



historic

NEWS

Historic Club Schio Cas. Post. 156 - 36015 Schio (Vicenza) - Notiziario non periodico riservato ai Soci - n. 82 - Gennaio 2018 - anno XXIV

Il 2017 è stato un anno ricco di eventi e di emozioni, difficile descriverli tutti, difficile partecipare a tutti. C'è chi ci ha provato e ha vinto il primo premio alla nostra cena sociale di fine anno: Bruno Gnesotto con ben 10 eventi!

Belle soddisfazioni anche al raduno del Medioevo, un nodo al fazzoletto che dopo tanti anni finalmente si è sciolto.

Circuiti archeologia industriale in bicicletta, fuoristrada Adventure, Historic Day in Prato della Valle, presentazione della Isotta Fraschini in fiera Padova, Tributo sul Pasubio, Anello del Paradiso... si potrebbe scrivere un libro di emozioni nate da una grande passione e impegno per il nostro club e per i veicoli d'epoca. Ma l'anno appena trascorso lo ricorderemo soprattutto per la rinascita della Peugeot di Gaetano Rossi simbolo dell'Historic. Grazie al nostro Consigliere Ing. Alessandro Rossi e al Museo dell'Automobile di Torino, la Type 3 del 1893 è stata restaurata nella parte meccanica e dopo 100 anni si è mossa con leggerezza nelle vie di Londra!!

Un gruppo del nostro Club "men in blue", ha fatto da assistenza all'equipaggio Rossi/Cattaneo a Regent Street per la 121° London to Brighton. Ben due premi dal Royal Automobile Club al Museo di Torino e tanta soddisfazione ed emozione



CONSIGLIO DIRETTIVO 2015-2017

Presidente - Responsabile manifestazioni Pierangelo Camparmò

Vice Presidente Gianni Codiferro

Segretario Tesoriere Carlo Studlick

Tecnici ASI Auto/Moto G. Codiferro - P. Camparmò - Michele Zoppi

Consiglieri:

Alessandro Rossi - Piero Bonanno

Sito internet: www.historic.it

Facebook: <https://www.facebook.com/eventi.historic>

Segretaria: Sonia Novella / Michela Camparmò



Da sinistra Ing. Giannotto Cattaneo, Ing. Alessandro Rossi, Edd China, Dr. Benedetto Camerana, Ing. Davide Lorenzone di MAUTO e altri componenti del R.A.C e V.C.C.



I Soci e Consiglieri Historic Club Schio che hanno partecipato come assistenza alla Tipo 3 alla London to Brighton, da sinistra, Michele e Rosanna Zoppi, Carlo Studlick, Pierangelo Camparini, Gianni Codiferrò, Adone Balasso e Edo Simonato (fotografo).

per noi, con un invito per tutti alla edizione 2018. Ma la "ciligina sulla torta" l'abbiamo messa l'8-9-10 dicembre con la presentazione a Schio Lanificio Conte di questa vettura!

Migliaia di persone, migliaia di foto e molto interesse per l'affascinante storia raccontata dai protagonisti della scoperta

al restauro della Peugeot: Alvisse Rossi di Schio, Gaffino Rossi del Museo di Torino, Fabrizio Taiana del Club Storico Peugeot Italia, Giannotto Cattaneo e Alessandro Rossi. Conclusione di questa importante giornata con l'accensione del motore Daimler n.124 tra l'entusiasmo dei presenti!

mostra, è stata coinvolta la scuola per l'infanzia Alessandro Rossi (tanto per restare in tema). Circa una trentina di bambini tra i 3 e 6 anni hanno partecipato alla "prova" di disegno dell'antica vettura con risultati sorprendenti! I disegni sono stati esposti nella mostra e votati dal pubblico più giovane. Coincidenza vuole che tra i premiati ci sia un Alessandro, come il più noto e illustre Rossi.

Grazie all'Historic è stato un evento unico, non replicabile che Schio e tutti noi sicuramente ricorderemo per molto tempo.

