

RADUNI - MUSEO LAMBORGHINI - SANT'AGATA BOLOGNESE



sopra: Gli edifici della Lamborghini

sotto: la Gallardo SE

Affacciato sulla **via Modena** come un vero e proprio biglietto da visita del nuovo stabilimento automobilistico della Casa del Toro, il museo è la concreta testimonianza della

grande tradizione dell'azienda fondata nel 1963 da **Ferruccio Lamborghini** a Sant'Agata Bolognese e divenuta parte del **Gruppo Audi** dal 1998. Allestito su due piani "a vista", grazie al grande involucro vetrato che lascia intravedere l'esposizione sin dalla strada, il museo accoglie decine di automobili di serie realizzate a partire dagli anni Sessanta, accanto ad alcune vetture di Formula Uno, motori d'auto e marini, vecchi strumenti da lavoro della fabbrica. Al pian terreno, il profilo del fondatore apre una lunga sfilata di fotografie - accompagnate da un video in italiano o in inglese - che consentono al visitatore di ripercorrere i momenti più significativi della storia della Lamborghini.

Fanno qui mostra di sé i modelli più significativi della Casa di Sant'Agata: dalla prima all'ultima **Countach** con telaio tubolare, alla **Miura**, dalla **350GT** alla **Espada**, fino al gigantesco **LM**, del quale viene presentato anche un caratteristico spaccato. Non mancano, naturalmente, centinaia di modellini in varie scale - di tutte le epoche e paesi - delle auto e dei prototipi

Il Museo, posto all'interno degli stabilimenti Lamborghini, espone a rotazione le automobili che testimoniano le diverse stagioni che l'azienda ha vissuto dagli anni Sessanta ad oggi: dalla serie 350 GT del 1963, alla Diabolo, alla Miura del 1966, alla Countach del 1973 alle vetture per la Formula Uno e tante altre. La storia dell'Azienda è illustrata anche grazie a numerose fotografie, pannelli e modellini provenienti da tutto il mondo

prodotti dalla Casa. A tempi più recenti è dedicato il piano superiore, che potrebbe essere definito il "**piano Diabolo**", essendo riservato all'esposizione di tutta una serie di varianti di questo modello: da un prototipo di legno di una **Diabolo Roadster** alla potente **GTR**, sino ad uno degli ultimi esemplari prodotti, una **Special Edition** di colore oro. Accanto sono esposte anche le bellissime vetture di Formula Uno equipaggiate a suo tempo da propulsori "Lambo": dalla **Minardi** del 1993 alla **Larousse** del 1998, che fanno corona ai potenti motori marini Offshore Classe 1, campioni del mondo dal 2001 al 2003.

DUE NOTE SULLA LAMBORGHINI DIABLO

Menzione alla Diabolo 6.0Vt Special Edition, conosciuta anche come Final Edition. Queste ultime 40 vetture prodotte erano disponibili in soli due colori: Oro Elios o Marrone Eklipsis.

La cilindrata di 5992 cc con una potenza massima di 550 cv e la coppia massima di 620 Nm a 5500 giri/minuto. Gli scarichi riprendono la soluzione già vista sulla Gt e adottano l'ENCS, sistema a geometria variabile di scarico.

Tutta la parte elettronica viene aggiornata con l'adozione di centraline di gestione a 32 bit.



Interni in pelle abbinati al colore della vettura, coperchio testate in magnesio, sistema di navigazione Gps e rapporti corti del cambio completavano la personalizzazione.

NOTIZIARIO

Audi TT Club Italia



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



Aspettando la nuova TT...

Audi ci ha promesso una nuova **TT** per il 2006 e più o meno tutti abbiamo visto le foto della (probabile) nuova coupé, pubblicate sulle varie riviste e sui siti internet dedicati ai motori. In attesa di vedere e commentare la nuova **TT**, il nostro Club vi invita a visitare due Musei che richiamano la Storia dell'automobile sportiva: il **Museo Lamborghini** e il **Museo della Mille Miglia**.

