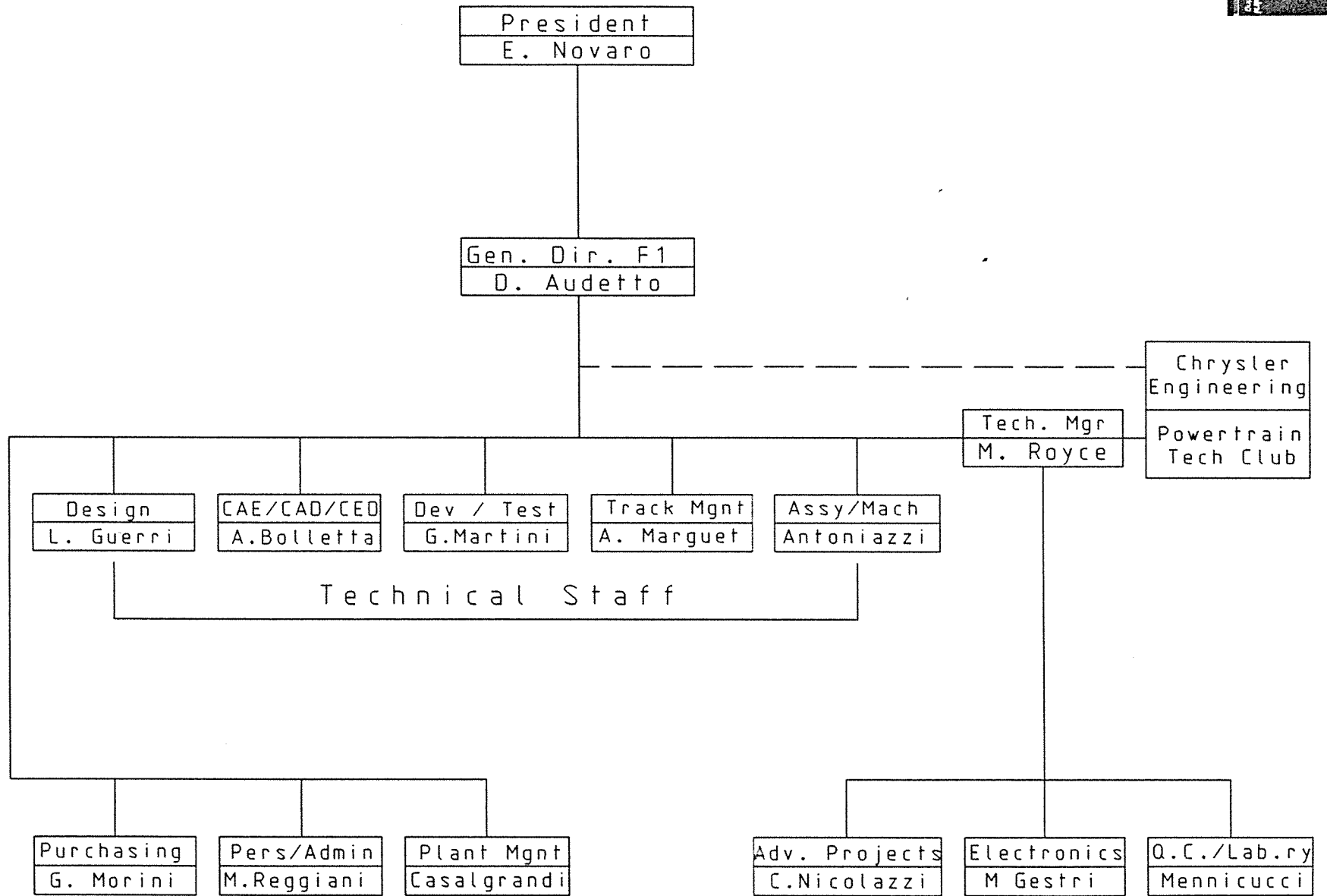
