

ROMBO MOTORI

GRAN PRIX AL VIA!



6 009800 461091 >



NUMERO 03

ROMBO MOTORI



REDATTORE Gabriele Gatti

REDATTORE Gabriele Gianoncelli

CO-REDATTORE Nicola Rota, Ayman Boirigue

REDATTORE ESTERNO Marco Solazzo, Manuel Bianchi

REDATTORE PER LE PROVE SU STRADA Fady Sewilam

AUTORE Sebastiano Sandrini

ASSISTENTE DI SQUADRA Alice Dosseni, Aurora Valotti, Cindy Gouba

RESPONSABILE DEI CONTENUTI Francesco Incardona, Jacopo Incardona

COMMERCIALI Lisa Paolucci, Anna Balestra

FOTOGRAFI FREELANCE Nicolò Pedrali, Mouhamed Mbaye

INDIRIZZI

Gli uffici di Edizione Rombo motori si trovano in:

Via Camerate 5,

25062 - Concesio (BS)

- tel: 030 2751157 - 030 2751740

PER CONTENUTI ONLINE ESCLUSIVI VISITA
FRENGUS.BLOGSPOT.COM



ALLACCIATE LE CINTURE! ROMBO MOTORI IL MEGLIO SU 4 RUOTE È ANCORA IN PISTA!

Tutti schierati sulla linea della partenza.

Scaldate i motori...

3... 2.... 1... Pronti? Via!!!!!!!!!!!!

È in arrivo un nuovo numero di Rombo Motori.

Squadra che vince non si cambia.

Ricco di articoli, storie, racconti... tutti con un'unica cosa in comune,
parlano di... MOTORI ovviamente!

Non potete fermarvi lungo la strada, ma arrivare fino alla fine.

Perché chi si ferma è perduto.

Noi vi aspettiamo alla prossima uscita.

Buona lettura

Gatti Gabriele



I nostri redattori vi raccontano brevemente la nuova monoposto Ferrari.
Se il buongiorno si vede dal mattino bisogna sperare in un miracolo dei meccanici...

Una nuova monoposto e una nuova stagione cominciata in salita

di Gabriele Gianoncelli

La **nuova Ferrari sf23** è la nuova monoposto della casa di Maranello del 2023 ed è stata annunciata in febbraio. Questo bolide è bellissimo, ha colori bellissimi tra cui: rosso scuro, giallo e nero.

La sua struttura è più aerodinamica di quella del 2022, ha un telaio molto simile, ma con qualche aggiustamento che speriamo possa risultare vincente. Sulla vernice ci sono i **simboli Ferrari**: quello rettangolare sul muso anteriore, e gli altri due stemmi sulle sponde laterali.

Se la Ferrari fosse forte quanto è bella vinceremmo il mondiale 2023.

I suoi piloti restano **Charles Leclerc** e **Carlos Sainz**, sono molto forti, specialmente Leclerc, perché, nello stesso circuito e con la stesa macchina che utilizzava Michael Schumacher, Leclerc ha battuto di un secondo il record del vecchio pilota!!

Ferrari SF-23, caratteristiche tecniche

La nuova Ferrari F1 2023 **SF-23** dal punto di vista progettuale è un'evoluzione di quella dello scorso anno F1-75, anche se in realtà, spiegano da Maranello, è stata **completamente ridisegnata**. Sotto il profilo aerodinamico, è stato aumentato il carico verticale, per adattarsi ulteriormente al nuovo regolamento e ottenere le caratteristiche di bilanciamento desiderate

Alcuni dettagli: Sotto il cofano le Power Unit congelate nel 2022, compresi i fluidi, olio e carburante e le uniche modifiche consentite sono state quelle legate all'affidabilità.

I tecnici Ferrari per risolvere i **problemi di fragilità** del 2022 si sono concentrati sul motore a combustione interna e su quelli elettrici, cercando di capitalizzare l'esperienza maturata in pista la scorsa stagione esaminando tutti i dati e i segnali di debolezza dei componenti utilizzati.

Perciò sono state **riviste** anche le **procedure di assemblaggio**, con il lavoro che ha coinvolto tutti gli ambiti, dalla progettazione alla sperimentazione.

"Non tutti gli italiani tifano per la Nazionale, mentre tutti gli italiani e il cinquanta per cento dei non italiani tifano Ferrari."

-GIANNI AGNELLI

TUTTI GLI ERRORI DELLA FERRARI

Abbiamo scovato per voi tutti gli errori più incredibili della Ferrari in F1

In questa breve carrellata, esploreremo alcuni degli episodi più comici che hanno coinvolto la Ferrari nel mondo della F1.

