

IL GIUSTO ASSETTO IN VIAGGIO E IN SOSTA

Qualche suggerimento spicciolo su un problema sempre attuale



Non so se sia una mia deformazione mentale, o una cosa normale tra noi, scrutare con una certa attenzione ogni altro camper che ci capita di incontrare viaggiando. Se ci si incrocia è questione di pochi attimi; invece procedendo nello stesso senso, si ha più tempo a disposizione per approfondire "l'osservazione" del veicolo altrui. Non di rado si esprimono anche considerazioni ad alta voce, in particolare su alcune condizioni anomale, per non dire precarie, di carichi e comunque di assetto in marcia.

Vedere mezzi che viaggiano vistosamente seduti è abbastanza frequente; lo stesso dicasi per quelli che procedono con un'inclinazione laterale evidente. E: "ma guarda quello come va in giro!" è un commento comune. Già, è facile "guardare quello", senza però accorgersi di come andiamo noi; magari anche peggio.

L'assetto che assume il veicolo in marcia è molto importante per la sicurezza, la stabilità e la buona tenuta di strada. In particolare in inverno, specie in montagna, il fondo stradale spesso è coperto da neve e/o ghiaccio, che riducono drasticamente l'aderenza dei pneumatici ed allungano a dismisura gli spazi d'arresto. Ma pure durante le soste, più o meno prolungate, l'assetto è da non trascurare, sia per il giusto comfort abitativo (se siamo a bordo), sia per evitare problemi alle sospensioni, ristagni d'acqua sul tetto, sia per non avere impedimenti al momento di muovere. Ciò prevede l'adozione di determinate precauzioni, anche differenti, per viaggiare e per stare fermi. Vediamole in breve.

Distribuzione dei pesi e stabilità in marcia

Comporta innanzitutto un accurato studio in fase progettuale, perché prevenire è di gran lunga meglio che tentare di correggere, operazione spesso complicata e che raramente dà i risultati sperati.

Quello che ha realizzato l'allestitore è ormai un atto compiuto. Ma l'acquirente, futuro utente del mezzo, nel suo interesse deve saper osservare, giudicare, anche ri-



fiutare (se è il caso) quel determinato modello, rapportato alle esigenze dell'equipaggio. Non sempre la valutazione è facile, specie se chi compra è alle prime armi, magari tentato da arredi di suo gradimento. Però occorre ponderare l'ubicazione del mobilio, talvolta preponderante su un lato, osservando cosa ci sia da quello opposto. Stabilire dove sono i vari serbatoi: carburante, acque chiare, grigie e nere, dov'è il portabombole e quale capienza abbia. Se e quanti gavoni esistano, la loro cubatura e ciò che noi pensiamo di riporvi. Infine, ma non ultimo, il numero dei componenti l'equipaggio. A questo punto cerchiamo di immaginare quale potrebbe essere la realtà del viaggio, a veicolo carico. Ma intanto osserviamo con attenzione l'assetto del mezzo da fermo e vuoto, sincerandoci che non ci siano i piedini abbassati, né altra sorta di sostegni.

Facciamo anche salire qualcuno a bordo (meglio se di buona stazza) e controlliamo la variazione di assetto. Attenzione: la verifica è da fare sia per il piano longitudinale che trasversale. Ma se già da fermo e a vuoto il mezzo fosse seduto, la situazione peggiorerebbe in movimento, complici le irregolarità del terreno, che innescherebbero pure inopportune, se non pericolose,



oscillazioni. Inoltre si deve mettere sulla bilancia lo sbalzo posteriore, in genere esagerato per un impiego ottimale, e che induce a stracaricare il retrotreno. Figuriamoci se c'è pure il vano garage! E se, come nella stragrande maggioranza avviene, la trazione è anteriore, saremmo proprio nelle peggiori condizioni. Specie in questo caso è fondamentale, anche se non sufficiente, il piano di carico, per porre il più avanti possibile i fardelli più pesanti. Comunque non è conveniente stravolgere la ripartizione dei pesi sugli assi, stabilita dal costruttore della meccanica.