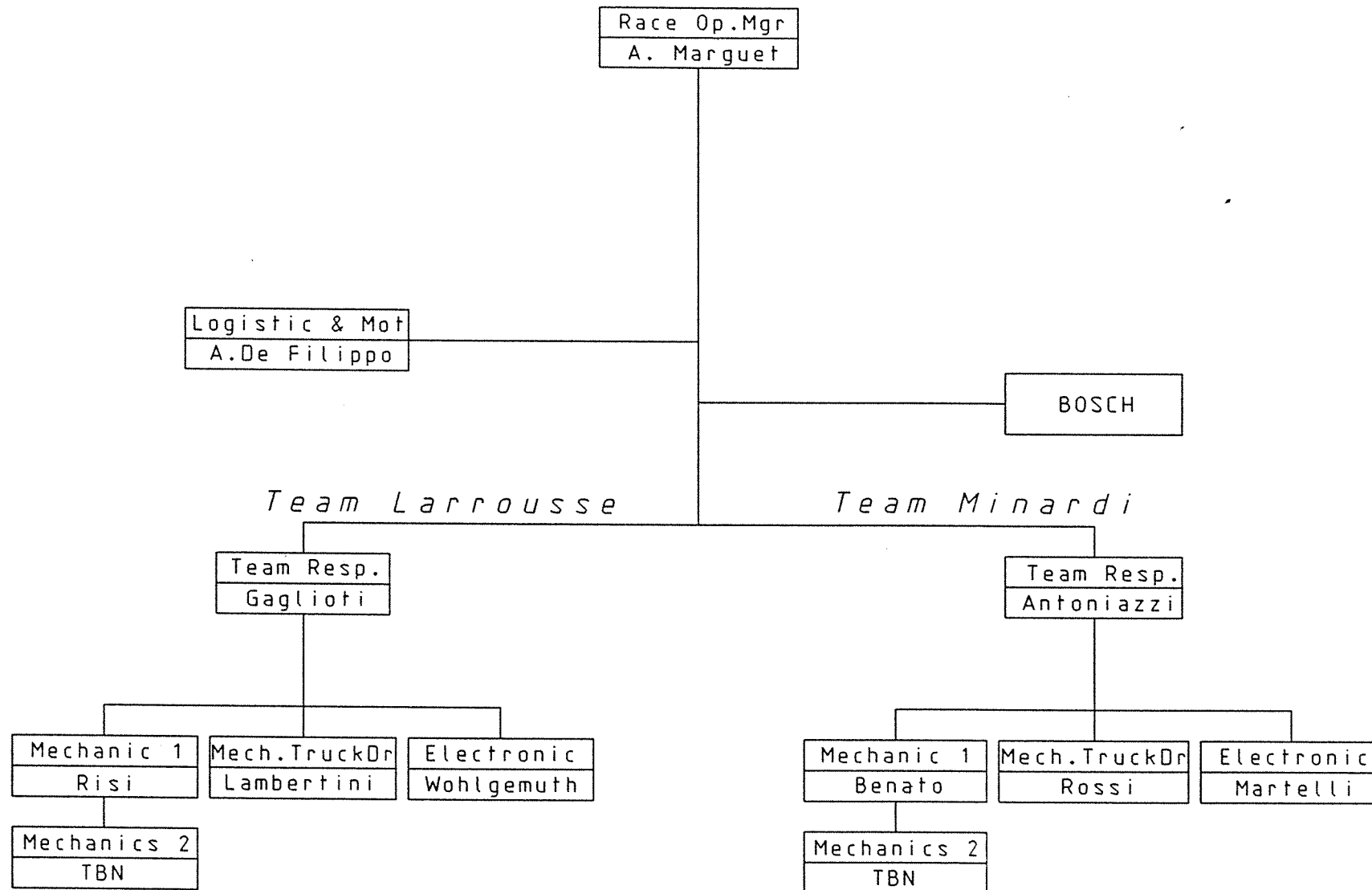