Forse non tutti sanno che ora la Fabbrica Lamborghini è una azienda controllata da **Audi AG** e questo porta diversi vantaggi per il marchio Audi a livello d'immagine e di prestazioni, se come sembra, le prossime Audi sportive di alto livello monteranno motori Lamborghini. Il Museo delle

Mille Miglia sarà un'occasione per ritrovarci con il simpaticissimo gruppo del **NSU Club Italia**, conosciuti ed apprezzati durante lo scorso **raduno nazionale del Conero**. All'interno del Notiziario daremo informazioni sulla storia di questi due musei, cosa si vedrà e come.

Con il **quarto** numero del Notiziario si chiude il primo anno di pubblicazione. Speriamo che abbiate apprezzato lo spirito con il quale viene fatto e che ci perdoniate gli inevitabili errori.

Un grande saluto a tutti i **Soci** e un arrivederci al prossimo anno, ancora più ricco e pieno di sorprese.

Il gatto perde il pelo ma non il vizio

Si, lo so, anche quando siamo in pochi siamo in tanti. Bastano tre **TT** messe in fila e la gente per strada comincia ad interessarsi e chiedere se è un raduno. Mi piace vedere la faccia dei nuovi Soci quando partecipano al loro primo raduno... cerco di lasciarli tra gli ultimi in modo che possano gustarsi le facce delle persone che incrociamo. E poi faccio la domanda trabocchetto:

"Allora, come è andata?" E

la loro risposta conferma sempre la mia impressione quando mi dicono che oltre che bello dovevo vedere le espressioni delle persone che incrociavano; sono le persone che NON hanno una **TT** a farci capire ancor di più quanto è bella la **TT**.

Sarò forse vecchio, sarà che mi piacciono le cose veramente belle, ma per me la nostra **TT** rimarrà sempre un'auto straordinaria, per persone straordinarie

-
Franco Scuri



LE SIGLE DELL'AUTO

(PARTE TERZA)

AGS (adaptive Gearbox Shift) Sistema che adegua continuamente l'inserimento delle marce alle esigenze dell'automobilista ed al suo stile di guida. Con le classiche gestioni di tipo idraulico e con molte di tipo elettronico, le cambiate non avvengono sempre in modo ottimale e, comunque, non possono adattarsi alle differenti caratteristiche di guida di ogni conducente. Per ridurre questo inconveniente è stato introdotto un interruttore che consente di selezionare il tipo di funzionamento preferito, così da anticipare il passaggio al rapporto superiore o sfruttare tutto l'arco di utilizzo del motore, fino al regime massimo. Per migliorare ulteriormente il funzionamento degli automatici è stato sviluppato un controllo elettronico adattativo di tipo continuo (autoadattativo detto anche proattivo). I dati relativi alla rapidità del movimento del pedale dell'acceleratore, alla sua posizione e alla frequenza con cui si trova a fondo corsa o al minimo vengono rilevati e confrontati con alcuni parametri, tra i quali la velocità della vettura, la marcia inserita, l'accelerazione longitudinale e trasversale, il numero degli interventi sui fre-



ni, il regime termico del motore. Se per un certo tratto la centralina registra, per esempio, che l'acceleratore è stato rilasciato e contemporaneamente il guidatore frena frequentemente, l'elettronica **AGS** capisce che l'auto sta affrontando una discesa e quindi provvede a scalare marcia automaticamente.

ALC (adaptive Light Control) Sistema di orientamento automatico dei fari, basato sul sistema di navigazione satellitare di posizionamento della vettura, la sua velocità e la sua accelerazione trasversale, per migliorare la visibilità notturna in curva.

