

NOTIZIARIO

AUDI TT CLUB ITALIA

Un doppio lampeggio è il saluto dei Gentleman driver del TT Club.

Audi Club
International



ASPETTANDO LA NUOVA TT...

Avevamo chiuso l'ultimo numero dello scorso anno con lo stesso titolo. . . stiamo ancora aspettando. Le notizie che corrono sui giornali e tra i rumors di internet dicono che la presentazione della nuova **TT** sia cosa certa per il **Salone di Francoforte** di questa primavera. Le ultime foto e disegni visti ci danno ragione: la figura della **TT** non sarà stravolta e continuerà con quelle linee che hanno acceso la nostra passione.

Intanto anche le altre case non sono state a guardare e hanno messo sul mercato delle belle auto: *Alfa Romeo Brera*, *Porsche Cayman*, *BMW Z4*. Pur con tutto il rispetto per queste case, forse solo la *Cayman* dice qualcosa di nuovo a livello di passione.

La Passione per la **TT** ci porterà anche nel 2006 a visitare città e paesi della nostra bella Italia. Mentre il primo evento di febbraio sui ghiacci di **Livigno** con il corso di guida è già passato, ci troveremo a marzo a **Brescello** per visitare il paese di *Don Camillo* e il suo museo. Ad aprile l'appuntamento con il **Raduno Nazionale del TT Club** a **Roma**, la città eterna, con i suoi innumerevoli monumenti e luoghi che parlano di Storia. Un ringraziamento va al nostro Presidente Vicario *Carlo Piacentini* che ha messo tutto il suo impegno e tempo libero per organizzare questo grande evento. I profumi delle **5 Terre** ci accoglieranno a maggio per questo nuovo evento in Liguria a **Vernazza**. (continua in seconda pagina)

Un nuovo anno.

Iniziamo il nuovo anno del sodalizio **TT Club Italia** con nuove certezze e nuove speranze. Il 2005 è stato un anno con tantissime sorprese; molti nuovi Soci, tanti eventi e tantissima partecipazione. Il **Raduno Nazionale** svoltosi ad *Ancona* e' stato un grande successo pubblicizzato anche dalle televisioni regionali. In più è stata l'occasione per incontrare e stringere una sincera amicizia con un altro Club legato ad Audi. **l'NSU Club Italia**. Questa amicizia è continuata durante l'anno con uno scambio di inviti agli eventi di uno e dell'altro Club.

DesTTinazione Monaco 05 è stata un'altra tappa fondamentale del 2005, grazie al lavoro del **TT Club di Monaco** e del suo

presidente *Christian Weigl* con il

secondo invito da parte di Audi a visitare la sede di *Ingolstadt*.

Tante cose fatte e ancora tante da fare. Sarà uno degli obiettivi del 2006.

-Franco Scuri-



ASPETTANDO LA NUOVA TT... (CONTINUA DALLA PRIMA PAGINA)

Data la difficoltà di trovare parcheggi per auto nella zona delle **5 Terre**, abbiamo chiesto l'aiuto ai responsabili del turismo della zona e grazie anche ai contatti della graziosa *Irene*, coDriver di *Marco Corbellini*, siamo riusciti a trovare parcheggi e ristorante all'altezza della fama (e fame) del **TT Club**.

Giugno ci porterà di nuovo in *Toscana*, sempre vicino a **Siena**, per gustare ancora una volta i sapori della tavola toscana e il relax delle sue colline. Una meta turistica di questo evento è l'**Abbazia di San Galgano**, vero esempio di quanto è piena l'Italia dei monumenti poco conosciuti.

Con l'arrivo dell'estate e del caldo proponiamo ai Soci del Club ben due appuntamenti a luglio. In *Val d'Aosta* visiteremo ai primi del mese il **Castello di Bard** mentre verso la fine di luglio, ci si potrà incontrare a **Urbino**, terra medioevale e fare una visita la palazzo Ducale.

A settembre vi proponiamo una visita a **Bergamo**, città poco conosciuta ma di grande ricchezza e bellezza. La statua del condottiero *Bartolomeo Colleoni* e il ristorante che porta il suo nome ci attendono.

Ottobre dovrebbe essere il mese che vedrà il debutto della nuova **TT**; noi la vogliamo al cioccolato e **Perugia** ci attende con la sua

manifestazione: *EuroChocolade*.

