



Junior

BOLLETTINO MENSILE DEL CLUB ESSO JUNIOR ANNO I N. 1



JUAN MANUEL FANGIO

DA CALCIATORE AD ASSO DEL VOLANTE

I primi difficili passi della ventennale carriera di Juan Manuel Fangio:

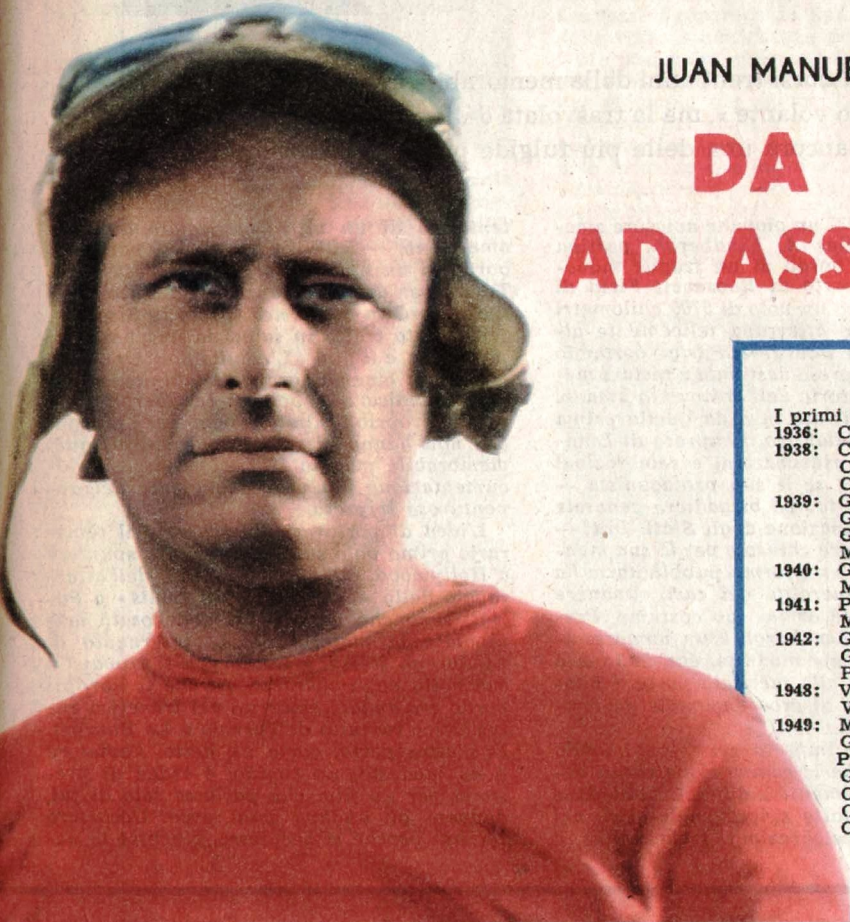
- 1936: Circuito Gonzales Chavez, arrivo fuori tempo massimo.
- 1938: Circuito di Necochea, settimo classificato nella finale;
Circuito di Olavarría, arrivo fuori tempo massimo;
Circuito di Tres Arroyos, ottavo classificato nella finale.
- 1939: Gran Premio Città de la Plata, ottavo classificato in finale;
Gran Premio Argentino, ventiduesimo nella classifica generale;
Gran Premio Extraordinario, quinto nella classifica generale;
Mille Miglia argentina, tredicesimo nella classifica generale.
- 1940: Gran Premio Internazionali, primo assoluto;
Mille Miglia argentina, ottavo nella classifica generale.
- 1941: Premio Getulio Vargas, primo assoluto;
Mille Miglia argentina, primo assoluto.
- 1942: Gran Premio del Sur, decimo nella classifica generale;
Gr. Pr. Città di Buenos Aires, terzo nella classifica generale;
Premio Mar Y Sierra, primo assoluto.
- 1948: Vuelta de Pringles, primo assoluto;
Vuelta de Entre Rios, primo assoluto.
- 1949: Mille Miglia argentina, secondo assoluto;
Gran Premio Peron, terzo assoluto;
Premio J. P. Wimille, primo assoluto;
Gran Premio Mar del Plata, primo assoluto
Circuito di Sanremo, primo assoluto;
Circuito di Pau, primo assoluto;
Circuito di Monza, primo assoluto.

TOTALE: 263 gare
91 vittorie
43 ritiri



Junior

BOLLETTINO MENSILE DEL CLUB ESSO JUNIOR ANNO I N. 1



JUAN MANUEL FANGIO

DA CALCIATORE AD ASSO DEL VOLANTE

I primi difficili passi della ventennale carriera di Juan Manuel Fangio:

- 1936: Circuito Gonzales Chavez, arrivo fuori tempo massimo.
- 1938: Circuito di Necochea, settimo classificato nella finale;
Circuito di Olavarria, arrivo fuori tempo massimo;
Circuito di Tres Arroyos, ottavo classificato nella finale.
- 1939: Gran Premio Città de la Plata, ottavo classificato in finale;
Gran Premio Argentino, ventiduesimo nella classifica generale;
Gran Premio Extraordinario, quinto nella classifica generale;
Mille Miglia argentina, tredicesimo nella classifica generale.
- 1940: Gran Premio Internacional, primo assoluto;
Mille Miglia argentina, ottavo nella classifica generale.
- 1941: Premio Getulio Vargas, primo assoluto;
Mille Miglia argentina, primo assoluto.
- 1942: Gran Premio del Sur, decimo nella classifica generale;
Gr. Pr. Città di Buenos Aires, terzo nella classifica generale;
Premio Mar Y Sierra, primo assoluto.
- 1948: Vuelta de Fringles, primo assoluto;
Vuelta de Entre Rios, primo assoluto.
- 1949: Mille Miglia argentina, secondo assoluto;
Gran Premio Peron, terzo assoluto;
Premio J. P. Wimille, primo assoluto;
Gran Premio Mar del Plata, primo assoluto;
Circuito di Sanremo, primo assoluto;
Circuito di Pau, primo assoluto;
Circuito di Monza, primo assoluto.