1. Il semaforo falso: Nel Gran Premio del Belgio del 2009, la Ferrari commise un errore imbarazzante. Alla partenza della gara, il semaforo sullo schermo dei box della squadra si spense prematuramente, facendo credere a Felipe Massa che la gara fosse iniziata. Il pilota brasiliano partì, solo per scoprire che tutti gli altri rimasero fermi. Un momento davvero imbarazzante per la Ferrari, che portò a molte risate nel paddock.
2. La strategia dei box sbagliata: Nel Gran Premio di Singapore del 2008, la Ferrari commise un errore di strategia che si rivelò piuttosto comico. Durante una fase di Safety Car, la squadra chiamò in pista Kimi Räikkönen per il pit stop. Tuttavia, la squadra non era pronta e il finlandese dovette attendere alcuni secondi prima che i meccanici iniziassero a lavorare sulle sue vetture. Una scena surreale che costò preziosi secondi e posizioni.
3. La mancanza di calcoli: Nel Gran Premio di Abu Dhabi del 2010, la Ferrari si trovò coinvolta in un incidente di calcoli. Fernando Alonso si trovava in lotta per il titolo mondiale, ma il team commise un errore nel calcolare il punto esatto in cui avrebbe dovuto rientrare ai box per non perdere posizioni. Il risultato fu che Alonso si ritrovò bloccato nel traffico e perse il titolo mondiale, mentre i rivali riuscirono a seguire una strategia migliore.



4. La bandiera a scacchi anticipata: Nel Gran Premio del Giappone del 2014, la Ferrari fece un'uscita di scena prematura. Dopo una gara difficile, la squadra mandò per errore il pilota Kimi Räikkönen a tagliare il traguardo una volta in anticipo, mostrando la bandiera a scacchi. Mentre gli altri piloti continuarono a gareggiare, Räikkönen tornò ai box confuso, lasciando tutti a chiedersi cosa stesse succedendo.
5. L'incidente nel pit lane: Nel Gran Premio di Germania del 2010, la Ferrari fu protagonista di un momento davvero comico nel pit lane. Mentre Felipe Massa si apprestava a lasciare i box, i meccanici di un altro team (Williams) riuscirono a fissare per errore il pistone del loro attrezzo sulla vettura di Massa. Il brasiliano partì con il pistone attaccato alla sua monoposto, facendo sorridere i fan e lasciando tutti senza parole.

“

**“Come si corre in Indy?
Semplice: acceleri, vai
diritto e prendi la prima
a sinistra. Ripeti tutto
799 volte e hai vinto.”**

ANTHONY JOSEPH FOYT JR



LA GARA FANTASMA

DI AYMAN BOURIGUE

La gara fantasma! Così è stata nominata
la gara nel 28 Aprile 2001 al Texas Motor Speedway
Scopriamo il perché...

**Quando le auto entrarono
in pista qualcuno
cominciò a capire che
forse qualcosa non
andava...**

LA GARA FANTASMA

COME FUNZIONA IL TEXAS MOTOR SPEEDWAY LA GARA PIU' DURA...

E' stata nominata così **la gara del 28 Aprile 2001** al Texas Motor Speedway, una gara fantasma dove i piloti perdono i sensi e si schiantano, piloti che tornano ai box quasi ubriachi con i medici della Nasa che intervengono e cercano di capire il motivo di tutti questi fatti.

Era una gara che tutti attendevano e sembrava destinata al successo, ma quando le auto entrarono in pista qualcuno cominciò a capire che forse qualcosa non andava. Erano nella **Firestone Firehawk 600** programmata come la 4^a gara in campionato della C.A.R.T. che però in realtà diventa la 3^a, in quanto la 2^a era stata cancellata.

La C.A.R.T. che sta per **Championship Auto Racing Team**, era il campionato più "figo" d'America e si correva su circuiti stradali, cittadini, ovali, in tutti gli Stati Uniti, ma anche fuori e i piloti erano stellari con le migliori star dell'asfalto. In quell'anno c'erano giovani talenti come Dario Franchitti, Helio Castroneves, Scott Dixon, Tony Kanaan o Cristiano Da Matta che poi finirà in Formula 1 e contro di loro ci sono vecchie volpi come Paul Tracy, Jimmy Vasser, Kenny Brack, Bryan Herta, Michael Andretti e gli italiani Max Papis e Alex Zanardi che proprio in quell'anno subirà l'incidente in cui perse le gambe.

In quella stagione c'erano dei motori che erano dei veri e propri mostri che potevano anche sprigionare oltre i 1000 cv e superare i 400 km/h,...



Una gara al limite...



Queste auto corrono nell'Aprile 2001 per la prima volta il Texas Motor Speedway

tra le prestazioni più folli mai viste nel motorsport e tra quelle ci fu quella di Gil De Ferran sull'ovale di fontana nel 2000 e fece il giro record di 242.428 mph di media che equivalgono a 388 km/h.

Queste auto corrono nell'Aprile 2001 per la prima volta il Texas Motor Speedway, un'ovale con delle curve molto sopraelevate, quello che si definisce il **Banking** perché quelle curve più sono inclinate, più aiutano l'auto ad affrontare la curva

veloce e in un ovale grande come quello del Texas Motor Speedway i piloti potevano fare tutta la curva in pieno senza mai togliere il piede dall'acceleratore. Però qualcuno prima della gara doveva testare la pista e nel 2000 **Kenny Brack** fece un test in cui girò senza problemi nell'ordine delle 220 mph, ma quel giorno c'erano venti e temperature basse e il motore non era spinto al massimo, il test fu reputato sufficiente e decisero di non organizzare dei test collettivi prima della gara, ma poi si scoprì fu una decisione fatale.

