

Sono troppi i bambini vittime di intossicazioni: «domestiche»

# Regola 1ª: non tenere a portata di bocca i mille «veleni» di casa

La maggior parte di questi incidenti è solo imputabile alla disattenzione degli adulti - Consigli pratici

Statistiche impressionanti ci informano che ogni anno migliaia di bambini fanno il loro ingresso nei posti di pronto soccorso ospedaliero.

Una percentuale notevole di questi piccoli pazienti è vittima di incidenti più o meno gravi avvenuti tra le mura domestiche. La maggior parte di questi «disgrazie» non può essere fatalmente attribuita al caso: ne sono imputabili la noncuranza e la disattenzione degli adulti, i quali frequentemente sembrano incapaci di comprendere che prodotti chimici ed oggetti di uso comune possono — in mano a persone inconsapevoli — trasformarsi in armi pericolose o mortali.

Il tragico corteo di guai derivanti da questo comportamento colpevole è costituito da avvelenamenti, ferite, fratture, soffocamenti, ustioni, scosse elettriche, annegamenti, ingestione dei più diversi «corpi estranei», contusioni d'ogni genere.

Non potendo affrontarli tutti ci limiteremo ad esaminare il grosso capitolo degli avvelenamenti, che sono incredibilmente frequenti.

Poiché anzitutto occorre imparare a conoscere il «nemico», armatevi di carta e matita ed iniziate un accurato sopralluogo della vostra abitazione e degli eventuali annessi (giardino, orto, garage, terrazza, cantina o solaio).

Prendete nota di tutti i prodotti potenzialmente tossici: vi accorgete che sono decine. Sicuramente troverete diversi (in polvere o liquidi) per i più diversi usi, candeglianti, ammorbidenti, disinfettanti, shampoo e frizioni per capelli, cosmetici, polveri e schiume e spray e creme d'ogni tipo. E poi non mancano ammoniaci, naftalina e candore, acetone, cere, smacchiatori, inchiostri, vernici, solventi e diluenti, disincrostanti, lucidi per scarpe o per mobili e per metalli, paraffina, insetticidi, sgrassatori per tubature. Spesso ci sono anche kerosene, «polish» per auto, veleno per topi, anticrittogamici, diserbanti, fertilizzanti,

antiparassitari, fungicidi.

E ancora: non dimenticate di segnare anche il tabacco, i fiammiferi e i liquidi per accendini, gli alcoolici e i medicinali sotto qualsiasi forma (compresse o pillole anticoncezionali o le bustine di acido acetilsalicilico usato per le conserve). Questo elenco vi sembra incompleto? Certamente lo è, ma basta per capire che avvelenarsi può essere, davvero, un... gioco da bambini.

Un particolare non irrilevante inoltre è che l'incidenza di avvelenamenti è significativamente più alta nel 2-3° anno di vita. In quest'età, infatti, i bambini, insaziabil-

mente curiosi, vogliono esplorare o sperimentare tutto. Poiché si trovano nella cosiddetta fase orale, per approfondire le loro conoscenze non trovano di meglio da fare che cacciarsi in bocca qualunque cosa capiti a tiro.

E' chiaro che la prima, fondamentale regola per evitare gli «esperimenti» pericolosi deve essere: prevederli e prevenirli. A questo scopo forse non è inutile dare alcuni consigli pratici. Probabilmente vi sembreranno banali, ma dovrete ammettere che non sempre li avete tenuti nel debito conto o che talvolta può bastare un piccolo accorgimento per scongiurare un grosso (e non irrimediabile) danno.

