



La Tartaruga



Organo ufficiale dell'Associazione Mantovana Auto e Moto Storiche "Tazio Nuvolari"

editoriale

di Lamberto Bellocchio

Questa primavera un po' tribolata alla fine ci ha portato il bel tempo e anche alcune norme legislative relative ai veicoli storici. Il recente decreto Legge n° 65 del 19 marzo contiene infatti due novità di rilievo: la conferma in 20 anni dell'anzianità minima per ottenere la qualifica di veicolo storico, mentre l'obbligo annuale della revisione per i veicoli storici diventa biennale. Il decreto, inoltre, comprende una serie di disposizioni particolarmente attese in quanto parrebbero facilitare la reimmatricolazione dei veicoli radiati o senza alcun documento di riferimento. Assume quindi particolare rilevanza l'attività tecnica del sodalizio che, per essere all'altezza delle aspettative, dovrà continuare ad essere svolta con rigore e con quella serietà professionale che fino ad ora ha sempre contraddistinto l'Amams.

L'unico rammarico è che qualsiasi risultato non può essere scisso dall'impegno personale dei soliti pochi volenterosi.

CRITERIUM MOTOCICLISTICO



10° Memorial Guido Leoni

Domenica 2 maggio 2010 - Castellucchio (MN)

Un appuntamento importante quello di domenica 2 maggio a Castellucchio, poiché in occasione del **Memorial Guido Leoni** verrà assegnato il prestigioso titolo: **Il Mantovano Volante®**. Nella prova del pomeriggio, sul tracciato di quello che era il circuito di Castellucchio, i piloti in sella a motociclette ASI ante 1960 potranno infatti concorrere a questo importante riconoscimento, che si concretizza in una preziosa targa in oro. Questo premio non poteva che essere di metallo pregiato come lo sarà sempre più la qualifica di Mantovano Volante che l'AMAMS si è impegnata ad assegnare annualmente ad un pilota di auto e moto, rigorosamente qualificate ASI, dopo una severa e specifica prova di abilità.

Programma della manifestazione

ore 8.00 – 10.30	iscrizioni e verifiche a Castellucchio (P.za Vittoria)
ore 10.30	visita alla lapide di Guido Leoni sul cimitero
ore 10.45	inizio percorso turistico
ore 12.30	pranzo presso il Ristorante Tre Re di Castellucchio
ore 15.00	inizio prova cronometrata sul circuito chiuso
ore 17.00	premiazioni e saluti di commiato

Attività del Consiglio

Verbale dell'assemblea dell'Amams all'Hotel Cristallo lunedì 1 marzo 2010 alle ore 21.30.

Ordine del giorno

- attività del 2009
- bilancio finanziario 2009 e sua approvazione
- programma per il 2010
- budget finanziario 2010 e sua approvazione
- varie ed eventuali

Alle ore 21.10 il Presidente inizia la seduta dell'Assemblea porgendo i saluti ai soci presenti. Lamberto Bellocchio presiede la seduta e Alessandro Risi svolge il ruolo di segretario verbalizzante. Il Presidente procede ad una lettura della gestione 2009 dell'Associazione ai diversi livelli: servizio verso i soci, manifestazioni auto e moto, sessioni di verifica, eventi culturali. Fra questi ultimi si elencano le due escursioni museali, la stampa del Vademecum, la realizzazione e la distribuzione del libro "Il nano giallo", la partecipazione alla manifestazione "Vivere Vintage" e la stampa di cinque numeri del notiziario La Tartaruga. La parola è poi data a Giampietro Danini affinché illustri quella che è stata l'attività dei Delegati Tecnici di Club nel corso del 2009 ed i risultati conseguiti. Obiettivo primario dell'Associazione, a livello di settore tecnico, è quello di implementare, favorendo l'assistenza ai soci, il numero delle pratiche dei certificati d'identità in modo da

