



AL SOLE, PIACEVOLMENTE ALL'OMBRA

La veranda: è compatibile con il nostro mezzo? Come sceglierla e montarla correttamente. Gli accessori, le precauzioni per l'uso e la manutenzione.

Ecce un oggetto presente sulla maggior parte dei camper. E' uno degli accessori più diffusi, che spesso si acquista con il veicolo; anzi ormai è quasi un "componente".

Una volta c'erano i tendalini aggiuntivi, da "inferire" nelle apposite canaline perimetrali. Però l'operazione richiedeva un certo tempo e a volte era laboriosa; occorre la paleria ed i relativi tiranti con i picchetti, con conseguente necessità di ulteriore spazio esterno. Il tutto poi era da rimontare e riporre prima di muovere. Di conseguenza il loro utilizzo era destinato solo a soste prolungate.

Viceversa le attuali verande avvolgibili sono apribili in circa un minuto, manovrabili anche da una sola persona e senza sforzo, oltre ad esistere quelle con motore elettrico. Quindi hanno soppiantato a tal punto i tendalini, da eliminare anche le canaline dai camper. Ormai sono talmente diffuse che è inutile illustrarne le fattezze ed il funzionamento.

Le due facce della medaglia

Il motivo principale del successo è avere una buona superficie ombrosa (circa 7,5 mq per una veranda lunga mt 3) in brevissimo tempo. La stessa velocità si ha in chiusura. Così possiamo starcene all'ombra anche in pieno deserto, per pranzare, chiacchierare, o riposare. E se piove all'improvviso, non occorre interrompere precipitosamente il tutto per ripararci all'interno. Ma se volessimo farlo comunque, la veranda rientra nel suo guscio celamente.

Altro vantaggio non trascurabile è, volendo, non dover picchettare nulla, in quanto possiamo semplicemente appoggiare sul terreno i pali di sostegno, o inserire i piedini entro appositi supporti, fissati sulla parete. Infine, ma da non trascurare, possiamo dare ombra al frigo, se è sullo stesso lato.

Per contro una veranda di soli 3 mt (la dimensione più usata) pesa la bellezza di 20 - 22 Kg circa; un carico statico non trascurabile, che in viaggio aumenta notevolmente per effetto delle sollecitazioni dinamiche. In non tutte le pareti (e non in tutti i punti) si trova la dovuta robustezza. C'è poi l'aspetto giuridico connesso con i divieti di sosta. In tali situazioni è assolutamente impensabile di tirare fuori nulla; anzi conviene non fermarsi proprio né spendere una sola



lira. In ogni caso evitiamo comunque accampamenti e comportamenti che possano dare adito a critiche più o meno fondate. Infine viene la spesa, che non è proprio indifferente. Ma a questo proposito permettetemi un consiglio spassionato. Se si decide per l'acquisto si badi soprattutto alla qualità, piuttosto che lesinare qualche lira; anche perché la veranda non è un articolo da cambiare spesso; anzi...

Si sposa con il nostro mezzo?

Dato che per un modello "standard", da mt 3, occorrono circa 900.000 lire per l'acquisto, non considerando le ulteriori spese di montaggio, mi pare ovvio che convenga accertarsi preventivamente che il veicolo sia compatibile con il prodotto che avremmo scelto. Quindi sono di rigore alcune verifiche, che è opportuno fare in prima persona, anche se pensiamo di affidare a terzi l'installazione; perché sapendo come vanno fatte le cose, si è nella condizione di pretendere un lavoro corretto (che non sempre avviene, specie in questo caso) e di valutarne poi l'esecuzione. Innanzitutto accertiamoci che la parete sia lineare, almeno per tutta la lunghezza della veranda, senza rastremature di sorta. Altrimenti dovremo ricorrere a staffe particolari, o applicarla in una zona non ottimale. In ogni caso è meglio che le due superfici (parete e veranda) aderiscano perfettamente in toto.

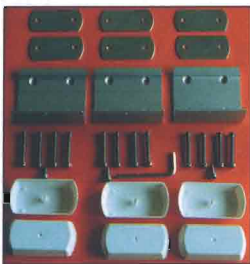
Al limite è preferibile optare per un modello leggermente più corto.

I punti di aggancio

Le verande di lunghezza fino a mt 4 circa sono corredate da 3 staffe di supporto; quelle più lunghe ne hanno in genere 4. Oppure esiste una canalina a montaggio, da avvitare sulla parete, lungo quanto la veranda stessa.

La scelta di questo secondo sistema è alternativa al primo, in base a quello che si scopre entro la parete.

Ma procediamo con ordi-



ne. Considerato il peso, amplificato dalle sollecitazioni dinamiche del moto e dalle asperità del fondo stradale, è di rigore che i punti di aggancio nella parete siano robusti. Altrimenti avremo presto infiltrazioni d'acqua, con conseguenti sostanziosi danni al veicolo. Visto il successo riscosso dalla veranda, alcuni allestitori hanno provveduto ad inserire uno zoccolo duro nell'intercapedine.