- 1) Cercate luoghi realmente inaccessibili per riporre i prodotti pericolosi, tenendo conto che spesso la difficoltà costituisce per i vostri figli uno sprone o li trasforma in abili scalatori... «scassinatori».
- 2) Utilizzate contenitori «a prova di bambino»: cioè inaffrangibili, dotati di tappo di sicurezza, difficilmente apribili.
- 3) Seguite scrupolosamente le istruzioni e le avvertenze stampate sulle confezioni.
- 4) Non appena è in grado di capirli, insegnate al vostro bimbo come riconoscere i diversi simboli di pericolo spesso usati dalle case produttrici: solitamente, per i veleni sono stampati teschio e tibie incrociate.
- 5) Non tenete bottiglie e recipienti il cui contenuto non sia noto e non corrisponda a quello indicato dall'etichetta.
- 6) Per qualunque cosa, se l'etichetta è diventata illeggibile riscrivetela chiaramente.
- 7) Gettate i farmaci scaduti e non fate vedere ai bambini dove tenete questi ancora validi, che comunque vanno sempre conservati in un armadietto chiuso a chiave.
- 8) Non lasciate che i piccoli prendano da soli un medicinale o, se dovete somministrarne, non fateci mai al buio.
- 9) A meno che non sia indispensabile (o anche allora usate ogni possibile cautela) evitate di portare medicine in borsa: i bambini amano in modo speciale rovistarvi, rovesciarne il contenuto ed eventualmente trangugiare.
- 10) State attenti a che gli esploratori in erba non mastichino scaglie di vernice o laccino superficiali dipinte: spesso contengono residui di piombo, che possono causare un avvelenamento detto «saturnismo».
- 11) Attenzione anche a matite, penne e pennarelli, bocchette di inchiostro e simili.
- 12) Non tenete a portata di avide bocche i liquori: i bambini si divertono a morderli e, non dimenticate che una sola sorsata di alcool puro può essere per loro tragicamente pericolosa.
- 13) Smettere rapidamente il possesso o non abbandonate pacchetti di sigarette in giro per la casa: il tabacco, se ingerito, è un veleno mortale.

Nonostante la precauzione, l'eventualità di un avvelenamento può improvvisamente trasformarsi in un'inevitabile realtà. In questo caso, non perdetevi: siete lucidi, ed evitate di peggiorare la situazione. Se il bambino ha ingerito sostanze pericolose, la cosa più saggia che potete fare è portarlo di corsa al più vicino pronto soccorso. Se per qualche ragione ciò non vi è possibile chiamate almeno il centro antiveleni: se siete in grado di dire che cosa (e approssimativamente anche quanto) il bambino ha ingerito e/o di descrivere i sintomi che presenta (difficoltà respiratorie, convulsioni, perdita di sensi, alterazioni significative della temperatura, sonnolenza, incapacità di coordinare i movimenti, dolore, vomito o diarrea, sudorazione profusa, bruciore attorno alla bocca, ecc.) di certo vi saranno date istruzioni adeguate su come comportarsi.

In ogni caso, ricordate che non dovete mai provocare il vomito dopo l'ingestione di liquidi corrosivi o di derivati del petrolio (ad es. solventi, benzina, detersivi liquidi, trementina, ammoniaci, soda caustica, liscivia e via dicendo): ciò è estremamente pericoloso, sia perché si potrebbe ostendere l'area ustionata sia perché si corre il rischio di provocare una inspirazione polmonare.

Paolo Sassi

## Come funzionano i grandi impianti di teleriscaldamento

### Quel calore che arriva da lontano

La centrale collocata fuori città - Ridotti i costi

Nel trattare la complessa questione dell'energia nei suoi problemi, la rivista tematica che essa pone allo stato attuale delle cose, si usa spesso una terminologia nuova, o si utilizzano termini non attribuiti per un significato più o meno diverso da quello corrente. Conviene dare uno sguardo a tale terminologia per poter valutare meglio quanto si dice e si scrive sull'argomento.

Cominciamo dal termine, ormai comune, di «teleriscaldamento»: analizzando la parola, appare subito chiaro che essa dovrebbe significare «riscaldamento da lontano». In effetti, con il termine di «teleriscaldamento» si intende un sistema di riscaldamento a distanza, in cui la centrale ad essi di acqua calda per utilizzi sanitari) ad opera di un impianto generatore di calore che si trova ad una distanza notevole dagli edifici riscaldati. Tale distanza, nei casi più comuni, è di alcuni chilometri, ma può anche essere maggiore.

