

Elettrodomestici da tutta Europa alla rassegna milanese

Tritatutto infernale per soppiantare nelle cucine le vecchie pattiniere

La sesta mostra alla Fiera campionaria ripropone, tra l'altro, il secondo frigorifero in finto legno. Le aziende italiane del settore sono 135 e occupano 35 mila dipendenti con una produzione globale di quasi 350 miliardi di lire - Dispositivi finora disponibili solo nell'industria adattati alle esigenze del grande pubblico

SERVIZIO

MILANO, 7 settembre

Un operaio folgorato mentre assiste a una riunione pugilistica

CAGLIARI, 7 settembre

Un operaio di 34 anni, Angelo Fois, è morto, la scorsa notte, folgorato da una scarica di corrente elettrica mentre assisteva a una riunione di pugilato nell'arena «Giardini» di Cagliari. Angelo Fois si è sporto dalla balconata in cui aveva preso posto per afferrare una bottiglietta di birra che un suo amico, il quale si trovava in platea, gli aveva lanciato.

Sembra che l'operaio, per meglio sporgersi, abbia poggato una mano sulla plancia di illuminazione situata sopra la balconata; si è accasciato su una poltroncina e, dopo vari tentativi per rialzarsi, è stato portato allo ospedale civile, ma è morto durante il tragitto.

La sessa esposizione europea degli elettrodomestici, che occupa due tra i più grandi padiglioni della Fiera campionaria di Milano, ha quest'anno una fisionomia ben definita, priva di un particolare sfarzo, improvvisata da una serie di «tendenze» dei costruttori e del mercato assai bene individuabili.

Cominciamo dal più «grasso» tra gli elettrodomestici: il frigorifero, la lavabiancheria, la lavapiatti. Nel campo dei frigoriferi, linea di prodotto ormai assai vasta, assai poco di nuovo; da rilevare soltanto la «spinta» che l'apparato pubblicitario imprime al «secondo» frigorifero, che il consumatore medio viene invitato ad acquistare, per tenerlo, nella sua veste di finto legno, nel soggiorno o nello studio, riservato a bibite e liquori. Un impiego secondario, di assai modesta utilità, al quale il mercato italiano sembra rispondere, almeno finora, abbastanza poco.

Più interessante l'evoluzione della lavabiancheria, che tende a farsi assai più piccola, meno ingombrante, ed un po' meno costosa. Il fatto che oggi una lavabiancheria da 5 chili occupi una cubatura che è quasi la metà dei tipi di pari capacità disponibili fino a qualche anno fa, costituisce un elemento importante, date le dimensioni ridotte degli alloggi moderni.

Una spinta verso le dimen-

sioni più piccole si nota anche nel campo delle lavapiatti, macchina di utilità indubbiamente inferiore a quella del frigorifero e della lavabiancheria, e che, fino a due anni fa, si presentava in dimensioni veramente mastodontiche, calano oggi le misure ed anche i prezzi, per poter entrare nelle case di ridotte dimensioni che costituiscono l'alloggio della maggior parte degli italiani.

È interessante riferire, a questo punto, qualche cifra ufficiale, fornita nel quadro della mostra: le aziende italiane qualificate nella produzione di elettrodomestici (escluso il campo radio-tv) ammontano oggi a 135, che occupano circa 35.000 dipendenti, ed hanno una produzione globale di quasi 350 miliardi di lire, destinata per il 60 per cento all'esportazione. Negli ultimi cinque anni, le industrie italiane del settore hanno raddoppiato la produzione di frigoriferi e triplicata quella delle lavabianchiere. Queste cifre consentono di definire la «dimensione» economica del settore, ed anche la sua posizione sul mercato estero.

Per quanto concerne il pubblico, il consumatore italiano, questa sesta mostra presenta numerosi motivi di immediato interesse. Alcuni dispositivi elettrici, che fino a poco tempo fa trovavano la loro applicazione soprattutto in campo industriale, si sono evoluti, derivando, dai tipi industriali, più massicci, natural-

mente più costosi, ed assai più potenti, in quanto destinati a lavorare per l'intero turno di lavoro, tipi leggeri, adattati oggi alle piccole comunità ed alle famiglie numerose.