Prima di mettere le gomme per l'inverno perché non passare qualche ora al caldo. Novembre e il sud Italia sembrano fatti apposta per accoglierci. **Capri** e la sua isola famosa in tutto il mondo ci dicono: *sapori e motori*. Noi siamo pronti a gustarli!

E per non far mancare il piacere di trovarci così per caso, organizzeremo delle cene in varie località durante l'anno, per parlare di noi e della nostra amata **TT**.

un saluTTone

frances



BENVENUTI !



loro brochure di

Alessandro, Stefano, Augusto, Luca, Nicola e Vittorio dopo un anno di lavoro e fatica, hanno finalmente completata tutta la parte legale e amministrativa per avviare a inizio 2006 il Club.

Lo abbiamo già scritto anche sul sito del Club ma crediamo sia giusto rinnovare gli auguri di benvenuti nel mondo dei Club Audi al nuovo **Audi RS Club**.

Questo club riporta in vita un "vecchio" sodalizio nato nel 2001 e poi, per vari motivi che sono spiegati nella

presentazione, abbandonato al suo destino. *Gabriele*,

twide 

twide 

19 MARZO 2006 SULLE ORME DI DON CAMILLO

Brescello

Il museo

Il "Museo Peppone e don Camillo", allestito nel Centro Culturale San Benedetto (sede della Casa del Popolo durante le riprese) e di proprietà del comune, è situato a pochi passi da Piazza Matteotti.

È stato inaugurato il 16 aprile 1989 ed è frutto degli sforzi e dell'entusiasmo di un piccolo gruppo di cittadini brescellesi costituitisi nel "Club La Talpa". Oggi è gestito dalla Pro-Loce del paese.

Ogni anno è visitato da decine di migliaia di turisti provenienti da ogni parte d'Italia e del mondo (soprattutto dalla Germania, dalla Francia e dalla Svizzera).

Le sale contengono numerosi cimeli del Don Camillo cinematografico: la moto di Peppone, il vestito di don Camillo, le biciclette usate dai due alla fine di Don Camillo e l'On. Peppone (dopo che il sindaco ha rinunciato alla sua avventura parlamentare romana).

All'interno si possono ammirare numerose fotografie scattate durante la lavorazione dei

film; i manifesti originali; le ricostruzioni della canonica di don Camillo e della cucina di Peppone. Si possono inoltre acquistare souvenir, i famosi libri di **Giovannino Guareschi**, copie di videocassette dei vari film (proiettati continuamente a rotazione) e prodotti tipici locali, quali il frizzante "Lambrusco Don Camillo", le Spongate (dolcetti a base di mandorle e albume d'uovo) e le Zuffe (con mandorle, pinoli e uvetta sultanina) della locale "Premiata e Rinomata Fabbrica Spongata - Luigi Benelli".

Il personale del museo è costituito da volontari che, con un entusiasmo e una preparazione formidabili, non vedono l'ora di introdurre il visitatore nel "paese di Don Camillo" e nell'opera di Guareschi.



DUE CENNI SU BRESCELLO



Il paese

Tra il materiale d'archivio conservato presso il locale "Museo Peppone e don Camillo" fa capolino anche una poesia scritta da Narciso Campioni, un turista rimasto colpito dalla semplicità del posto. In modo simpatico e senza alcuna velleità letteraria, essa ci introduce nella realtà di questo picco-

lo paese della provincia di Reggio Emilia. Ecco la "carta d'identità brescellese":

Nella bassa padana c'è Brescello, centro abitato piccolo e tranquillo, che sembra l'opera di un buon pennello; ci ricorda Peppone e Don Camillo che, con i films di comica romanza, han dato al borgo lustro e rinomanza.

Un piccolo museo le loro gesta ci racconta, in maniera suggestiva; foto ed oggetti ce le manifesta; il carro armato e la locomotiva attirano il curioso ed il turista e lo conquistano a prima vista.

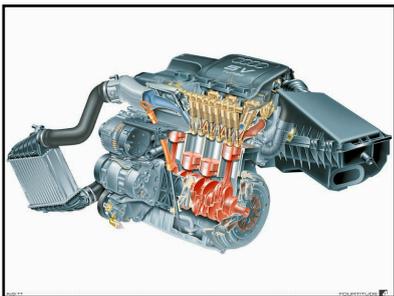
Ei fu d'origine gallo-romana, ma prove attestano che sia più

antica; vittima poi della furia padana, se ne risollevò con gran fatica; ebbe porto sul fiume e tempi buoni, ma venne saccheggiata dai predoni.