Non dimentichiamo che nei mansardati il piano inferiore della mansarda si comporta come la superficie dell'ala di un aereo, che ad una certa velocità diventa "portante", ossia tende a farlo sollevare. Il fenomeno si accentua nei mezzi in cui esiste un raccordo tra il piano della mansarda e la parte frontale della cellula e si innesca già attorno a 80 - 90 Km/h, specie se l'assetto in viaggio è "cabrato", ossia con un'inclinazione verso l'alto. Così diminuisce l'aderenza dell'avantreno, e se la trazione è anteriore ne consegue una minor presa delle ruote motrici, oltre a una ridotta sensibilità dello sterzo. Il che è preoccupante in situazione normale, ma critico e pericoloso sulla neve e/o ghiaccio, anche a velocità ben inferiori.

Per intervenire efficacemente e migliorare l'assetto sono valide le sospensioni pneumatiche supplementari, da installare sul retrotreno. Queste, oltre ad aiutare sensibilmente il lavoro delle balestre, evitano al contempo che le stesse si snervino rapidamente. Soprattutto riequilibrano in senso longitudinale l'assetto, che tende a tornare orizzontale. In questo modo si incrementa il carico sull'avantreno, dando più presa alle ruote motrici nella trazione anteriore, fattore importante in marcia su strade asfaltate, ma determinante su terreni sterati, erbosi o ghiaiosi e, fondamentale su

tratti innevati, o peggio, ghiacciati. Ne consegue anche una maggior sensibilità e precisione all'effetto sterzante.

Inoltre, avendo due circuiti separati, è possibile gonfiarle a pressioni diverse, per correggere, almeno in parte anche l'assetto trasversale. Attenzione però a non esagerare nella differenza, ad evitare un diverso comportamento in curva, sterzando a destra, o a sinistra.

Personalmente ritengo che nei veicoli con notevole sbalzo le sospensioni pneumatiche siano molto efficaci; quasi indispensabili se poi la trazione è anteriore. Fra l'altro la loro utilità è indiscussa in occasione di passaggi critici, come per l'imbarco e lo sbarco dai traghetti. Basta aumentare il gonfiaggio, ma solo per l'occasione. In tal modo si solleva la zona posteriore del mezzo, evitando di urtare con il fondo del veicolo, e con buona salute di piedini, tubi di scarico, relative valvole, pavimenti, ecc.

Il giusto assetto in sosta

Dobbiamo esaminare due situazioni specifiche: durante l'uso del veicolo (con l'equipaggio a bordo), oppure nei periodi di inutilizzo, (in rimessaggio), perché le esigenze sono diverse ed i relativi assetti possono essere differenti.

Partiamo dal primo caso.

La sosta durante l'uso impone determinate necessità.

Innanzitutto si auspica che il pavimento della cellula abitativa sia orizzontale, o, come si suol dire: "in bolla", per due motivi. Primo perché in un mezzo inclinato non si vive piacevolmente. Muovendosi all'interno, o appena ci si alza dal letto, o da seduti, si può avvertire un senso di sbandamento, come di perdita di equilibrio; anche se il fenomeno non è percepibile, o comunque non lo è nello stesso modo per tutti. In secondo luogo l'orizzontalità giova al buon rendimento del frigorifero, specie se trivalente e non dell'ultima generazione. Infatti quelli più anziani già con un'inclinazione di 5° cominciavano ad avere problemi di raffreddamento.

A questi fattori principali se ne potrebbero aggiungere altri eventuali. Ad esempio, avendo la necessità di usare la doccia di

bordo, può capitare che il foro di scarico del piatto doccia si decentri lateralmente, e se l'eventuale inclinazione del nostro veicolo non è adeguata si rischia di avere seri problemi a far defluire l'acqua.