Carlo Studlick

Ma l'emozione più grande ce la danno sempre i bambini. Grazie all'insegnante Marta, nel giorno precedente la

Sotto: "Fabbrica Alta" Lanificio Rossi Schio



Sopra: costumi d'epoca di Stella Sfavillante Schio

Sotto: Monumento A. Rossi - Schio, con Polizia Municipale in alta uniforme





La Peugeot tipo 3 del 1893, la prima circolante in Italia.

Che dire? Ormai la festa, nel breve volgere di un mese, è passata, è passata a Londra, con qualche rimpianto, è passata a Schio, con molta gioia tra gli amici e la famiglia; restano le emozioni vissute, grandi, difficili da scordare e la speranza di ripetere questa od altre avventure con una vettura così importante.

Stupenda l'emozione di circolare nel traffico di Londra con la "vecchietta" piccola e lenta tra autobus a due piani e taxi frettolosi, impagabile la partecipazione al concorso d'eleganza in Regent Street ed essere tra gli 8 prescelti e premiati tra 450 macchine partecipanti, bellissimo il contorno d'amici e supporters plaudenti; ci si sentiva a casa.

Al ritorno in Italia altre grandi emozioni per l'esposizione di tre giorni magistralmente organizzata dal nostro Club. Ancora amici, parenti, fotografi, personalità tutti a complimentarsi con noi per il lavoro fatto.

Sì, non credo di aver mai avuto tanti complimenti tutti insieme, anche da persone che non vedevo da anni, entusiaste di sentire quel motore girare.

Devo però confessare che l'emozione più grande l'ho vissuta quando Gianotto ed io da soli, senza pubblico, nel nostro garage abbiamo per la prima volta avviato quel motore.

E' stato un momento impagabile che solo i veri appassionati possono capire.

Avevamo lavorato duramente su di un motore praticamente sconosciuto e mancante di moltissimi pezzi. Avevamo costruito/inventato tutto quanto, secondo noi, serviva per farlo funzionare; lavoravamo da diversi mesi, fino al momento in cui ci siamo guardati in faccia ed abbiamo detto: "dai che proviamo a metterlo in moto". Devo dire che ci tremavano un po' le gambe, temevamo che succedesse chissà cosa, avevamo preparato estintori e secchi d'acqua, non si sa mai!

Era ancora tutto provvisorio, ma l'essenziale per farlo partire c'era.

Due colpi di manovella e..... dopo cento anni di silenzio, si è sentita di nuovo la sua voce.

Ci siamo abbracciati per la gioia, ancora un po' increduli, ma estremamente felici. Il rumore di quei pochi primi giri è stato per noi la più bella musica mai sentita.

E dire che di motori stravecchi ne avevamo rimesso in moto tanti, ma far ripartire questo, il più vecchio, non solo per noi, ma in assoluto, è stato veramente eccezionale.

Può sembrare strano che l'emozione più grande sia stata vissuta non in mezzo al pubblico festante e rumorosamente plaudente, ma tra le quattro mura di un garage senza spettatori, ma per me questo è stato il momento più bello.

Alessandro Rossi



Sopra: Alcuni momenti della conferenza a Schio
Sotto: i bambini, i disegni e i premiati





Adventure d'autunno

L'Historic Club Schio, in collaborazione con il Boomerang Club di Valli del Pasubio, ha organizzato domenica 12 Novembre la decima edizione dell'"Historic Adventure", da sempre l'evento dedicato ai fuoristrada d'epoca. Le iscrizioni erano aperte a tutti i veicoli 4x4, ma pur sempre costruiti entro il 1997.

Erano presenti gioiellini come la JEEP WILLY del 1942, la Fiat Campagnola del 1954, la Land Rover Half Ton Lightweight del 1968, la Mercedes GD del 1984, la Jeep GJ7 del 1982, o la AMC Jeep Wrangler YJ 2.4TD del 1987, la Suzuki Vitara del 1990, la Toyota Hilux del 1991 e tante altre ancora.

Il ritrovo a Torrebelficino al mattino per ultimare le iscrizioni e scaldarci con un buon caffè per poi subito tuffarci nell'avventura tra le piccole stradine sterrate di montagna del Pasubio.