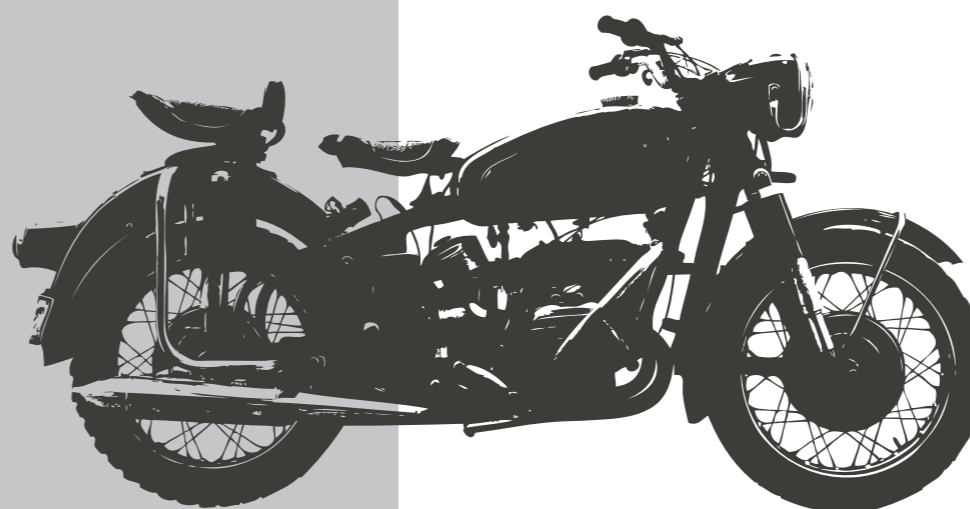
qualificare al meglio l'AMAMS. La parola passa quindi al tesoriere Maurizio Italiani che illustra nel dettaglio la situazione economica al 31/12/2009. Di seguito il Presidente dà atto che il Collegio dei Revisori si è espresso favorevolmente sul bilancio: il revisore Bovi da lettura del risultato dell'esito della verifica. Interviene il socio Caramaschi Alfio sollevando alcune perplessità in ordine al disavanzo di gestione; la mozione viene fronteggiata da Bellocchio e dai Revisori dei conti che chiariscono tutti gli aspetti della questione. Il Presidente chiede ai soci l'approvazione del bilancio: il bilancio è approvato all'unanimità. Il Bellocchio illustra tutte le attività in programma nel 2010 ed il relativo budget economico preventivo, dopodiché si chiede la delibera del bilancio di previsione che viene approvato all'unanimità. Il Presidente propone di accantonare il disavanzo a credito del 2009 destinandolo all'acquisto della sede sociale: l'Assemblea si esprime favorevolmente. Seguono alcuni interventi relativi a problematiche individuali di nessun interesse collettivo alle quali, comunque, viene fornita una risposta; mentre la richiesta avanzata dal socio Alberto Sassi in ordine all'aggiornamento sulla situazione del Museo Nuvolari viene puntualmente evasa confermando il deliberato del Consiglio Direttivo n° 83 del 22 gennaio. Alle ore 22.40 l'assemblea è chiusa.

Il Budget 2010

USCITE	Budget 2010	Consuntivo 2009
	numero associati 1800	numero associati 2080
Assicurazioni	1.000,00	849,20
Segreteria (spese di gestione e materiali)	26.000,00	26.012,79
Spese per l'immagine (gadget al netto ricavi)	1.000,00	597,00
Spese di rappresentanza	6.000,00	6.333,07
Manifestazioni auto	22.000,00	22.032,27
Manifestazioni moto	2.000,00	1.049,00
Contributi previdenziali dipendenti	600,00	481,88
Attrezzatura e immobilizzi vari	1.000,00	4.455,50
Spese postali	9.000,00	9.967,59
La Tartaruga (spese di stampa e spedizione)	10.000,00	12.941,88
Spese telefoniche	2.500,00	2.401,80
Spese pulizie	200,00	192,28
Rimborsi chilometrici	2.000,00	2.288,80
Ritenute di legge operate sui compensi	500,00	126,26
Beneficenza	1.000,00	2.000,00
Cultura (mostre, convegni e attiv. Culturali)	1.000,00	609,00
Sito internet	500,00	106,80
Socio onorario	330,00	440,00
Spese sostenute per sede sociale	13.000,00	17.221,09
	0	0
TOTALE	97.630,00	110.106,21
Disavanzo a disposizione dell'assemblea	12.770,00	12.353,08