Lamborghini Engineering - Organization Chart 1992



Race Operation Department - Organization Chart 1992





LAMBORGHINI ENGINEERING

Daniele AUDETTO

General Director of LAMBORGHINI ENGINEERING.

Born in Turin on May 4, 1943.

Graduated from the Berliz School and the Modern Art Academy of Brera.

Master in Marketing and Strategy management from the Bocconi University and the Agnelli Foundation.

Artist and critic until 1967 when he begins a career as a driver with Alfa Romeo in the rally dei Fiori.

In 1968, Lancia hires him as official co-driver. Following an accident in 1971, he becomes the team manager of the Lancia team.

Corporation manager of the Lancia Sport team in 1972, which he then leaves in order to become the manager of the Ferrari team in 1976.

As of 1977 he manages all the activities of the FIAT SPORT company.

In 1982 he is appointed as General Director of Filmgo Abarth which cooperates with the Arrows F1 team and the Della Valle Offshore team.

He joins Lamborghini Automobili in 1986 as Director of public relations and sports activities. He is then promoted to General Director of Lamborghini Engineering in 1987.

He is a member of the UIM Offshore committee, the committee of external relations of CSAI, the constructor's committee of FISA and UCINA consultant.

Daniele Audetto has captured nine World Championship titles.



Michael J.ROYCE

Formula 1 Program - Technical Manager - Lamborghini Engineering

Born in Baildon, Yorkshire, England on 27th Oct. 1941.

British citizen, now resident of the U.S.A.

Married, two children.

Graduated from Queens' College, Cambridge, England with a Master's Degree in Mechanical Science.

Also holds a Master's Degree in Automotive Engineering from the Chrysler Institute of Engineering, Detroit and a Professional Degree in Management Development from the University of Michigan-Dearborn.

25 year Member of the Society of Automotive Engineers (SAE).

After graduating from the Chrysler Institute of Engineering, worked as a Truck Design Engineer for 4 ½ years at Dodge Bros. (Britain) Ltd., the Rootes Group and Chrysler UK Ltd.

Emigrated to the U.S.A. in 1970.

Has worked for the Chrysler Corporation - USA since 1970 in a variety of positions:

- started as a Truck Development Engineer,
- worked in Product Planning and Engine Performance Development,
- has been a Program Manager for the last 10 years working with:
 - . Peugeot on the 1.9 L Diesel engine;
 - . Talbot on the 1.6 L gasoline engine;
 - . Lotus Engineering on a 2.5 L, 16 valve engine ; the 2.2 L, turbo-charged, intercooled 16 valve (Turbo III) engine; and a 4 WD Dodge Daytona.
 - . From Dec. 1987 until recently was responsible for liaison between Chrysler, Renault, PRV and "La Française de Mécanique" on the 3.0 L PRV V-6 in the Eagle Premier and Dodge Monaco Cars. Also responsible for the ZF transmission in the same vehicles for the last 2 years.



Long involvement in Motor Sport:

- . Campaigned an Austin Mini in the USA in 1965 and in UK Club Racing in 1966-67;
- . Current S.C.C.A. Autocross/Solo II competitor;
- . 20 year Member of the sports Car Club of America (S.C.C.A.);
- . Detroit Region S.C.C.A. National Scrutineers Licence 1975 to present;
- . Along with wife, holds an ACCUS/FIA Technical Super License;
- . Chief Scrutineers, Detroit GP 1982-84;
- . Chief Scrutineers, Dallas GP 1984 and at the Curacao F3000 event in 1985;
- . Deputy Chief Scrutineer, Detroit GP, 1985-87;
- . ACCUS/FIA Technical Delegate at the Detroit GP in 1988 and at the Phoenix GP's 1989-91;
- . Press-on Regardlers (POR) Pro-Rally (Michigan, USA), Chief or Assistant Chief Scrutineer (shared with wife) 1977-91.