Già subito nel primo tratto i nostri hanno trovato delle difficoltà: durante la notte alcuni tratti di strada di bosco che dovevamo percorrere, sono franate, non permettendoci di attraversare con tranquillità. Ma i nostri giovani amici del Boomerang abili

e senza difficoltà improvvisano subito un modo per liberare e rendere agibile nuovamente il percorso. Come al solito avevano scelto per noi "mulattiere" di puro divertimento e pieni di scorci mozzafiato, passando Valli del Pasubio e Recoaro (quest'anno

adibito per la prova di abilità e al ristoro: l'officina di uno dei ragazzi del Boomerang.

Lo stabile era adiacente ad un ampio spazio e ad un boschetto, dove era stata creata una bellissima ed adrenalinica prova di abilità.



non siamo purtroppo riusciti a vedere la neve!).

Con un po' di ritardo siamo giunti al luogo

Il percorso pieno di dune, di salite e discese che i nostri equipaggi dovevano percorrere in un tempo massimo di 2'30" sec.





Tutti si sono entusiasmati moltissimo

1° CLASSIFICATO:

N° 19 Xamin Fabio con Toyota Land Cruiser del 1991 con 2'29"52

2° CLASSIFICATO:

N° 8 Tizian Silvio con Jeep CJ 8 del 1981 con Sec 2'30"53

3° CLASSIFICATO:

N° 14 Donato Stefano con Suzuki SJ 410 del 1986 con Sec 2'32"20

Al termine della prova abbiamo percorso numerose strade sterrate immerse nel verde tra prati e boschi, scoprendo inediti panorami delle nostre "piccole Dolomiti", accerchiate da alberi con ogni tipo di sfumatura autunnale ed un cielo immensamente blu. Giornata perfetta: un bel gruppo di amici con il giusto spirito di avventura, l'Adventure da sempre un sicuro divertimento per tutti i partecipanti!

Il Ristorante da Carla Faillela a S. Antonio del Pasubio ci ha accolto per il pranzo e la conclusione di questa bella edizione.

Michela Camparmò



Cena sociale Historic Club

Ogni anno a conclusione dei nostri eventi organizziamo la tradizionale cena degli auguri di fine anno con amici di vecchia data e nuovi soci. Quest'anno ci siamo incontrati in una zona collinare di Schio, il primo dicembre, al ristorante Belvedere. Noto per la buona cucina ma anche per l'incantevole posizione panoramica, grazie alle ampie vetrate della sala, la serata si è presentata con un bellissimo scenario formato da tantissime piccole luci della città. Un'atmosfera magica pre-natalizia!

Durante la cena, il Presidente Pierangelo Camparmò, ha elencato tutti gli eventi 2017 (circa una ventina) e presentato gli appuntamenti 2018 come il Medioevo, il Quota 1000 e i Tours di primavera e autunno. Il primo brindisi della serata è stato rivolto ai Soci premiati per la partecipazione alle attività del club.

Per numero di eventi: Bruno Gnesotto (9), Gelsomino Compostella (6), Massimo Zini (5), Luigi Dal Pozzolo (5), Leonardo Bonotto (5), Gianni Ciscato (4).

A conclusione, oltre ad altri riconoscimenti, è stato rivolto un particolare ringraziamento a tutti i soci presenti per il clima natalizio, palpabile nell'aria, di una bella famiglia che ha il piacere di stare assieme per raccontarsi le passate avventure e le passioni per i veicoli d'epoca. Brindisi finale con il "botto" e torta scintillante Historic con un arrivederci al 2 febbraio 2018 per l'assemblea dei soci elettiva e cena allo Schio Hotel di fronte al Palasport.

Carlo Studlick





Quale futuro per noi e le nostre auto d'epoca?

2040 stop alle immatricolazioni di auto a benzina/diesel. Che fine faranno le nostre auto d'epoca? Chiuse in un Museo?