Calendario degli eventi

- Sabato 17 aprile Sessione di verifica moto
 Domenica 18 aprile 1^ prova Criterium a Roverbella
 Domenica 2 maggio Criterium motociclistico (Il Mantovano Volante®) Castellucchio
 Domenica 16 maggio 2^ prova Criterium a Viadana
 Domenica 13 giugno 3^ prova Criterium a San Benedetto Po
 Sabato 17/ Domenica 18 luglio 16° Trofeo Marco Magelli
 Domenica 25 luglio 4^ prova Criterium a Volta Mantovana
 Sabato 28 agosto Giallo Crono (il Mantovano Volante)
 Domenica 12 settembre Rullata selvaggia
 Sabato 18 settembre Sessione di verifica moto
 Domenica 3 ottobre 5^ prova Criterium a Castelfelfredo
 In dicembre Pranzo di Natale
 Date da stabilire Due gite per auto e moto



Nell'elaborare il piano previsionale di spesa per il 2010, il Consiglio Direttivo ha ipotizzato un target di 1800 associati che consentirebbe un flusso in entrata di 122.400 Euro. Pur tenendo in debita considerazione la minore disponibilità (le entrate nel 2009 si sono concretizzate in 142.854 Euro), sarà possibile attivare il programma tradizionale degli avvenimenti con la possibilità di contare ancora anche su di un disavanzo di gestione.

Questa eventualità è da porre in relazione all'assenza, nel 2010, di quei rilevanti costi, che hanno caratterizzato il precedente esercizio, finalizzati ad adeguare la sede e le relative attrezzature alla nuova realtà operativa.

Brividi d'epoca

Cronaca di un pomeriggio di ghiaccio

Prendete una bella giornata di sole, sedici gradi sotto lo zero, quattrocento chilometri di passi alpini riaperti per l'occasione e da percorrere in buona parte in notturna a bordo di auto d'epoca: questa è la formula per ottenere la WINTER MARATHON alla quale ho assistito il ventidue gennaio di quest'anno.



Equipaggiate con pneumatici chiodati, quasi tutte perfette in ogni particolare, tirate a lucido e con ogni singola vite probabilmente controllata e serrata a fondo, le anziane

è di più. Percorrerla a bordo di un'auto è umano, di un'auto scoperta attrezzata però come Cesare Maestri, è comprensibile, ma di una scoperta con appena un colbacco in testa ed un paio di baffi appena più in basso, noo, mi sfugge qualcosa; temo appunto che in quel caso qualcosa di svitato ci sia e possa essere il conducente e forse oltre agli additivi per il radiatore necessita uno speciale per il pilota; questo non lo sapremo mai: sono state le solite prove cronometrate (con fotocellula anziché il pressostato), ma non la prova del palloncino. Dopo aver assistito alla partenza di un buon numero di vetture dalla piazzetta principale di Madonna di Campiglio decido di seguire il resto dell'evento più su a Passo Carlo Magno. Qui gli equipaggi sfilano veloci, mentre il sole cala e la temperatura lo segue,

vetture non sono state le protagoniste principali di questa avventura, ma i loro conducenti e rispettivi navigatori. Anzi rispettabili: altroché mollare gli ormeggi al crepuscolo e sfidare venti selvaggi che fan tremare gli infissi, WINTER MARATHON

la strada scende insidiosa verso Folgarida.

E' tempo di tornare, mi divido dall'allegria compagnia, giro la macchina verso sud e ripercorro i duecento e passa chilometri che mi separano dalla mia calda abitazione. Rientrato a casa è vivo il ricordo della

giornata appena trascorsa e dopo aver cenato mi riguardo gli scatti fotografici eseguiti e penso al lavoro di braccia sui tornanti innevati che avranno dovuto eseguire i piloti per poter guadagnare un felice traguardo.