La macchina per stirare, a tutto rotante, tipica della produzione industriale di canneria ed altra biancheria domestica, si presenta in nuove versioni leggere, da tavolo, con un costo di 100-150.000 lire, non quindi inaccessibile, e meccanica, ove venga usata con discernimento la lunga e pesante operazione domestica della stiratura.

Gli armadi asciugatori od essiccatori che dir si vogliono, destinati ad asciugare un intero bucato in poche decine di minuti, sono disponibili anche in dimensioni adatte a quelle degli appartamenti d'oggi, pur essendo derivati dai loro fratelli maggiori, d'uso industriale.

Gli aspiratori da cucina, alcuni dei quali sviluppati in piccole cappe aspiranti complete, derivano alla lontana dai tipi industriali, sono disponibili anche in modelli molto piccoli, da sistemare su una finestra, intubata o collegati alla canna fumaria dell'alloggio.

Per quanto concerne il pubblico, il consumatore italiano, questa sesta mostra presenta numerosi motivi di immediato interesse. Alcuni dispositivi elettrici, che fino a poco tempo fa trovavano la loro applicazione soprattutto in campo industriale, si sono evoluti, derivando, dai tipi industriali, più massicci, natural-

mente più costosi, ed assai più potenti, in quanto destinati a lavorare per l'intero turno di lavoro, tipi leggeri, adattati oggi alle piccole comunità ed alle famiglie numerose.

La macchina per stirare, a tutto rotante, tipica della produzione industriale di canneria ed altra biancheria domestica, si presenta in nuove versioni leggere, da tavolo, con un costo di 100-150.000 lire, non quindi inaccessibile, e meccanica, ove venga usata con discernimento la lunga e pesante operazione domestica della stiratura.

Gli armadi asciugatori od essiccatori che dir si vogliono, destinati ad asciugare un intero bucato in poche decine di minuti, sono disponibili anche in dimensioni adatte a quelle degli appartamenti d'oggi, pur essendo derivati dai loro fratelli maggiori, d'uso industriale.

Gli aspiratori da cucina, alcuni dei quali sviluppati in piccole cappe aspiranti complete, derivano alla lontana dai tipi industriali, sono disponibili anche in modelli molto piccoli, da sistemare su una finestra, intubata o collegati alla canna fumaria dell'alloggio.

Per quanto concerne il pubblico, il consumatore italiano, questa sesta mostra presenta numerosi motivi di immediato interesse. Alcuni dispositivi elettrici, che fino a poco tempo fa trovavano la loro applicazione soprattutto in campo industriale, si sono evoluti, derivando, dai tipi industriali, più massicci, natural-

NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO... (grid of small logos)

In vista di Francoforte

All'insegna del «miglioramento» la gamma dei modelli SIMCA-'70

Dopo la svalutazione del franco la Casa francese non ha ancora deciso le variazioni del listino - Di sicuro sinora l'aumento dei costi

Riprende la stagione salomistica e le case costruttrici vanno a gara nella presentazione dei modelli del 1970. Nessuna novità eccezionale, o quanto meno di grande attesa a livello «popolare», ma aggiornamenti degli ultimi modelli e quanto prima dei prezzi.

La svalutazione del franco pone infatti problemi di particolare importanza alle case francesi e la SIMCA, nel corso della conferenza stampa avvenuta giovedì scorso attraverso il nuovo direttore della sezione italiana, Mr. Georges Royon, ha fatto sapere ai giornalisti che esiste il buon vezzo di minimare la situazione e una valutazione definitiva sulle conseguenze che queste misure potranno avere nel confronti della politica dei prezzi SIMCA, non è ancora stata fatta.

Tra le case automobilistiche che si sono mosse per parlare abbastanza chiaro: in questo momento in Francia si stanno guardando l'altro e nessuno si decide alla prima mossa. Non si deve dimenticare che la SIMCA, visto che è di questa casa che dobbiamo parlare, oggi acquista molto materiale dall'area del franco e particolarmente dalla Italia per cui i costi sono già automaticamente saliti.