TOTALE: 263 gare
91 vittorie
43 ritiri

«Carreras son carreras»: così, invariabilmente, se la cava Juan Manuel Fangio quando un giornalista che non gli vada troppo a genio gli domanda, all'inizio di una gara, cosa prevede di combinare. E così se la cava anche quando, al termine della prova, il giornalista gli domanda come sono andate le cose. «Le corse sono corse», volendo con ciò significare che quando si è al volante di una macchina, e altri uomini fanno altrettanto, e c'è un percorso da coprire, in circuito o su strada non importa, e bisogna fare di tutto per sopravanzare gli altri, l'imponderabile può capitare sempre, non si può mai dire come possano susseguirsi gli avvenimenti, non si può mai essere sicuri non che di conquistare la vittoria, anche di arrivare al traguardo. Anche se il pilota si chiama Juan Manuel Fangio, che sul proprio biglietto da visita può indicare con giusto orgoglio cinque titoli mon-

diali assoluti come suo esclusivo appannaggio.

Eppure Juan Manuel Fangio non ha cominciato da ragazzo, a correre in automobile. Oggi Fangio ha 46 anni, corre da quando ne aveva venticinque. E' da poco, quindi, compiuto il ventennale dell'attività sportiva di questo autentico asso del volante, che, da ragazzo, tutt'altro sognava e non certo di diventare il più forte automobilista del mondo. La famiglia di Fangio — originaria dell'Italia — non era certo di quelle che possono, per censo, avere possibilità motoristiche. Il padre faceva l'imbianchino, la madre non sapeva distinguere un motore d'auto da uno strumento musicale. I quattrini circolavano in casa Fangio, a Belcarce, nei pressi di Buenos Aires, con molta parsimonia. Per cui Juan Manuel, quando aveva i pantaloni corti e leggeva giornali sportivi, si convinse che solo facendo il calciatore egli avrebbe potuto gua-

dagnare un po' di soldi per vivere bene e far vivere bene i genitori. Si «vendevano» tanti calciatori, anche allora, all'Italia, da parte delle squadre argentine, che se appena appena Juan Manuel fosse riuscito a imparare a tirar bene in porta o a «dribblare» con stile, sicuramente gli sarebbe piovuto beneficamente sul capo un contratto d'oro da parte di uno squadrone italiano. Ma papà Fangio non era per nulla entusiasta di questo progetto del ragazzo per la propria futura esistenza; papà Fangio era un uomo all'antica, credeva solo nel lavoro e nelle possibilità che il lavoro può dare. Così, ogni volta che Juan Manuel Fangio arrivava a casa con le scarpe sfondate, per aver tirato troppi calci a una qualsiasi palla, il padre lo accoglieva con qualche sonoro scapaccione, a titolo di incoraggiamento per cambiare opinione.

E Juan Manuel Fangio fu costretto a modificare i propri piani per l'avvenire. Si



UN UOMO SOLO SULL'OCEANO

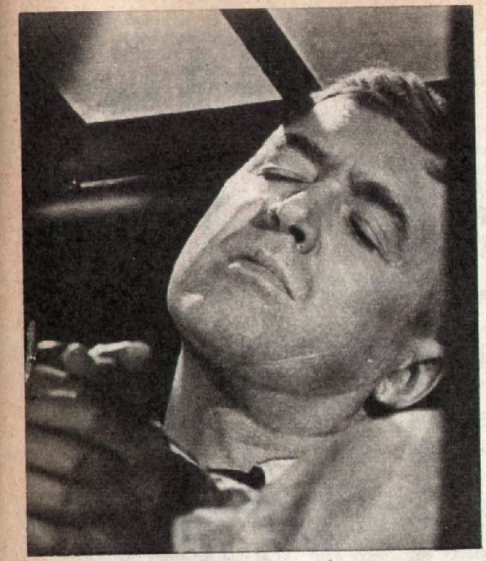


Charles H. Lindbergh accanto al suo piccolo aeroplano, il giorno della partenza: l'opinione pubblica, scettica dell'impresa, lo aveva già battezzato « il pazzo volante ».

Sono trascorsi trent'anni dalla memorabile impresa di Lindbergh, il « pazzo volante », ma la trasvolata dello « Spirit of Saint Louis » rimane ancora una delle più fulgide prove dell'eroismo umano.

Il 21 maggio 1927 un giovane aviatore americano, Charles A. Lindbergh, partiva tutto solo a bordo di un fragile monoplano dall'aeroporto di Roosevelt Field di New York e dopo un volo di 5700 chilometri sopra l'Atlantico atterrava felicemente all'aeroporto di Le Bourget a Parigi, portando a termine un'impresa destinata a restare memorabile nella storia dell'ardimento umano. A trent'anni di distanza da quella prima trasvolata dell'Atlantico, l'impresa di Lindbergh ha avuto rievocazioni e celebrazioni dovunque, anche se il suo protagonista — divenuto nel frattempo brigadiere generale di riserva nell'aviazione degli Stati Uniti — per il suo carattere chiuso e per la sua mentalità schiva da ogni forma pubblicitaria ha voluto, nella generalità dei casi, rimanere nell'ombra, com'è ormai suo costume. Perché Charles A. Lindbergh è un uomo semplice, un ragazzone modesto, che male si è sempre adattato alla meritata parte, affidatagli dal popolo, di eroe nazionale dei moderni Stati Uniti. Ma la grande impresa resta e il mondo l'ha rievocata con la commozione che si dedica agli avvenimenti indimenticabili. Due episodi hanno fatto spicco sugli altri, nel quadro delle celebrazioni trentennali: il