Molti storsero il naso e le preoccupazioni iniziarono ad aumentare nei mesi successivi in seguito a dei test privati, le velocità infatti iniziarono a salire intorno alle 225/6 mph di media e il pilota **Mauricio Gugelmin** disse che non si poteva correre in sicurezza e il motivo era che si andava molto forte...

ma nessuno gli diede molto peso e ad Aprile si corse il Weekend di gara. Al primo turno di libere, **Tony Kaanan** gira a 233 mph di media ben più di quanto si pensasse dopo i test, ma con il crescere della velocità iniziarono a presentarsi dei fenomeni inquietanti...

Molti piloti mancano la loro piazzola di sosta e nessuno capisce che cosa stia succedendo, ma questo è solo l'inizio perché il pilota **Patrick Carpentier** scende dalla macchina e vomita, mentre altri piloti perdono l'equilibrio, **Helio Castroneves** poi ha le vertigini e un altro pilota invece parla di forze mai sperimentate prima e dice che tutto avveniva così in fretta che non avevi il tempo di capirlo, semplicemente il cervello umano non riusciva a processare velocemente ciò che accadeva perché era come se fosse costantemente fuori controllo. Diventa quindi chiaro che i test fatti nei mesi prima non fossero serviti.

La compressione che ebbero sul Banking era talmente forte che non riuscivano a respirare e quindi furono costretti a fare tutta la curva in apnea e il problema di quella pista era che i rettilinei erano cortissimi e le curve invece lunghissime, era una vera e propria sfida, ma il peggio doveva ancora arrivare perché nella seconda sessione di prove **Mauricio Gugelmin** (lo stesso pilota che nei test privati disse che non si poteva gareggiare) ebbe un incidente, perse il controllo in curva due, si schiantò contro il muro e proseguì fino a schiantarsi nella curva tre.

La distanza che percorre l'auto dal primo schianto contro il muro fino alla curva tre è di 1.2 km e nessuno sa spiegare la causa dell'incidente e neanche il pilota per il semplice motivo che ebbe un blackout, qualche secondo prima perse i sensi; la cosa peggiore è che il giorno dopo la stessa cosa succede a **Cristiano Da Matta**, un altro incidente terribile di cui anche lui non ricorda nulla e le velocità continuano ad aumentare, ma i piloti tennero tutte le loro emozioni private e non le rivelarono al pubblico, però un membro del team di Cristiano Da Matta raggiunse il direttore medico della C.A.R.T. e lo informò della situazione.

Il dottore si fece dare un grafico delle forze di velocità che erano state raggiunte e **si spaventò**, era una combinazione di forze che nessuno aveva mai visto nel Motorsport e si fece aiutare da un altro dottore della Nasa che era proprio lì a guardare la gara.

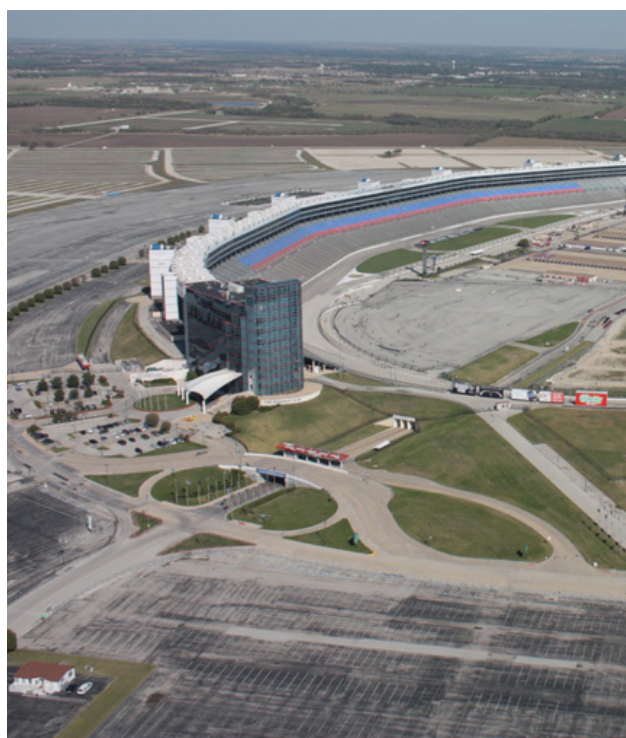




Medici della Nasa e velocità mai raggiunte

Una combinazione di forze che nessuno aveva mai visto nel Motorsport

Quando il direttore medico gli mostra i dati, il dottore della Nasa rimase gelato da ciò che stava vedendo e le sue parole furono: "E' fisiologicamente impossibile guidare una macchina con questa combinazione di forze orizzontali e verticali. Questo è peggio di qualsiasi otovolante mai costruito". Si andò in qualifica e **Kenny Brack raggiunse i 233,4 mph di media**, ma il dato più importante fu che 21 piloti su 25 riuscirono a girare sopra le 228 mph e questo diventa lo spartiacque tra chi sta bene e chi sta male.



