

OPERAZIONE SOTTOSCOCCA

Un lavoro davvero scomodo e faticoso, nella zona più malagevole, ma necessario per la buona salute del camper.



L sottoscocca è una parte pressoché sconosciuta a molti; la prova si ha nelle fiere, dove è raro trovare qualcuno ingiunocchiato a scrutarne i meandri. Al contrario tutti osservano con compiacimento tendine e tessuti dei cuscini. Già, la sotto non c'è nulla di interessante, o meglio, di bello a vedersi, perché se si guarda con attenzione c'è da mettersi a piangere, soprattutto per quanto concerne la cellula abitativa. La meccanica ha una sua protezione di base, che potrebbe anche essere sufficiente, ma quanto installato dagli allestitori è carente, non volendo usare vocaboli peggiori.

Non di rado ci sono viti e graffette metalliche senza alcuna protezione, che rapidamente arrugginiscono, buchi nel pavimento otturati alla meno peggio, o talvolta lasciati tali, scalfitture e fessurazioni. I fori per il passaggio delle tubazioni e per l'inserimento della stufa spesso sono smisurati e grezzi, mostrando il materiale coibente in bella vista. Ma non è improbabile vedere anche regoli di legno nudi, privi di qualsiasi protezione. Nella migliore delle ipotesi avremo un sottile strato di vernice nera, o catramina. Molto rara la presenza di un sottile "foglio" di alluminio. Poi troviamo fasci di fili elettrici non opportunamente intubati, ma lasciati liberi e talvolta con giunzioni intermedie coperte solo da nastro adesivo. Insomma nella maggior parte dei casi è proprio uno spettacolo indecente già a veicolo nuovo. Eppure laggiù esistono tanti componenti che vanno protetti: tubazioni, serbatoi, valvole di scarico, tiranti del freno a mano, piedini di stazionamento, ecc. Vedere per credere!

I nemici del sottoscocca sono tanti ed agiscono con costanza nel tempo, creando danni notevoli.

La pioggia forma pozzanghere sull'asfalto e passandovi sopra inevitabilmente si provocano schizzi che penetrano ovunque. Già con il fondo stradale appena bagnato si crea una nebulizzazione d'acqua che si insinua dappertutto. Viaggiando d'inverno, specie in montagna, le strade vengono cosparse di sale, la neve ed il ghiaccio si attaccano al fondo. Anche al mare la salsedine abbonda e tutti sappiamo quanto sia corrosiva. I sas-



solini, sparati dalle ruote (specie da quelle motrici), colpiscono producendo graffi ed abrasioni. Ma pure quando il camper è fermo al rimessaggio, può capitare che l'erba,



crescendo, arrivi a strisciare sul fondo del veicolo e la vegetazione è ottima conduttrice di umidità, nonché via di accesso per formiche ed altri insetti, che è bene non prendano confidenza con il nostro mezzo.

Quindi è evidente la necessità di provvedere urgentemente ad un'adeguata protezione. Anzi sarebbe conveniente farlo subito, a veicolo nuovo. Eviteremo così di dover prima ripulire e lavare tutto il fondo, risparmiando tempo e, peggio, tanta fatica inutile.

Montare i paraspruzzi posteriormente alle ruote è una precauzione di rigore. Su quelle anteriori molte volte li abbiamo già di serie, avendovi provveduto il costruttore della meccanica, ma per quelle posteriori è una rarità trovarli. Eppure è un intervento semplicissimo, specie se attuato in fase di assemblaggio, quando non esistono ostacoli nelle adiacenze. Fra l'altro l'approvvigionamento fatto dall'allestitore, a livello industriale, costa una sciocchezza, offrendo però notevole protezione. Invece l'intervento a veicolo pronto, pur con minima spesa (il prezzo va dalle 10 alle 20 mila lire), comporta spesso notevoli acrobazie, per la mancanza di spazi liberi intorno. In

ogni caso sono utilissimi perché evitano "imbrattature" a tutta l'area del retrotreno, dove sovente abbiamo anche le valvole di scarico dei serbatoi.