tentativo di un altro spericolato aviatore americano — Bill Wyatt — che, partito a bordo di un monomotore da Galveston nel Texas, per arrivare senza scalo a Roma, è finito però in mare nel Golfo di Biscaglia (ed è stato tratto in salvo da una barca di pescatori, e il film « L'Aquila Solitaria » che una casa cinematografica statunitense ha voluto dedicare al volo di Lindbergh. Ed è proprio il film che oggi, per i giovani che non hanno vissuto le giornate di quel memorabile maggio 1927, costituisce la documentazione più viva e più vera dell'avventurosa impresa. L'idea di portare sullo schermo temerario primo volo sull'Atlantico era spuntata a Hollywood, all'indomani stesso dell'atterraggio dello « Spirit of Saint Louis » a Parigi; senonché nessuno avrebbe osato manipolare la materia senza l'intervento di Lindbergh stesso, e Lindbergh si trovava a sua volta nell'imbarazzo, perché il libro di bordo era andato smarrito nel frenetico entusiastico tumulto dell'arrivo a Le Bourget. E, d'altra parte, come s'è detto, l'aviatore è un modesto, un timido, e l'idea di prestarsi per un film che parlasse solo di lui, davvero gli andava assai poco. Occorsero 14 anni perché si decidesse, vicesse la na-



James Stewart, valoroso aviatore durante l'ultima guerra mondiale, ha vissuto il personaggio di Lindbergh con un'intensità impressionante: eccolo in una drammatica inquadratura, mentre, vinto dal sonno, è alla « cloche », in balia della sorte, sull'Oceano.

turale ritrosia e si risolse a riordinare e ricostruire i particolari del suo volo: riunite in volume queste memorie ottennero il Premio Pulitzer nel 1953. Da quel volume, intitolato appunto « Spirit of Saint Louis », è stata tratta la materia del film prodotto da Leland Hayward per la regia di Billy Wilder. Il grosso problema che si presentava ai realizzatori del film era quello di trovare un attore che rappresentasse degnamente la figura di Lindbergh. Si puntò su James Stewart, attore di ben noti requisiti artistici e soprattutto, per il caso specifico, pilota dell'aviazione militare, distintosi per atti di valore nella seconda guerra mondiale, e quindi particolarmente indicato al compito, anche per una sua notevole rassomiglianza fisica con Lindbergh. James Stewart, orgoglioso, felice della scelta, non prese alla leggera il suo « personaggio » e per entrare « nella pelle » dello stesso visone innanzi tutto diverse volte oltre 50.000 metri di documentari rappresentanti il generale Lindbergh in vari atteggiamenti, per

riuscire ad afferrare intimamente la personalità dell'uomo e dell'aviatore. Poi, finalmente, si passò all'azione. E non fu certo cosa facile. La famosa faccenda dell'« equilibrio » e dello « specchietto », per esempio, è stata ricostruita con la massima fedeltà, grazie alla consulenza dello stesso Lindbergh, ma grazie anche all'esperienza di Stewart. I due problemi erano strettamente connessi con il problema del carburante che era occorso allo « Spirit of Saint Louis » per superare d'un balzo i 5.700 chilometri della trasvolata. Si trattava di due tonnellate di carburante che nel serbatoio del monoplano non potevano logicamente trovar posto. Lindbergh risolvette tanto il problema di farcelo stare questo carburante, quanto quello di « equilibrarlo », cioè di fare in modo che il suo deflusso dai vari serbatoi, man mano che il volo si snodava, non sbilanciasse l'apparecchio fino a farlo deviare dalla rotta o addirittura precipitare. Ma una volta sistemati i serbatoi supplementari ovunque era stato possibile, fin nell'abitacolo del pilota, Lindbergh si accorse che per mancanza di spazio la bussola era stata sistemata sopra la sua testa, proprio in modo che lui, che non poteva muovere neppure il collo, non potesse minimamente tenerla d'occhio. Per servirsene Lindbergh avrebbe dovuto avere davanti a sé uno specchietto piccolo e sottile. Ma al mo-

mento della partenza ci si accorse che lo specchio era stato dimenticato. Il meccanico non ne aveva con sé e allora si rivolse alla folla che attendeva di veder partire il « pazzo volante ». Una ragazza si fece avanti, tolse dalla borsetta il suo specchietto e lo porse a Lindbergh. Era venuta apposta da Philadelphia per veder partire il suo « eroe » e volentieri sacrificava il piccolo oggetto al servizio della propria vanità femminile. Ma il meccanico non pensò al sacrificio sia pure modesto della sconosciuta; pensò solo alla necessità del volo che stava per avere inizio. Afferrò lo specchietto, si guardò attorno per studiare il sistema di piazzarlo: poi si risolse. Si tolse di bocca il chewingum che stava masticando, lo attaccò solidamente davanti al posto del pilota e a quello fece aderire lo specchietto della ragazza. E Lindbergh, sistemato, poté partire. E, dopo le interminabili drammatiche ore di solitudine sull'Oceano sconfinato, vivere il trionfo dell'arrivo, mentre tutto il mondo lo salutava eroe. Mentre, alla « prima » del film, Lindbergh si felicitava con James Stewart per aver così magistralmente « rivissuto » la trasvolata, qualcuno gli chiese: « Tentereste ancora? ». Il generale Lindbergh allargò le braccia, visibilmente in preda all'emozione. Poi, decidendosi, rispose: « Certo che, vista dal di fuori, è stata una pazzia di quelle formidabili ».



L'arrivo all'aeroporto di Le Bourget, a Parigi: la folla accolse Lindbergh con gli onori del trionfo, e James Stewart ha interpretato il memorabile momento con viva commozione.

trovò un posto di apprendista meccanico in un'officina d'auto, e cominciò a lavorare attorno ai motori. Ci si appassionò, piano piano. Centesimo a centesimo, mise da parte quanto gli occorreva per imbastire un'officina propria, in cui essere il « capataz »; poi, arrivato a questo traguardo, per acquistarsi un'automobile rappezzata e rabberciata, sia pure, ma che, grazie ai suoi interventi in extremis fosse in grado di camminare. Ci riuscì: ebbe una Ford che tale era solo per la marca esteriore, in quanto tutto il resto era un campionario di pezzi appartenenti alla più eterogenea internazionalità dell'industria motoristica mondiale. E con quella per le mani si sentì cresciuto di grado, si sentì diventato importante, sentì che, solo se la fortuna lo avesse assistito un poco, sarebbe riuscito a conquistare quei famosi quattrini e quella famosa gloria anche al di fuori dei campi di foot-ball.