Alain MARGUET

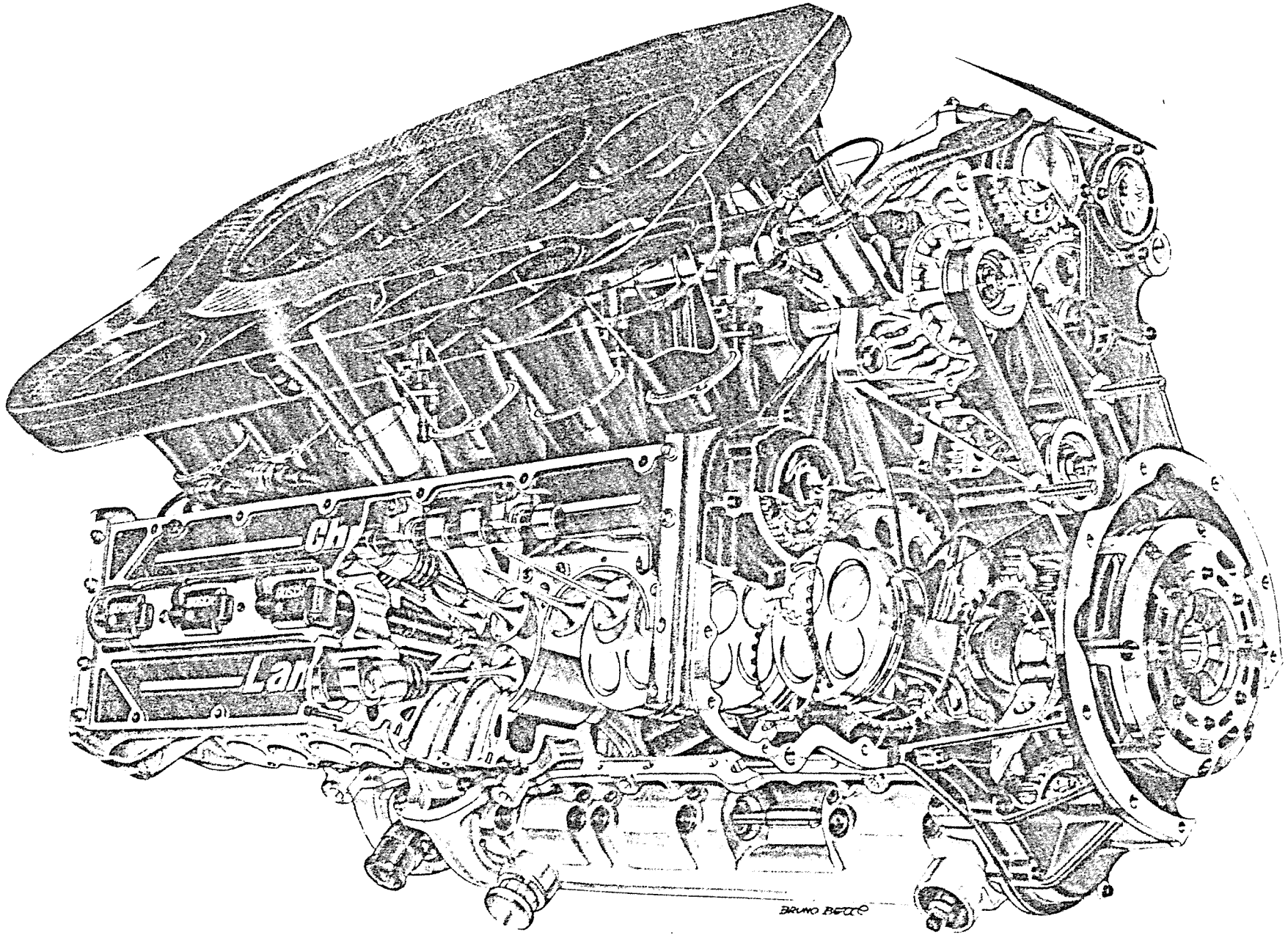
Born in Reims, France, on September 30, 1945

Married - two children

Studies: Certificate of Technician in Automobile in 1964

Work experiences:

- from 1965 to 1987 assume different jobs with Renault Sport: test bench, research and development, technical race operator and race engineer (in rally, prototype two liters, 24 hours of Le Mans, Formula One) and follow several improvements stage.
- In 1988 Heini Mader Racing -race engineer-Cosworth and BMW engines.
- On October 1988 joined Lamborghini Engineering as race operation manager.