Temerarietà? Ardimento? O voia ad pan brusc? Chi ama la guida e le sfide ha motivazioni diverse ovviamente dall'ultima ipotesi, ma sicuramente si può affermare che trattasi di una gara di regolarità per auto d'epoca estrema. A chi legge l'ardua sentenza, buona guida a tutti.

Carlo Marchesi



L'attività tecnica

I risultati e le aspettative

Si comprende facilmente che lo stupore manifestato dai dirigenti tecnici in fotografia, nonostante la presenza di alcune eleganti signore nel cortile dell'Amams, è totalmente rivolto all'interno di una splendida Lancia Flaminia convocata in occasione delle verifiche tecniche ASI tenutesi sabato 27 marzo presso la sede sociale. Ma altrettanta sorpresa ha destato il constatare l'elevato numero di pratiche elaborate dalla nostra associazione nel corso del 2009, con particolare riguardo al totale di **101 Certificati di Identità** (targhe oro, per intenderci) assegnate fra auto e moto. Un dato di rilievo del quale andare orgogliosi, poiché pone il nostro sodalizio ai vertici fra i club federati ASI per l'impegno nel settore.

Attestati di storicità

autoveicoli: 360
 motocicli: 236
 veicoli abitativi: 1
 veicoli da trasporto: 19

Certificati sostitutivi delle caratteristiche tecniche

Autoveicoli: 29
 Motocicli: 67

Certificati di identità

Autoveicoli: 51
 Motocicli: 50

FIVA

Autoveicoli: 4

Questi numeri non possono scaturire che da una qualificata professionalità espressa a tutto campo dai tecnici e dalle addette alla segreteria a cui è demandata la gestione dell'intero iter burocratico. Questi comportamenti encomiabili potrebbero trovare la loro massima espressione proprio nel dettato della nuova legge che offre, appunto, maggiori possibilità operative ai club federati ASI. Attualmente non è possibile attivare alcuna iniziativa in quanto la "casa madre" ancora non ha impartito alcuna direttiva al riguardo.

Il Presidente



NOVITÀ PASQUALI

Il recente decreto, nel confermare in 20 anni l'anzianità valida per definire storico un veicolo, ha ribadito il ruolo dei Registri di cui all'art. 60, comma 4, del Codice della Strada e vale a dire: ASI, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo e Storico FMI. Questi cinque "Registri" sono gli unici autorizzati a rilasciare per i veicoli pluriventennali il CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA. Questo documento, strutturato ora in maniera esaustiva, darà la possibilità di accedere a tutti i benefici che la legge ammette in tema di reimmatricolazione dei veicoli radiati d'ufficio

o volontariamente ed anche quelli senza alcuna documentazione. Il Decreto di cui ci stiamo occupando contiene poi una novità particolarmente attesa, costituita dalla periodicità della revisione che diventa biennale. Per contro apprendiamo che i veicoli costruiti prima del 1° gennaio 1960 dovranno sottostare alla revisione periodica presso gli Uffici della Motorizzazione Civile o, in alternativa, in un'apposita sede privata a cura dei Club federati ai registri richiamati dal Codice della Strada. In questo caso è prevista un'apposita concessione da parte degli organi competenti.

ellebi

Storie da corsa

- "Nonno, che cosa è la velocità?" Così, di primo impatto, Alessandro mi spiazzò. Stavamo sfogliando un vecchio giornale, uno di quelli che si conservano in soffitta: poche pagine, ingiallite e polverose, capaci però di suscitare emozioni. In prima pagina, in posizione centrale, la fotografia, in parte erosa dall'appetito di qualche tarlo, di una vettura monoposto da corsa di cent'anni fa, o giù di lì. L'immagine fermava gli attimi che precedono la partenza: il pilota insediato, il meccanico ed un gruppo di spettatori sullo sfondo. - "Nonno.. mi hai sentito?". È dall'età di cinque anni, la stessa di mio nipote oggi, che mi interessa di automobilismo; di piloti, di auto, di corse ho letto molto, forse moltissimo, ci ho riflettuto, ho fatto persino qualche corsetta ma, a questa domanda, seriamente, non ho mai dato una risposta. Il mio piccolo tifoso, però, vuole un responso. Ed io penso immediatamente a Nuvolari.