Sopra quella velocità succede che il sangue scappa via dal cervello e va verso il basso, quindi quel sabato sera si organizzò una riunione in cui si chiese ai piloti chi si fosse sentito male; all'inizio nessuno si esprime, ma poi iniziarono ad alzare le mani e su 25 piloti si contano 21 casi, addirittura un pilota aveva avuto un **G-LOC** cioè una perdita di conoscenza e si era fatto tutto il tratto da curva 2 a curva 3 senza aver saputo di averlo fatto. Era completamente incosciente e riprese conoscenza solo alla curva successiva, riuscendo a guidare soltanto con la memoria muscolare era impossibile gareggiare in quelle condizioni e così a due ore all'inizio della gara si decise ufficialmente di posticiparla ad una data, che non ci sarebbe stata mai perché quella gara non si corse più.

"Kenny Brack raggiunse i 233,4 mph di media, ma il dato più importante fu che 21 piloti su 25 riuscirono a girare sopra le 228 mph"

FORMULA 1

LE PRINCIPALI SCUDERIE

queste sono le auto che utilizzano a correre sulle piste e ce ne sono vari tipi: queste sono aerodinamiche cioè tagliano l'aria e le fa arrivare più veloci e sono anche di diverse marche:

SUL RETTILINEO

- Alfa romeo
- Alpha tauri
- Alpine
- Ferrari
- Haas
- McLaren
- Mercedes
- Red-bull
- Williams





COLLEZIONE ASI BERTONE

Una raccolta unica al mondo composta da 82 straordinari esemplari
showcar, modelli di stile e prototipi
realizzati dalla Carrozzeria Bertone dal 1963 al 2011



foto: iStockphoto

*viene a scoprire la storia
del car design italiano!*



VISITA LA COLLEZIONE ASI BERTONE AL MUSEO VOLANDIA

via Per Tornavento, 15 | Case Nuove 21019 | Somma Lombardo (VA)
info@museoaeronautica.it | tel. 0331.230642 | www.volandia.it

LA PICCOLA "FODDY"

Per comprendere i progetti e le ambizioni della vetturina FOD 18 HP, occorre partire dal suo creatore, Francesco De Benedetti, che seppe costruire un prodotto geniale ed economico attraverso la sua avanzata esperienza tecnica

di Federico Signorelli – Foto MAUTO

PER TUTTI I GUSTI

La vetturina era disponibile in un ampio ventaglio di scelte: Torpedo 2 posti, Berlina 2 posti, Saloncino a 3 posti (con passo allungato) e Camioncino (passo allungato a portata da 150 kg utili). Prevista anche una "guida interna" con carrozzeria metodo Weymann.



Nato a Omegna il 23 luglio 1890, figlio maggiore di un imprenditore agricolo. Questo status di "maggior" gli consentì di studiare ingegneria meccanica a Parigi, con tirocini in Belgio e Germania, realtà al tempo più avanzate nel campo delle tecnologie metallurgiche e meccaniche. Queste esperienze gli permisero di approfondire le tecniche di fusione in conchiglia delle leghe leggere come l'alluminio, metallo dalle applicazioni innovative per il quale svilupperà vera passione. Nel 1915 si trasferì a Torino, fervente fucina dell'automobile italiana, dove aprì la Stabilimenti Metallurgici e Fonderia Metalli in via Galvani 26. L'attività crebbe a tal punto da richiedere il 1° gennaio 1919 il trasferimento delle attività in via Sagra di San Michele 16, mu-

tando la ragione sociale in Officine Meccaniche De Benedetti con circa 150 operai. In quegli anni De Benedetti non si limitò solo alle fusioni, ma si specializzò anche nella lavorazione di semilavorati e componenti tramite macchine, curandone forma e finitura. Una capacità progettuale che si rivelerà molto utile per il suo futuro nell'automobile; la sua esperienza nel campo arrivò al punto da sperimentare un sistema che permetteva di innestare durante la fusione in alluminio parti in acciaio nei punti di sollecitazione. Conscio di queste sue capacità e perfettamente inserito all'interno di quel mondo che subiva il fascino (anche economico) dell'automobile, il 1° marzo 1924 decise ufficialmente di diventare costruttore e nell'ottobre dello stesso anno sarà pronto il primo esempla-

re prototipale. Ciò richiese una riorganizzazione delle attività: il 3 agosto 1925 nasce la Società Anonima Fonderie Officine de Benedetti - Fabbrica Vetturine FOD (dove FOD stava per Fonderie Officine De Benedetti). Il termine "vetturine" è molto indicativo, perché identifica un tipo preciso di produzione: questa è di tipo economico nell'acquisto e nella gestione, di piccola cubatura e dimensioni, progettata per una motorizzazione "di massa", ed inserita dunque in quella tendenza che vuole un'automobile "per tutti" sulla scia di Ford (con la Model T), della Fiat (con i modelli 501 e 509) e delle minimali Cyclecar che spopolano in Francia e Inghilterra. Ma De Benedetti vuole costruire un'auto economica grazie all'avanzamento tecnico, e non solo togliendo o riducendo al minimo l'eco-



ECONOMICA, AVANZATA E... DA CORSA!

La stampa dell'epoca la accolse in trionfo, scrivendo: "Rappresenta per il pubblico italiano il tipo ideale di automobile, pratico, solido, elegante, soprattutto economico". Queste doti si univano ad un mix giusto di potenza, resistenza e leggerezza che permisero alle vetturette FOD di partecipare con successo alla dura corsa in salita Cuneo-Colle della Maddalena.



nomico ed efficiente modello FOD 18 HP è la perfetta sintesi di questa visione. Entra in produzione nel 1926 formando un primo lotto di vetture ad un ritmo di produzione che parte da un'esemplare al giorno, con programma di aumento per novembre/dicembre dello stesso anno a 4/6 esemplari giornalieri, ma con previsioni a regime di 25/30 pezzi, cosa ritenuta eventualmente possibile mediante l'apporto delle strutture della SAM (Società Automobili e Motori) di Legnano. La vetturina vanta un telaio monoblocco costituito da un solo getto di fusione in lega speciale di alluminio che sostituisce il basamento ordinario di ogni vettura; è attraversato da una serie di armature in acciaio fuse nel pezzo stesso, così da evitare chiodature e saldature. Venne chiamato tipo "Ba-

ty" secondo uno speciale brevetto. Questo comporta minori vibrazioni generali, grande leggerezza (l'auto finita di carrozzeria pesa circa 450 kg) e ottimi risultati nelle prove d'urto in velocità oltre che di carico (ben 10 tonnellate). Anche il comparto meccanico è un piccolo capolavoro di tecnica ed efficienza: il motore è un 4 cilindri monoblocco 2 tempi (ma non occorre miscela perché la lubrificazione è separata) in alluminio da 565 cc e circa 18 CV, con pistoni in lega leggera, iniezione (per un rendimento del 50% superiore ai motori dello stesso tipo), raffreddamento ad aria, cambio 3 marce più retromarcia (con scatola fusa insieme al telaio), sospensioni indipendenti sulle 4 ruote, freni posteriori, cerchi scomponibili in alluminio con raggi tubolari cilindrici in acciaio (per ridurre

il peso delle masse non sospese), consumo di 3,4 L/100 km (serbatoio da 22 litri) ed una velocità massima di 75 km/h (che in realtà superò arrivando a 81 km/h). L'auto è un trionfo di tecnica declinata per la massima economia, tanto che l'azienda dichiarava: "Ogni particolare di questa vetturina è stato studiato per essere prodotto col sistema più economico (massimo impiego di pezzi fusi e stampati) e ancora cercando di eliminare ogni organo meccanico che il tipo di vetturina poteva permettere". Ma nonostante un centinaio di esemplari prodotti, il mancato decollo definitivo e soprattutto il fallimento della Banca Italiana di Sconto posero fine all'avventura già il 28 marzo 1927. Resta oggi un solo esemplare, perfettamente conservato all'interno del MAUTO a Torino.



Multitasking

Il podcast sempre in tasking

ON AIR

MOHUAMED MBAYE

La leggenda scelta da Rombo motori

La Bugatti, la rivale numero 1 della Ferrari

La Bugatti è la macchina sportiva più veloce sulla terra.

La sua velocità può superare in alcune categorie i 400 km/h e raggiunge i 1000 cv.

Per comprare una macchina con queste prestazioni bisogna dare al venditore molti soldi.

Se avessi una Bugatti la personalizzerei con una vernice di colore blu notte, il cerchione nero e la pinza dei freni rossa.

All'interno invece metterei dei sedili in carbonio sportivi e il volante in carbonio nero e rosso con i led bianchi



"Se avessi una Bugatti la personalizzerei con una vernice di colore blu notte, il cerchione nero e la pinza dei freni rossa "

I consigli di Gianoncelli... quelli dell'auto

Chi scava trova... Hitachi

L'Hitachi Esc è un escavatore giapponese che è stato prodotto non molti anni fa e rimane un buon mezzo nel mondo delle escavatrici e pale gommate da cava.

Questa azienda ha prodotto molti modelli diversi di escavatori:

il modello mini, il modello medio, il modello grande il modello molto più grande e possono essere cingolati oppure gommati o con le pale gommate. Queste possono essere medie o grandi e possono montare sulle gomme le catene da cava.

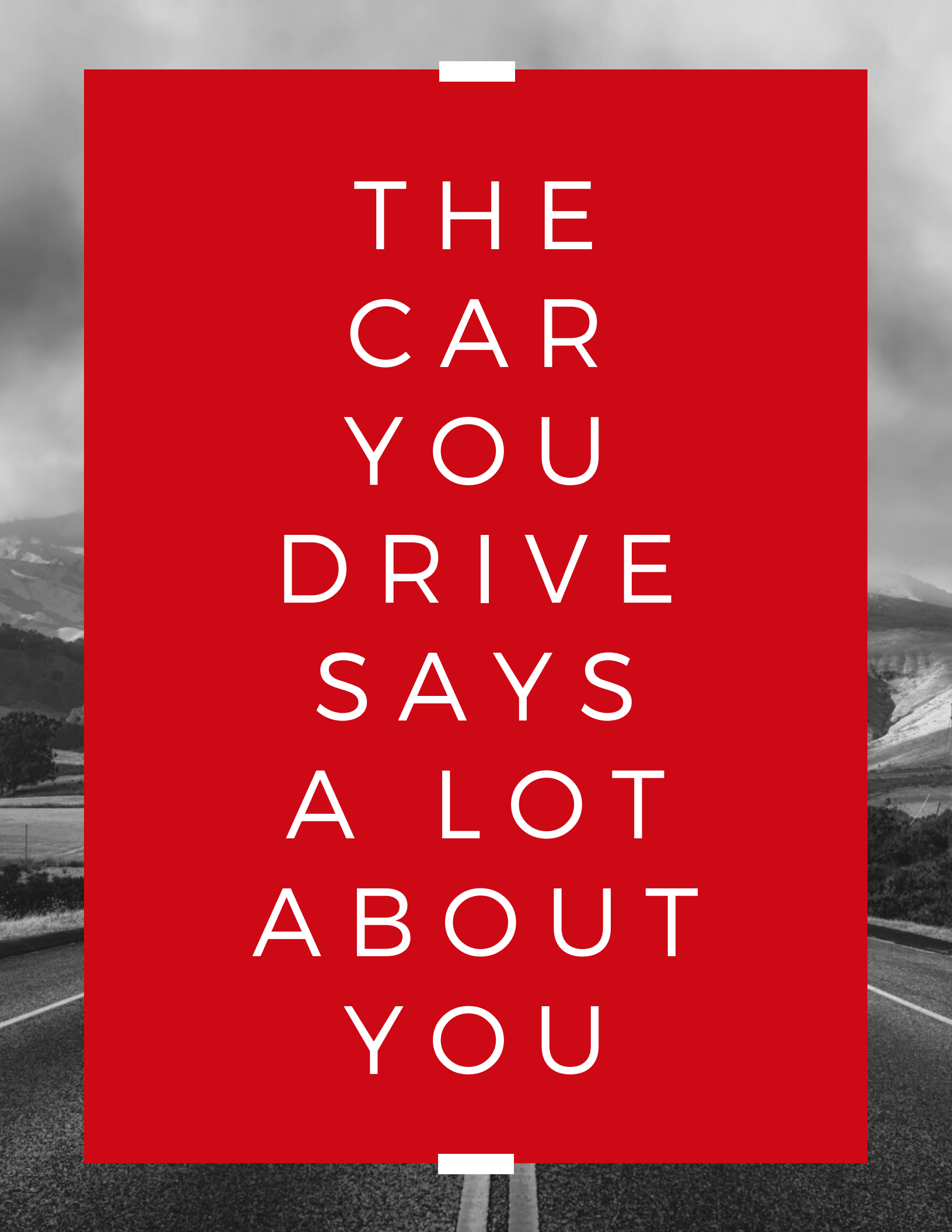
Vicino a casa mia, c'è una casa bianca che è stata costruita nel 2021/2022 e a fare lo scavo hanno utilizzato un bellissimo **Hitachi modello 240** e caricavano la terra in eccesso su molti camion tra cui Man, Iveco, Scania e Volvo. Era bellissimo osservarli, ma hanno finito prima del dovuto quindi non ho più visto quel bellissimo Hitachi e quei favolosi camion (i camionisti simpatici che li guidavano erano veramente bravissimi)

Vi consiglio veramente Hitachi!

Continuate a seguire i consigli del vostro redattore di fiducia Gabriele Gianoncelli!

*L'Hitachi Esc è un
escavatore giapponese
che è stato prodotto non
molti anni fa e rimane
un buon mezzo nel
mondo delle escavatrici
e pale gommate da
cava....*





THE
CAR
YOU
DRIVE
SAYS
A LOT
ABOUT
YOU

Mercedes, l'auto di classe

FADY SEWILAM

LA MERCEDES E' UNA MACCHINA TEDESCA
CORRE ANCHE IN F1.
I SUOI PILOTI SONO L'INGLESE LEWIS
HAMILTON E GEORGE RUSSEL. LA MERCEDES CON
HAMILTON HA VINTO 7 MONDIALI.

I TIPI DI MERCEDES SONO:
COMPATTE
LA CLASSE A
LA CLASSE B BERLIN
LA CLASSE C
LA CLASSE E
LA CLASSE S SUV
LA GLA
LA GLC

LA GLE
LA GLS SPORTIVE
LA AMG 53
LA AMG GT ELETTRICHE
E EQA
EQC
LA EQS

LA MERCEDES OLTRE A CORRERE IN F1 E A
COSTRUIRE LE AUTO HA UNA LINEA DI COMION E
FURGONI.

CAMION
L'ACTORS
AROCS

FURGONI
SPRINTER
VITO



MACCHINE AGRICOLE



*GLI ARTICOLI IN CURVA
GABRIELE GIANONCELLI*

FX4

Pöttinger



Cosa puoi fare con Pöttinger

Questa è un'azienda che produce molti macchinari, attrezzi e molte altre cose.

I loro prodotti sono moltissimi quindi non li elencherò tutti, perché se no starei qui a riempire quasi tutta la pagina e vi annoiereste molto quindi vi dirò le cose principali che fanno. Iniziamo con le rotanti; le producono sia anteriori che posteriori, poi passiamo ai **voltafieno** di diverse misure tipo di 5/6 metri o 9/10 metri, poi ci sono i **ranghinatori**, le **imballatrici** grandi o piccole (da montagna) e poi hanno anche i **cassoni da carico** di diversa grandezza: grandi, medi o piccoli.

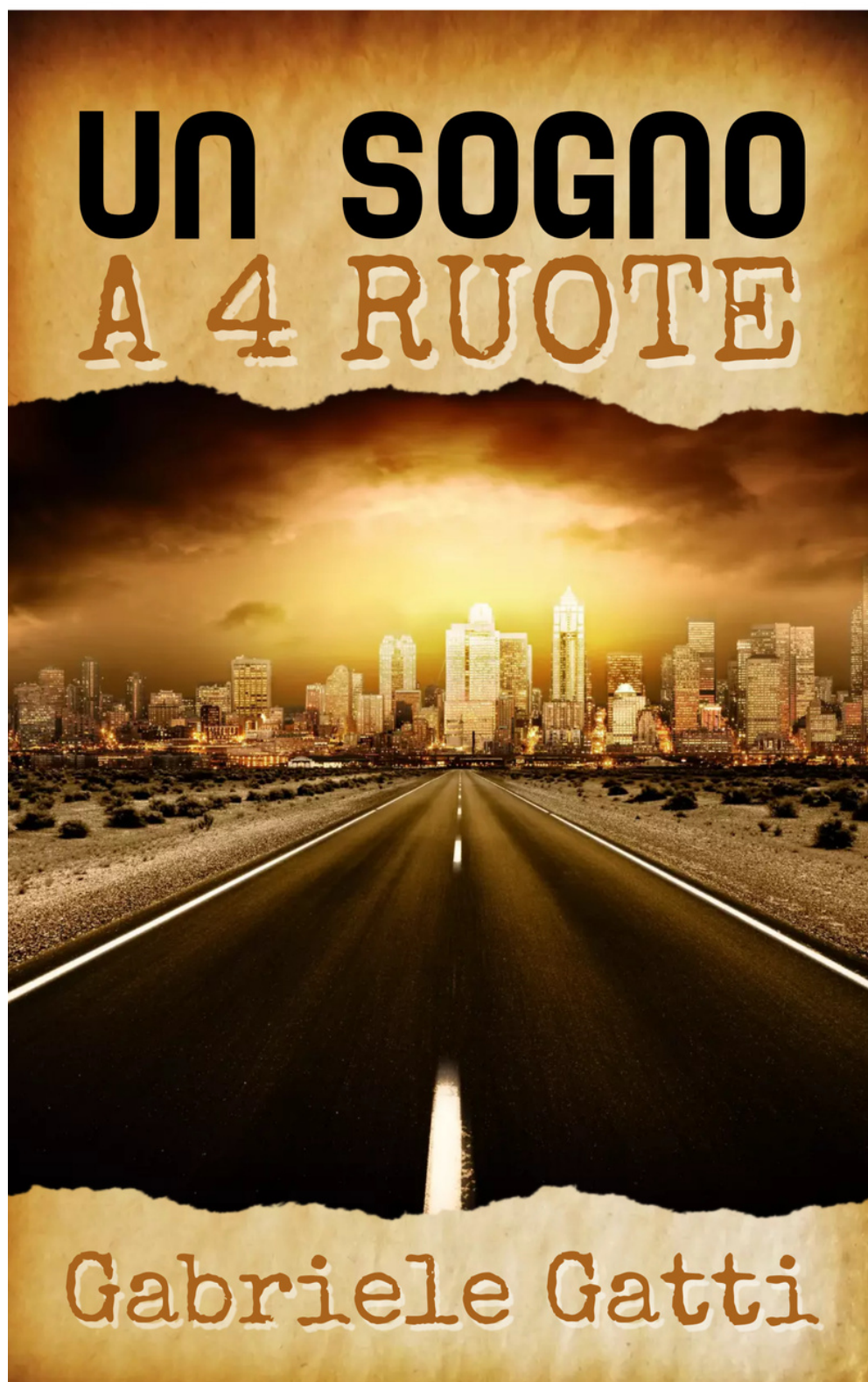
Questa azienda produce anche attrezzature per i campi coltivabili: aratri, coltivatori, erpici rotanti o a dischi e seminatrici normali o combinate.

Questi prodotti sono venduti in tutto il mondo e sono delle attrezzature fantastiche infatti le loro recensioni sono favolose e se volete comprare qualcosa perché siete appassionati e siete dei contadini (o lo diventerete come me) queste non vi deluderanno...

Approvato da Rombo Motori

**IL REDATTORE
GABRIELE GIANONCELLI**

SCARICA IL LIBRO SU FRENGUS





RALLY RUSPANTE

DI GABRIELE GIANONCELLI

Il rally è uno sport emozionante per chi ama le automobili e i circuiti intrepidi e in questo sport bisogna essere piloti esperti per gareggiare sui circuiti più impegnativi delle 4 ruote. Servono anche macchine specializzate come la **Lancia delta integrale**, o l'**Audi 4 rally**, **Wolsvagen polo rally**, **Nissan juke rally** e **Ford fiesta rally**.

Ci sono diversi circuiti: nevosi, foreste, deserti, poi bisogna avere giuste auto per diversi percorsi.

Queste automobili sono specializzate per i circuiti, sono anche equipaggiate con spoiler e ruote specializzate, infatti sono molto belle e molto utili, anche su terreni scivolosi e ghiacciati. A me piace il rally, come la formula 1... lo guardo molto avidamente e vi assicuro: è molto interessante!