Gli elementi caratterizzanti un sistema di teleriscaldamento sono due. Il primo è costituito da una rete di tubazioni sotterranee, che convogliano dall'impianto al singolo edificio riscaldato acqua calda o vapore, e che «ritornano» all'impianto per convogliarvi l'acqua (o il vapore) che ha ceduto calore agli edifici da riscaldare. Il secondo elemento tipico è lo «scambiatore di calore» e cioè il «blocco» entro il quale il fluido caldo in arrivo (acqua calda o vapore) cede calore, quindi riscalda l'acqua che circola nel circuito di tubi, l'uno collegato all'impianto «lontano», che fornisce calore, e l'altro collegato all'impianto di riscaldamento «locale» dell'edificio. Il fluido che circola nei circuiti entro lo scambiatore non si mescolano tra loro, ma del fluido caldo in arrivo (acqua o vapore) il calore «passa» al fluido «locale» che circola nell'impianto di riscaldamento dell'edificio (acqua o vapore).

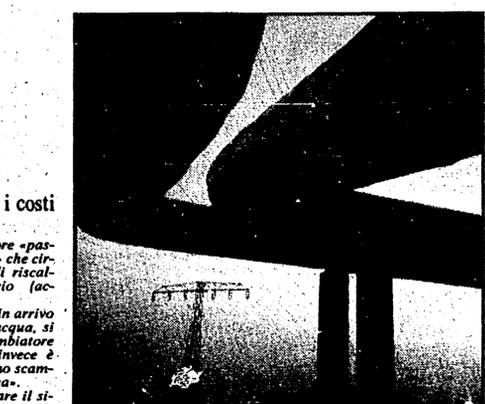
Se il fluido caldo in arrivo allo scambiatore è acqua, si parla di uno scambiatore «acqua-acqua», se invece è vapore, si parla di uno scambiatore «vapore-acqua».

Spesso, a completare il sistema, l'edificio «teleriscaldato» è provvisto di una caldaia supplementare, di piccole dimensioni, da usarsi raramente, e cioè nel caso in cui l'impianto centralizzato non riesca a inviare agli edifici che serve una quantità di calore sufficiente, oppure nei rarissimi casi nei quali l'erogazione di calore debba essere sospesa per un giorno o a causa di eventuali guasti.

L'assetto tipico e più semplice di un sistema di teleriscaldamento si basa su una centrale termica, sistemata di solito in periferia o appena fuori dai limiti della città, che funziona utilizzando il combustibile più facilmente reperibile nella zona o comunque disponibile (residui della distillazione del petrolio, gas naturale, carbone, gas di distillazione del carbone, lignite, torba ed anche rifiuti combustibili).

La maggior resa, e cioè la economicità del sistema, è data dal fatto che in un grande impianto si può bruciare il combustibile in maniera quasi perfetta, «bruciando» il massimo calore, mentre i piccoli impianti locali (anche quelli non tanto piccoli che grandi edifici o di un gruppo di edifici) operano con rese assai basse, dissipando grandi quantità di calore e di combustibile non bruciato, o parzialmente bruciato, nei fumi, che vengono scaricati nell'atmosfera.

Tale maggior resa compensa largamente il costo di installazione e di manutenzione della sviluppatissima rete di tubazioni sotterranee che, partendo dalla centrale, deve raggiungere tutti gli edifici «teleriscaldati». Oltre a questo, l'ef-



Un tratto dell'impianto di teleriscaldamento attraverso il quale viene convogliato calore per la città di Francoforte sull'Oder

fetto inquinante di una centrale del genere, che brucia totalmente il combustibile e filtra in maniera quasi perfetta i fumi, è quasi nullo. Gli impianti locali di riscaldamento, invece, proprio perché scaricano nel centro urbano notevoli di combustibile non bruciato o parzialmente bruciato (i cosiddetti «incombustibili»), e non sono filtrati per eliminare composti di zolfo e d'altro tipo che si generano nella combustione, costituiscono pesanti fonti di inquinamento. Contribuiscono pesantemente, quindi, a formare il famigerato «smog» delle città.