Mantova 1928. Vengono presentate alla stampa, senza gli sfarzi cui siamo abituati al giorno d'oggi, le vetture da Grand Prix che vanno a costituire la neonata Scuderia Nuvolari. Lacartastampata è rappresentata da Giovanni Canestrini, il padre del giornalismo sportivo del motore; le macchine sono 4 francesissime Bugatti: due T 35 C (128 cv), una T35 B (135-140 cv e maggiore cilindrata) ed una T 37 A (75 cv), leggermente diverse nelle cilindrate, dotate di motori ad otto cilindri in linea (sovralimentato mediante compressore volumetrico Rootes nella T35 B). Nuvolari, quindi, scende in campo e lo fa calando quattro assi di prestigio. Sono gli anni delle azzurre d'Oltralpe anche se, di lì a brevissimo, dovranno cedere lo scettro alle



Alfa Romeo del Portello.

Tazio correrà con due delle sue Bugatti ma non sposerà mai la casa blu. In quel periodo, infatti, guida molto, di marche diverse, sulle due e quattro ruote.

In seguito venderà una delle vetture al compagno di Scuderia Achille Varzi (ben noto alle cronache) e l'altra (sembra la T 37 A) all'amico mantovano di Ceresara Cesare Pastore. Quest'ultimo ama la velocità: sulle quattro ruote prima, ad elica poi. Assurgerà a buoni livelli di competitività, impiegando Bugatti (con la quale avrà un terribile incidente a Tripoli nel 1928) e Maserati. Morirà nel 1942 in un missione aerea della II° Guerra Mondiale: al suo attivo tre medaglie al valore militare, due d'argento una di bronzo, un eroe. Il "mantovano volante", campione indiscutibile sulle due ruote, vuole imporsi anche sulle quattro. Sono anni di gavetta, duri ma degni di nota per un "esordiente". Tra il 1927 ed 1929 è due volte vice campione italiano e le vittorie (quella di Tripoli è l'esempio più eclatante) portano linfa alla Scuderia. La gemma inizia a sbocciare: nel 1930 i primi fiori, gli anni successivi... i frutti che tutti conosciamo. Con la Bugatti 35 Tazio correrà una trentina di volte sino a

quando l'istinto meccanico di Decimo Compagnoni e il suo "fegato" riusciranno a portarla al traguardo: ma è stanca e la concorrenza sempre più agguerrita e fresca. La Casa di Molsheim sta per chiudere un decennio irripetibile per lei e per la storia dell'automobile.

Fin qui la storia è più o meno scritta, più o meno documentata dalle fotografie del tempo.

La macchina su cui è caduto l'indice di mio nipote è, dicevamo, una strana monoposto "bugattizzante". La linea di cintura ricorda la "farfalla francese", il frontale no: è semplice, anonimo, asciutto. Giornale alla mano, scendiamo in casa perché urge un approfondimento. I libri su Nuvolari, sfilati della libreria, si accumulano sul tavolino: la "caccia al tesoro" incomincia secondo criteri oggettivi. Vince chi trova per primo il maggior numero di informazioni. Alessandro è elettrizzato da questa ricerca cartacea ed io gli insegno che sfogliare i libri pagina dopo pagina è il primo passo per orientarsi sull'andamento della storia, qualsiasi storia.

Scopriamo che la vettura misteriosa è un adattamento monoposto di una delle due Bugatti di Tazio. Non è dato sapere se, ad Ettore Bugatti, sia giunta voce di questo riadattamento di una delle sue perfezioni. In questi anni Decimo Compagnoni diviene meccanico di Tazio: è il tecnico cui è affidata la messa a punto delle Bugatti per le gare. Decimo è giovane, concreto, capace, fidato. Nuvolari scriverà pagine epiche dell'automobilismo: Compagnoni gli passerà la "penna" per poterlo fare. Enzo Ferrari lo definirà leggendario.