Tra Parma e Mantova si affaccia al Po, dove l'Enza, torren-te, ha la sua foce; poi la sua vita qui si sviluppò, fino ai dì nostri, sempre più veloce. Pochi abitanti, sana economia, c'è tanta pace e tanta pulizia.

Ci sono allevamenti, c'è buon vino, piccole industrie, aziende alimentari; ci saluta la statua di "Pasquino" e chiesa e piazza ed altri luoghi cari. Io son commosso e, solo di passaggio, faccio a Brescello davvero omaggio.

DISQUISIZIONI TECNICHE - IL TURBOCOMPRESSORE



Sopra: Vista superiore del 225 cv
Sotto: Lo schema del motore 190cv

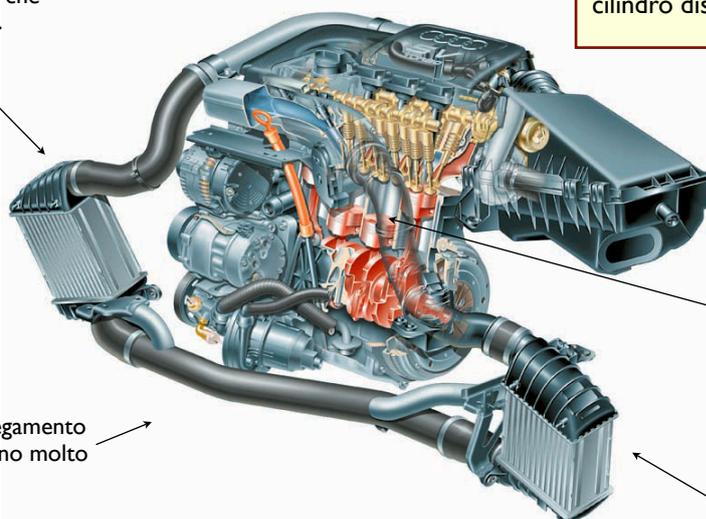
Che cos'è il turbocompressore?

Il turbocompressore è composto da un **corpo centrale** di sostegno boccole/alberino e due **chiocciolate**: una in cui confluiranno i gas di scarico, l'altra in cui passerà l'aria. Nella chiocciola lato scarico è contenuta una **girante** che azionata dai gas di scarico (turbina), trasmette il suo movimento tramite un **alberino** alla girante racchiusa nella chiocciola opposta, che comprimerà l'aria risucchiata funzionando così da compressore. I piccoli o piccolissimi turbocompressori per impiego automobilistico sono apparsi negli anni '60, per iniziativa di alcuni costruttori di componenti (*Garrett, KKK, Hitachi, Alfa Romeo*), che si sono cimentati nella loro costruzione, intuendo le potenzialità da essi rappresentate. Gli studi e le ricerche di nuove soluzioni costruttive, sia in termini di progetto che di materiali, sono poi continuate senza interruzione e proseguono ancora oggi, dopo aver raggiunto la massima intensità ed i più sorprendenti risultati negli anni '80, con la larga adozione dei turbocompressori nelle competizioni automobilistiche. Il turbocompressore attuale è una macchina concettualmente semplice, ma molto sofisticata per le soluzioni costruttive adottate, frutto di 30 anni di studi, ricerche e prove. Pur essendo una macchina semplice, è estremamente efficace, come è tipico delle invenzioni geniali. Immaginate una vettura con motore aspirato di

1500 cm cubi e una potenza di **300 CV**. Costituirebbe, già per sé, un prodotto di elevatissime prestazioni, con una potenza specifica di ben **200 CV per litro**. se si accoppiasse un turbocompressore adeguato si potrebbe ottenere dallo stesso motore **1200 CV!** La cosa è certamente sorprendente, al punto da sembrare impossibile; ma è esattamente quello che si è riusciti ad ottenere in Formula Uno nei ruggenti anni '80. I turbocompressori devono il loro nome al fatto che sono costituiti da un compressore trascinato da una turbina azionata dai gas di scarico del motore; per funzionare, non assorbono quindi potenza dal motore. La compressione dell'aria

Il doppio Intercooler della versione 225 cv permette il raffreddamento dell'aria che si miscelerà alla benzina.