Un'auto vecchia e un'auto d'epoca non sono la stessa cosa. Nel primo caso si tratta di un mezzo di trasporto con una sua obsolescenza tecnica (diciamo 300.000km?) e funzionale (divieto di circolazione in città delle auto Euro 0, 1 etc...). Un'auto d'epoca invece ha già una età (30 anni secondo quanto accettato in tutto il mondo e ufficializzato da FIVA) che non la rende più un mezzo di trasporto quotidiano, ma un bene collegato a una passione che comporta un uso saltuario. Giustamente una vettura d'epoca - conservata efficiente nel tempo o restaurata durante i 30 anni - per circolare oggi sulle strade pubbliche deve rispettare le normative (Revisioni) del Paese in cui è immatricolata è una questione di sicurezza e di rispetto per gli altri utenti della strada. Prendo spunto da un interessante intervento in occasione del Convegno sui 50 anni dell'ASI e della FIVA - il quale suddivide il rapporto con l'auto d'epoca in valenze individuali e valenze sociali completando il suo ragionamento con mie esperienze, informazioni e considerazioni.

Valenze individuali

Possedere un'auto d'epoca non è obbligatorio per legge. Questa scelta deriva dal piacere del possesso: si colleziona per piacere proprio non per il piacere degli altri. Spesso la motivazione principale è l'amore per il passato: il riconoscimento della sua importanza, della Storia, nel caso di un'auto sia la storia personale (es la Fiat 1100 del nonno) che quella collettiva (es la Fiat 127). L'automobile è quindi per la nostra memoria come la fotografia che abbiamo nel portafoglio, mentre una collezione di più automobili è come un album della memoria. Oggi però l'automobile d'epoca è anche un bene economico importante - come o più dell'auto che si usa quotidianamente - e questo apre a un discorso speculativo che - a parte i commercianti - in alcuni soggetti consente di coniugare passione e affari. I veri appassionati però - quelli che investono 30.000 euro per restaurare una Lancia Fulvia berlina che al massimo ne vale 10.000 euro - lo fanno in una logica di lungo termine, dove il valore affettivo (auto del nonno) è superiore al valore economico-speculativo. Tra le valenze individuali che spingono verso il possesso di un'auto d'epoca - soprattutto per auto importanti - talvolta è come l'acquisto del "biglietto di ingresso sociale" per partecipare a concorsi di eleganza nella speranza di vincere un premio. Si tratta sovente o di individui che vogliono aumentare il valore del bene in chiave speculativa, oppure di appassionati che vogliono coronare le fatiche di un lungo e costoso restauro oppure di individui dalla limitata cultura automobilistica che necessitano di una conferma esterna delle proprie scelte. Diverso invece è possedere un'auto d'epoca per gareggiare: correre con una vettura attuale è estremamente costoso, partecipare a gare di Regolarità o in Circuito con una Peugeot 205 GTI, ad esempio, è molto più divertente ed economicamente accettabile al pari di altri sport. L'auto diventa quindi strumento per esprimere la propria competitività verso sé stessi, o verso altri, di momenti adrenalini che tengono vivi e gratificano. Tra le motivazioni individuali di possedere una vettura d'epoca esiste anche l'affermazione di Status sociale (es possedere una Ferrari). In una società sempre più sedentaria e virtuale l'auto d'epoca costituisce la motivazione per svolgere attività fuori casa, sono attività che impattano sulla Salute fisica individuale, sia come riduzione dello stress, sia come impatto biologico sulla respirazione e circolazione del sangue. L'auto d'epoca allunga la vita? Queste attività fuori casa sono anche attività socializzanti: dal restauro, alla vista di mostre e fiere, dal raduno con tutta la famiglia o con amici alle chiacchiere del

mercoledì sera all'Historic Club. Si tratta di un grosso valore che verrà sempre più ricercato in futuro per bilanciare la sempre crescente virtualità nelle relazioni interpersonali. Partecipando a un raduno ci si diverte e contemporaneamente si fa partecipare e divertire chi assiste a bordo strada oltre a permettere all'appassionato di conoscere luoghi, palazzi storici, ma anche di gustare alimenti DOP. Non ultimo, la ricerca di una vettura sconosciuta, il ritrovamento, lo studio della sua storia, il suo restauro, la presentazione al pubblico ci riporta alle attività di mecenatismo del Rinascimento. Si contribuisce così ad aumentare il patrimonio artistico-culturale dell'Italia. Antropologicamente, infine, l'Uomo ha nel suo DNA il piacere della caccia, praticata dagli uomini delle caverne per procacciarsi il cibo necessario. Oggi andare a "caccia" di una auto d'epoca sconosciuta - ma anche surfare sul web a caccia di auto, magari trovate in una fattoria dall'altra parte del mondo - risveglia quelle emozioni sane e basilari che stanno nel DNA dell'Uomo... questa volta senza fucili, senza sangue, ma con olio e chiavi inglesi.