Antefatto: il campione mantovano si trova a correre con una Bugatti sfruttata, spremuta sino all'ultimo cavallo buono. Nuvolari è sì un gran campione ma la macchina è poco performante (diremmo oggi). Ci mette poco a capire che questa vettura non lo porterà lontano e certo non tra i primi. Compagnoni profonde impegno per renderla competitiva e per mantenerla affidabile ma lo sforzo è impari. Occorre qualcosa di nuovo, veloce, affilato e relativamente "a buon mercato". Nel 1929 Tazio ne affida l'incarico ad un giovane progettista meccanico di Torino: il sig. Alberto Massimino (1895 - 1975). Il trentenne professionista non viene scelto a caso basti pensare che lavora in Fiat sin dal 1924 (come Vittorio Jano) e si è occupato del progetto del telaio e della carrozzeria della Fiat 806 da Grand Prix, vettura che disputò una sola gara, vincendola, per essere poi rapidamente smantellata. Presentava peculiarità "extraterrestri" per quei tempi ed originali anche ai giorni nostri. Tazio quindi non va a contattare il primo perito meccanico che passava dalla pista ma ha le idee ben chiare dell'obiettivo cui tendere e dei mezzi (altamente professionali) per raggiungerlo. Massimino entrerà nella storia dell'automobilismo per aver lavorato alla scuderia Ferrari, all'Auto Avio Costruzioni (sua è la 815), alla Ferrari, alla Maserati, alla Stanguellini e altri.

La Bugatti monoposto nasce alla svelta e Tazio, precursore degli assemblatori inglesi degli anni Sessanta, fregerà con una punta di orgoglio la calandra con le sue iniziali TN, prendendo così le distanze dalla Marca costruttrice. Tazio la vuole efficace, non lo sarà mai ma servirà a dimostrare la

determinazione del mantovano. Le varie fonti bibliografiche chiamano con nomi diversi il bolide: TN 2300 e Bugatti Monoposto TN. Un dato è certo: la cilindrata 2300 cc. Questo avalla l'ipotesi che l'intervento di Massimino si sia rivolto verso la più potente delle vetture della Scuderia Nuvolari, la Tipo 35B.

Verrà utilizzata in pochissime occasioni, prevalentemente in manifestazioni velocistiche tipo record su strada.

28 settembre 1929: Cremona, Giornata dei



records, 4° classificato a 180 Km/h di media. 3 agosto 1930: Livorno, Coppa Ciano, alcune fonti indicano questa data come la data di presentazione alla stampa specializzata della vettura.

7 giugno 1931: Roma, autodromo del Littorio, VII° Gran Premio Reale, ritiro per problemi all'accensione.

Sono solo tre le foto disponibili della "creatura". Nella prima, presumibilmente l'apparizione più datata in ordine cronologico, la si vede a Monza, pilotata in un turno di

prova da Nuvolari. È di colore chiaro, priva della piccola presa d'aria di fronte al vetrino e con posizione di guida leggermente disassata sulla destra. Sul radiatore, a nido d'ape di forma classica, non compaiono ancora lo stemma metallico raffigurante un aereo e le iniziali del campione.

Nelle fotografie scattate a Roma e a Livorno la vettura si mostra dipinta con la livrea delle auto da corsa italiane (rosso o bordeaux presumibilmente), segno di distacco definitivo dal marchio Bugatti, ed alleggerita della porzione di carrozzeria di fronte al radiatore. A Livorno la guida Mario Mazzacurati, ingegnere e buon pilota padovano, è il padre del noto regista Carlo. A bordo di una Bugatti, forse la stessa monoposto TN, vincerà il Grand Prix del Sud Africa (dove lavora) del 1936.