Pertanto, prima di parcheggiare è bene osservare con attenzione tutte le possibili pendenze, in modo che il nostro assetto possa essere ottimale, o almeno avvicinarsi alle condizioni desiderate. Se il luogo non risponde ai requisiti richiesti, o si cambia posto, o si cerca di sistemarsi alla meglio, ricorrendo all'impiego di uno o più cunei, salvo non ci siano divieti di sorta, per i quali avere le ruote non a diretto contatto con il suolo, ma su cunei od altro, comporta già la condizione di campeggio. E qui conviene informarsi bene prima, per non recriminare dopo. In ogni caso non sempre due cunei sono sufficienti al livellamento desiderato, per cui sarebbe meglio averne quattro, anche perché a volte occorre sovrapporne due sotto una ruota. Per soste brevi, diciamo di una nottata o quasi, bastano cunei normali. In commercio se ne trovano in materiale plastico, in gomma e in legno. Ovviamente occorrerà tenere fermo il veicolo con la marcia più bassa, o con la retromarcia, alle quali è meglio aggiungere un contro cuneo corto, disposto in senso contrario a quello in cui tenderebbero a scendere le ruote. Questo perché in inverno, specie in montagna, non conviene inserire il freno a mano, che il gelo potrebbe bloccare. La sosta prolungata, senza l'equipaggio a bordo, richiede accorgimenti diversi. Anche se non ci sono necessità inerenti il comfort delle persone, né il buon funzionamento del frigo (che è comunque spento), per la buona salute del mezzo (e quindi nel nostro interesse), è consigliabile che il veicolo abbia un determinato assetto.

In senso trasversale è bene che sia orizzontale, per evitare che esista un maggior carico sulle sospensioni ed i pneumatici di un solo lato. Quindi sarebbe auspicabile non avere inclinazioni.

Il problema cambia in senso longitudinale, e varia in base alle singole forme dei veicoli, o più precisamente alle sagome dei vari tetti. Infatti, se il mezzo è parcheggiato all'aperto, è esposto alle intemperie, prima di tutte la pioggia. Pertanto occorre evitare qualsiasi ristagno d'acqua, che nel tempo non giova certamente alla salute dello stesso, sia che si tratti di vetroresina, o allumi-

nio. Ma non bisogna dimenticare che lassù ci sono oblò, camini, aeratori, cornici di bagagliere, antenne, ecc. Sono ammannicoli fissati in genere tramite viti. E' vero che tutto dovrebbe essere perfettamente sigillato, comprese le giunzioni tra tetto e pareti, ma è altrettanto vero che le infiltrazioni d'acqua sono il peggior nemico dei veicoli ricreazionali, e i problemi di questo genere non si contano. Fra l'altro quando ci si accorge del guaio la frittata è già fatta, spesso con notevoli danni.

Perciò se riusciamo ad evitare la formazione di pozzanghere, che in alcuni casi sembrano vere piscine, è tanto di guadagnato. Quanto meno riduciamo il rischio percentuale di infiltrazioni.

Quindi occorre esaminare attentamente la forma del tetto e provvedere in merito. Spesso proprio la parte posteriore della mansarda forma un punto di raccolta per l'acqua piovana. Di conseguenza vediamo quale assetto longitudinale dare al nostro veicolo, affinché ci sia una pendenza che smaltisca l'acqua. Per conseguire il risultato occorre tener il muso, o la coda sollevati, secondo le varie necessità.

In questi casi conviene interporre degli adeguati spessori tra le ruote interessate ed il terreno. Si possono usare anche i classici cunei; però per evitare l'inserimento del freno a mano, e pure una marcia (anche la frizione tende ad incollarsi nel tempo), è preferibile che i pneumatici appoggino su una superficie piana anziché inclinata.

Ci si può avvalere di specifici sistemi di livellamento, a scalini su differenti piani, come il recente LEVEL UP della Fiamma, che, insieme allo specifico controcuneo (il CHOK), consente di immobilizzare il veicolo. Oppure utilizzare sistemi analoghi; altrimenti usare delle robuste tavole, o blocchetti di cemento, o tufo, o altro. Ricordiamoci però di bloccare sicuramente le ruote, escludendo, lo ripeto, freno a mano e marce. E per concludere colgo l'occasione per augurare a tutti un Buon Natale e felice anno nuovo, sperando che possa essere più tranquillo di quello che sta per concludersi.

Franco Liboa