Ma questa non è una regola fissa; pertanto l'utente, per averne la certezza, deve ricercare la presenza, l'ubicazione e l'estensione di tale rinforzo. Allo scopo esiste un sistema tanto semplice quanto infallibile: la prova del martelletto; già fatta per l'applicazione del portabici ("la farfalla", nov-dic 98).

Serve appunto un piccolo martello, meglio se con testa sottile ed allungata (tipo quelli da tappezziere), perché esalta le differenze di "timbro". Occorre scandagliare tutta la parte alta della parete, con battute molto leggere, procedendo in orizzontale, da dietro verso avanti o viceversa, con intervalli di uno o due centimetri al massimo. Poi si ripete il tutto, con "strisciate" successive appena più in basso.

Così abbiamo la "radiografia" della parete. Nei punti duri c'è una tonalità più sorda, mentre quelli più



morbidi risuonano maggiormente. Nel frattempo scegliamo con una matita tenera le zone di interesse, dove applicare poi le staffe di ancoraggio della veranda. In genere nella parte alta della parete, quasi in corrispondenza del tetto, c'è un regolo di legno, ma la sua linearità spesso si interrompe con la "gobba" della mansarda.

NOTA: ogni veranda ha dei punti precisi in cui posizionare gli agganci (riportati nelle allegate istruzioni per il montaggio), che andrebbero rispettati, specialmente per quelli posti verso le estremità, generalmente corrispondenti alla base dei bracci sostenitori. Ovviamente una tolleranza è possibile, ma senza spostarsi molto dal previsto. Adesso sappiamo già quanto potrebbe essere lunga la nostra veranda.

Ma non basta. Stabiliti gli ipotetici punti di aggancio,

bisogna controllare con precisione che non ci siano impedimenti più o meno occulti per il posizionamento delle contropiastre dall'interno ed il serraggio della relativa bulloneria, operazioni indispensabili per un corretto montaggio. Quindi attenzione all'eventuale presenza di parti di mobili, costole di pensili, eventuali cornici, modanature e canaline, cavi elettrici, possibili lampade esterne ed altro. E se dall'interno non è ben visibile la parete, occorre rimuovere gli ostacoli che ne impediscono l'esame. Tutti questi accertamenti devono essere fatti prima ancora dell'acquisto e non solo all'atto dell'installazione. Così eviteremo spiacevoli sorprese.

Per quanto attiene il posizionamento degli zoccolotti per l'inserimento dei piedini alla base dei pali di appoggio, occorre usare il cervello (per molti un optional sconosciuto). Infatti li vediamo ubicati in modo eterogeneo, in base alla fantasia dell'installatore, non sempre con il dovuto raziocinio. La regola vorrebbe che fossero posti in punti in cui la parte abbia una certa solidità, e non a caso. Di conseguenza là dove c'è l'intersezione con il pavimento del veicolo. Personalmente preferisco appoggiare i piedini al suolo, scaricando direttamente a terra parte del peso, e delle sollecitazioni specie in presenza di vento. Nei miei montaggi ho conservato questi pezzi per altri usi, evitando di fare ulteriori buchi nelle fiancate.

L'installazione corretta

Diciamo subito che non servono utensili particolari, salvo un trapano ed un minimo di attrezzi, nonché un paio di scale a compasso; ma occorre essere almeno in due. Dopo le precauzioni sopracitate e stabiliti i punti di ancoraggio, è imperativo che le staffe siano esattamente allineate.

Allo scopo è comoda una stecca di legno, o metallica, perfettamente diritta e lunga almeno quanto la veranda. Poi con una matita si traccia la "linea di base", limitandoci alle aree di aggancio. Si appoggiano le



staffe, onde segnare i punti da forare.

ATTENZIONE: queste piastre hanno un'altezza tale da contenere il corpo della veranda, per cui è bene che prevedano 4 bulloni e non solo 2 nella parte superiore. Ciò per una miglior distribuzione di aderenza alla parete. Pertanto consideriamo questa possibile modifica.

A questo punto si predispongono le staffe, ponendo ampie strisce di "terostat" (un sigillante adesivo molto tenace), o del silicone, sul lato che va a contatto della parete, specie in corrispondenza dei fori per i bulloni. Ovviamente tutte le parti vanno prima pulite bene. Le contropiastre interne sono di serie, ma le loro dimensioni, in genere, sono modeste. Se non esi-

stano impedimenti e se non sono in vista, sarebbe consigliabile sostituirle con altre di maggior superficie, sempre al fine di aumentare l'aderenza e consolidare l'unione, magari impiegando del robusto alluminio, leggero e non soggetto a ruggine.