Per ora, comunque, il listino SIMCA, non è ancora stato fissato. Ma si può dire che il nuovo direttore della sezione italiana, Mr. Royon, giunge da una esperienza nel settore e fa parte della SIMCA con vari incarichi dal 1951. È laureato in legge e in lingue straniere sicché non ha difficoltà a capire le intenzioni della casa che rappresenta.

Il nuovo direttore della SIMCA Italia, installatosi alla guida della sezione dal 1° settembre, ha avuto il primo contatto con i rappresentanti della stampa. Mr. Royon giunge da una esperienza nel settore e fa parte della SIMCA con vari incarichi dal 1951. È laureato in legge e in lingue straniere sicché non ha difficoltà a capire le intenzioni della casa che rappresenta.

incremento dal 1967 al '68 e stato del 13,68 e precisamente da 27.262 unità a 30.991. Nei primi sei mesi del 1969 l'incremento, in confronto al periodo corrispondente, è stato addirittura del 20,2 (da 18.249 unità a 23.472).

A 20 chilometri da Torino, a Villastellone, dove sorge l'autostrada che porta al mare (la Torino-Fossano-Ceva-Savona) la SIMCA ha approntato gli impianti della nuova sede su un'area di 58.775 mq, dove trovano posto il magazzino ricambi e la scuola di formazione tecnica per i futuri assistenti alla SIMCA. Un piano di investimento non di minore importanza, che presuppone senza meno traguardi ambiziosi.

Il nuovo direttore della SIMCA Italia, installatosi alla guida della sezione dal 1° settembre, ha avuto il primo contatto con i rappresentanti della stampa. Mr. Royon giunge da una esperienza nel settore e fa parte della SIMCA con vari incarichi dal 1951. È laureato in legge e in lingue straniere sicché non ha difficoltà a capire le intenzioni della casa che rappresenta.

Il nuovo direttore della SIMCA Italia, installatosi alla guida della sezione dal 1° settembre, ha avuto il primo contatto con i rappresentanti della stampa. Mr. Royon giunge da una esperienza nel settore e fa parte della SIMCA con vari incarichi dal 1951. È laureato in legge e in lingue straniere sicché non ha difficoltà a capire le intenzioni della casa che rappresenta.

Il nuovo direttore della SIMCA Italia, installatosi alla guida della sezione dal 1° settembre, ha avuto il primo contatto con i rappresentanti della stampa. Mr. Royon giunge da una esperienza nel settore e fa parte della SIMCA con vari incarichi dal 1951. È laureato in legge e in lingue straniere sicché non ha difficoltà a capire le intenzioni della casa che rappresenta.

Il nuovo direttore della SIMCA Italia, installatosi alla guida della sezione dal 1° settembre, ha avuto il primo contatto con i rappresentanti della stampa. Mr. Royon giunge da una esperienza nel settore e fa parte della SIMCA con vari incarichi dal 1951. È laureato in legge e in lingue straniere sicché non ha difficoltà a capire le intenzioni della casa che rappresenta.

esperienze nel settore e fa parte della SIMCA con vari incarichi dal 1951. È laureato in legge e in lingue straniere sicché non ha difficoltà a capire le intenzioni della casa che rappresenta.

Il nuovo direttore della SIMCA Italia, installatosi alla guida della sezione dal 1° settembre, ha avuto il primo contatto con i rappresentanti della stampa. Mr. Royon giunge da una esperienza nel settore e fa parte della SIMCA con vari incarichi dal 1951. È laureato in legge e in lingue straniere sicché non ha difficoltà a capire le intenzioni della casa che rappresenta.

Il nuovo direttore della SIMCA Italia, installatosi alla guida della sezione dal 1° settembre, ha avuto il primo contatto con i rappresentanti della stampa. Mr. Royon giunge da una esperienza nel settore e fa parte della SIMCA con vari incarichi dal 1951. È laureato in legge e in lingue straniere sicché non ha difficoltà a capire le intenzioni della casa che rappresenta.