L'ispezione preventiva è di rigore per sapere come stiano le cose. Pertanto, salvo non disporre di una "buca" o di un ponte sollevatore, dovremo giocoforza infilarci sotto al camper, manovra decisamente scomoda, che cercheremo di facilitare con tavole o cunei sotto almeno due ruote dello stesso lato, ma mai tenendolo in bilico sul cric. A questo punto, indossati vecchi indumenti che butteremo a lavori ultimati, e con l'aiuto di una potente torcia elettrica, iniziamo a scrutare con attenzione i meandri del sottoscocca, per scoprire eventuali interventi manutentivi da fare, prima della protezione già preventivata. Attenzione però, se il mezzo ha una certa età ci saranno incrostazioni di fango, e ruggine più o meno diffusa sulle parti metalliche; insomma non è possibile una valutazione precisa.

Ecco perché a veicolo nuovo tutto è più semplice. Di conseguenza conviene passare subito ad un accurato lavaggio, che comunque è indispensabile prima di applicare qualsiasi protettivo, se vogliamo ottenere la necessaria coesione.

Come lavare? Le modalità sono diverse in base al punto di lavoro, perché se siamo



sdraiati a terra (sotto al mezzo) è impensabile agire con acqua in pressione o con tubi che portano acqua. Dovremmo invece limitarci a secchio, spugna, spazzola, ed un raschietto in plastica dura, che non è il sistema migliore, e comunque bagnandoci. Meglio invece rivolgersi ad una stazione di servizio attrezzata con ponte sollevatore per il lavaggio. Così possiamo avvalerci di speci-

fici sgrassanti (tipo lava motori), da risciacquare abbondantemente subito dopo con potenti getti.

NOTA: è consigliabile essere presenti, ad evitare possibili spruzzi in punti a rischio. Adesso, pulito adeguatamente ed asciugato bene il tutto, siamo in grado di ispezionare accuratamente e decidere.

Cosa controllare?

Sulle parti metalliche non ci sia ruggine. Altrimenti va rimossa. Il sistema più semplice (meno faticoso) è l'impiego del trapano elettrico, magari a batteria, con il platello in gomma su cui montare dischi di tela abrasiva a grana più o meno grossa in base alla consistenza dell'ossidazione. Poi applicare due buone mani di antiruggine ed infine riverniciare.

Attenzione alle chiazze di muffa sul legno. Spesso rivelano infiltrazioni, o perdite dall'interno. Quindi cerchiamo di scoprirne la causa ed eliminarla.

Poi con carta smeriglio a grana fine ripulire, l'area interessata. Alla fine pittura.

Se il compensato del fondo si sfoglia il male è ben più grave e, caso per caso, si deve valutare come intervenire.

A volte, dopo una congrua stuccatura, si può applicare anche un rappezzo; altre è necessario un vero trapianto.

I vani passaruote, specie se penetranti nel pavimento, siano perfettamente integri e ben sigillati lungo tutto il perimetro.

La vite senza fine dei piedini di stazionamento non sia arrugginita né storta. Comunque va lavata con un pennello intriso nella nafta e successivamente lubrificata con un po' di grasso (quello grafitato resiste più a lungo all'acqua).

Niente alveari, anche minuscoli, e nidi di uccelli.

Precauzioni preventive vanno adottate prima di iniziare ad usare protettivi di vario genere, perché alcune parti non gradiscono di essere irrorate con determinati prodotti, che ne pregiudicherebbero la durata e/o il regolare funzionamento. Pertanto è necessario rivestirle con carta e nastro adesivo da carrozziere, da asportare a lavori ultimati.

Vediamone alcune.

I segmenti terminali, scoperti, dei cavi del freno a mano.

Le parti in gomma, in genere.

I fili elettrici, specie se di diversi colori. In occasione di particolari lavori di manutenzione sarebbe poi difficile identificarli.

Il vetrino che copre l'indicatore di livello ed il bocchettone di rifornimento dell'eventuale bombolone del gas.

Serrature di vario genere, nonché maniglie di manovra delle valvole di scarico.

Le viti senza fine dei piedini di stazionamento.

Parti del motore e dell'impianto di scarico. Per quest'ultimo si consiglia invece una di vernice per alte temperature, tipo quella che si usava per le vecchie stufe a legna.

Non dimentichiamoci neppure di coprire il pavimento, o comunque il terreno su cui stiamo lavorando. Eviteremo di sporcare ed inquinare. Per lo stesso motivo tenere a portata di mano una congrua scorta di stracci. Infine pensiamo a noi stessi. Come dicevo prima, vecchi abiti e scarpe; importante è



un berretto, a protezione dei capelli ed a maggior ragione un paio di occhiali, meglio se a copertura totale, come quelli da indossare lavorando alla mola. Utilissima anche una provvista di guanti in gomma usa e getta. Il tutto, ovviamente, già destinato al sacrificio, a fine dell'opera.