1930 Nuvolari è dell'Alfa, la "Bianchi" delle due ruote. Come con la grande Casa motociclistica milanese, anche con l'Alfa Romeo vincerà tantissimo, talvolta sovvertendo l'ordine materiale della corsa, la supremazia del più forte (28/07/1935) e amerà il Portello sino a soffrire; questa però è un'altra storia. - "Ma certo Alessandro: la velocità è.. una consapevolezza!". Lui mi guarda ma non è pensieroso: seppure giovanissimo, sa esattamente cosa vuol dire "consapevolezza" e sembra convinto.

nonno Sandro

Quota associativa

Associarsi o rinnovare la quota associativa annuale dell'Amams costa 110 Euro. Il versamento può essere effettuato in tre diverse modalità:

- 1.** Versare la quota direttamente alla **Segreteria Amams** durante l'orario di apertura.
- 2.** Versare la quota tramite **bonifico bancario**, da accreditare a:
Associazione Tazio Nuvolari
C/C N° 7904 presso la Banca Popolare di Mantova
Codice IBAN IT26K0520411500000000007904
- 3.** Effettuare il versamento tramite gli **Uffici Postali** sul Conto Corrente Postale n° 85705135, indicando nella causale il nominativo esatto della persona che rinnova o si associa.

Appuntamenti

Domenica 23 maggio - Pegognaga **7° RADUNO AUTO D'EPOCA "ALBERTO VIVIANI"**

ore 8,30 Ritrovo in Piazza Matteotti di Pegognaga
ore 10.30 Percorso turistico
ore 11.00 Rinfresco agriturismo Volivia Relais
ore 12.15 Aperitivo a Moglia
ore 13.00 Pranzo al Rist. Caminaccio di Pegognaga
Quota di partecipazione: 10 Euro per veicolo (pranzo 20 euro pro capite).
Per ulteriori informazioni telefonare a Enrico: 339/5783082.

Sabato 8 e domenica 9 maggio - Grazie di Curtatone **MOSTRA SCAMBIO AUTO MOTO CICLO D'EPOCA**

Sabato e domenica a Grazie di Curtatone, per il terzo anno consecutivo, si svolgerà un interessante mercatino che nel tempo si è consolidato per la qualità del materiale esposto e per la ragionevolezza dei prezzi praticati. Un'occasione per chi intende anche solo "annusare" da vicino il mondo del motorismo storico, mentre al veterano può capitare di reperire proprio quel particolare da tempo ricercato per completare un restauro. Lo scrivente, ad esempio, nella scorsa edizione ha scovato il serbatoio dell'Itom "strina giacchette", un accessorio non certo facile da trovare anche per un motociclista particolarmente fortunato! *bielle*
Orario spettatori: dalle 9.30 alle 18.00. Info: tel. 333/2954698 – 0376/440500.
Email: xtmattie@alice.it, Internet: www.camperclubmantova.com

SEGNALIAMO ANCHE:

- Domenica 16 maggio:** XII Raduno Moto d'epoca a Pegognaga
Domenica 30 maggio: Festa paesana a Gabbiana
Domenica 6 giugno: Moto raduno AVIS di Piubega
Domenica 20 giugno: In moto a Poggio Rusco col *gigleur*



La Tartaruga

Presidente
Lamberto Bellocchio

Redazione
Alessandro Risi
Lamberto Bellocchio
Luigi Modena
Giampietro Danini

Sede di Redazione
Via Mantova, 1672
46030 - Romanore (MN)
Telefono e fax: 0376.648205
E-mail: infoamams@amams.org

Orari di apertura
Martedì 21.00 - 22.00
Giovedì 16.00 - 18.00
Sabato 10.00 - 12.00

Commissari Tecnici
Auto e Moto
Giampietro Danini
340 6617286
Maurizio Italiani
339 4251985
Francesco Stevanin
339 3774033

Impaginazione e Stampa
Dhiaforà (MN)

*Il numero di aprile 2010
è stato chiuso lunedì 12 aprile.
La tiratura è stata di 1800 copie.*

www.amams.org
infoamams@amams.org