Il nuovo direttore della SIMCA Italia, installatosi alla guida della sezione dal 1° settembre, ha avuto il primo contatto con i rappresentanti della stampa. Mr. Royon giunge da una esperienza nel settore e fa parte della SIMCA con vari incarichi dal 1951. È laureato in legge e in lingue straniere sicché non ha difficoltà a capire le intenzioni della casa che rappresenta.

Il nuovo direttore della SIMCA Italia, installatosi alla guida della sezione dal 1° settembre, ha avuto il primo contatto con i rappresentanti della stampa. Mr. Royon giunge da una esperienza nel settore e fa parte della SIMCA con vari incarichi dal 1951. È laureato in legge e in lingue straniere sicché non ha difficoltà a capire le intenzioni della casa che rappresenta.

Il nuovo direttore della SIMCA Italia, installatosi alla guida della sezione dal 1° settembre, ha avuto il primo contatto con i rappresentanti della stampa. Mr. Royon giunge da una esperienza nel settore e fa parte della SIMCA con vari incarichi dal 1951. È laureato in legge e in lingue straniere sicché non ha difficoltà a capire le intenzioni della casa che rappresenta.



Il nuovo frontale e la nuova calandra della SIMCA 1501 Special. La calandra incorpora ora i fari antinebbia, accenti sportivi, l'impronta sportiva della vettura.

Da 42 cv Dm per la versione 944 cmc e da 30 cv Dm per il tipo 1118 cmc, con la migliorata sono passati rispettivamente a 44 e 33 cv Dm. La modifica che eleva la coppia massima senza aumentare il regime di rotazione ha aumentato di poco la velocità. Secondo quanto ha asserito l'ufficio tecnico la modifica sarebbe stata apportata alla testata col fine di ottenere una migliore turbolenza del gas attorno alle valvole e una più razionale fuoriuscita del gas combusti. Per le «1000» e «1100» e «Special» freni a disco sulle ruote anteriori. Alcuni dettagli non necessariamente ricorrenti all'interno del abitacolo e stop.

Per la gamma «1100» e «Special», con tutte le versioni 2 e 4 porte e per la versione «Break», maggiore potenza come per le altre. Da 56 cv Dm a 60 e una migliore strumentazione interna. Mediante un giunto elettrico a elementi più morbidi e un cardano montato su aghi vengono maggiormente filtrate le vibrazioni dello sterzo su pavimentazione irregolare. Internamente rifatta la plancia di controllo. Sul tipo «lusso» anche i sedili sono stati ridisegnati.

Il «1501 Special» si presenta con una nuova calandra e con i fari antinebbia incorporati, ricordando così il frontale del coupé 1200 S. Plancia portainstrumenti completamente nuova. Rinnovata la gamma dei colori: una tavolozza con 14 gradazioni di cui 9 inedite.

Questi sono i modelli SIMCA con le loro variazioni per il Salone di Francoforte che aprirà i battenti l'11 settembre. Si parla di un grosso modello «2000», ma se ne parla... molto sottovoce e sarà, comunque, una novità del prossimo anno.

Otello Pacifico

Conclusa tragicamente la ricerca dei soccorritori

Ritrovato il cadavere del vescovo disperso nel deserto della Giudea

Il corpo si trovava seminudo su un costone roccioso - Una terribile agonia

GERUSALEMME, 7 settembre

Tragica conclusione della vicenda dell'ex vescovo episcopale della California James Pike, disperso nel deserto della Giudea. Oggi, il suo corpo seminudo è stato rinvenuto in cima ad un costone roccioso ormai privo di vita. L'agonia di James Pike deve essere stata terribile. Nel deserto della Giudea il caldo raggiungeva i quaranta gradi all'ombra per la maggior parte della giornata, mentre la notte il freddo è notevole. James Pike è rimasto in quel deserto senza acqua in quell'angolo. Prima di morire - così hanno accertato le pattuglie di soccorso che hanno recuperato il corpo - l'ex vescovo si era arrampicato sul costone roccioso forse pensando di poter essere individuato meglio da coloro che stavano lo stavano cercando. Lo sforzo per arrivare in cima alle rocce deve avere affrettato la sua fine.