Lo spaccato del motore Audi 1.8 litri Turbo che eroga 225 cv (165kW) a 550 giri/min : un capolavoro di tecnica e precisione. Ogni cilindro dispone di 5 valvole



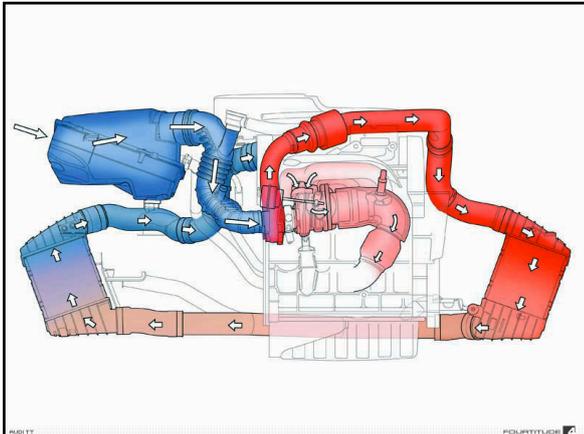
Il filtro dell'aria è un elemento molto importante per il corretto funzionamento del motore.

L'aria raffreddata dai due Intercooler viene spinta negli iniettori e miscelata con la benzina.

Anche i tubi di collegamento degli Intercooler sono molto importanti.

I due Intercooler prendono aria fresca dalle prese poste sotto la calandra e raffreddano l'aria calda che arriva dalla turbina e che può raggiungere anche i 300°

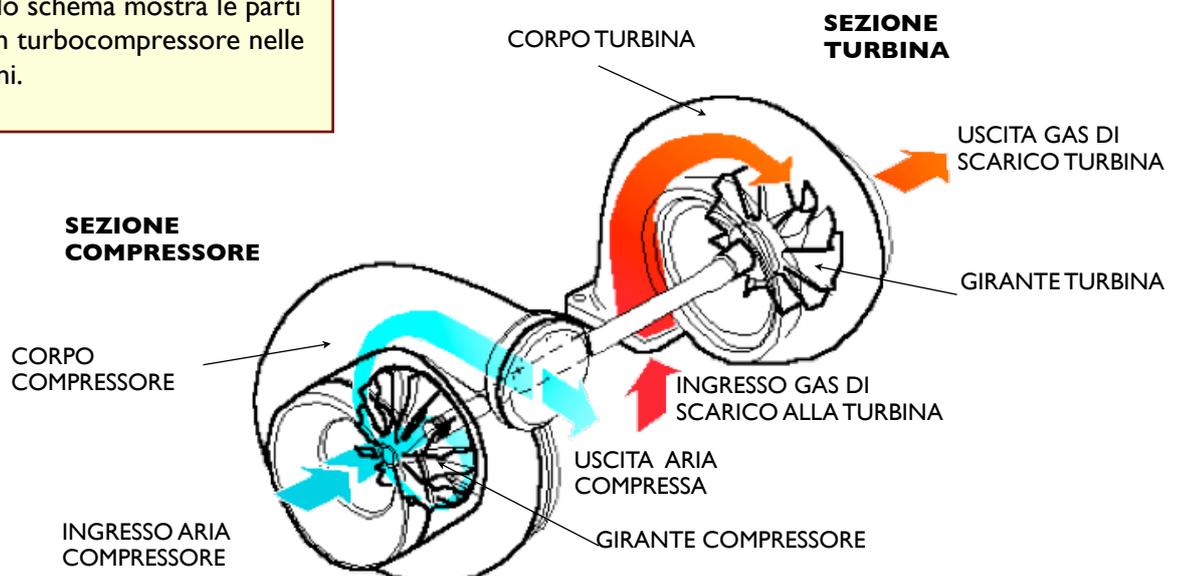
avviene a mezzo di una **girante montata sullo stesso albero della turbina**, in posizione contrapposta. I turbocompressori impiegati in campo automobilistico sono di **tipo radiale e centrifugo**, ovvero con flusso d'aria che si muove verso la parte esterna della girante, secondo una traiettoria perpendicolare all'asse di rotazione. L'aria esterna viene aspirata, direttamente o tramite tubazione e/o filtro, dalla bocca di presa del compressore e viene centrifugata per effetto della rotazione della girante, che presenta una dozzina di palette curvate all'indietro ed è generalmente costruita in **lega d'alluminio**, per microfusione. A causa della sua altissima velocità di rotazione, che in casi limite può arrivare a superare i **15000 giri al minuto**, con