Cominciò a correre per conto proprio sulle strade periferiche di Buenos Aires, attorno al proprio villaggio. Prendeva le curve con un'audacia che i contadini definivano pazzia. Quando spingeva al massimo l'acceleratore, pareva che la vecchia Ford andasse a pezzi. Invece resisteva. Ma non resistette quando Juan Manuel Fangio si iscrisse, il 13 novembre 1936, alla sua prima corsa, il Circuito Gonzales Chavez. Aveva venticinque anni, in gara c'erano ragazzi di diciotto primavere, figli di papà al volante di macchine perfette. Fangio arrivò fuori tempo massimo. Gli amici lo presero in giro per settimane intere, ma Juan Manuel non disarmò. Si mise ad armeggiare attorno alla propria vettura, per modificarla, per trasformarla, per renderla più sollecita alla velocità che il pilota sognava. Nel '38 partecipò ad altre quattro corse: in una non si

classificò, nelle altre conquistò piazze mediocri. Ma Fangio insistette, e finalmente, nel 1940, al Gran Premio Internazionale del Norte, su tredici tappe, quattro furono sue, e la classifica generale lo vide in testa. Ormai era un campioncino locale, la cui fama non usciva dai confini dell'Argentina, ma i giornali già parlavano di lui, e i reporters più esuberanti lo definivano un asso. E Juan Manuel Fangio spinse ancora l'acceleratore della propria passione. Dopo la parentesi bellica, avvertita anche in Argentina, nonostante la neutralità, nel 1943 Fangio ebbe una Maserati, poi una Simca, poi una Chevrolet modificata in tutto. Vinse, si ritirò, dovette accontentarsi di piazze onorevoli. Era duro, ma la stampa ormai si occupava di lui, il suo nome figurava già come quello dell'avversario di Oscar Galvez, il miglior pilota argentino. Gran Premio Peron del gennaio 1949, la prima gara della classica « Temporada » al volante d'una

Maserati 1500, Fangio fu quarto, dietro Ascari, Villorosi e Galvez. Juan Manuel Fangio non lo diceva a nessuno, ma era orgoglioso di sé, poteva dire ormai di essere uno dei migliori piloti del mondo. E lo dimostrò pochi giorni più tardi, nel Gran Premio Evita Peron, pazziandosi secondo dietro l'Alfa Romeo di Galvez, e primo nella speciale gara dedicata all'asso francese Jean Pierre Wimille, caduto al volante della propria Simca. E fu questo, il 1949, l'anno della sua comparsa alle gare europee. Il 3 aprile, a Sanremo, la sua Maserati trionfò. Da allora, Juan Manuel Fangio passò di vittoria in vittoria. Cinque titoli mondiali (nel 1951, nel 1954, nel 1955, nel 1956, 1957), un numero eccezionale di successi in Europa e in America, al volante di tutte le più belle macchine del mondo, la Ferrari, l'Alfa Romeo, la Maserati, la Mercedes. Ma oltre alla perfezione delle macchine, è la sua

eccezionale qualità di pilota che lo afferma su tutte le piste e su tutte le strade, il suo intuito eccezionale, la sua abilità prodigiosa. Come quando — un esempio che vale a dare un quadro delle sue capacità — a Monza, nel 1953, uscito di strada, non esita, diretto verso un albero a spacciarsi, a ingranare in piena velocità la marcia indietro, per bloccare la macchina, fra uno sfrigolio di congegni spezzati, e le grida della folla, che si modificano da raccapricciate in entusiastiche, per il sangue freddo con cui il campione ha saputo sfuggire all'agguato della morte. Programmi per il futuro? Juan Manuel Fangio — di cui nel 1952 si dava per certo il ritiro — pare non abbia alcuna intenzione di cessare la propria attività agonistica. Continuerà: per arrivare, dice, al traguardo delle 300 corse: « Un discreto bilancio, dice, vero? ».

Conoscete la terminologia automobilistica? Siete al corrente delle ultime novità in campo motoristico?

QUATTORRUOTE

la rivista mensile per gli automobilisti di oggi e di domani, è l'antologia che vi occorre per completare la vostra conoscenza e la vostra coscienza motoristica.

QUATTORRUOTE

è la rivista che esamina tutti i problemi dell'automobile; in vendita ogni mese in tutte le edicole.



QUALITÀ E SERVIZIO



DI EXTRA NON C'È CHE



Senza segreti per voi la FLAMINIA

MOTORE
E' a 6 cilindri disposti a V con angolo di apertura di 60°; la sua cilindrata complessiva è di 2458 cc, 2,458 litri, e può girare a un regime massimo di 5200 giri al minuto primo. A 4800 giri/1' rende la potenza massima di 112 CV calcolati secondo il sistema americano SAE. L'alesaggio di ogni cilindro, il suo diametro cioè, è di 80 mm, e la corsa del pistone è di 81,5 mm.
Il corpo del motore è in lega leggera e le canne dei cilindri, in ghisa speciale, sono riportate e piantate nel blocco. Le testate sono pure in lega leggera.
La buona potenza fornita da questo motore è dovuta alla forma emisferica delle camere di scoppio che consentono di elevare i rendimenti.