Un esempio tipico di teleriscaldamento a mezzo di centrali termiche è quello che funziona esclusivamente in tale funzione, si ha nella città di Lubiana, proprio «fuori della porta di casa» del nostro Paese. La città è servita da due sole centrali, sistemate pochi chilometri fuori dal centro urbano, che producono calore, e cioè acqua calda o vapore, e che sono munite di un «contatore di calore» che misura con precisione la quantità di calore che passa dall'impianto di distribuzione all'edificio. Di conseguenza, viene periodicamente emessa una serie di «bollette del riscaldamento».

Installare impianti di questo tipo (uno o due nelle città piccole e medie, tre o più nelle grandi città), non presenta particolari problemi. Difficoltà e costi non sempre prevenibili esattamente si incontrano invece nella posa

## Torna la centrale a carbone

Nei programmi dell'Enel la costruzione di quattordici impianti entro il 1990

L'ENEL, oltre alla conversione a carbone di alcune centrali, i cui lavori di adeguamento sono già in corso da due anni e dovrebbero essere completati entro il 1983, ha messo al programma la costruzione di 14 unità da 640 megawatt ciascuna entro il 1990. Se questi programmi verranno realizzati — e su ciò gravano le pesanti incertezze delle procedure autorizzative — i consumi di carbone da vapore per quella data raggiungeranno i 28 milioni di tonnellate/anno, valore che è il triplo delle timide previsioni avanzate dal programma energetico nazionale del 1977, e conferma del fatto che l'introduzione di sostanziali quantitativi di carbone nel nostro bilancio energetico nazionale è tutt'altro che impossibile.

Lo afferma Egenio Nardelli, ingegnere impegnato nella programmazione energetica presso l'ENI, nel volume «Combustibili fossili, carbone-petrolio-gas naturale», pubblicato dalla Elettas Libri.

«Ma oltre che nelle centrali termoelettriche, il carbone può essere impiegato in altri settori industriali. Fra questi l'industria del cemento occupa sicuramente il primo posto, per la semplice ragione che le fornaci del carbone vengono impiegate nel prodotto finale, il clinker, eliminando i problemi conosciuti con lo smaltimento». Il carbone potrà essere «un comprimario sulla scena energetica» ma «solo a condizione», conclude Nardelli, «che vengano apprestate per tempo quelle infrastrutture che in Italia mancano completamente».

## Si sperimenta un nuovo vaccino contro la lebbra

Alcuni scienziati londinesi sembrano nutrire molte speranze in un nuovo vaccino per combattere la lebbra, malattia ancora molto diffusa in Africa. L'Organizzazione mondiale della Sanità ha calcolato che vi sono ancora 15 milioni di lebbrosi nel mondo. Il vaccino, prodotto dal «British National Institute», fino ad ora è stato sperimentato con successo in laboratorio su pochi volontari, ma è in progetto un esperimento su vasta scala. Una sola iniezione di vaccino, ricavato da germi morti di lebbra, presi da armadilli di due anni, deve essere fatta ai bambini in età scolare.

Oltre che dall'armadillo questo vaccino, che potrebbe portare alla completa scomparsa della lebbra, può anche essere ottenuto dal tessuto molle dei porcoepini e dei topi allevati in laboratorio. Gli scienziati stanno lavorando per ottenere la massima purezza del prodotto.

## Aumenta negli USA il consumo di vitamine

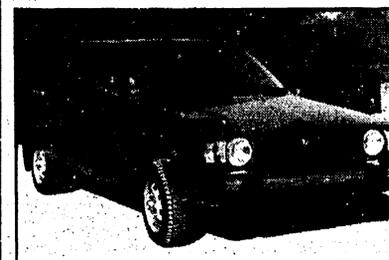
Cresce negli Stati Uniti, il consumo di vitamine: nel 1978 ha superato le 25 mila tonnellate con un fatturato di un miliardo e duecento milioni di dollari, nel 1979 c'è stato un buon 5 per cento in più.

Particolare sviluppo si è avuto nella produzione e vendita dei «cosmetici» a base di vitamine che vengono proporzionati per il miglioramento dell'epidermide e la conservazione di una «pelle sempre giovane».

