

SIAMO PRONTI PER L'INVERNO?

Solo una serie di piccoli suggerimenti per l'utilizzo senza problemi in una stagione non amata da tutti.



L'impiego ottimale del camper prevede un uso continuo durante l'intero arco dell'anno, senza ipotesi di rimessaggio invernale, e questo tipo di veicolo consente di farlo. Ma nella stagione fredda le condizioni meteo spesso non sono ideali; le giornate corte, il clima rigido, la pioggia, il vento e, talvolta la neve, sono nostri compagni di viaggio. Quindi per circolare tranquillamente è d'obbligo che il mezzo sia in perfetta efficienza e per viverci in modo confortevole si adottino accorgimenti specifici.

Pertanto cerchiamo di focalizzare almeno i principali, che dovremmo già aver messo in atto a questo punto del calendario.

Il cambio di stagione per vestiario ed attrezzature varie è di rigore; proprio come si fa in casa. Quindi togliamo assolutamente tutto ciò che non serve. **Il camper non è un magazzino!** E non è proprio il caso di aggiungere pesi inutili ad un fardello già elevato.

Per l'abbigliamento invernale adottiamo capi comodi, caldi e leggeri, come "pile" e piumini, che proteggono adeguatamente, senza limitare la libertà dei movimenti. Non manchi almeno un grosso ombrello, quale dotazione permanente di bordo. Una rapida verifica alle **provviste alimentari**: qualcosa potrebbe essere scaduta; ma è d'uopo anche un aggiornamento con cibi più consoni all'inverno.

MOTORE E MECCANICA

L'olio è la vita del motore. Controlliamone il chilometraggio e la data del cambio.

Se dovessimo sostituirlo, e se andiamo spesso in montagna, non sarebbe male metterne uno che, pur essendo multigrado, abbia un titolo invernale "LOW", per agevolare l'avviamento a temperature molto basse. In ogni caso verificiamone il livello e se il mezzo tende a consumarne abbiamo una piccola scorta al seguito.

Il liquido del circuito di raffreddamento ha già una protezione contro il freddo (ed il caldo); ma sarà sempre valida e soprattutto sufficiente in montagna? Con un apposito densimetro, che costa poche migliaia di lire, si vede fino a quale temperatura siamo protetti.

Le batterie in inverno patiscono il freddo e sono sottoposte ad un lavoro più gravoso, per cui è necessario averle pienamente efficienti, ad evitare di rimanere "per la via". Accertiamoci del reale stato di carica controllando il liquido con il densimetro

(se ispezionabile). Fra l'altro a batteria scarica l'acidità dell'elettrolita diminuisce (1,25 circa quando è carica) e se scende a 1 è come se avessimo

solo acqua distillata, che a temperature sotto lo zero può gelare e spaccare la batteria. Altra precauzione è pulire bene i due poli, con uno spazzolino metallico, o carta abrasiva, proteggendoli poi con un velo di vaselina. In ogni caso un paio di robusti cavi per eventuali "ponti" sono di rigore a bordo. Anche l'acqua del lavavetro teme il gelo, quindi additarla convenientemente, anche solo con una percentuale d'alcool.

Le spazzole dei tergicristalli lavoreranno parecchio e forse conviene cambiarle i gommini. Non serve sostituire tutte le racchette (piuttosto costose), perché in commercio esistono anche i soli gommini. E' un'operazione semplice ed economica, che non conviene rimandare oltre.

I freni siano in perfetta efficienza, anche se è bene usarli con parsimonia, specie in montagna, preferendo un più frequente impiego del cambio. Comunque controlliamo il livello dell'olio e ricordiamoci che ogni due o tre anni andrebbe sostituito, perché essendo molto igroscopico assorbe notevole umidità.

La frizione non deve avere strappi, né tendere a slittare. In caso contrario farla controllare dal meccanico di fiducia.

PER VIAGGIARE SICURI

I pneumatici sono le scarpe del veicolo e meritano particolare attenzione. Il battistrada deve essere in buono ed uniforme stato d'uso, è ovvio; ma ciò non implica automaticamente buona salute. Però bisogna controlla-



re con particolare scrupolosità le condizioni dei fianchi (soprattutto di quelli interni, meno visibili), che

non devono mostrare screpolature né rigonfiamenti. Accertiamoci anche dello stato dei coni portavalvole e dei cappuccetti coprivalvole; questi ultimi è preferibile siano metallici (in commercio si trovano). Inoltre occorre verificare l'età delle gomme, che conviene non superare mai i cinque anni, poiché nel tempo perdono elasticità indurendosi, e tendono a deformarsi. L'esame sia scrupoloso, perché ad un fugace colpo d'occhio, salvo evidenti anomalie, sembrano sempre in ottimo stato. In realtà spesso non è così, anche se la bassa percorrenza chilometrica annuale trae in inganno e può farle apparire come tali. Infine, si controlli la corretta pressione di gonfiaggio, compresa quella della ruota di scorta, che è bene sia superiore di almeno tre decimi di atmosfera, rispetto alle altre, proprio perché non viene mai verificata, specie se è in un punto scomodo, ed al momento del bisogno sarebbe troppo bassa.