velocità periferiche di oltre **600 m/s**, la girante è soggetta a forti sollecitazioni meccaniche, che impongono un'elevata resistenza strutturale del materiale costituente. Per tale motivo si preferisce, nelle applicazioni più gravose, ricavarla direttamente dal pieno, con apposite macchine utensili. Nella girante l'aria viene fortemente accelerata e, per effetto del campo centrifugo, subisce una prima compressione, con conseguente innalzamento della sua temperatura. All'uscita della girante la temperatura dell'aria supera, nelle applicazioni più spinte i **160 °C**. La compressione dell'aria prosegue nel successivo diffusore, che ha il compito di trasformare in pressione l'elevata energia cinetica da essa posseduta all'uscita della girante. In tale fase la

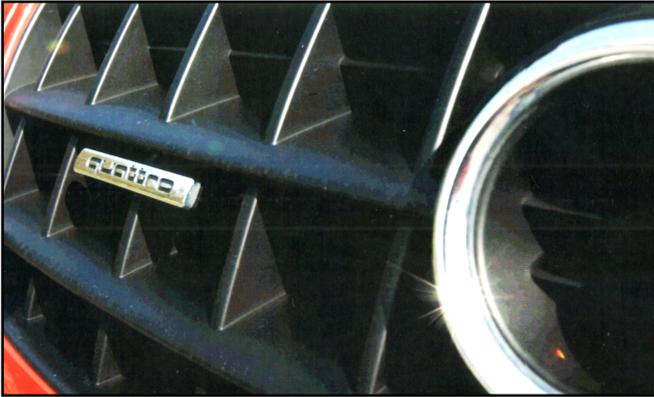
temperatura dell'aria sale, sempre per applicazioni limite, fino a quasi **300 °C**. Dal diffusore l'aria compressa passa poi nella chiocciola, un condotto che serve a raccoglierla e ad inviarla al motore, direttamente o attraverso un refrigeratore. Una volta completato il ciclo del motore, l'aria, trasformata in gas combusti, passa nella chiocciola della turbina, che provvede a convogliarla al successivo distributore della turbina. Sulla chiocciola, o immediatamente a monte di essa, è installata la valvola di scarico chiamata "**waste-gate**", che ha l'importante funzione di **controllare la potenza erogata dalla turbina**, scaricando all'esterno, quando richiesto, parte dei gas prodotti dalla combustione. Qualora la valvola non si aprisse, il turbo aumenterebbe in modo incontrollato il suo regime, con conseguente distruzione del turbo stesso per eccessiva centrifugazione, o del motore per eccesso di sovralimentazione. (continua)

Questo piccolo schema mostra le parti principali di un turbocompressore nelle sue due sezioni.



QUATTRO - LA RIVOLUZIONE

L' Audi **TT** ha qualcosa che nessuna altra macchina sportiva possiede. Un piccolo stemma, che passa abbastanza inosservato e racconta della sua evoluzione nata da una delle più significative auto della storia dell'automobile. Sullo stemma è scritto,



“quattro”.

Questa sola parola fa la **TT** unica; essa non solo descrive una antenata rivoluzionaria, ma per molti entusiasti di Audi è una cultura e un senso di appartenenza. Essa è anche semplicemente il fulcro dal quale le intere fortune di Audi sono girate.

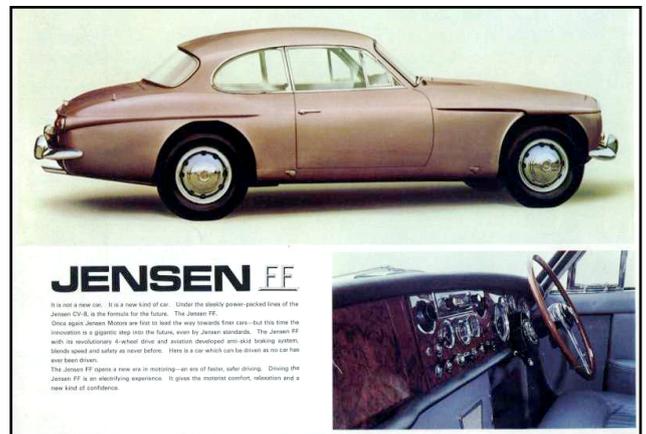
Durante gli anni '70, Audi era un costruttore solido e credibile di anonime familiari ma questa condizione era in declino e il management cercò una nuova direzione per il marchio. L'ingegnosità e l'abilità tecnica erano nel DNA di Audi e lo sviluppo del 5 cilindri a benzina del 1976 e l'uso del turbocompressore nella *Audi 200 Turbo* del 1979 erano un suggerimento per il prossimo grande passo.

Negli anni precedenti ai sistemi di controllo elettronico della trazione, gli ingegneri Audi capirono che con l'incremento di potenza e dei pesi dell'auto, ben presto avrebbero raggiunto i limiti di trazione che un'auto a trazione anteriore poteva sopportare. Fu un caso che Audi nel 1978, cominciò a produrre nella sua fabbrica di *Ingolstadt* la *Volkswagen Iltis*. Questa era una macchina militare a quattro ruote motrici (4WD) così come le *Jeep* e le *Land Rover*. Gli ingegneri Audi ne videro immediatamente la potenzialità per incrementare la trazione in un'auto sportiva utilizzando le 4WD. Le prime prove vennero fatte su una *Audi 80* con il sistema 4x4 della *VW Iltis* modificato. Nacque

così la **A1**, un prototipo della quattro.

Audi sapeva che per il successo di un'auto così radicale e innovativa sarebbe stato necessario far vedere al grande pubblico come funzionava e il campionato mondiale rally era, per la sua popolarità, il logico palcoscenico. Nel 1980 Audi iscrisse quattro *VW Iltis* al **Rally Parigi Dakar**, con un motore derivato dalla *Audi 200 Turbo*, per testare la realizzabilità della della trazione integrale. Non solo tutte e quattro le *VW Iltis* finirono la gara di 16.000 Km ma la vinsero.

Sebbene i veicoli fuoristrada come la *Jeep* e il *Land Rover* usano le 4WD da decenni, quando Audi sviluppò il sistema “quattro” solo un'altra auto ad alte prestazioni era stata costruita prima. La *Jensen*, una piccola casa inglese di auto di lusso, aveva costruito la **Jensen FF** (dove *FF* significa *Ferguson Formula*, il loro sistema quattro ruote motrici) nel 1966, partendo come base dalla loro auto GT *Interceptor 2+2*. Quando la produzione cessò, nel 1971, meno di 400 auto spinte dal motore Chrysler V8 furono vendute.



Nel marzo 1980, Audi lanciò la “quattro” al *Salone di Ginevra* e sebbene l'intenzione era di offrire una vasta gamma di auto a quattro ruote motrici, si aspettava di costruire solo 400 esemplari della **Coupé Cinque Cilindri Turbo**. Questo era il numero minimo richiesto per l'omologazione ai Rally ma la storia ci ricorda che bisogna costruirne molte di più. Il nome “quattro” sarebbe stato usato per l'intera gamma di Audi ma, ai tempi, esso era focalizzato sulla “quattro” originale e sulla sua carriera nei Rally. (continua)

DIVERTIAMOCI CON LA TT



Sopra: Una TT volante

Per chi non l'avesse mai notato, quando Noi del **TT Club Italia** ci ritroviamo, ci divertiamo sempre un casino (direbbe il buon *Aleotti*). Anche gli amici statunitensi del **TT West** e **TT East** si divertono e lo fanno anche con le loro targhe. Eccone due simpatiche.



Sopra: Non è una coccinella (in risposta a chi paragona la TT a un WV Maggiolone schiacciato).



Quale oggetto è il più desiderato come surplus per la TT? Una radio-tv-lettore MP3 e magari anche navigatore GPS....Ecco a voi il Kenwood KVT-727DVD Monitor da cruscotto a scomparsa da 7" Wide Screen con lettore DVD video, DSP, WMA, MP3 e sintonizzatore AM/FM. Inoltre dispone di un kit per il collegamento di un Apple iPod. Un consiglio: fate installare sempre l'autoradio o qualsiasi apparato elettronico sulla TT da un elettrauto esperto, meglio ancora se installatore audio professionista, per evitare problemi con la sofisticata elettronica della TT.