Diminuisce invece, sempre negli Stati Uniti, la ricerca farmaceutica e il consumo di nuovi farmaci. In questi ultimi tempi non più di venti nuovi farmaci vengono immessi sul mercato annuamente. Ciò dipende dal fatto che se 900 industrie farmaceutiche, appena una trentina continuano a fare ricerca. C'è infatti la consapevolezza che occorre un periodo da otto a dieci anni di ricerca, prima che un nuovo prodotto superi la fase della sperimentazione.

## Importata anche la Subaru «AM 3»

La berlina può passare alla trazione integrale durante la marcia



La «Subaru AM3», costruita dalla Fuji Heavy Industries, uno dei colossi industriali del Giappone, viene ora importata in Italia dalla Buico Italiana.

La rete di distribuzione ed assistenza è curata dalla Stia che assicura, attraverso la propria organizzazione di vendita, la normale assistenza di garanzia e l'approvvigionamento dei ricambi.

La struttura tecnica della «AM3» è derivata direttamente da quella del modello «A67L», già commercializzato in Italia.

Il motore della vettura, un quattro cilindri contrapposti di 1600 cc, sviluppa una potenza di 72 CV DIN ed è accoppiato ad una trasmissione ordinaria sulle ruote anteriori e ad una trasmissione innestabile su quelle posteriori. La berlina diviene così a quattro ruote motrici quando deve viaggiare su terreni accidentati o scivolosi.

L'innesto della trazione integrale avviene senza necessità di arrestare il veicolo, ma semplicemente agendo su una apposita leva senza dover premere il pedale della frizione.

Non a caso — fa notare l'importatore — le squadre americane e canadesi di sci hanno adottato questo modello come vettura ufficiale del team per le sue doti eccezionali di tenuta di strada e di trazione nei viaggi di trasferimento sulle strade ghiacciate della Coppa del mondo di sci.

Le prestazioni della vettura (una 5 posti) sono particolarmente interessanti, giacché la velocità di punta è prossima ai 150 kmh con caratteristiche di consumo che vengono definite particolarmente modeste.

Il prezzo di listino è di lire 7.500.000 alle quali vanno aggiunte le spese di immatricolazione, I.P.T.A. e il prezzo degli eventuali optional.

## La «CX Prestige» con l'automatico

Il nuovo cambio è del tipo «ZF» - I principi di funzionamento

Una nuova versione della CX Prestige, dotata di cambio automatico, recentemente presentata in Francia, verrà presto commercializzata anche in Italia. La CX Prestige, dotata, ricordiamo, di un motore di 2347 cc e 128CV DIN, sostituisce quindi, con il nuovo cambio, il precedente semiautomatico «Cmatic». La sicurezza e il confort che la trasmissione automatica comporta, vengono così ad aggiungersi alle già note qualità tecniche della CX: servosterzo, servofreno, sospensioni idropneumatiche ed ora cambio automatico.

Il cambio automatico montato sulla CX Prestige è del tipo «ZF», così costituito: convertitore idraulico di coppia Fichtel e Sachs, che assicura un rapporto di moltiplicazione variabile tra 2/1 e 1/1; cambio a comando automatico idraulico comprendente due ingranaggi epicicloidali che azionano i tre rapporti di marcia e la retromarcia.

La leva situata sulla consolle centrale permette di segnalare tra sei posizioni, segnate, da sinistra a destra, da spie luminose poste sul cruscotto, sotto il tachimetro e il contagiri, spie individuate dalle sigle: P - R - N - A - 2 - 1.

P: parking (freno di stazioneamento), in questa posizione la trasmissione è inserita;

R: retromarcia;

N: folle;

A: guida automatica, la posizione in genere più utilizzata. L'inserimento dei tre rapporti avviene automaticamente in funzione dell'azionamento dell'acceleratore e della velocità della vettura; l'innesto delle marce inferiori è possibile premendo fino a fondo corsa l'acceleratore (kick-down), il che permette riprese nervose. Molte utili nei sorpassi veloci;

2: in questa posizione la terza marcia non è più selezionata. Posizione adatta per la montagna, su salite prolungate o quando si traina una caravana su strade difficili. Inseribile solo a velocità inferiore ai 130 kmh.