Bene, ora emerge la seguente domanda: la scelta di "adottare" un'auto d'epoca è determinata da una di queste motivazioni o da un mix di tutte queste motivazioni o solo di alcune di esse? Personalmente ritengo che esista una motivazione principale (es auto del nonno, modello di auto della gioventù, status-symbol etc) a cui si legano in subordine alcune delle altre motivazioni appena indicate. La passione personale ha mille sfaccettature. Proprio per questo rappresenta una ricchezza, nonché la fonte di mille confronti e di mille discussioni tra appassionati (meglio una Porsche 356 originale o una Autobianchi A 112 70HP Gruppo A che lascia dietro le Renault 5?...ore di chiacchiere, litri di birra e tanto relax alla fine).

Valenze esterne

Possedere un dipinto di Renoir è un fatto privato, noto solo a chi frequenta la nostra casa, possedere una vettura d'epoca è invece un fatto pubblico in quanto necessita di una strada aperta per circolare. Le altre persone - appassionate o meno - quindi la osservano scatenando in loro delle reazioni emotive. L'appassionato è come un mecenate che trasmette concetti di Bellezza: il meglio di quanto abbiamo visto nel passato e che desideriamo condividere con il pubblico. Vi sono però collezionisti egoisti che non condividono questa visione conservando gelosamente le proprie auto in capannoni chiusi. Motivazioni psicologiche di possesso-paura degli altri, snobismo per creare sorpresa alla cerchia ristretta di persone ammesse alla visione. Uno psicologo potrebbe chiarire queste motivazioni. Aver "adottato" un'auto d'epoca consente all'individuo la possibilità di trasmettere alle generazioni successive anche concetti di Storia: l'auto è parte di un definito momento sociale, culturale, estetico e anche tecnico: pensate alla diversità tra una vettura degli anni '10, degli anni '30 o '50 o '70: ognuna è figlia del proprio tempo. Il verde flou lo troviamo su una Porsche anni '70 e non su una Opel Rekord del '50 che sfoggiavano livree bicolore come il rosso con tetto bianco. Poi, ogni singolo esemplare ha una sua storia personale di vicissitudini, di precedenti proprietari che l'hanno con il suo utilizzo nel tempo l'hanno "riempita" di segni - non solo fisici: deterioramento, accessori, restauri, aggiunte etc - ma anche di "racconti" che diventano parte integrante di quel veicolo. Questi contenuti prima vanno scoperti e tramandati e poi, continuando nell'uso, nuovi racconti si aggiungono per passarli - prima o poi - alla generazione successiva la quale avrà la possibilità di con-



tinuare a scrivere il suo racconto futuro e personale. Solo così la vettura d'epoca diventa parte del dinamismo sociale anche oggi. L'auto d'epoca è un bene che, anche se costruito negli Anni '30, continua a vivere nel 2017... 2018... 2040 e per sempre, visto che ormai è sopravvissuta al rischio di demolizione. Un'auto d'epoca trasmette poi curiosità al pubblico generico; questo vale sia per le vetture rare (la Peugeot Tipo 3, prima a circolare in Italia), sia per quelle con una storia particolare (la Peugeot 404 berlina di Enzo Ferrari) sia per quelle che hanno fatto parte dell'effetto strada molti anni orsono (le Fiat Ritmo). L'emozione che risveglia in chi la osserva è quella consolidare parte della nostra cultura, della nostra storia, come quando si visita Brera e ci si ferma di fronte al Bacio di Hayez. A livello collettivo, poi, l'uso delle auto d'epoca in manifestazioni pubbliche contribuisce grandemente al turismo. A livello economico il settore dell'auto d'epoca - commercio, ricambi, manutenzione, restauro, fiere, raduni, editoria etc - nel 2016 ha generato 700 mil di euro di giro d'affari. Se pensiamo che l'Europa ha chiesto in primavera all'Italia una "manovrina" da 1.300 mil... basterebbe incentivare il settore dell'auto d'epoca per reperire parte dei fondi. I vari Centri Studi informano i Governati di queste cifre e questo nel medio-lungo termine costituisce una "assicurazione" sul futuro dell'auto d'epoca. Quale Governo vorrebbe rinunciare a questo settore? A livello istituzionale, o aziendale, sempre più vengono creati Musei sia multimarca che monomarca. Le Case che hanno una storia da raccontare, la valorizzano, rapportandola sempre più ai nuovi modelli in commercio. In tal modo completano e rafforzano il valore del proprio Marchio differenziandolo dalla concorrenza e comunicando ai potenziali clienti un valore unico e irripetibile. Si tratta di un valore che poi può essere monetizzato in occasione della vendita di una vettura nuova premium-price. Pensate ad esempio alla Jaguar, alla sua F-Type che si ricollega direttamente alla mitica E-Type e di come gli indiani di Tata - oggi proprietari del Marchio - sono stati in grado di capitalizzare il passato vendendo auto attuali. Una valenza sociale dell'auto d'epoca è, non da ultima, la capacità di coinvolgere più generazioni. Se chiedete a un bambino di disegnare una vettura disegnerà una berlina 3 volumi anni '60 e non il SUV del papà. Disegnerà la macchina del nonno. L'esperienza insegna che i bambini apprezzano e sono felici quando salgono su una vettura d'epoca... a una manifestazione o su quella del nonno, meglio se guidata dal nonno o dal papà. Quale altro sport, attività, pas-

sione è potenzialmente in gradi di coinvolgere tre generazioni, oltre al calcio, naturalmente? Infine, la passione per l'auto d'epoca non è localizzata geograficamente, ma coinvolge tutto il territorio nazionale, europeo... e sempre più quello mondiale.

Quale futuro?

Tra pochi anni in città vedremo sempre più vetture interconnesse web, piccole o nuove forme di veicoli con propulsione elettrica, private o in car sharing, con guida automa. Diventeranno parte di un mix di mobilità col trasporto collettivo (bus elettrici, Metropolitana etc) o salutistico (biciclette). Fuori dalle città vedremo inizialmente vetture ibride e - col tempo - elettriche, a idrogeno... dipende dalle scelte politiche e dalle infrastrutture create. Dal 2040 si vocifera che la benzina per le nostre auto d'epoca non sarà più disponibile... ipotesi troppo in là nel tempo per vere basi di veridicità ed essere valutate o discusse oggi. Certo, i motori endotermici (benzina, diesel) sono destinati a scomparire. La storia dell'automobile come la conosciamo oggi sta per finire: dal 1890 al 2040... 150 anni circa. In un recente Convegno al quale ho assistito è emerso una informazione illuminante, chiarificatrice. Prima dell'avvento dell'automobile, intorno al 1890, la mobilità era basata sui cavalli: cavalli, cavalieri, finimenti, biada, posti di cambio-cavalli, carretti, diligenze, cowboy, ladri di cavalli, purosangue, corse di cavalli, ronzini, cavalli e agricoltura etc. Poi è arrivata l'automobile e quel mondo è finito: in circa tre decenni il numero dei cavalli si è ridotto drasticamente, l'indotto è morto o si è trasformato a favore dell'automobile, ma i cavalli non si sono estinti. La ricerca presentata evidenziava che in Gran Bretagna nel 2016 ben 13 milioni di persone sono andate a cavallo, ma non sono andate in ufficio a cavallo. Hanno cavalcato per diletto... esattamente come noi usiamo le nostre auto d'epoca. Questo sarà lo scenario futuro della nostra passione. A un certo punto, a livello mondiale, il numero di vetture d'epoca si stabilizzerà e non potrà più aumentare, diventeranno quindi un prezioso asset culturale, uno spaccato della Storia del 1900 che alcuni appassionati futuri - i giovani a cui riusciremo a trasmettere la nostra passione e le nostre auto - continueranno a godere e certamente continueranno a perpetrare sia i valori individuali sia quelli sociali appena presentati... aggiungendone di nuovi probabilmente sempre più in forma virtuale.