James Pike, che aveva 56 anni, e la moglie Diane, di 31, erano partiti in auto da Betlemme per raggiungere il Mar Morto, più di una settimana fa. Con molta impetuosità, i due, erano partiti senza adeguate scorte di acqua e di cibo e senza una guida. In mezzo al deserto della Giudea era iniziato il dramma. L'auto dell'ex vescovo episcopale si era bloccata per un guasto sotto il sole a picco e non era stato possibile farla ripartire. A questo punto, James Pike aveva deciso di inviare la moglie a chiedere soccorsi mentre lui sarebbe rimasto vicino alla macchina per permettere successivamente il recupero.

La signora Pike, non conoscendo assolutamente il territorio si allontanava perdendosi quasi subito. Quando era ormai allo stremo delle forze e disperava di salvarsi, la donna era stata raggiunta da un beduino di passaggio con alcuni cammelli e tratta in salvo. Intanto, il mancato arrivo e la scomparsa dei due coniugi erano già stati segnalati alle autorità israeliane che iniziavano le ricerche. La signora Pike raggiungeva, comunque, Gerusalemme per mettere in guardia tutto il mondo su quanto possibile alle squadre di soccorso che avevano già iniziato le ricerche rimaste senza esito.

Oggi si è avuta la conclusione della vicenda. Un gruppo di soccorritori ha trovato un paio di pantaloni corti e circa tre chilometri da luogo ove la moglie di Pike aveva visto il marito per l'ultima volta. Seguendo quella traccia, il corpo di Pike è stato raggiunto sul costone roccioso. Per il recupero è stato utilizzato un elicottero.

La notizia del ritrovamento e del recupero della salma è stata data ad un gruppo di israeliani da Abu Ramim Mansour, un arabo della comunità dei drusi che vivono nel deserto. La morte di Pike è stata subito avvertita, ma non ha retto alla notizia ed è stata colta da collasso.

È partita la miss Cinema Europa



CESENATICO - Miss Cinema Europa, Françoise Favaron, è stata eletta ieri Miss Cinema Europa. La noceletta, che risiede a Parigi, ha 18 anni, occhi marroni e capelli castani ed è alta 1,72. NELLA TELEFOTO ANSA: Françoise Favaron sorridente con le damigelle d'onore Ester Guidi (a sinistra) e Miss Cinema Italia e (a destra) Zdenka Maru, Miss Cinema Jugoslava.

MONCALIERI - Due ladri in fuga su una «Giulia»

Per sfuggire ai carabinieri provocano una grave sciagura

Numerosi automezzi coinvolti nella collisione - Un morto e vari feriti

DALLA REDAZIONE

TORINO, 7 settembre

Due ladri, che viaggiavano a bordo di una «Giulia», per sottrarsi all'inseguimento di

E' MORTO IL COMPAGNO GIOVANNI SALATI

REGGIO EMILIA, 7 settembre

Il compagno senatore Remo Salati è stato colpito oggi da un grave lutto: il padre Giovanni, vecchio combattente per la causa del progresso, diffusore del nostro giornale per molti anni, è morto all'età di 88 anni. I funerali si svolgeranno lunedì 8 settembre in forma civile alle ore 16,30 nella Chiesa di S. Maria. La Federazione comunista di Reggio, la PCCI e la redazione de L'Unità esprimono al compagno Salati le più sentite condoglianze.

una pattuglia di carabinieri hanno provocato uno spaventoso incidente nel quale un motociclista, Renato De Bartoli, 29 anni, di Moncalieri, strada Torino 73, è morto e un altro è in fin di vita. Dei carabinieri inseguivano un certo gravemente ferito in modo più lieve. Pure feriti sono rimasti i due ladri.

Il grave episodio è avvenuto nel tardo pomeriggio di giovedì 6 settembre, in via S. Maria, quando una pattuglia di carabinieri per aver effettuato delle infradazioni al codice stradale.