1: posizione che permette l'utilizzo della prima marcia per la seconda. Consigliabile per salite o discese molto accentuate. Il passaggio da A o da 2 a 1 deve avvenire ad una velocità inferiore ai 75 kmh.

Un sistema di bloccaggio evita le manovre errate (come il passaggio da A, N, R o P). Le posizioni P, R, N, A (e la sequenza inversa) si ottengono premendo il comando di disinserimento del bloccaggio situato sotto il pomo della leva del cambio. Il motore può essere messo in moto solo se la leva del cambio è nella posizione N o P.

La CX Prestige con cambio automatico ha conservato inoltre prestazioni quasi identiche alle vetture con cambio meccanico: litri 9 x 90 kmh; 185 kmh la velocità massima; un'accelerazione da 0 a 400 m in 18"8.

## Nuovi modelli Roller e Arca per il «Caravan Europa» di Torino

La Casa di Calenzano presenterà la serie «Europ» che ha una larghezza massima di due metri - Da Pomezia un seguito al tipo 560

Una stima fondata su dati statistici forniti dalla European Caravan Federation (ECF) e integrata da informazioni specifiche sui vari mercati, indica oggi in Europa una presenza complessiva di circa tre milioni 400 mila caravan (escluse le casemobili). Secondo le stesse fonti questa forma di turismo è praticata da circa undici milioni di persone che usano la roulotte.

Per quanto riguarda la serie caravanistica i dati (rilievo del 1978) pongono in testa l'Olanda con 89 caravan ogni mille automobilisti; seguono la Norvegia con 48 caravan per mille, la Francia e l'Inghilterra con 47, Germania e Svizzera con 27. In Italia si calcola vi siano otto caravan ogni mille auto.

Il Paese più caravanistico d'Europa come immatricolato, è la Francia, con circa un milione di pezzi, seguita dalla Gran Bretagna con circa 750 mila.

Il Paese maggior produttore è ora la Germania, che ha sempre tenuto nell'ovatta e nella griglia, finita al terzo posto dopo la Francia.

Nel 1979 in Germania sono state prodotte 80.547 caravan, 69.800 in Francia, 68.500 (comprese le residenziali) in Inghilterra; l'Italia è al quarto posto con circa 18.500 e precede il Belgio che ne ha prodotte 14.000.

Per il 1980 si calcola che verranno immatricolate in Europa circa 280 mila caravan, delle quali 21-22 mila in Italia.

Questi dati sono stati forniti dalla Roller di Calenzano in vista del Salone «Caravan Europa» che si terrà a settembre a Torino-Espozim.

La serie «Europ» ha una larghezza massima in tutti i modelli di due metri: la scelta è stata attuata per rendere più agevole il traino (diminuendo la resistenza all'avanzamento), anche alle vetture di piccola cilindrata e per diminuire i consumi di carburante. La progettazione degli interni è stata finalizzata ad un uso massimo dello spazio disponibile, ricorrendo anche ad un arredamento moderno, con colori chiari e con tappezzeria realizzata per la prima volta dalla Bassotti.

La gamma «Europ» è stata definita dalla Roller «internazionale» e verrà esportata in tutta Europa. Da qui la scelta delle quattro misure e la buona dotazione accessoriistica di serie: frigorifero, cappa aspirante, doppi vetri, doppio impianto elettrico (220 e 12 V).

La gamma «Europ» presenta dal punto di vista tecnico due interessanti innovazioni: le pareti laterali a sandwich ed il telaio a struttura differenziata. Le pareti a sandwich sono così chiamate in quanto realizzate con l'isolamento a caldo e sotto vuoto dei vari componenti (alluminio interno, telaio in legno, materiale isolante, rivestimento interno) che assicurano l'elasticità della struttura, una migliore coibentazione.