Fabrizio Taiana - 5 Settembre 2017





I vantaggi e le convenzioni con la Tessera Historic

Assicurazione veicoli storici.

Siamo lieti di comunicarvi, che abbiamo stipulato una convenzione con una compagnia assicurativa, che opera nel mercato da più di vent'anni.

L'agenzia mandataria sarà a disposizione per proporvi le migliori soluzioni.

Sarà inoltre presente per una consulenza gratuita, presso la segreteria Historic Club Schio **il primo giovedì del mese** dalle ore 15:00 alle 17:00. Per maggiori informazioni contattare Sonia.



Este assicura
Via Principe Umberto, 31
35042 Este (PD)
Telefono e fax 0429 3643
e-mail: melita.esteassicura@gmail.com



Pratiche automobilistiche
ACI Vicenza
Tel. 0444 568689



Carrozzeria auto e moto
Sarcedo (VI) - T.0445 864818
info@team-garage.com

Convenzioni tessera ASI



**europ
assistance**
Assistenza stradale
Tel.: 800400070

Te
Consulenze Assicurative
Tel. 011 0883111

FCA
Fiat Chrysler
Automobiles



Alpitour e partner

Convenzioni con molti hotel - Informazioni sul sito www.asifed.it

Disponibili in segreteria

Sono disponibili nella nostra segreteria in via Veneto 2/C Schio **le monografie sulla storia della prima auto** con 16 pagine a colori (contributo 3€) e i **DVD della London to Brighton** e del **4° tributo** ai primi raduni del Pasubio (contributo 10€ cad.).



31 dicembre è scaduta la tessera



Gentile Associato, ti ricordiamo che il 31 dicembre è scaduta la tessera associativa dell'Historic Club Schio. Il Tuo contributo è molto importante per la Vita del Club !!!

Se non avessi già provveduto al rinnovo, ti riportiamo le seguenti formule di tesseramento:

Socio Sostenitore € 60,00 (Tessera Historic Club Schio+corrispondenza Club+Historic News)

Socio Ordinario € 100,00 (Tessera Historic Club Schio + Historic News+Tessera ASI+mensile "La Manovella")

Socio Ordinario EA € 110,00 (Tessera Historic Club Schio + Historic News + Tessera ASI + "La Manovella" + E.A. assistenza stradale)

Cod. IBAN IT03 Z076 0111 8000 0001 2440 368

*Buon anno
dall' Historic Club*

Seguici sui social:
Historic Club Schio



2	FEBBRAIO	ASSEMBLEA ELETTIVA E CENA SOCIALE - SCHIO HOTEL
22	APRILE	HISTORIC TOUR DI PRIMAVERA NELLA PEDEM. VICENTINA
19/20	MAGGIO	17° HISTORIC NEL MEDIOEVO NEL TRENTINO
1	LUGLIO	12° HISTORIC DAY - PADOVA
15	LUGLIO	5° TRIBUTO AI PRIMI RADUNI MOTOALPINISTICI DEL PASUBIO
29/30	SETTEMBRE	23° QUOTA MILLE
25/28	OTTOBRE	STAND HISTORIC PAD. 1 - FIERA DI PADOVA



Historic Club Schio - www.historic.it

36015 Schio (VICENZA) - Casella Postale 156
C.F. 92007370247 - info@historic.it
Bollettino POSTALE C/C num. 000012440368
Bonifico BANCARIO - Codice IBAN:
IT03 Z076 0111 8000 0001 2440 368

Tecnico ASI Sede Schio: Via dell'Industria Pala Campagnola L. Romare
(per consultazione Biblioteca) Mercoledì ore 21,00 - 22,30

Segreteria Schio: Tel/Fax 0445 526758 - Via Veneto 2/c - zona industriale
Martedì - Mercoledì dalle 9,00 alle 12,00 Giovedì dalle 15,00 alle 18,30

Ufficio Vicenza: Tel. 348 6359282 Via E. Fermi 233 al primo piano presso ACI
Automobile Club - Martedì 9,00 alle 16,00

Ricevi l'invito ai nostri eventi via mail:

Iscriviti alla newsletter nel nostro sito alla pagina:
www.historic.it/newsletter.asp