La Lamborghini parmi les concurrents du Championnat du Monde de F1 de 1992

Lamborghini Engineering a débuté le Championnat du Monde de F1 de cette année à Kyalami en Afrique du Sud, fournissant ses moteurs et ses boîtes de vitesses aux écuries Minardi et Venturi-Larrousse.

Un nouvel engagement, un nouveau défi établis sur des bases diverses avec un nouvel enthousiasme et surtout avec une nouvelle philosophie.

Lamborghini Engineering se concentrera exclusivement sur le développement du moteur sans disperser son potentiel et son énergie dans d'autres secteurs.

La première phase prévue est l'optimisation du moteur actuel à quatre soupapes, une base de départ optimum qui peut exprimer encore un potentiel important selon l'opinion du staff technique appelé à diriger cette première phase d'optimisation.

Les ingénieurs Antoniazzi, Bolletta, Guerri, Marguet et Martini coordonnés par l'ingénieur Royce, ont amené notre moteur à dépasser les 700 chevaux avec un régime d'environ 13.600 - 13.800 tours/min. dans la version 1992/A qui débutera au G.P. du Brésil.

Une autre évolution du moteur sera utilisée dans la deuxième partie de la saison tandis qu'une troisième version avec des modifications profondes sera peut-être utilisées lors des deux derniers Grand-Prix du Japon et d'Australie pour préparer le championnat 1993.

Le jugement de notre moteur par le pilote de l'écurie Minardi, Gianni Morbidelli qui a déjà piloté pour Ferrari est très encourageant.

Nous savions que notre moteur méritait mieux que la place qu'il avait la saison dernière mais on sait que le jugement des "motoristes" est lié à la prestation globale de l'écurie qui malgré tous les efforts accomplis, en 1991 n'était certainement pas à la hauteur de la concurrence.

Nous pensons aujourd'hui pouvoir réalismement espérer qu'avec Venturi-Larrousse et Minardi les choses ne pourront que s'améliorer.

Minardi, avec les jeunes Morbidelli et Fittipaldi vainqueur du dernier championnat de F 3000, a démontré un remarquable potentiel, en essais, non confirmé au classement final à cause de banales erreurs de jeunesse.

Fittipaldi, après un très bon départ à Mexico s'est retrouvé au point mort à cause d'un saut sur une bordure tandis que Morbidelli, en position de doubler Letho, a perdu l'adhérence de l'avant, dans un "esse"



rapide, parce que trop près de la Dallara, et a terminé dans la sable.

Vu qu'il remontait sur la Lotus de Hakkinen qui finit sixième on peut penser avoir perdu une bonne opportunité de marquer un premier point.

Venturi-Larrousse s'est aussi comporté dignement, les deux voitures terminant la course.

Gachot est parti en 13^e position mais a été ralenti par un moteur qui ne prenait pas plus de 12.000 t/mn sur la ligne droite qui est très longue à Mexico, alors qu'il était très rapide dans les parties sinueuses. Le moteur, contrôlé dans les stands, une heure après la course, tournait très bien et prenait facilement ses tours.