Le catene da neve sono indispensabili per la montagna, ma la possibilità di una nevicata esiste anche in pianura. Inoltre si dimostrano utili pure nel fango. Di conseguenza è buona norma averle a bordo comunque. Personalmente le imbarco a metà ottobre per poi levarle verso la fine di aprile. Così sono al riparo da imprevisti. Ma quando si maneggiano le catene fa sempre freddo e la neve bagna; quindi un paio di vecchi e robusti guanti sono utilissimi per lavorare senza intirizzirsi le mani, unitamente ad un telo di plastica, sui cui potersi inginocchiare senza bagnarsi i pantaloni (e le gambe).

Se non le avete mai usate, ricordate che vanno applicate sulle ruote di trazione. Mi direte che è ovvio, è giusto; ma ho anche visto chi invece le ha messe sulle altre...ed era stupito che non "funzionassero"! Fate anche una preventiva

prova di montaggio su terreno asciutto. E quando servono fermatevi per tempo in un punto pianeggiante per inserirle (e toglierle), senza attendere di essere "impiccati" in salite o discese, dove si complicherebbero le cose per noi e... per gli altri.

Nota: se avete la trazione posteriore e le ruote gemellate, porre un cuneo sotto quelle interne facilita il montaggio. Anche una pala, piccola ma robusta, si rivela utile in mille occasioni, e non solo per la neve.

Ne ho sempre una a bordo.

Vedere ed essere visti è una norma per la sicurezza. Pertanto accertiamoci del regolare funzionamento di luci e fari, di avere lampade e fusibili di scorta, non escludendo neppure la presenza di un buon paio di fendinebbia. Viaggiando in inverno è comodo anche un panno o uno spray **antiappannante** per i vetri della cabina di guida, ma da non impiegare su quelli della cellula, generalmente in metacrilato. Pure una potente torcia elettrica, autonoma, e con pile di scorta, mi pare indispensabile.

Un robusto cavo d'acciaio può essere utile in situazioni di emergenza. Ma, attenzione, limitiamoci al suo impiego solo per soccorrere momentaneamente un veicolo e non per traini prolungati.



Non dimentichiamo che se il mezzo a rimorchio non è in grado di utilizzare il motore, ha una ridottissima azione frenante, perché il servofreno non funziona.

E se è dotato di idroguida (o servosterzo, che dir si voglia), stessa musica; è come se avesse il volante bloccato. Uomo avvisato...

Infine, specie se siamo in montagna, quando si parcheggia conviene non tirare il freno a mano, perché il gelo lo blocca facilmente. Meglio un paio di cunei e, magari una marcia inserita.

PER ABITARE CONFORTEVOLMENTE

Un buon impianto di riscaldamento è di rigore ed è imperativo che funzioni egregiamente, altrimenti è meglio rimanere a casa. Oggi mi limito a ricordare alcuni controlli essenziali da fare sulla stufa e sull'impianto, avendo già trattato l'argomento in precedenza, ma forse sarebbe il caso di rileggere: ("Il riscaldamento a bordo"; la farfalla n° 25, ott. 96 e "Come conservare il calore": n° 26, dic. 96).

Le stufe tradizionali, in genere si accendono tramite piccole batterie: o due stilo da 1,5 V, o una pila rettangolare da 9 V. Quindi proviamole prima di partire e comunque acquistiamo i dovuti ricambi, badando alla data di scadenza. Sarebbe proprio da cretini rimanere al freddo per una semplice piletta. Ma prima di provare ad

accendere, conviene asportare il mantello anteriore della stufa e provvedere ad una radicale pulizia con l'aspirapolvere, per rimuovere la lanugine che si forma e si deposita sul corpo della stufa. La stessa procedura va fatta ad ogni bocchetta della canalizzazione. Altrimenti alle prime accensioni si avverte un odore acre, che rende l'aria quasi irrespirabile. Già che abbiamo bene a vista il corpo della stufa, controlliamo la fiamma tramite l'apposito spioncino; sia ben viva e di colore azzurrognolo, e non rossiccio, altrimenti c'è qualcosa che non va nella combustione. Verifichiamo anche attentamente tutto il camino di scarico, dall'attacco sulla stufa fino al tetto. Deve essere perfettamente integro, senza sfiammature, né lesioni, altrimenti potrebbero esistere fughe di gas di scarico, tra i quali il monossido di carbonio, inodore ma letale. E non sarebbe male avere un buon rivelatore in merito. Controlliamo dall'esterno che l'uscita del camino sia integra e totalmente libera. Non dimentichiamo che la stufa rende l'aria molto secca. Di conseguenza è buona norma adottare un umidificatore a vaschetta, come quelli casalinghi, da agganciare alla stufa, nella parte in cui il mantello è più caldo. Io lo uso da anni, con soddisfazione.