Cosa impiegare?

Molti sono i prodotti oggi in commercio. Personalmente utilizzo da anni e con soddisfazione "l'antirombo", una sostanza bituminosa, molto densa, diluibile con solvente per vernici alla nitro, in varia percentuale, ed applicabile a pennello oppure a spruzzo. Nel secondo caso però occorre un compressore ed una pistola con ugello di adeguato diametro.

ATTENZIONE: in quest'ipotesi adottare anche la prevista e specifica mascherina di protezione e non lavorare in locali chiusi. Tenere presente pure che si crea una dannosa nebulizzazione che va a depositarsi ovunque, rovinando gli arredi e quanto contenuto nell'ambiente, superfici del camper e vetri compresi. Per questo ritengo, tutto sommato, più conveniente l'antico metodo del pennello, pur richiedendo maggior tempo ed "olio di gomito".

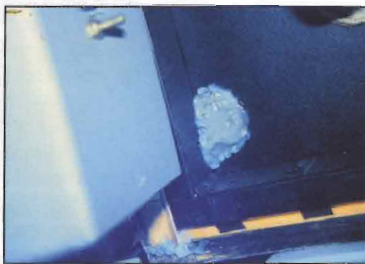
Per un buon risultato occorre stendere almeno un paio di mani (meglio tre), di cui la prima più liquida e le successive a densità crescente. L'antirombo, come tutte le sostanze alla nitro, asciuga rapidamente; comunque è preferibile attendere 1-2 ore tra uno strato e l'altro. Diciamo che un barattolo da cinque chili dovrebbe essere sufficiente ed è meno caro di 5 da 1 Kg. A ciò si aggiungono almeno un paio di litri di solvente.

Materiali accessori.

Non conviene assolutamente lavorare attingendo direttamente dalla confezione gran-

de, per vari motivi. E' più pesante e scomoda da maneggiare e spostare, ed immaginate cosa succederebbe se si rovesciasse. Quindi è indispensabile dotarsi di contenitori più piccoli; ottime allo scopo le lattine per i pelati od altro, con capienza non superiore al Kg. Meglio non usare recipienti in plastica, soggetti a sciogliersi sotto l'azione del solvente, né in vetro, a scampo di possibili rotture. Poi serve un bastoncino, quale miscelatore, perché il solvente nel tempo tende a separarsi dalla pittura e venire in superficie. Pertanto mescolare periodicamente durante l'impiego. Inoltre occorrono almeno due pennelli piatti; uno da cm. 2,5-3 e con impugnatura lunga per i punti più stretti, l'altro da cm. 5 circa. Ah, dimenticavo, se siamo sdraiati a terra, adagiarsi su un robusto cartone, o su una tavola, se non si ha l'apposito carrellino con rotelle; non stare supini, ma coricati su un fianco, in modo da non tenere il pennello proprio sopra di sé ma di lato, ci si imbratta notevolmente meno. Parlo per esperienza, credetemi!

In ultimo sarebbe appropriata una cartuccia di silicone nero e relativa pistola, per ripassare qualche sigillatura carente o farla se mancata (non sarebbe una novità). Per finire non manchino carta, stracci, guanti ed una confezione d'alcool.



Notare il legno grezzo a margine del pavimento.

Come procedere? Intanto armati di tanta pazienza, considerando che occorrerà almeno un fine settimana, salvo interventi straordinari. Fra l'altro conviene lavorare a settori, sollevando di volta in volta il mezzo su un lato, o sul segmento sotto cui intendiamo operare. Intingere il pennello con parsimonia ad evitare inutili "sbrodolamenti", pulendo subito le immancabili macchie sul terreno. Altrimenti ci finiremo sopra, trasformando gli indumenti in una specie di "pelle di leopardo". Stendere bene le mani di pittura, tirandole "in croce". Se invece potete disporre di una buca o di un ponte, siete dei "signori"; tutto è più semplice, veloce e meno faticoso. In ogni caso se capita una crisi di sconforto pensate che alla fine dell'operazione potrete dormire tranquilli perché adesso "la sotto" è tutto a posto. Buon lavoro!