SOSPENSIONE ANTERIORE
Ha le ruote indipendenti, quindi le oscillazioni di una di esse non si ripercuotono sull'altra e non deformano il suo assetto di marcia. Le ruote sono collegate al telaio supplementare mediante due bracci triangolari che assicurano la sua guida durante le oscillazioni verticali. Vincolata al telaio nella parte superiore e appoggiata al braccio mobile inferiore, si trova una molla ad elica che forma l'elemento elastico della sospensione. Essa è integrata da un ammortizzatore, posto entro al cilindro formato dall'elica, che smorza il saltellamento delle ruote, e da una barra stabilizzatrice trasversale funzionante a torsione, che contrasta le eccessive inclinazioni della carrozzeria durante le curve.

TELAIO ANTERIORE
Nella parte anteriore viene montato un telaio supplementare a longheroni in lamiera sciolata sul quale sono montati l'avantreno completo e il motore. Gli appoggi di questo telaio sono elastici perché non vengano trasmesse alla struttura, e quindi all'abitacolo, le vibrazioni del motore e gli scostamenti della sospensione anteriore. Inoltre il telaio separabile consente un facile smontaggio delle parti meccaniche anteriori.

FRENI ANTERIORI
Sono a tamburo con ceppi doppio avvolgenti, ossia entrambi i ceppi sono azionati da due cilindretti separati e contrastano in eguale modo la rotazione del tamburo. Quest'ultimo è bimetallico e ha la cassa in alluminio perché più leggera e più facile a smaltire il calore formato durante la frenata, e la fascia interna, destinata al contatto con i ceppi, in ghisa perché più rigida e più resistente all'usura.

STERZO
La scatola dello sterzo ha una coppia di ingranaggi ad attrito molto dolce per rendere leggera la guida. Il comando viene trasmesso alle ruote mediante una timoneria simmetrica in tre elementi, che offre una guida precisa ed esente da movimenti incontrollati.

STRUTTURA
Telaio e carrozzeria formano un unico complesso stampato in lamiera di acciaio opportunamente sciolata, che resiste alle sollecitazioni di torsione e di flessione che si manifestano durante la marcia. Si dice anche che la vettura è monoscocca a cassa portante.

SERBATOIO A DEPRESSIONE
Una apposita pompa mantiene in depressione questo serbatoio che fornisce alcuni servizi di bordo: con comandi a pulsante si possono aprire o chiudere i finestrini posteriori orientabili e si possono azionare i doppi tergicristalli posteriori, che spazzano l'appannamento e le gocce d'acqua delle superfici interna ed esterna del lunotto posteriore.

ABITACOLO
L'abitacolo offre la comoda sistemazione di 6 persone disposte sui due sedili. Particolarmente studiata appare la posizione del fondo per assicurare una buona sistemazione delle gambe ai passeggeri. Con la forma e le imbottiture dei sedili e con i numerosi accessori disponibili per i passeggeri si è cercato di fornire ad essi il migliore conforto durante il viaggio. L'abitacolo è dotato di impianto di ventilazione e riscaldamento, di radio con antenna telecomandata e di accendisigari elettrico.

PONTE POSTERIORE
E' un ponte De Dion. Questo è un particolare tipo di ponte rigido in cui le ruote sono ancora rigidamente collegate tra loro mediante un assale, ma la scatola del differenziale è fissata al telaio e il moto viene trasmesso alle ruote mediante due semiassi snodati e oscillanti. A vantaggio di questo tipo di ponte sta la leggerezza delle masse che devono oscillare: infatti manca alla parte oscillante il peso del differenziale e dei freni, che possono essere messi ai suoi fianchi. Questo assicura un migliore contatto delle ruote motrici al terreno. Per assorbire tutte le spinte trasversali che si manifestano lungo le curve, il ponte è collegato alla struttura mediante una traversa che tiene legato l'assale a un punto della cassa.

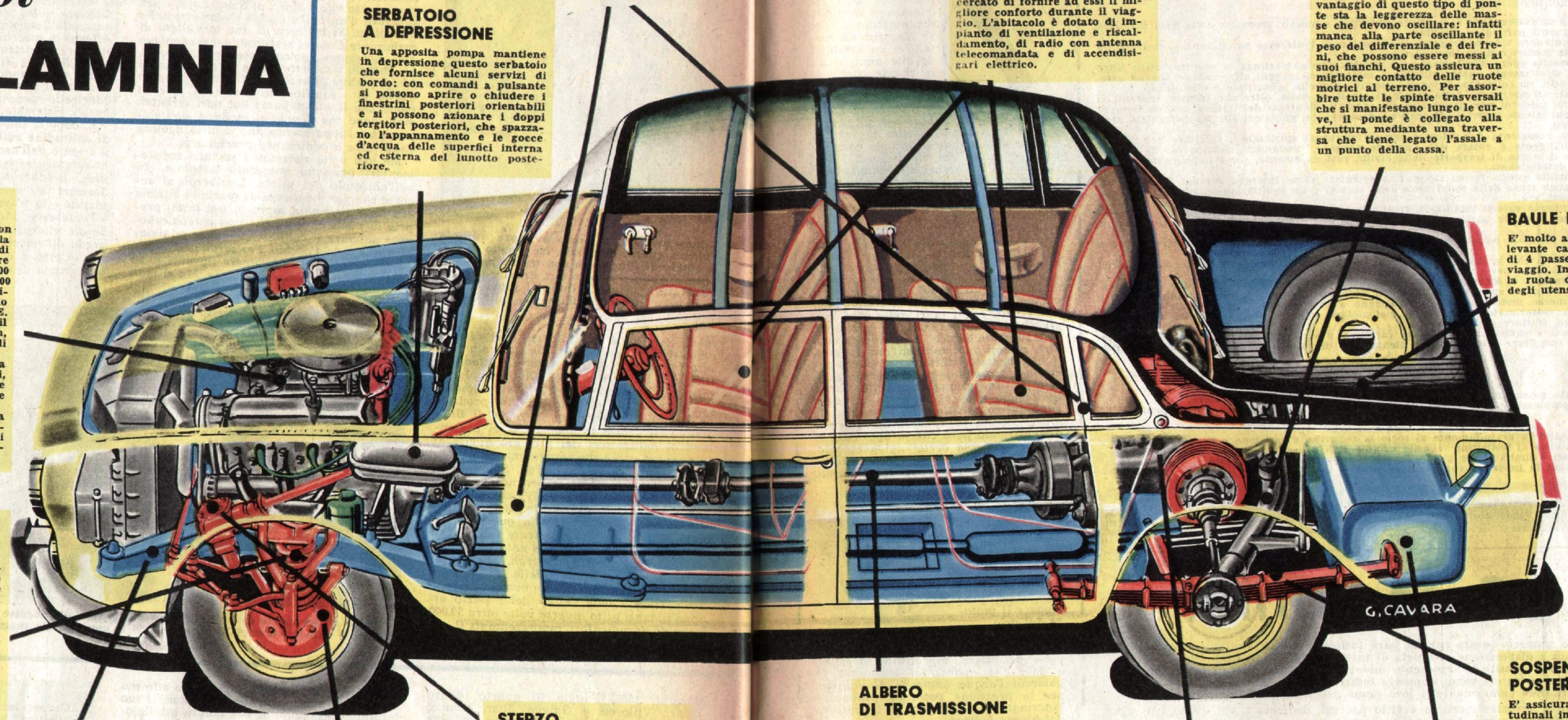
BAULE POSTERIORE
E' molto ampio ed offre una rilevante capacità per i bagagli di 4 passeggeri per un lungo viaggio. Inoltre è qui sistemata la ruota di scorta e la borsa degli utensili.

PROPULSORE
Su questa vettura sono stati raccolti in un'unica scatola la frizione, il cambio a 4 velocità e RM e il differenziale. Questa scatola, dotata di proprio impianto di lubrificazione, è collegata alla struttura elasticamente con 4 supporti.

SERBATOIO CARBURANTE
Accessibile attraverso uno sportello sul lato sinistro della vettura, il serbatoio del carburante può contenere 58 litri di benzina di cui 7 sono di riserva: in totale quanto basta per una autonomia di 400 km.

ALBERO DI TRASMISSIONE
Il moto viene trasmesso al ponte posteriore attraverso un albero collegato al motore e al propulsore mediante giunti elastici che possono assorbire eventuali differenze assiali esistenti tra l'uscita dal motore e l'entrata al propulsore. Inoltre, nella parte centrale, tale albero è spezzato, sopportato da un gruppo elastico e collegato ancora con giunti elastici, per evitare l'insorgere di vibrazioni agli alti regimi di rotazione cui può essere sottoposto, per il fatto che è costantemente in presa diretta con il motore. Si osserva infatti che il cambio di velocità è, sulla Flaminia, posteriore.

SOSPENSIONE POSTERIORE
E' assicurata da balestre longitudinali integrate da ammortizzatori telescopici.



Questo è il Club Esso Junior aperto a tutti voi

Che cos'è il Club Esso Junior? Ve lo spieghiamo con le parole stesse dello statuto, perché voi abbiate una idea chiara della nostra iniziativa, e possiate aderirvi con il massimo entusiasmo ma anche con la più totale comprensione.

ESSO JUNIOR è un'associazione a carattere educativo e morale promossa dalla Esso Standard Italiana con le seguenti particolari finalità:

- Sollecitare e mantenere vivo nei ragazzi di ambo i sessi l'interesse per il campo, così attuale e moderno, della motorizzazione in genere.
 - Esplicare una precisa opera d'informazione e divulgazione che attinga le proprie notizie oltre che nell'ambito strettamente automobilistico e motoristico, in ogni altro campo che ad esso, per qualche aspetto, sia collegato, da quello sportivo a quello industriale e scientifico.
 - Educare i ragazzi all'osservanza delle regole di carattere civile, oltre che tecnico, inerenti ai mezzi di trasporto moderni, con particolare riguardo alla sicurezza del traffico, così da formare « oggi » dei pedoni attenti, sicuri e coscienti e « domani » dei guidatori altrettanto oculati, prudenti, consapevoli.
 - Premesso che la « coscienza dei valori è sempre ricchezza spirituale », suscitare nei ragazzi la coscienza intelligente e chiara del « proprio tempo », rendendoli consapevoli di quanto uno dei fattori determinanti.
 - Sviluppare, mediante questa forma associativa orientata verso interessi comuni ed affini, un civile e democratico senso della convivenza nella società e un equilibrato scambio d'idee, opinioni, informazioni, ecc.
 - Una pubblicazione mensile particolarmente studiata per i giovani e inviata gratuitamente a tutti i soci.
 - L'organizzazione, su scala nazionale, di concorsi che abbiano un particolare interesse per i ragazzi.
 - Diverse altre attività che possano rappresentare contemporaneamente un mezzo di svago, di educazione e di cultura, per i ragazzi.
- Possono diventare soci di ESSO JUNIOR tutti quei ragazzi da 11 a 16 anni che dimostrino attivo interesse e intelligente curiosità per il campo motoristico in genere, purché siano possessori in proprio di un mezzo motorizzato o appartengano a famiglia che possieda tale mezzo. Si intende per mezzo motorizzato: automobile, ciclomotore, motoscooter, motociclo, fuoribordo, motoscafo, autocarro, trattore agricolo, ecc.
- Per diventare soci è sufficiente ritirare la cartolina d'iscrizione presso un qualsiasi punto di vendita ESSO e compilare detta cartolina dichiarando di voler appartenere a ESSO JUNIOR e indicando:
- cognome e nome
 - età
 - indirizzo
 - mezzo motorizzato posseduto dall'aspirante o da persona del nucleo familiare.
- Tale cartolina, completata con il timbro del punto di vendita ESSO, dovrà essere spedita dall'interessato a:

« ESSO JUNIOR » - GENOVA
 ESSO JUNIOR manderà gratuitamente al socio la tessera d'iscrizione e il distintivo del Club, oltre al Bollettino mensile « ESSO JUNIOR ».
 Il numero dei soci è limitato alle prime 200.000 adesioni. Raggiunto questo limite verranno chiuse le iscrizioni con regolare verbale notarile.