La «Gazzetta» si è lanciata all'inseguimento e il guidatore della «Giulia», per la regia, ha accelerato l'andatura. Al semaforo che regola il traffico con la Torino-Asti e la Torino-Savona, (che è sem-

pre botico) la «Giulia» ha sorpassato una «Opel» ed è andata a cozzare contro un'altra macchina che proveniva in senso inverso, e rimbalzata e si è schiantata contro un camioncino francese. Nella manovra ha urtato di striscio contro una motocicletta con due persone a bordo. La «Gazzetta», soprappiungendo nel gruviglio di veicoli, è riuscita a scattare le auto ma non ha potuto evitare la motocicletta che è stata colpita in pieno e schiacciata contro un palo segnalatico.

I ladri, che avevano rubato la «Giulia» appena una settimana fa, si chiamano Michele Tagliente, 19 anni, via Corte D'Appello 2 e Vincenzo D'Appiano pure 19 anni, viale Legnano 7. Il tagliante era alla guida, era privo di patente.

g. ba.

Annullati con la smaltatura i fenomeni di corrosione

Ideata e messa a punto una marmitta che dura quanto la vita dell'auto

Le marmitte comuni durano, in media, 30 mila km.; quelle smaltate arrivano a 150 mila km.

Il problema più serio che si presenta per le marmitte di scarico di ogni vettura moderna è quello della loro durata, che volte non arriva a coprire il periodo di garanzia dell'automobile stessa. In poche parole, le tradizionali marmitte hanno una vita troppo breve, si rompono troppo in fretta e la loro sostituzione contribuisce ovviamente ad aumentare i costi di esercizio delle vetture.

Molte industrie automobilistiche si sono occupate e si occupano del problema e, alcuni, da tempo, si sono dedicati anche a giovani ingegneri tedeschi, Hans Rinke, che lavora in Italia, non nell'ambito della produzione automobilistica, bensì del complesso chimico Bayer, presso lo stabilimento E-mals di Filago.

Il motivo della «crisi» della marmitta tradizionale, come noto, risiede nei fenomeni di corrosione all'esterno, provocati soprattutto dalla pioggia, e all'interno, dalla muffa e dai sali sparsi sulle strade per evitare la formazione di ghiaccio, ed all'interno, dal gas di scarico del motore che tende ad essere addensato, sottoposto a vapori acido e a condensazioni nella marmitta (l'ammalgama). Tutte queste cause, che agiscono in modo di fatto e costante, provocano in questa fase di permanenza della condensa nella marmitta che la lamiera si arrugginisce.

Se si volesse poi osservare quelle marmitte in cui è impiegata la lana di vetro per ottenere un maggior assorbimento dei rumori, ci si accorgerebbe allora che in queste fibre vetrose l'acqua di condensazione ristagna a lungo e viene eliminata solo dopo prolungati percorsi con il motore surriscaldato. Ciò spiega, per esempio, i mezzi che per lo svolgimento della loro professione percorrono pochi chilometri per volta, a volte devono cambiare la marmitta dopo soli 10.000 chilometri.