Il soprannome dato a questa TT indica una sola cosa: LA VEDRAI SOLO DA DIETRO

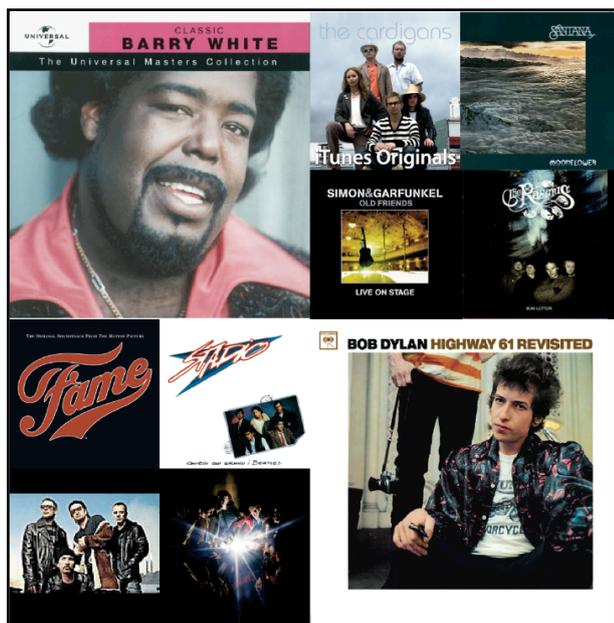
L'assetto sembra decisamente "largo"! al massimo la tenuta in strada



Il colore blue denim, quello preferito da francos

Due tubi di scarico fanno subito capire che c'è poco da scherzare con questa tipa qui.

LA NOSTRA MUSICA VIAGGIA CON NOI.
LA COMPILATION DEL TT CLUB



Musica in TT

Se non ci fosse bisognerebbe inventarla. Fortunatamente qualcuno ci ha pensato e le automobili vengono fornite con una bella autoradio che ci permette di ascoltare musica e parole mentre viaggiamo. Abbiamo pensato di consigliarvi dei brani da ascoltare mentre guidate la vostra TT; sono canzoni che

appartengono alle vecchie e nuove generazioni, cantanti o gruppi che tutti abbiamo ascoltato o almeno conosciamo.

La nostra compilation parte da un inno al viaggio in automobile del grandissimo, e purtroppo scomparso, *Lucio Battisti*. Segue la voce caldissima di *Barry White* e poi quella più irriverente del menestrello *Bob Dylan*. Il gruppo dei *Boston* esegue uno dei suoi pezzi più conosciuti, mentre un altro gruppo, *The Cardigans*, la canzone di un film di successo.

Chi non si ricorda il musical "Fame - Saranno famosi"? Dal film abbiamo preso una bellissima canzone di *Paul McCrane*, magari datata ma sempre attuale. Un gruppo non molto conosciuto da quelli che hanno superato gli anta sono *The Rasmus* mentre conosciuti anche dai bambini sono *The Rolling Stones* in una loro nuova canzone. Una hit di *Santana*, una degli *Stadio* e una di *Paul Simon & Art Garfunkel* ci portano all'ultima canzone degli *U2* che ci augura una bellissima giornata, con la nostra TT.

Primavera TT		
1.	Si viaggiare / Lucio Battisti	6:10
2.	Let the Music Play / Barry White	6:15
3.	Like a Rolling Stone / Bob Dylan	6:08
4.	More than a feeling / Boston	4:46
5.	Erase / Rewind / The Cardigans	3:38
6.	Dogs In the Yard / Paul McCrane	3:16
7.	In the Shadows / The Rasmus	4:06
8.	Streets of Love / The Rolling Stones	5:10
9.	Flor D'Luna / Santana	4:56
10.	Chiedi chi erano i Beatles / Stadio	5:10
11.	Mrs. Robinson / Simon & Garfunkel	4:32
12.	Beautiful day / U2	4:08

Stampato con iTunes

Calendario 2006

18-18 febbraio

Ruote sulla neve - Ice Driving School
Livigno (SO)

19 marzo

Sulle tracce di Don Camillo
Brescello (RE)

22-23-24-25 aprile

SPQR TTour 2006
Raduno Nazionale
Roma

14 maggio

TTra mare e cielo alle 5 Terre
Vernazza (SP)

Giugno (da definire)

In TToscana a San Galgano
San Gimignano (SI)

2 luglio

Val d'Aosta e Castello di Bard
Morgex (AO)

22-23 luglio

Dal Duca di Urbino
Urbino (PS)

settembre (da definire)

Bergamo e le sue valli
Bergamo

ottobre (da definire)

EuroChocolade
Perugia

Novembre (da definire)

Sapori e Motori
Napoli

Collaboratori

RICCARDO ROMAGNOLI



Socio fondatore e delegato regionale di Marche e Umbria, organizza gli eventi in maniera impeccabile.