Le cartoline di adesione incomplete nei dati richiesti non potranno essere considerate valide ai fini dell'iscrizione al Club ESSO JUNIOR.

Quattro chiacchiere di Esso Junior

Dal prossimo numero questa rubrica sarà intitolata « Esso Junior risponde ai soci » e sarà a disposizione completa di tutti gli aderenti al Club Esso Junior che avranno quesiti di argomento motoristico da proporre di interesse generale. I soci potranno semplicemente indirizzare a « Club Esso Junior - Genova » indicando chiaramente il loro nome, cognome e indirizzo.

Questo giornale è il vostro giornale, scritto per voi, dedicato a voi, ragazzi di ogni età e di ogni condizione sociale, uniti nella comune passione per tutto ciò che sa di motorizzazione. Questa è la migliore presentazione che io, Esso Junior, possa fare della nuova iniziativa che da questo momento ha vita, e che si estrinseca nella creazione del Club Esso Junior, nella pubblicazione di questo giornalino, e nelle altre varie cose che assieme combineremo, nell'intento di completare sempre più e meglio la conoscenza di tutti i problemi inerenti al vastissimo e appassionante mondo del motore.

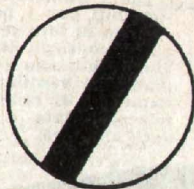
Ciascuno di voi giovanissimi sa quanto sia importante la motorizzazione nell'esistenza dell'uomo moderno, e come la civiltà delle macchine abbia assunto un significato e un valore che interessa tutta l'umanità d'oggi, e soprattutto quella parte di umanità che è composta appunto da voi ragazzi, da voi che sarete gli automobilisti di domani, gli aviatori di domani, i navigatori dei mari e degli spazi interplanetari.

Il Club Esso Junior vuole essere una grande famiglia unita, e questo giornale l'espressione più operante di questa famiglia, la voce di tutti i suoi componenti, la palestra in cui esporre le proprie idee, i propri concetti, i propri dubbi, e in cui trovare, sempre, degli amici sinceri, affezionati, felici di accogliervi ed eventualmente di guidarvi.

Il giornale arriverà mensilmente e completamente gratuito a ciascuno di voi in una sorta di appuntamento che mi auguro sia gradito a tutti, e piacevole, e utile: un appuntamento fra amici e con un amico. Ed è con questo augurio che mi pongo a vostra completa disposizione, stringendovi fraternamente la mano.

ESSO JUNIOR

CIÒ CHE DOVETE SAPERE (e far sapere)



Chi non conosce i cartelli delle segnalazioni stradali? Scommettiamo che se si mostra un cartello a un bambino di due anni, e gli si chiede che cosa significa, si ottiene una risposta precisa

alla virgola, una risposta da manuale del perfetto automobilista. Ma da qualche settimana un cartello inconsueto appare sulle strade di grande comunicazione, sulla Via Emilia, sulla Via Aurelia, sulla Cassia, sulle statali che si intersecano nella Penisola e sulle quali corrono decine di migliaia di automezzi. E' un cartello rotondo, come la maggior parte degli indicatori stradali: è tutto bianco di fondo, e ha una striscia nera obliqua trasversale da destra a sinistra. Molti automobilisti hanno perfettamente imparato a sapere che cosa significa, ma molti altri non vi hanno mai fatto caso, anche perché il bianco e il nero spesso si confondono con i pali, con i muri delle case, con gli alberi. Che cosa vuol dire la striscia nera su fondo bianco? Esattamente vuol dire: signori automobilisti, ora che avete attraversato l'abitato, o il punto pericoloso, riprendete pure a correre, non vi è più limitazione di velocità, quella limitazione che vi ha fatto scendere l'ago del contachilometri fin sotto i 40 orari; correte pure, naturalmente non dimenticando però che in ogni cosa vi deve essere una certa ragionevolezza, e che gli eccessi - e le disgrazie ce lo insegnano - si pagano. Carissimi.

Siamo nella stagione invernale ed è quindi prudente, anzi per le regioni italiane del nord è addirittura indispensabile, proteggere il motore dal gelo.



L'acqua del radiatore, quando la temperatura scende al di sotto dello zero potrebbe gelare, soprattutto di notte, e dato che quando si trasforma in ghiaccio l'acqua aumenta di volume, per la pressione potrebbe provocare l'incrinatura o addirittura la rottura del blocco motore.

Per proteggere il motore è sufficiente aggiungere all'acqua del radiatore l'Antigelo Atlas.

Questo prodotto è un liquido che contiene sostanze anticongelanti che abbassano notevolmente il punto di congelamento dell'acqua con la quale viene miscelata.

In tal modo anche sotto zero l'acqua del radiatore non gelerà ed il vostro motore sarà protetto.

Uno degli elementi maggiormente usati che entrano nella composizione dell'antigelo è il glicole etilenico che è un prodotto che si ottiene anche dal petrolio.

Quiz a premio

N. 1



Che origine ha la parola ESSO? Che cosa significa, in sostanza, questo brevissimo vocabolo di due sillabe, che tutto il mondo conosce e che appare sulle strade di tutto il mondo come simbolo di sicurezza e di potenza?

Questo è il quiz N. 1 che i lettori di « Esso Junior » dovranno risolvere, per partecipare all'estrazione a sorte dei numerosi premi messi in palio per i fortunati solutori.

Per prendere parte al concorso è sufficiente scrivere la soluzione su una cartolina postale, fare apporre da un qualsiasi punto di vendita ESSO il timbro di omologazione, e spedire a: « Esso Junior » - Genova, entro e non oltre il giorno 15 gennaio 1958. Dalla partecipazione sono esclusi i figli dei dipendenti della Esso Standard Italiana. Fra i solutori, per estrazione a sorte dinanzi a notaio, verranno assegnati i seguenti premi:

- al 1° estratto: un radiogrammofono portatile
- al 2° estratto: una macchina fotografica di marca
- al 3° estratto: una racchetta da tennis
- al 4° estratto: una penna stilografica di marca
- dal 5° al 12° estratto: un pallone da foot-ball N. 5 regolamentare da torneo.

I nomi dei fortunati vincitori verranno pubblicati sul prossimo numero del bollettino, insieme alla soluzione del quiz. Il concorso a premi verrà effettuato a mesi alternati.

RICORDATE: INDIRIZZARE SEMPLICEMENTE: ESSO JUNIOR - GENOVA

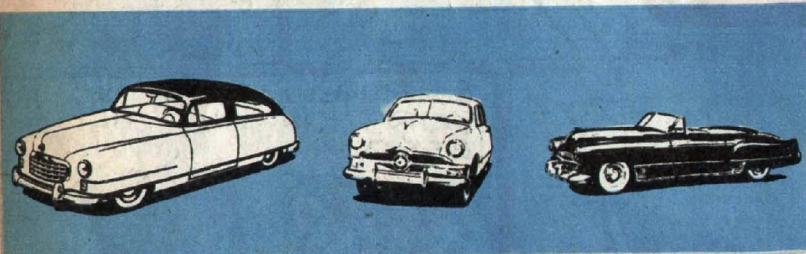
Lo sai o non lo sai?

- 1) Quali sono i vantaggi principali dei freni a disco?
- 2) Quale il merito fondamentale della trazione anteriore?
- 3) Perché la Vanwall è più alta delle altre auto da corsa?



- 4) Quale località è indicata da questa targa?

- 5) Quali sono le marche e gli anni di fabbricazione di queste tre automobili?



Provatevi a rispondere, e poi controllate le risposte capovolgendo.

- 1) Il vantaggio principale consiste nella massima possibilità di raffreddamento.
- 2) Per le vetture di piccola e media potenza si ha un'ottima tenuta di strada.
- 3) Per motivi aerodinamici: dato che le vetture molto basse tendono a formare un cuscinetto d'aria fra fondo vettura e strada, aumentando quindi la resistenza dell'aria.
- 4) San Paolo del Brasile.
- 5) a) Nash 1950; b) Ford 1950; c) Cadillac 1949.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1													
2													
3													
4													
5													
6													
7													
8													
9													

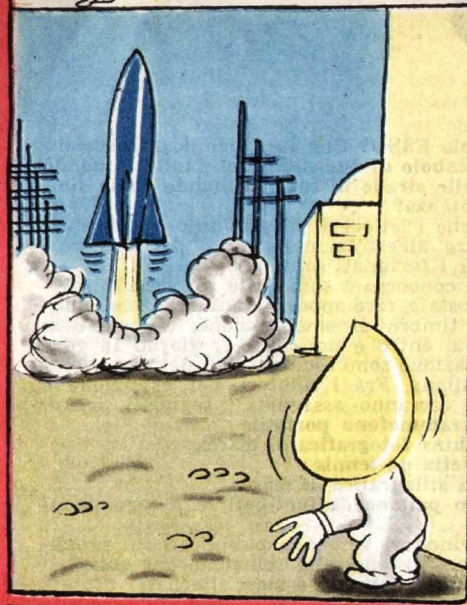
Orizzontali: 1. Uno sport moderno - 2 (a) Precedeva... Paolo Sarpi - 2 (b) E' causa di logorio - 3 (a) La città dei Medici (sigla) - 3 (b) Stanno ritte finché girano - 4 (a) La figlia d'Adrasto nel Purgatorio dantesco - 4 (b) Fa la serenata a Dia - 5 (a) Uno... pseudonimo della quercia - 5 (b) La cameriera di Violetta - 6 (a) Può essere regina - 6 (b) La cortigiana amata da Prassitele - 7 (a) Un fronzolo tintinnante - 7 (b) Scende dal Pian del Re - 8 (a) Arnese da pesca - 8 (b) Un locale con gli sgabelli - 9. Il... rifornimento della macchina umana.

Verticali: 1. Cerca guadagni dovunque - 2. Le vergini del paradiso maomettano - 3 (a) Un po' di tabacco - 3 (b) Il quotidiano socialista - 4. Una fessura nel muro - 5 (a) Mezzo muto - 5 (b) Un branco di pecoroni! - 6. Sacre particole - 7 (a) Buffa a Trieste - 7 (b) La parola della divina creazione - 8. Quel che si gusta nel tabacco - 9 (a) Parlavano come Cicerone - 9 (b) La fine di Berlioz - 10. Fa una brutta fine nella mattanza - 11 (a) Le bevono solo gli ingenui! - 11 (b) La città dotta (sigla) - 12. Il dio con la zampogna - 13. Fotografa solo le... stelle.

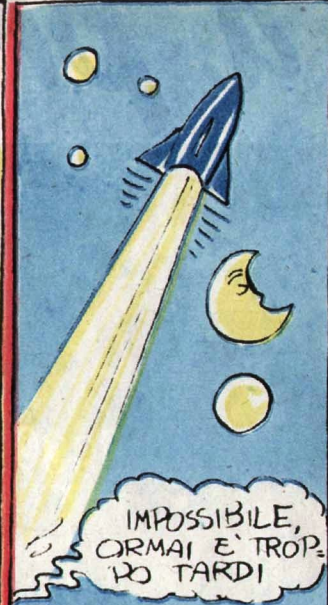
Cruscotto

Dir. Resp. Francesco Bernaroli - Spedizione in abbonamento postale Gruppo III - Reg. Tribunale di Genova - Stampa ILTE Torino - Edito dalla Esso Standard Italiana, Genova.

LE AVVENTURE dell' OMINO GOCCIA



FERMI TUTTI, ABBIAMO
DIMENTICATO IL CIBO
DEL CANE! FERMA-
TE L'ASTRONAVE!



IMPOSSIBILE,
ORMAI E' TROP-
PO TARDI