I prezzi della gamma «Europ» sono: 3.705.000 lire il modello 32; 4.245.000 il 36; 4.795.000 il 43; 5.850.000 (franco fabbrica, IVA esclusa).

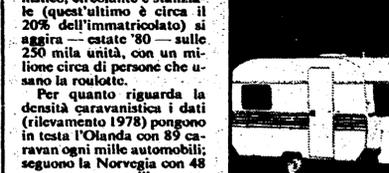
La casa di Calenzano sta inoltre ultimando il prototipo di un motorcaravan, realizzato su meccanica Ford Transit 100 a benzina (a richiesta anche Diesel e Biforcuto). «Caratterizzato da particolari doti di abitabilità e con due omologazioni: una a quattro posti ed una a sei posti. Il veicolo sarà commercializzato nell'autunno prossimo.

L'Arca di Pomezia ha aggiornato la sua linea di caravan in previsione della rassegna torinese di settembre. Alla 560 presentata lo scorso anno si affiancano infatti due nuovi modelli realizzati con la stessa impostazione stilistica e costruttiva: la 375 e la 475 (le sigle indicano la larghezza).

La linea a cuneo, i profili in gomma nera per gli spigoli e l'estrema compattezza dell'insieme sono le principali caratteristiche comuni di queste caravan ideate tanto ad un campeggio itinerante quanto a quello stanziale.

Dotazioni ed impiantistica sono quelle tipiche del motorcaravan: cappa aspirante, frigorifero, impianto elettrico, impianto di riscaldamento a gas, con aria canalizzata che scorre parallelamente alle pareti, sistema di aspirazione silenziosa e costruttiva; la 375 e la 475 (le sigle indicano la larghezza).

La linea a cuneo, i profili in gomma nera per gli spigoli e l'estrema compattezza dell'insieme sono le principali caratteristiche comuni di queste caravan ideate tanto ad un campeggio itinerante quanto a quello stanziale.



Vista esterna e interna della Roller «Europ 32».

## Bimbi sicuri in auto

Un seggiolino realizzato dalla Sabelt Britax



Anche in Italia, dove secondo i sociologi il bambino è sempre tenuto nell'ovatta e dove la frase «stai attento a non farti male» ricorre molto frequentemente, si assiste spesso ad un comportamento a dir poco sconcertante da parte dei genitori automobilisti. E' frequente vedere bambini seduti sul sedile anteriore o completamente liberi su quello posteriore, che per far passare il tempo tengano la scatola delle spalle del papà. Nella migliore delle ipotesi, il piccolo bambino seduto sul sedile anteriore, da quest'ultimo o da un adulto, in tal modo la spesa di installazione viene ammortizzata su un arco di tempo molto più lungo.

Inoltre — fa notare il costruttore — montando la cinghia a due punti su due vetture diverse il seggiolino potrà facilmente essere spostato da una all'altra.

La Sabelt, grazie alla sua esperienza nel campo dello studio di sicurezza, è in grado da qualche tempo in Italia di progettare appositamente studiato per dar



Vista esterna e interna della Roller «Europ 32».

## Bimbi sicuri in auto

Un seggiolino realizzato dalla Sabelt Britax



modo di trasportare in auto bambini di età fino ai cinque anni, senza esporli a rischi inutili.

Progettato dal seggiolino Sabelt Britax (nella foto) è di poter venire salinamente applicato al sedile posteriore, con estrema facilità di posa e rimozione. In questa soffice e comoda «culla» il bambino è trattenuto da una cinghia a due punti che, applicata direttamente alla vettura continuerà a venir utilizzata, anche quando il seggiolino stesso non potrà più essere in grado di capitarlo il bambino ormai cresciuto, da quest'ultimo o da un adulto. In tal modo la spesa di installazione viene ammortizzata su un arco di tempo molto più lungo.

Inoltre — fa notare il costruttore — montando la cinghia a due punti su due vetture diverse il seggiolino potrà facilmente essere spostato da una all'altra.

I posti letto sono quattro nell'Arca 375, cinque nel modello 475 e ben sei nella 560. I prezzi dei nuovi modelli non sono stati ancora noti.