“

“SE HAI UN SOGNO FAI DI TUTTO PER FARLO AVVERARE E, MENTRE MI VENNE IN MENTE QUESTA FRASE, AL TELEGIORNALE, ARRIVÒ LA LA NOTIZIA CHE RICORDAVA UN'IMPRESA AUTOMOBILISTICA: MICHAEL SCHUMACHER COMPIE UN CAPOLAVORO... PARTENDO DA ULTIMO ARRIVA PRIMO AL GRAN PREMIO DI UNGHERIA”.

JACK ROLLS

”

ANTEPRIMA DEL LIBRO UN SOGNO A 4 RUOTE

Ciao, mi presento.

Io sono Jack Rolls, un pilota di Rally che quest'anno è diventato campione del mondo, vincendo il suo primo mondiale.

Sono nato il 4 febbraio 1999 a Campitello di Fassa, in Trentino-Alto Adige.

Mio papà, di origine irlandese, faceva il falegname e mi portava nelle stradine in montagna con il suo Defender. In macchina facevamo finta di essere dei piloti di Rally e così è nata la mia passione per le auto.



La prima puntata della serie

di Gabriele Gatti

Quando avevo solo 2 anni mio papà rimase vittima di un incidente, mentre tagliava un albero questo gli cadde addosso e dopo 3 mesi di ospedale, purtroppo ci lasciò.

Preso dalla tristezza, per anni cominciai a non fare più nulla. Rimanevo giornate intere sdraiato sul divano, poi mi ricordai quello che mi diceva sempre mio papà, “Figlio mio, se hai un sogno fai di tutto per farlo avverare”, e mentre mi venne in mente questa frase, al telegiornale, arrivò la notizia che ricordava un'impresa automobilistica: “Michael Schumacher compie un capolavoro: partendo da ultimo arriva primo al Gran Premio di Ungheria”.

Allora capì che dovevo fare qualcosa, e cominciai a studiare solo il Rally e tutto quello che lo riguardava, tanto che a scuola ebbi tutte insufficienze.

Passarono le stagioni e, finita la scuola, contattai un preparatore di Rally, che mi insegnò come guidare le auto, ma il problema era che avevo solo 16 anni e quindi dovevo aspettarne altri 4, perché non ero ancora maggiorenne, non avevo la patente, e non potevo correre su strada.

Però mi disse di farmi sentire quando sarei stato più grande, se ancora avessi voluto correre.

Iniziai le superiori e scelsi la scuola Pastori, mi trasferii a Brescia dove viveva anche mio cugino di 18 anni, che frequentava la stessa scuola e stava facendo la patente. Da grande volevo aiutare mio zio che aveva una fattoria.

Scelsi viticoltura perché in quella zona c'erano molte aziende vinicole, e finite le superiori per due anni feci l'agricoltore, in modo tale da raccogliere un po' di soldi.

Ma ben presto capii che l'agricoltore non era il mio lavoro, allora richiamai il preparatore che mi aveva parlato anni prima, il quale mi diede una sua auto da Rally che non usava più, una Peugeot 106.

Iniziai a modificarla come piaceva a me, con la carena bianca e con gli adesivi degli sponsor che nel frattempo cercavo di trovare.

Era tutto pronto, potevo iniziare a correre.

Ma il destino anche questa volta non era a mio favore.

Iniziò il Covid, una pandemia mondiale che bloccò tutto con lock down, numerose morti, fu una vera strage.

E quindi sono stato fermo per tre anni senza poter fare niente.

Quando finalmente la pandemia finì e iniziò il campionato, mi resi conto che mi mancava il meccanico.

Allora contattai Nick Rota JR, il figlio del famoso meccanico di F1 Nicola Rota, che accettò molto volentieri.

Era un giovane ragazzo che come me voleva trovare la sua strada e affermarsi nel mondo dei motori.





DA LEGGERE FINO ALL'ULTIMA CURVA

Scritto da **Gabriele Gatti**

La prima gara la corro a Madonna di Campiglio, testo la macchina nelle prove, bene, ma non benissimo.

C'è un pilota, Andry Roger, che a bordo della sua Peugeot 208, sta continuando a fare il miglior giro.

La 208 di Roger è l'auto migliore per il rally, è una Peugeot del 2020 con un turbo e una centralina che la fanno passare da 100 cv a 567 cv, in grado di fare da 0 a 100 in soli 4.2 secondi, e una velocità massima di 345 km/h.

Un vero mostro, infatti sul davanti dell'auto c'è disegnata la bocca di uno squalo: ha una livrea nera, gli sponsor di colore rosso, i vetri neri e cerchi neri.

È un problema da affrontare per noi, anzi una vera rogna...



The background is a lush, vibrant jungle scene. A large, colorful parrot with red, blue, and yellow feathers is perched on a branch on the left. In the center, a bright light source, possibly the sun, filters through the dense canopy of green leaves and vines, creating a strong lens flare effect. In the lower center, a small figure of a person is visible, standing in a clearing and looking towards the light. The overall atmosphere is one of mystery and adventure.

EXPLORER

**EXPLORER
NEW ADVENTURE
2021**

**FRENGUS TV
VIAGGIA INSIEME A NOI
DOCUMENTARI**