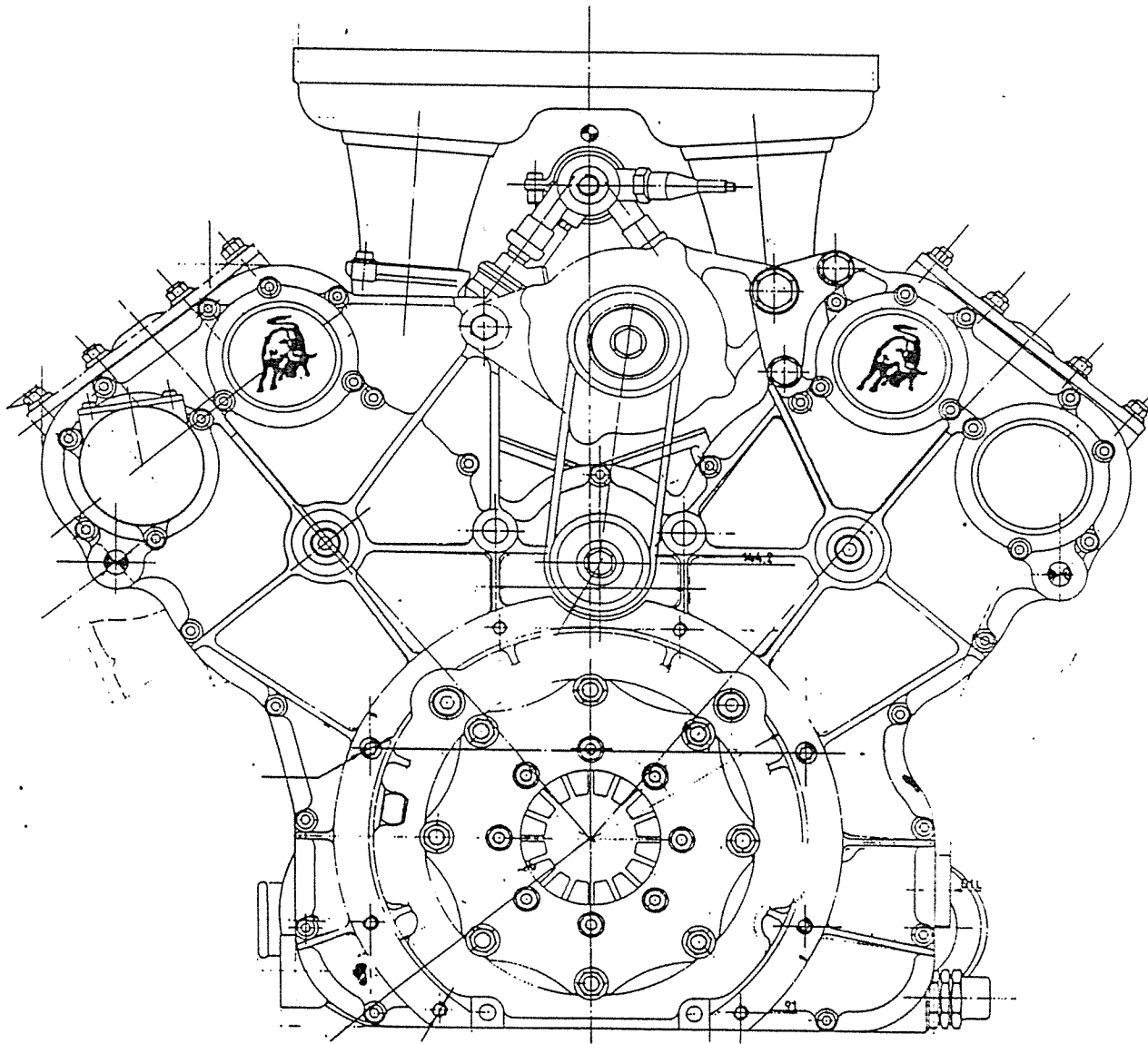
Il s'agit probablement d'un problème de bougie ou de l'encrassement d'un injecteur.

Le japonais Katajama a été tout simplement héroïque, parti avec une condition physique désastreuse à cause de la fameuse "tourista", sans entrer dans les détails de ce qu'il a supporté en course, aussitôt de retour dans les stands après la course il a perdu connaissance et est resté pendant dix minutes dans un état inquietant.

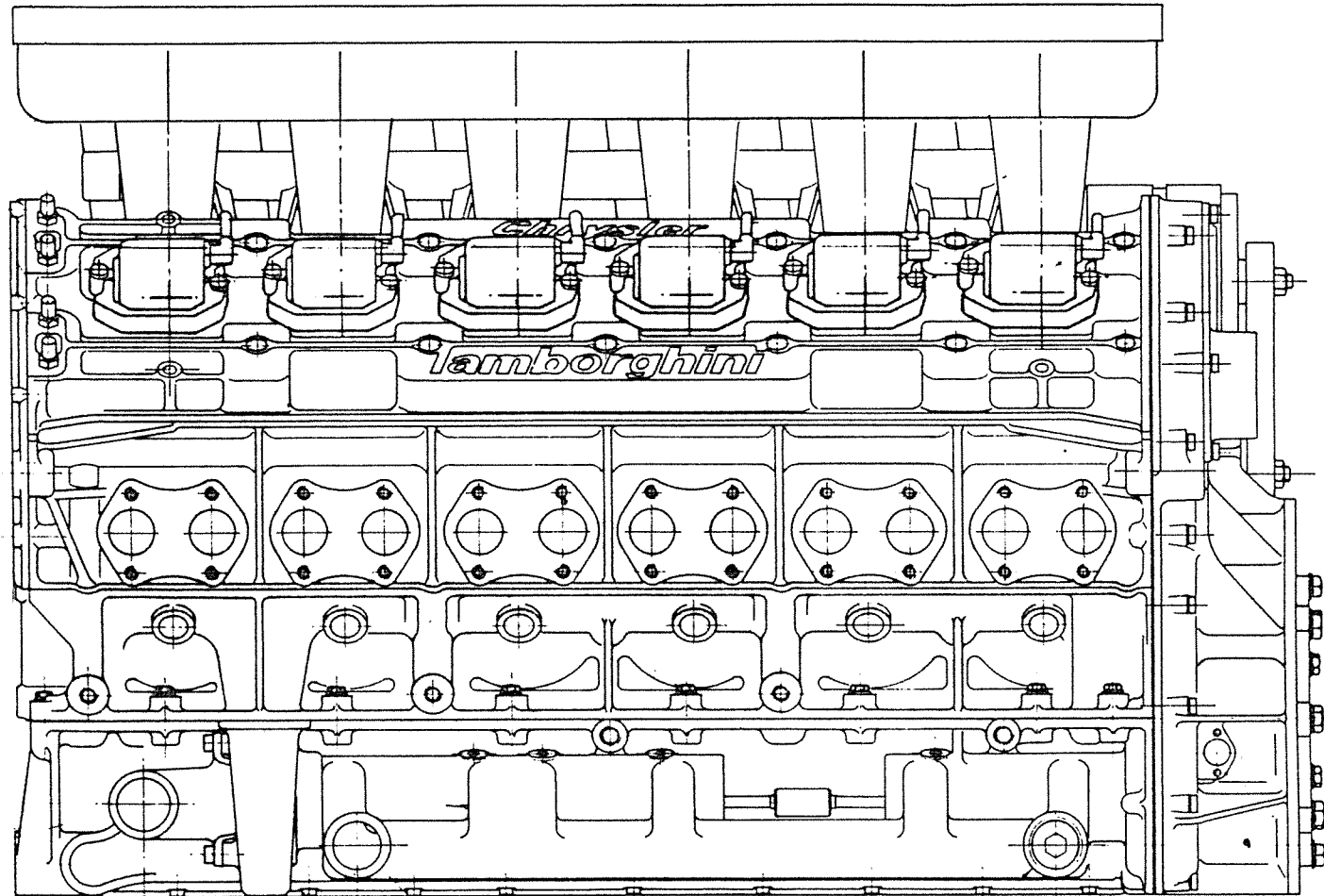
Maintenant nous regardons l'avenir avec une Venturi-Larrousse encore neuve et voie de mise au point et une nouvelle Minardi qui debuttera au G.P. de Barcelone "au poids" alors qu'aujourd'hui elle rend une trentaine de kilos à la concurrence.

Les pilotes vont aguerir leur expérience et nous sommes certains que nous avons quatre jeunes mousquetaires qui apporteront des satisfactions aux amis de Lamborghini surtout à ceux qui nous ont fait confiance faisant le pari que nous allions faire tout notre possible pour qu'ils gagnent.

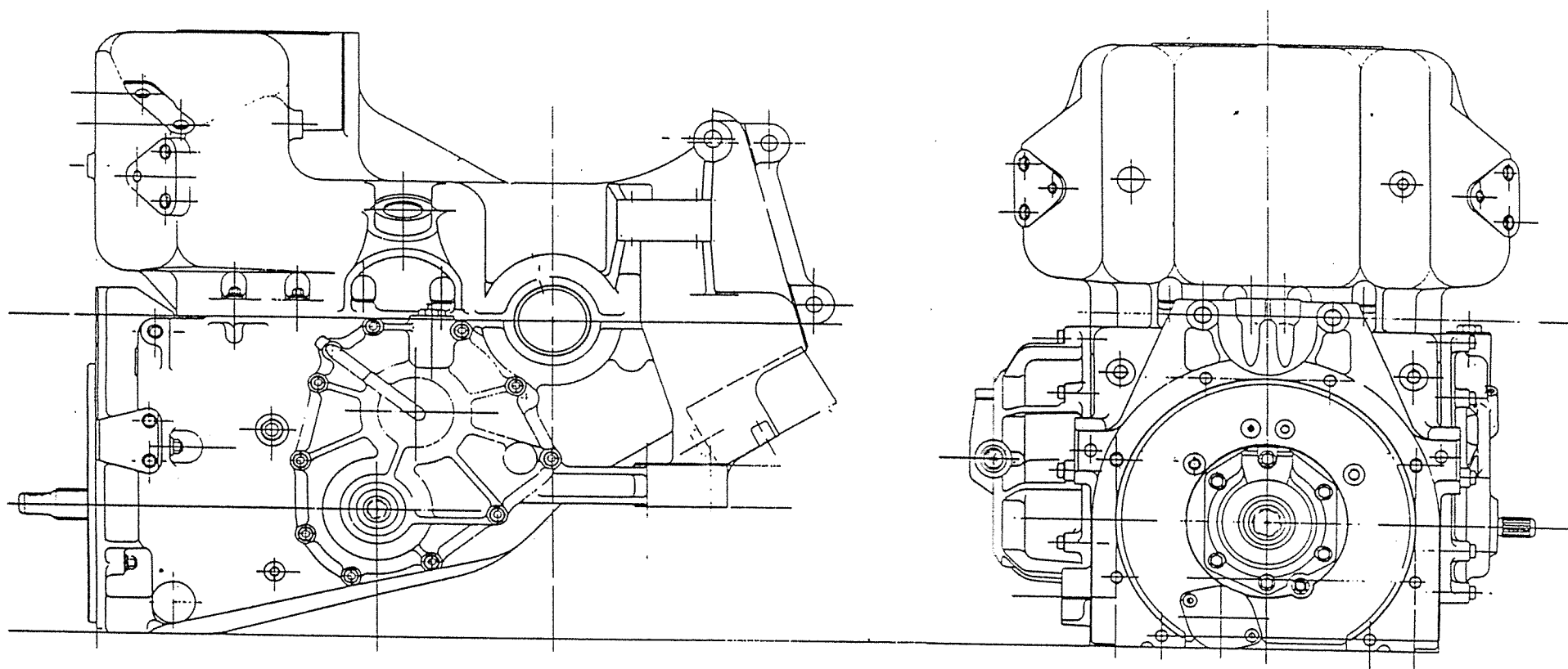
L'objectif est d'amener les deux écuries parmi les bonnes équipes dans le championnat en cours puis de faire un grand saut vers les cinq meilleurs en 1993.



Motore F1-'92 - Vista posteriore



Motore F1 '92 - Vista laterale



Cambio trasversale 6T-F1 '92