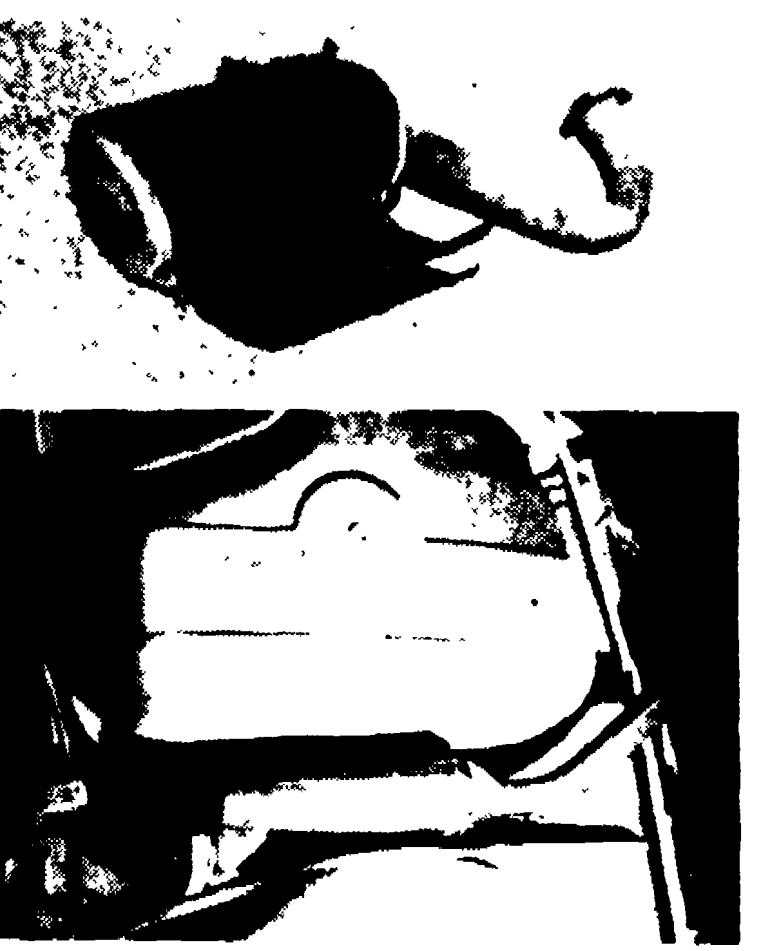
Considerando tutto ciò, l'ing. Rinke e quindi partito dall'idea che smaltando, all'interno e all'esterno, una normale marmitta questa avrebbe acquistato una resistenza di gran lunga maggiore ai fenomeni di corrosione, accostando a questo un numero sorprendente della sua durata.

Utilizzando uno smaltato speciale, a gran fine grana, l'ing. Rinke ha potuto realizzare, in un prototipo della nuova marmitta, una lunga vita e dopo l'istituzione di una prova di resistenza a lungo termine, si è potuto constatare che la marmitta smaltata, pur essendo un prototipo, poteva durare, in condizioni di prova, per un periodo di tempo superiore a quello delle marmitte tradizionali.

Anche il risultato di queste prove ha contribuito all'idea della marmitta smaltata e quella giusta associazione di materiali, per la sua realizzazione, si può dire, ha costituito un vero e proprio miracolo.

Il primo modello ha una velocità di 175 km. orari e viene venduto al prezzo di circa 1.772 dollari (Usa e Canada). La nuova marmitta, che ha una velocità di circa 180 km. orari) costa circa 1.833 dollari e poco meno ad Hiroshima.

Il secondo modello (che ha una velocità di circa 180 km. orari) costa circa 1.833 dollari e poco meno ad Hiroshima.



Gli effetti della corrosione su una marmitta normale (foto in alto) e la marmitta smaltata montata su un'auto rivela, nel confronto con le altre parti della macchina, la sua resistenza alla corrosione (foto in basso).

Auto giapponesi con motore rotante

La Toyota Kogyo Co. ha messo in vendita nuovi modelli di auto con motore rotante. I due modelli sono la Mazda Familia Rotary SS, la prima berlina con motore rotante e la Familia Rotary Coupé. E' che è equipaggiata con due motori rotanti.

«pieghevoli» della TECNOMOTO

Le piccole e moderne motociclette Tecnomoto sono antiche per il loro modo di essere trasportate, molto interessanti sono i due «pieghevoli» della Tecnomoto di Vignola (Modena). Si tratta di due ciclomotori denominati «Junior» e «Dolly», entrambi di 48 cc di cilindrata e che, i «piegati», hanno pressoché le stesse dimensioni: 85 cm di lunghezza, 60 di altezza e 40 di larghezza. Il modello «Junior», 90, 60 e 40 il «Dolly», identico è il peso: 38 kg.

Auto giapponesi con motore rotante

Le piccole e moderne motociclette Tecnomoto sono antiche per il loro modo di essere trasportate, molto interessanti sono i due «pieghevoli» della Tecnomoto di Vignola (Modena). Si tratta di due ciclomotori denominati «Junior» e «Dolly», entrambi di 48 cc di cilindrata e che, i «piegati», hanno pressoché le stesse dimensioni: 85 cm di lunghezza, 60 di altezza e 40 di larghezza. Il modello «Junior», 90, 60 e 40 il «Dolly», identico è il peso: 38 kg.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci