sistema **STAR&STOP** utile nel frequente uso urbano e la spia di indicazione di cambio marcia chiamata **GSI**.

Un generale irrobustimento sia dei sincronizzatori (anche la retro è sincronizzata) che dei gruppi frizione, nonché una modifica dei rapporti del cambio, ha risolto definitivamente alcuni inconvenienti che si erano evidenziati all'inizio della produzione della serie attuale su veicoli dotati del motore 2.3 con allestimenti molto pesanti. Interessante invece - oseremmo dire quasi indispensabile - l'opzione che vi illustreremo di seguito.

**Sistema traction+:** come è noto a moltissimi utilizzatori la trazione anteriore può comportare, su veicoli particolarmente carichi o con pesi non perfettamente bilanciati, qualche difficoltà a "fare presa" per avanzare con il veicolo su fondi difficili, bagnati, ghiacciati o fangosi.

Se una ruota finisce in "stallo" inizia a pattinare richiamando su di sé tutta la coppia disponibile dal differenziale e la ruota opposta non gira. Il risultato è che il veicolo si "pianta" e non avanza più. Questo sistema elettronico simula l'effetto di un differenziale autobloccante meccanico e cioè frena la ruota che pattina mediante l'utilizzo disgiunto della pinza freno (permesso dal dispositivo freni ABS a 4 canali ormai obbligatorio da anni che consente azioni separate su ciascun freno) e ciò consente alla coppia di scaricarsi sulla ruota ferma (che ha presa al suolo) cominciando a farla ruotare ed aiutando il veicolo a muoversi. Il dispositivo, simile a quello dell'Alfa 147 Q2, si attiva manualmente con un tasto in plancia e si disattiva in automatico al superamento della velocità di 30 km/h, per questioni di sicurezza ed equilibrio dinamico del veicolo in marcia. Vi consigliamo caldamente di richiederlo, magari rinunciando a qualche gadget non indispensabile.

## Dispositivi elettronici di sicurezza

I principali dispositivi di sicurezza sono tutti presenti di serie e sono gli AIR BAG pilota e passeggero (in opzione quelli laterali a livello testa); l'ABS con EBD che distribuisce la forza frenante in base al grip di ciascuna ruota; la carrozzeria con gabbia di sicurezza ed il parabrezza laminato. Vi consigliamo però di fare un ulteriore piccolo sacrificio e contemporaneamente ci auguriamo che FIAT lo fornisca di serie per tutti i veicoli, ordinando il sistema **ESP** di controllo stabilità di marcia che include anche le seguenti funzionalità:

**LAC:** controllo dell'entità del carico a bordo e relativo posizionamento individuando il baricentro reale del veicolo.

**Hill Holder:** mantiene la pressione sui freni dopo il rilascio del pedale per alcuni secondi, consentendo la partenza in salita (indispensabile con trasmissione COMFORMATIC)

**HBA:** sistema che aumenta la pressione frenante nel circuito in modo automatico durante le frenate "panico", consentendo di sfruttare completamente la capacità di rallentamento con il coinvolgimento di tutti gli ausili elettronici presenti a bordo ed atti allo scopo.

**ASR:** la versione meno evoluta del sistema descritto prima che limita la potenza motore in caso di pattinamenti e frena la singola ruota.

**MSR:** previene eventuali eccessivi rallentamenti a seguito di un brusco scalo di marcia, ridando parzialmente potenza al motore ed evitando instabilità su fondi a bassa aderenza.

### Sospensioni

Anche in questo ambito vi sono stati interventi migliorativi: uno dei maggiori limiti riscontrati nella serie attuale, soprattutto sui grandi MH, era la limitata escursione della sospensione anteriore quando gravata da peso dell'allestimento prossimo al limite tecnico ammissibile. Le versioni 2012 adottano braccio inferiore rinforzato della sospensione (quello destinato al 40 ql heavy) nonché molle ed ammortizzatori anteriori che permettono di recuperare 100 kg anteriori di portata e 50 posteriori (balestre con angolo di freccia modificato e nuovi ammortizzatori).

**Rimarchiamo che sono cambiati i limiti tecnici:** oggi tecnicamente un veicolo immatricolato 35 ql è predisposto per funzionare correttamente fino a 36,5 ql **ma i limiti legali sono rimasti invariati a 35q.li!**

Ricordiamo inoltre la disponibilità di molteplici versioni del telaio: passi diversi, telaio standard scatolato, telaio maxi 40 Ql scatolato, telaio CCS a carreggiata posteriore allargata e cabina pretagliata specifico camper ed infine l'accoppiamento della "motrice" con il pregiato **telaio AL-KO**.

**Una nota:** vi consigliamo di scegliere, qualora il vostro veicolo sia allestito su **telaio CCS**, dei passi non troppo corti per non avere comportamenti strani nell'affrontare le curve con retrotreno che cerca di "travolgere" l'arco di curvatura dell'avantreno.

Le versioni 40 ql, anche se "derated" ed immatricolate 35ql, pesano circa 50 kg in più ma offrono gommatura da 16 pollici e di sezione più generosa; scatolato di rinforzo sul telaio e rapporto al ponte finale leggermente più corto. Questo consente un migliore sfruttamento della meccanica in salita e su percorsi misti ma ne aumenta un pò il regime di rotazione nei lunghi trasferimenti autostradali a velocità costante: cosa più tecnica che pratica perché la differenza non arriva ai 100 giri/min grazie alle gomme con sviluppo del rotolamento (cioè quanta strada si percorre per ogni giro della ruota) maggiore.

## Guidabilità

La nuova gamma 2012 prevede di serie sul 3.0lt ed in opzione sui 2.3lt un servosterzo ad assistenza variabile in funzione della velocità: il classico sistema a pompa meccanica (o anche elettrica ma in versione "basic") riduce la pressione e l'effetto di servo-assistenza deducendo che un alto regime di giri significa forte velocità=sterzo più pesante e stabile. Non è sempre così: pensiamo alla marcia in montagna sia per salire che per scendere (soprattutto scendere) dove i regimi sono alti e la velocità bassa. Pur avendo comunque un accettabile livello di sforzo al volante gradiremmo maggior "aiuto" per essere più reattivi alla guida e stancarci meno. La **servo-assistenza** in funzione della **velocità di marcia** assolve egregiamente a questo compito.

Una nota merita anche l'adozione del parabrezza riflettente (in opzione) che riduce di molto l'irraggiamento di calore verso l'interno del veicolo.

Ultima opzione che riteniamo interessante (ve ne sono tantissime altre ma non sempre inerenti a veicoli destinati a trasformazione camper) riguarda l'adozione del sedile conducente a molleggio meccanico, semplice ed affidabile, senza il complesso sistema pneumatico e relativo compressore. Garantisce un plus di comfort smorzando adeguatamente avvallamenti e buche che raggiungono la schiena del guidatore, aiutando il mantenimento di un buono stato psicofisico anche dopo ore di guida. Utilissimo anche per chi soffre di problemi dorsali, si regola in base al peso del conducente con pratico pomello.

Siamo giunti al termine di questo excursus attraverso il quale abbiamo cercato di illustrarvi per sommi capi la storia e le evoluzioni tecniche del veicolo commerciale più diffuso in Europa nella trasformazione a camper.

Dalla sua genesi fino ai plus della versione 2012.

Pillole tecniche che abbiamo cercato di rendere leggibili anche a chi di è digiuno di argomenti specialistici. Ringraziamo quindi tutti coloro che avranno il piacere di leggerlo.

LA TUA BANCA SI MUOVE CON TE



**www.inbank.mobi** e accedi ad un'ampia gamma di informazioni e strumenti per gestire il tuo rapporto con la banca.

# NOLEGGIO FURGONI TRASPORTO MERCI

## TARIFE 2013



**SCONTO 30% SULLE SEGUENTI TARIFFE**  
riservato ai Soci Holiday fino al 20-12-13  
Non cumulabile con altre offerte

FURGONI Con autoradio L x L x H	PAUSA PRANZO 12-14 80 Km compresi	4 ORE 8-12 oppure 14-18 100 Km compresi	1 GIORNO 24 ORE 100 Km compresi	1 GIORNO 24 ORE 200 Km compresi	2 GIORNI 48 ORE 400 Km compresi	WEEK-END CORTO 300 Km compresi	WEEK-END LUNGO 500 Km compresi
NISSAN PRIMASTAR 220 x 160 x 140	€ 29,00	€ 49,00	€ 65,00	€ 75,00	€ 140,00	€ 117,00	€ 150,00
NISSAN INTERSTAR 310 x 160 x 190	€ 34,00	€ 55,00	€ 70,00	€ 89,00	€ 170,00	€ 126,00	€ 165,00
NISSAN INTERSTAR 3.0 TD PASSO LUNGO TETTO ALTO 360 x 175 x 210	€ 49,00	€ 79,00	€ 100,00	€ 110,00	€ 208,00	€ 156,00	€ 230,00
FORD TRANSIT CASSONE APERTO 380 x 190	€ 34,00	€ 55,00	€ 80,00	€ 85,00	€ 160,00	€ 120,00	€ 175,00

**Per noleggi con chilometraggio illimitato o periodi superiori ai 2 giorni richiedi un preventivo gratuito presso la nostra sede!**

**Deposito cauzionale:** Assegno bancario o autorizzazione carta di credito di 700

**Tariffa Pausa Pranzo:** dalle 12.00 alle 14.00 con 80 Km compresi - noleggio non prenotabile

**Tariffa 4 ore:** dalle 08.00 alle 12.00 oppure dalle 14.00 alle 18.00 con 100 Km compresi - noleggio non prenotabile

**Week-end lungo:** dal venerdì ore 18.30 al lunedì ore 08.00

**Week-end corto:** dal sabato ore 12.00 al lunedì ore 08.00 - noleggio non prenotabile.



**\* NOTE SULLA PROMOZIONE**

**"PRIMA PRENOTI .... PRIMA RISPARMI"**

- L'offerta è valida solo con prenotazioni scritte effettuate regolarmente presso la nostra sede.
- Promozione non cumulabile
- Lo sconto del 10% sulla tariffa in vigore è valida solo se la prenotazione scritta avviene inderogabilmente 7 giorni (cioè 168 ore) prima dell'effettiva partenza.
- Eventuali modifiche successive del contratto comportano la perdita dell'offerta se la nuova prenotazione non rispetta i giorni di preavviso.
- Promozione non attivabile con le tariffe Pausa Pranzo, 4 ore o Week-end Corto.

**LE TARIFFE COMPRENDONO:**

- Assicurazione Kasco
- Furto - Incendio
- Europassistance
- Carta verde
- IVA 21%
- Parcheggio gratuito Vostra autovettura

**NON COMPRENDONO:**

- Carburante
- Franchigia Kasco
- Chilometri eccedenti [0,30 € al km]
- Riparazioni forature

# campertours



CONCESSIONARIO PER IL TRENINO



TRENTO - Corso degli Alpini 26 Tel. 0461 - 823360-825954

www.campertours.it - www.campertourshop.it