Attenzione alla quantità di gas nelle bombole, perché il riscaldamento consuma intorno a 250-300 gr/h. In inverno è preferibile usare il propano che vaporizza fino a -35°C, mentre il butano attorno ai -5 -8°C comincia ad avere problemi in tal senso. Disporre di una chiave n° 25, per la sostituzione delle bombole. Verifichiamo anche la scadenza del segmento di tubo del gas, in gomma, che collega il regolatore di pressione alla tubazione di bordo. Periodicamente va sostituito. Se trascorriamo diversi giorni in montagna non sarebbe male inserire una prolunga antineve sul camino, sopra al tetto.

Non disperdere il calore significa stare meglio, consumare meno gas, quindi aumentare l'autonomia. Pertanto occorre cercare di eliminare tutte le vie di fuga con l'esterno. Quindi oscuranti termici assolutamente su tutta la vetratura della cabina, ma è utile averli anche da interporre tra le finestre della cellula e gli oscuranti scorrevoli a rullo. Comunque prima di partire verifichiamo la tenuta delle guarnizioni di finestre, porta, e portelli dei gavoni.

Gli spifferi si individuano facilmente con un asciugacapelli (aria non troppo calda, per evitare rischi ai vetri). Inoltre le griglie di aerazione



del frigo, la presa d'aria della stufa ed i rulli avvolgitori delle cinture di sicurezza in cabina sono punti di passaggio del freddo, che colpisce come una "lama" gelida. Pur non potendo sigillare tutto, conviene cercare di ridurre gli spifferi. Però è bene avere sempre un ricambio d'aria permanente. Per questo si tengano sempre gli oblò un po' sollevati, anche di notte.

Il pavimento del mezzo è la parte più fredda. Conviene utilizzare delle stuoie a guisa di passatoie: nel corridoio, nelle dinette e nel bagno. Si possono acquistare a cifre modeste nei market e nei mercati rionali. E' preferibile siano pezzi singoli, separati; sono più pratici da pulire e quando si logorano si sostituiscono.

Uno scalino esterno, indipendente, è comodo per pulirsi le scarpe, specie in montagna. Scarponi e doposci siano appoggiati su una vaschetta, o almeno su un capiente foglio di plastica, così non si bagna tutto il pavimento.

Per motivi di gelo svuotiamo e non utilizziamo il serbatoio esterno delle acque chiare, ma solo l'interno.

Per quanto concerne le grigie e le nere, conviene versare del sale nei relativi serbatoi.

Il ghiaccio, inoltre, può bloccare le serrature di porte e gavoni. In commercio si trovano delle mini bombole spray, per eliminarlo rapidamente. Ma attenzione, se la confezione non è minuscola (tipo lo stick di un rosetto), da porre comodamente in tasca, finirà col rimanere nel camper e noi, magari resteremo fuori al freddo. Ad ogni modo, in emergenza, si può scaldare la chiave sulla fiamma di un accendino e poi introdurla nella serratura. Forse l'operazione va ripetuta più volte, ma si raggiunge lo scopo. Attenzione però a non eccedere nel riscaldamento, come ha fatto un mio amico.

Si rischia facilmente di lesionare qualche parte interna della chiusura, che sempre più frequentemente adotta componenti in plastica.

Per il parabrezza ed i vetri cabina esistono raschietti antighiaccio in plastica, per rimuovere neve e ghiaccio, o, quanto meno, per togliere "il grosso".

Il resto del lavoro sarà poi affidato allo sbrinatori del veicolo. Un'ultima accortezza: in sosta allontaniamo le spazzole dei tergicristalli dai vetri, così non vi si incollano. Ma se ce ne fossimo dimenticati non azioniamolo prima di aver rimosso il ghiaccio ed averlo "scollato". A questo punto non mi rimane che augurarvi buon viaggio e buon divertimento.

Ed essendo vicini alle feste consentitemi di formulare a tutti sinceri auguri per un Buon Natale e felice Anno nuovo!

Franco Liboa