ANCS (Active Noise Control System) Sistema basato sulla possibilità di far interferire un suono indesiderato con un altro che lo cancelli. Naturalmente occorrono degli altoparlanti che emettano il suono cancellatore ed un controllo elettronico in continuo capace di reagire in millesecund. Messo in produzione da **Nissan**, con la collaborazione di **Hitachi**, riesce ad abbassare di circa 10 dB il rumore del motore in accelerazione per frequenze fino a 250Hz.



SUL SITO DEL TT CLUB ITALIA: VOTATE IL VOSTRO TUNING PREFERITO

Votate il tuning che vorreste per la **TT**. Sono molteplici le possibilità di preparazione di una **TT**. Dai tuning estetici (cerchi, spoiler, adesivi, paraurti, luci) a quelli meccanici (centralina, cambio, distanziali, assetto, etc).



www.audittclub.it/speciali/sondaggio06

Nel prossimo numero:
Il calendario **2006**
Le sigle della Tecnica
Resoconti degli ultimi raduni
Foto della cena sociale.

AUDI SPORTIVE



Le Audi Quattro Sport e Rally

La **Audi quattro** deriva dalla **Audi 80 coupé** e ha generato attorno a sé un grande interesse. Le caratteristiche sono tante: motore a cinque cilindri di 2144 cc, iniezione Bosch K-Jetronic e turbocompressore, 200 cv a 5500 giri, coppia di 30 kgm a 3500 giri. Impressionanti anche le cifre di accelerazione: da 0 a 100 in 7,1 secondi su terreno asciutto e 7,5 sul bagnato. 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.

Gli anni Ottanta su pista sono una sequenza di successi e vittorie. Come preventivato dallo stesso **Piëch**, **Audi quattro** esordisce nel Mondiale rally a **Montecarlo** nel 1981. La



francese **Michelle Mouton** si ritira per problemi all'alimentazione, ma la squadra si affermerà nei successivi rally di **Sanremo**, di **Svezia** e nell'inglese **RAC**. L'anno seguente Audi conquista il mondiale marche e la **Mouton** è seconda nella classifica piloti. I successi continuano anche nei rally di altri

paesi, compreso quello degli **Stati Uniti**. Nel 1983 **Mikkola-Hertz** sono primi nel Mondiale piloti, mentre Audi è seconda in quello marche. **Audi Sport** vince anche in tredici campionati nazionali. Poi la vittoria nel mondiale piloti e in quello marche (1984), mentre nel 1985 l'evoluzione della **quattro** (la **S1**) vince il **Sanremo** con **Röhrl**, e **Mikkola-Hertz** si affermano nel primo rally **Hong Kong-Pechino**.

Dopo i tragici incidenti in Portogallo, Corsica e Safari del 1986, Audi decide il ritiro dalle competizioni, lasciando ai privati la libera scelta della partecipazione. Del resto, ormai la **Audi quattro** ha ben dimostrato quanto fosse stato preveggenze il progetto di **Piëch**, e quali fossero le potenzialità della trazione integrale. Ma quello di Audi non sarà un addio definitivo: gli anni 90, infatti, vedranno la partecipazione vittoriosa delle **V8 quattro** al **Campionato Tedesco Vetture Turismo**.

Calendario
Raduni ed EvenTTi**23,24 e 25 settembre 2005**TTour di Capri
Capri (NA)**8 ottobre 2005**visita Museo Lamborghini
Sant'Agata Bolognese (BO)**23 ottobre 2005**visita Museo delle Mille Miglia
Brescia (BS)**20 novembre 2005**TTour delle Langhe
Grinzane Cavour (CN)**18 dicembre 2005**cena del TT Club
a cura dei delegati regionali

Collaboratori

FRANCO SCURI

Presidente
del TT Club
Italia e
delegato ACI.

MARCO TOSO

Driver del
Club. La **TT**
non ha più
segreti per
lui...**Notiziario Audi TT Club Italia
trimestrale per i soci del Club**

Il prossimo numero a gennaio 2006