Adesso, punzonati con un bulino (o con un robusto chiodo acuminato) i punti da forare, si bucano con il trapano ed una punta di eguale diametro. Inserirsi staffe, bulloni e contropiastre, si stringono a dovere i dadi, avendo cura di non eccedere nel serraggio, ad evitare lo schiacciamento della parete, cosa più facile di quanto non si creda. Dopo un paio d'ore, quando il sigillante in eccesso sarà uscito (il silicone indurito), si prova a serrare ancora un po' i dadi. Ma sempre con delicatezza.

Si inserisce la veranda nelle staffe e la sia fa scorrere longitudinalmente per centrarla nella posizione corretta. Non rimane che bloccarla con i bulloncini in dotazione.

NOTA: se per tale operazione occorre forare l'involucro della stessa, si abbia la precauzione di aprirla di almeno un metro, prima di bucare, per controllare l'avanzata della punta, ad evitare di urtare il telo, con conseguenti danni. Il lavoro è finito, bisogna solo fare un controllo generale sul buon funzionamento, verificando che non ci siano intoppi di sorta.

I possibili accessori

Sono un certo numero: alcuni quasi indispensabili, mentre altri sono molto soggettivi; vediamo.

Il rafter è un'asta telescopica rompitratta, da



inserire a veranda aperta, tra l'involucro contenitore ed il frontalino. Irrobustisce ed evita grosse sacche d'acqua quando piove.

Le staffe con particolari geometrie servono per montaggi sopra il tetto, o su veicoli con sagome smussate o inusuali.

Le cinghie antivento ancorano al terreno la veranda aperta.

Il profilo anti-pioggia è una guarnizione a me-traggio, da applicare stabilmente sopra l'involucro per evitare o ridurre il trafileamento dell'acqua tra parete e veranda, quando piove.

La rotella salva telo evita che la porta, nei suoi movimenti strusci e rovini il tessuto, se le due parti vengono a contatto.

I kit di riparazione servono per interventi sui teli.

Il motore può essere applicato ad alcune verande, o essere componente separato su altre.

I teli parasole incrementano la zona ombrosa, mentre **le chiusure perimetrali** creano una privacy totale.

I detersivi specifici sono prodotti ad hoc per la pulizia periodica dei teli.

Consigli per il buon uso e la longevità

Apertura e chiusura sono fattibili da una sola persona, ma essere in due...è meglio; soprattutto per ridurre notevolmente gli sforzi ai bracci di sostegno, agli snodi alla base ed alla carcassa. Conviene, poco dopo l'apertura, che uno dei due regga il frontalino nella zona centrale, magari aiutandosi con una scopa od altro (se di bassa statura). Questo sostegno va mantenuto fino a quando i due elementi verticali non appoggino al suolo. Ad operazione ultimata tendere leggermente il telo ruotando l'asta di comando in senso inverso. Invece in fase di chiusura occorre reinserire i puntelli verticali entro il frontalino e bloccarli correttamente; altrimenti creeranno intralcio. Anche in questa fase è bene essere in due. Se piove e non intendiamo chiudere tutto, conviene regolare i supporti verticali in modo da avere un'inclinazione laterale, il che agevola il deflusso dell'acqua ed evita la formazione di grosse pozzanghere, sempre poco salutari per la nostra veranda.

Ma il nemico più pericoloso è il vento, che può creare seri danni sia alla veranda, che al mezzo (e magari anche a qualcuno adiacente). Pertanto se pensiamo che la nostra sosta possa prolungarsi conviene assolutamente provvedere ad ancorare al terreno il frontalino, utilizzando robusti cavetti e solidi picchetti. In ogni caso, dovendo allontanarci dal sito, il sistema più sicuro è di richiudere tutto; così si sta realmente tranquilli. Se siamo in un'area alberata ricordiamo che dai pini cade la resina (ma anche da altri tipi di piante), per cui forse non è conveniente aprire la veranda.

Non solo, ma oltre la resina, che sporca notevolmente ed è fastidiosa da eliminare, possiamo "raccoliere" anche: pigne, bacche, foglie e ramoscelli, oltre a "regali" di uccelli. Pertanto prima di ogni chiusura è di rigore un controllo. Eviteremo intoppi in chiusura (mai sforzare) e possibili conseguenti danni. L'impiego del rafter è sempre consigliabile nell'uso.

E' preferibile non riavvolgere la veranda se è bagnata, ma dovendolo fare ricordarsi di riaprirla appena possibile per una completa asciugatura.

Almeno una volta all'anno si provveda ad una radicale pulizia del telo, cogliendo l'occasione per un'accurata ispezione del tutto, compreso il serraggio della bulloneria sulle staffe. Anzi questa verifica sarebbe opportuna prima e dopo un lungo viaggio e/o dopo percorsi su tracciati sconnessi.

Infine una ulteriore precauzione, anche se di genere diverso. Togliere la momentaneamente prima di andare alla "revisione" presso la Motorizzazione; in alcuni casi ci sono state contestazioni. In definitiva si tratta solo di svitare tre bulloncini, non è poi uno sforzo erculeo.

Buon Viaggio!