

# AUDI *TT* CLUB ITALIA NOTIZIARIO

Notiziario 02 2007

Questo Notiziario viene spedito a tutti i Soci del Audi TT Club Italia e distribuito gratuitamente durante le manifestazioni del Club.



Audi Club  
International



## Status Symbol design senza tempo

di Franco Scuri

Rimango tutte le volte stupito dalla capacità dei designer **Audi** di creare forme che danno desiderio di possesso a chi le ammira.

Ogni giorno, quando apro il garage e la mia *TT* appare illuminata dalla luce che entra nel buio, un fremito mi attraversa il corpo e la visione di tanta bellezza mi rallegra la giornata; la guardo e per minuti contemplo le sue curve e i suoi muscoli, le gomme larghe che aggrediscono l'asfalto, i particolari dall'alluminio che la

rendono unica.

Dopo tanti anni, ogni volta che sono in strada con la *TT*, so che sto guidando una delle automobili più belle che siano mai state costruite e che tutti ammirano.



Non solo, è un vero Status Symbol del mondo delle auto grazie al suo design senza tempo e dalla seconda generazione di *TT*, capolavoro di tecnica e tecnologia.

Anche se sono innamorato della *TT* originale, ogni giorno che passa, la convinzione che anche la nuova *TT MK2* sia una delle più belle auto in circolazione si afferma nel mio inconscio. In Audi han fatto un bel lavoro rendendo al meglio quello che poteva essere un progetto impossibile: costruire la seconda serie della *TT* senza stravolgere le linee base.

Quello che è certo è che la *TT* sarà un'automobile senza tempo, un'icona delle quattroruote così come lo sono state la *Porsche 911* e la *Mini Cooper* con tutte le carte in regola per essere la sportiva più elegante dei prossimi trent'anni.

Per concludere, ricordando i minuti trascorsi ad ammirare la mia *TT* nel garage, consiglio a tutti di prendersi cura nel miglior modo delle vostre *TT*.

Avete un patrimonio da difendere.

## AUDI TT CLUB ITALIA

### IL SITO WEB DEL TT CLUB

Il sito del TT Club Italia è il posto dove trovare la maggior parte di informazioni riguardo al Club e alle sue iniziative. In [www.audittclub.it](http://www.audittclub.it) troviamo la pagina iniziale con tutte le sezioni che il sito raggruppa.

### Notizie TT

Questa pagina è la vera protagonista della vita sociale del Club: qui vengono pubblicati tutti gli articoli e le notizie che riguardano la TT e gli eventi del Club.

### Chi Siamo

In questa pagina sono pubblicati i nomi dei Soci Fondatori e dei Soci Onorari e il link alla pagina di tutti i Soci Ordinari.

### Iscrizioni

E' la pagina dove sono scritte le modalità di iscrizione al Club, dove si possono scaricare i documenti dello Statuto societario, del Codice Etico del Club, delle domande d'iscrizione e di rinnovo.

### Raduni TT

Tutti i raduni e gli eventi del Club sono qui elencati con i link alle pagine dedicate.

### La Storia

La prima parte della storia della TT viene raccontata in questa pagina. E' in corso di aggiornamento.

### Speciali

Nel corso degli anni, il Club ha realizzato un diverso numero di speciali riguardanti vari aspetti della TT. E' sempre utile dargli uno sguardo per trovare cose interessanti.

### Gallery TT

Sono molte le immagini e le foto inviateci dagli amici della TT. Non sempre artistiche, sempre interessanti.

### TT Racing

La pagina Racing sarà curata dalla nostra *Jessyka Amendola*, pilota di formula Junior e Kart. Qui si troveranno le notizie sui corsi di guida sicura e del Campionato Regolarità Auto Moderne della CSAI.

Per informazioni sul sito:

[info@audittclub.it](mailto:info@audittclub.it)

## Calendario Raduni ed EvenTTi 2007

### 1 luglio

Vini e Formaggi TT

Canelli (AT)

### 14-15 luglio

Rocca in TT ( a cura di Scuderia Rosso Roma)

Rocca di Cambio (AQ)

### 15 settembre

Rosa in TT

Alagna Valsesia (VC)

### 15-16 settembre

Regolarità in TT ( a cura di Scuderia Rosso Roma)

Porto Santo Stefano (GR)

### 29-30 settembre

Raduno Ville Venete (a cura di Audi Sport Club Italia)

Vicenza

### 14 ottobre

Gnocco FriTTo

Reggio Emilia

## Collaboratori

### LORENZO MOTTA



Socio del TT Club da vecchia data, ha la passione per le cose belle. Oltre alla TT Roadster 225, corre veloce con una MV

Augusta Brutale. Da paura!!!

### ROBERTO GALLO



Amante della buona tavola e del buon vino, non disdegna le curve della sua amata TT Roadster e le curve delle colline piemontesi. Ama viaggiare a cielo aperto anche a basse velocità...

## 24 ore di Le Mans 2007 Ancora una vittoria per Audi

di Alberto Carobbio

La Audi R10 TDI numero 1 del Team Audi Sport North America ha vinto la 24 ore di Le Mans 2007. I piloti **Frank Biela**, **Emanuele Pirro** e **Marco Werner** hanno portato alla vittoria la R10 dopo 24 ore combattutissime. Seconda la Peugeot 908 TD fap numero 8 a 10 giri e terza la Pescarolo numero 16 a 12 giri. Questa è la settima vittoria consecutiva dal 2000 di Audi nella corsa di Le Mans, visto che solo nel 2003 non partecipò e vinse una Bentley, con motore Audi e il supporto della scuderia Joest.

A far da supporto alle macchine in gara, una nutrita schiera di Audi, tra le quali la **TT Mk2** adibita al **Race Control**; come dire, quando serve un'auto affidabile il meglio è una **TT**!



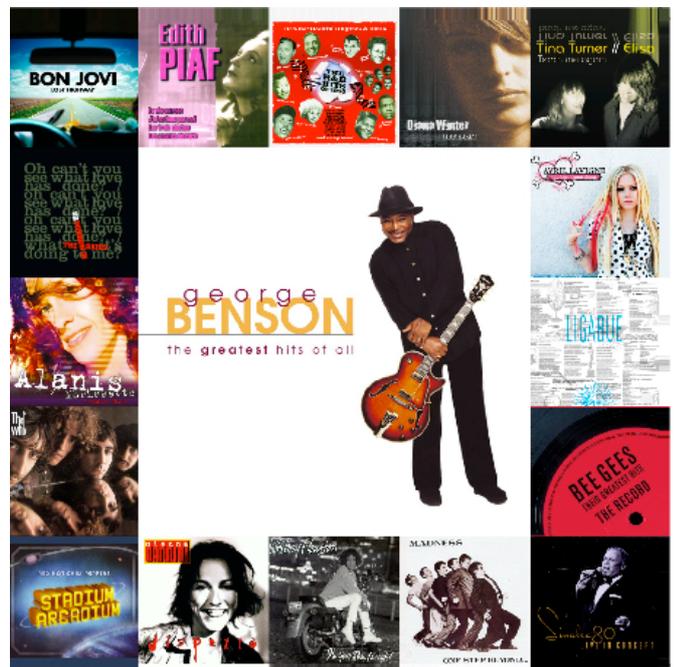
La musica è una compagna per i viaggi lunghi e corti, ti ricorda momenti piacevoli e persone amiche. Da felicità e allegria, voglia di cantare...

## La cover musicale del TT Club.

Un mix di musica d'autore per questa nuova compilation da ascoltare sulla TT. Disponibile anche su iTunes Stores: <http://www.apple.com/it/itunes/store/>

### TT 02 2007

1. Only You / The Platters 2:39
2. My Girl / Madness 2:41
3. La vie en rose / Edith Piaf 3:06
4. Piccola Stella Senza Cielo / Ligabue 3:58
5. Meravigliosa Creatura / Gianna Nannini 4:32
6. Window In the Skies / U2 3:59
7. Pinball Wizard / The Who 3:00
8. How Deep is Your Love / Bee Gees 4:04
9. Teach Me Again (Elisa's Version) / Elisa 4:42
10. Give Me the Night / George Benson 3:42
11. Tell Me Baby / Red Hot Chili Peppers 4:07
12. I'm Your Baby Tonight / Whitney Houston 4:13
13. Strangers In the Night / Frank Sinatra 2:09
14. Innocence / Avril Lavigne 3:52
15. Everything / Alanis Morissette 4:36
16. Lost Highway / Bon Jovi 4:13
17. Never Ending Tale / Diana Winter 3:48



“Ogni tanto bisogna rinnovarsi, sia come persone che come spirito. Noi crediamo che anche il nostro Notiziario debba rinnovarsi e per questo Vi invitiamo a scriverci per darci consigli, idee, cure e quanto altro per fare di questo piccolo foglio una grande catena che unisca tuTTi noi.”

**TT Staff**

Vuoi collaborare scrivendo degli articoli per il Notiziario del TT Club? Manda la tua richiesta a: [info@audittclub.it](mailto:info@audittclub.it)



## Quanta è bella la TT Una frase che rimane nel tempo...

### Editoriale del Presidente

Una frase che ripeto spesso e che, per qualche motivo particolare, mi è stata donata ricamata anche su una polo del Club. La ripeto quando vedo una **TT** per strada, quando ne vedo una in televisione, quando apro il garage di casa e la mia **TT** mi appare in tutta la sua bellezza. La ripeto anche quando vedo la nuova **TT Mk2** per strada e la osservo, sperando di non innamorarmi anche di Lei; visto che la mia **TT** è e sarà con me per tutta la vita (*questo è il mio desiderio*) sarebbe un'amante ingombrante e come tutte le amanti costosa da mantenere e da usare.

Quanta è bella la **TT**, la vedi avanzare tra le curve e ti aspetti che rallenti appena una curva si fa più stretta ma lei, con *nonchalance*, invece mantiene la velocità e vorrebbe andare anche più forte.

Quanta è bella la **TT** nei suoi colori scuri e nei suoi colori chiari... anche il giallo e l'arancione le si adattano perfettamente, per farsi notare come un bel vestito su una bella donna.

Quanta è bella la **TT**, sportiva ed elegante, ti seduce con le sue curve e ti ipnotizza con la sua potenza. Senti il suo canto e come le sirene per i

marinai di Ulisse, non hai più scampo.

Quanta è bella la **TT**, così piccola e così grande, unica nelle sue forme ma capace di sbocciare come una farfalla e mostrare nuove linee e nuovi motori.

Quanta è bella la **TT**, capace di stupire con una versione **Speedster** degna dei migliori carrozzieri italiani - si chiama **TT Sport Club** - e degna di essere una **TT**.

Quanta è bella la **TT**, "*only you*", cantavano i **Platters**, "*puoi far illuminare l'oscurità, quando tu tieni le mie mani io capisco la magia che tu fai, tu sei i miei sogni che diventano realtà*"

Franco Scuri  
Presidente Audi TT Club Italia  
Ambasciatore ACI per l'Italia



## Raduni Audi TT Club Italia

### Formaggi e Vini TT 07

A cura di Roberto Gallo

**Canelli** è una vera e propria "città del vino", oggi, come nel più remoto passato, tutto ruota attorno al mondo del vino, ben 925 sono gli ettari vitati (pari al 50% dell'intera superficie territoriale), 540 le aziende agricole di cui 459 con vite, trentacinque le aziende vinicole con industrie spumantiere di fama internazionale, e poi una cinquantina di aziende eno-meccaniche, sugherifici, laboratori di analisi, l'enoteca regionale ed altro ancora. Due vini D.O.C.G., otto vini D.O.C., spumanti, vermouth ed altri aperitivi, amari ed altri digestivi, grappe ed altri liquori. Poi c'è l'orgoglio cittadino di aver dato i natali al primo spumante italiano ed a ben otto cavalieri del lavoro e tutti provenienti dal mondo del vino..... e poi c'è il vitigno moscato (il cui nome completo è "moscato bianco di Canelli") che fa da cornice a questa città del vino occupando la stragrande maggioranza dei 925 ettari vitati del comune.

La coltura della vite era già largamente diffusa a Canelli nell'epoca romana, come testimoniato dai numerosi ritrovamenti archeologici. Dopo un periodo di stasi conobbe nuovo impulso a partire dal XIII<sup>o</sup> secolo, quando iniziò ad affermarsi sempre più decisamente la coltivazione del Moscato bianco, che prese poi l'appellativo "di Canelli". Documenti d'archivio dimostrano che già tra il XVII<sup>o</sup> e il XVIII<sup>o</sup> secolo la città "esportava" fuori dal territorio comunale la bellezza di ventimila brente (diecimila ettolitri) di Moscato, arrivando agli inizi del ventesimo secolo al record di 60.000 ettolitri prodotti. Canelli, infatti, tra l'800 e i primi decenni del '900, visse una vera e propria "età dell'oro", in quell'epoca grazie all'invenzione del primo spumante italiano (nato a Canelli, ad opera dell'industriale Carlo Gancia) conquistò i mercati di tutto il mondo. Nel corso dell'800 sorsero a Canelli decine e decine di industrie enologiche e grazie al loro lavoro, studi scientifici condotti e alle innovazioni introdotte sia nella coltivazione della vite che nella produzione dei vini, nacque la moderna viti-



"Canelli è uno dei "santuari" mondiali del vino: in pochi altri casi leologia e la viticoltura hanno influenzato così profondamente il paesaggio, l'economia, la storia, la vita stessa di una comunità. Sulle colline che circondano la città, la vigna esiste praticamente da sempre: dapprima per soddisfare un fabbisogno strettamente locale, poi, dal basso Medioevo, per alimentare un commercio sempre più fiorente e diffuso, destinato a diventare ben presto la maggior risorsa del territorio. E poi giri l'angolo, alzi lo sguardo e c'è la vigna, ci sono le colline, c'è l'odore della terra, della campagna che compenetra e si amalgama allo spazio urbano. C'è un paesaggio agrario tra i più antichi e belli del Nord Italia, frutto di una permanenza secolare e caparbia di molte generazioni contadine, che per secoli, forse per millenni, si sono consumate sulle medesime vigne, sugli stessi poderi dai confini immutabili. "

(La civiltà del vino)

coltura e la scienza enologica. Canelli è ancora oggi il centro principale di raccolta e di lavorazione industriale dell'uva moscato bianco di Canelli e le industrie canellesi esportano in tutto il mondo il vino spumante che se ne ricava. Dal vitigno d'origine, il "moscato bianco di Canelli", i pregiati vini che si producono, erano in passato chiamati "Moscato di Canelli" e "Moscato champagne". Successivamente, dopo l'attribuzione della denominazione di origine controllata "Moscato d'Asti" e "Asti Spumante", quest'ultimo è chiamato più semplicemente "Asti".

# La Storia di Audi

Ascolta, è Audi (1965-1990)

## A cura di Audi Italia

Una svolta decisiva arriva dall'acquisizione di **Auto Union** da parte di **Volkswagen AG** nel 1965, naturale evoluzione del profondo cambiamento strutturale del settore automobilistico di quegli anni. Quella che, in poco tempo, è divenuta la terza impresa europea forte di un fatturato di 15,8 miliardi di Marchi, permette di sostenere con efficacia i costi delle nuove richieste del mercato, anche grazie alle nuove forme di cooperazione e fusione che mutano le operazioni di questo settore.

Alla fine degli anni 60, **Audi** torna prepotentemente competitiva grazie a progetti di automobili economiche e spaziose, senza però dimenticare gli amanti della sportività. La strategia si rivela di grande successo, vista soprattutto la mancanza di prodotti analoghi da parte della concorrenza: la gamma di modelli si amplia, e il prestigio di **Audi** sul mercato tedesco assume dimensioni mai viste prima di quel momento. Un successo destinato a proseguire anche negli anni seguenti. Dopo la guerra fredda, gli anni settanta sono caratterizzati da una maggiore distensione. Nuove industrie elettrotecniche e chimiche trasformano il volto della Germania, ormai al termine del periodo del "miracolo economico". Sono annate estremamente positive, che fanno eco alla prima motorizzazione di massa degli anni trenta, e il numero di autoveicoli tedeschi prodotti sale a 3,38 milioni di unità nel solo 1970.

Anche **Audi**, affiliata da **Volkswagen** alla **NSU**, segue l'onda favorevole del mercato intensificando gli investimenti della neonata società e ampliando le unità di produzione. Modelli di grande successo come l'**Audi 80** e la **Super 90** incrementano il prestigio di Audi anche fuori dai confini tedeschi. I modelli via via aumentano: arrivano le 60, le 75, le 100. Le misure adottate dai governi per contenere i consumi energetici, risultato della guerra tra Egitto e Siria contro Israele e del conseguente blocco delle forniture del petrolio, rende però il 1974 un anno di crisi per l'industria

automobilistica tedesca. La piccola **Audi 50** non ottiene il successo previsto, anche perché lanciata sul mercato in concomitanza con la crisi energetica: tuttavia riesce ad impedire un ulteriore calo delle vendite di Audi. Le cifre di immatricolazione delle auto, dal 1976 in poi, ricominciano a migliorare visto che il mercato ha accolto positivamente i modelli Audi, ma la svolta tecnologica decisiva è datata 1980.

**Ferdinand Piëch**, nipote del grandissimo **Ferdinand Porsche**, lascia la casa fondata dal nonno, passando ad Audi NSU. Vulcanico e ricco di idee innovative come il progenitore, al Salone di Ginevra presenta **Audi quattro®** con l'obiettivo di partecipare al Mondiale rally del 1981. Audi quattro® deriva da **Audi 80 coupé**, e da subito genera attorno a sé un grande interesse. Le caratteristiche tecniche sono di prim'ordine, ma è sulle quattro ruote motrici (da cui il nome stesso della vettura) che si concentra l'attenzione di tutti, anche se parecchi tecnici non nascondono il loro scetticismo a riguardo. A chi si rivela diffidente, **Piëch** risponde sicuro dei suoi mezzi: «Se fra dieci anni ci saremo ancora, conteremo quante 4 per 4 saranno sul mercato». Piëch riesce a dare un'impronta dinamica e tecnologica ai modelli degli anni ottanta: design elegante unito alla massima funzionalità e ad un'alta qualità del prodotto.

Nel 1985 l'impresa cambia nuovamente ragione sociale: dal primo Gennaio l'azienda si chiama "**Audi AG**", un nome semplice e destinato a restare impresso nella mente di tanti appassionati in tutto il mondo. Un nome che traduce le idee in soluzioni al passo con i tempi, con modelli innovativi e attenti all'ecologia. Dalla metà degli anni ottanta al 1990 si susseguono prodotti dal successo inedito per il marchio: la nuova **Audi 80** assume un ruolo di prim'ordine nella costante affermazione dell'azienda.

- fine terza parte -



E' logico capire come se un motore ha una certa coppia a 3.000 giri e un altro motore ha la stessa coppia a 10.000 giri, il secondo raggiungerà una velocità massima superiore, proprio per la capacità di spingere anche ad alti regimi (i due motori hanno la stessa coppia ma il secondo ha maggiore potenza).

Quindi giungiamo a dire che ogni motore per rendere al massimo ve tenuto nel suo range di giri di miglior rendimento, in base alle sue caratteristiche di coppia.

Due es. veloci: se un motore tra i 5.000 e gli 8.000 giri ha una coppia pressoché costante, e dopo gli 8.500 la coppia cala vertiginosamente, a 8.500 bisogna salire di marcia, perché è vero che se saliamo mettiamo un rapporto più lungo quindi è più faticoso per il motore "tirare", ma se a 9.000 giri in 3° non spinge un cazzo non conviene di più mettere in 4° e farlo scendere a 6.000 giri?

Se un altro motore invece sale meno gradualmente del primo, ma fino al limitatore dei 10.000 giri ha una buona coppia allora questo conviene tirarlo fino al limite dei 10.000 giri...

**PRATICA:** Quindi il motore va fatto lavorare nella zona dove sviluppa una grande coppia...

Vediamo marcia per marcia:

1° - è la marcia in cui il motore fa meno fatica di tutti a spingere, inoltre se il motore ha dai 250 cv in su, addirittura la centralina elettronica diminuirà la potenza del motore perché altrimenti questo "tira" talmente con facilità che la sua forza vince l'aderenza delle gomme con l'asfalto e l'auto sgomma, perdendo in prestazioni e in tenuta di strada. Il TCS (traction control system) diminuisce quindi la potenza dei nostri motori ma non cambia il discorso, PIU' in una marcia il motore spinge con facilità, PIU' questa marcia va sfruttata. Infatti la 1° sarà la marcia più lunga di tutte le altre (un es. la Desmosedici da MotoGP in piste in cui la vel. max è di 320 km/h la prima marcia arriva fino a 190 km/h!!!)

2° - vale lo stesso discorso fatto per la 1°, il

motore tira facilmente quindi va messa lunga, se il motore è abbastanza potente anche in 2° il TCS interverrà a limitare la potenza

3° - si comincia a fare sul serio, l'intervento del TCS è limitato alle uscite di curva in piena accelerazione, il motore tira che è un piacere, va messa lunga ma non esageratamente, e poi dipende dalle auto, se abbiamo una Panda da 30 cv in 3° fa già fatica, ma questo discorso lo affronteremo più tardi.

4° - il motore comincia a far fatica e per spingere come si deve va tenuto in un range in cui la coppia è buona

5° - range ancora più ristretto della 4°

6° - l'ultima marcia, nonostante è quella in cui realizziamo la velocità massima questa marcia va accorciata ancora più della 5° perché se nel cambio 5°-6° usciamo da range di coppia ottimale il motore si "siede" (non spinge più) e spingerà pochissimo... se abbiamo una 6° per fare i 400 all'ora forse quella velocità non la raggiungeremo mai perché il motore non spinge più (ricordiamoci che la pressione dell'aria contro l'auto si fa imponente e le prestazioni calano vertiginosamente), se invece abbiamo una 6° per fare i 320 all'ora a 320 ci arriviamo eccome!!! Le marce vanno sfruttate sempre al massimo...

FINALE - è il rapporto di riduzione di giri tra scatola del cambio e le ruote (nelle moto è il rapporto tra corona e pignone), non modifica le rapportature tra marcia e marcia ma le prende tutte assieme e le accorcia o le allunga tutte assieme.

- fine prima parte -

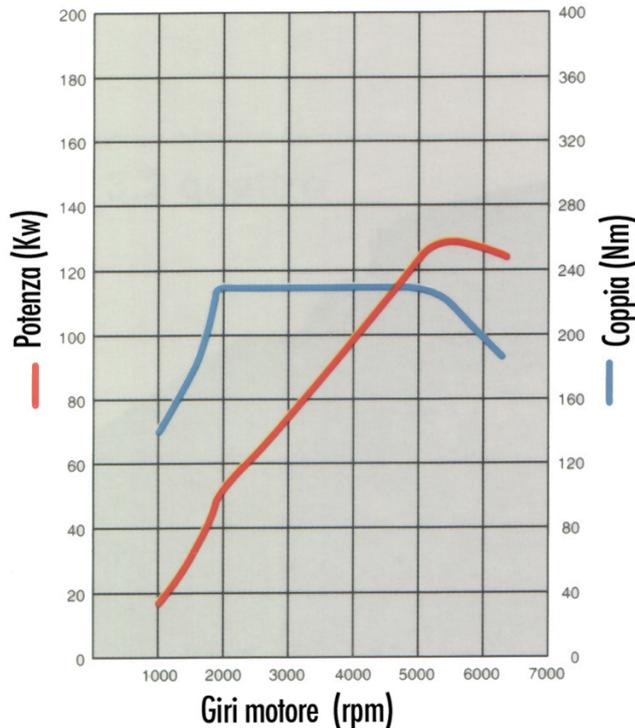


# Rapporti del cambio

## teoria, tecnica e suggerimenti - prima parte -

A cura di Franco Scuri

Un buon uso del cambio permette di sfruttare al meglio le potenzialità di ogni auto. Cercheremo di spiegare come è possibile migliorare il modo di usare la nostra **TT**.



**TEORIA:** Qui sopra riporto un grafico di coppia e di potenza della TT 180 cv.

Come potete vedere la coppia sale col salire di giri per poi stabilizzarsi tra i 2.000 e i 5.000 giri. Poi il motore (che è stato progettato per rendere al massimo) comincia a perdere coppia, il motore a scoppio è uno dei motori a minor rendimento energetico (circa il 12%) e ha un bassissimo range di utilizzo (0-7.000 giri un motore "classico da auto, 0-10.000 uno sportivo, 0-16.000 uno da corsa di piccola cubatura fino ad arrivare al top dei 19.000-20.000 giri dei motori da Formula1 odierni, parecchio più in alto rispetto ai motori da MotoGP nonostante la grossa differenza di cubatura).

Insomma, la coppia sale per un pò e poi decresce, e la coppia indica la capacità di un motore di "spingere". Quando in auto o moto acceleriamo la spinta che sentiamo è la coppia a quel determinato regime, niente di più, niente di meno... se dal minimo con la nostra auto

schiacciamo a tavoletta inizialmente la spinta che ci dà è poca, poi continua a salire. Se invece portiamo il motore a 4.000 giri, molliamo l'acceleratore e poi lo rischiamo a fondo prendiamo un calcio in culo dalla spinta che riceviamo... evidentemente la coppia è più alta a 4.000 giri che a 1.000...

Poi c'è la potenza, cos'è? La potenza è una moltiplicazione, ossia in ogni istante il risultato del valore di coppia moltiplicato per il numero di giri del motore di quel determinato istante.

L'aria viene aspirata dal motore e nel tratto tra la scatola filtro e la camera di combustione letteralmente "striscia" contro le pareti dei condotti di aspirazione (non dimentichiamoci che l'aria è un fluido) e quindi perde velocità perdendo energia. Fin quando l'energia persa nel contatto contro la parete è inferiore a quella che si guadagna grazie all'aumento del numero di giri la potenza cresce. Quindi se la coppia scende ma questa perdita di rendimento viene compensata in positivo da un aumento dei giri la potenza continua a salire (con meno vigore ma continua a salire, la coppia scende ma la potenza sale). Quando invece l'aumento dei giri motore non sarà più in grado di compensare la perdita di energia dell'aria che sfrega sempre più velocemente contro i condotti di aspirazione la potenza comincia a calare...

Proprio perché salendo di giri il motore riesce ancora a spingere il regime di coppia massima si trova più in basso rispetto a quello di potenza massima, proprio perché la coppia cala ma salendo di giri il motore rende ancora.

Quando comincia a calare anche la potenza l'auto perde tanto in prestazioni, a questo punto è più utile salire di marcia e far tornare il motore a lavorare in una zona in cui rende di più (il cambio alle auto viene messo appunto per ovviare al ristretto regime di utilizzo dei motori a scoppio).

Poi in base alle caratteristiche di ogni motore sarà consigliabile o meno tirare di più le marce o tirarle di meno...

La coppia è **SPINTA**,  
la potenza è **VELOCITA' MASSIMA**.