

# FLORENCE CAMPER

## I NOSTRI CONSIGLI PRIMA DELLA PARTENZA

Facciamo una premessa.

Essere particolarmente pignoli nella manutenzione del camper non è un difetto e non va vista come un'ossessione.

Tutte le operazioni che suggeriamo più avanti vale la pena di farle.

Il camper, infatti, diversamente dall'auto di tutti i giorni, "gode" di periodi, talvolta lunghi, di scarso utilizzo. In qualche caso resta fermo anche per uno o due mesi.

Ogni camperista, infatti, avrà notato che "i camper si rompono quando si è in vacanza"...

Non dipende dalla sorte o chissà quale diavoleria. Dipende dal fatto che qualsiasi anomalia si evidenzia quando lo si usa... ed il camper si usa quando si è in vacanza!

I camper sono veicoli robustissimi. Le meccaniche di base sono adatte a sopportare impieghi ben più gravosi. Hanno semplicemente bisogno di un minimo di manutenzione preventiva per scongiurare che qualche inconveniente si manifesti nel momento meno opportuno.

Molti dei controlli necessari vanno fatti da soli.

E' abbastanza semplice farli; basta avere a disposizione una lista degli organi da controllare ed una chiave di lettura per saper evidenziare le anomalie.

Per gli interventi più complessi e specialistici è bene che ci si affidi a personale esperto e qualificato.

Apparentemente l'elenco delle cose da fare o da controllare è lungo ma, se ci si organizza bene non si impiega più di un giorno.

Partiamo dalle più complesse:

In officina meccanica

Le gomme

In teoria basterebbe solo che un occhio attento le guardasse per verificarne lo stato d'uso, meglio però smontarle, equilibrarle e, se è il caso, sostituirle. Rivolgamoci ad un gommista esperto!

Nonostante quanto la gomma ci "scrive", infatti, non tutti sono in grado di verificare se la copertura ha subito dei danni.

E' affascinante vedere un esperto gommista all'opera. Nonostante tutta l'avanzatissima strumentazione di cui spesso dispone, per stabilire lo stato d'uso di una gomma, semplicemente, prima la guarda attentamente e poi la "carezza"!

Sì, perché è il tatto il senso più efficace per diagnosticare lo stato d'uso di uno pneumatico.

**Se occorre cambiare una o più ruote, è bene cambiarle tutte: non costa tanto di più!**

Quante scarpe cambieremmo se una sola delle due fosse consumata?

Con le gomme nuove, peraltro, in nostro "vecchio e caro camper" sembra rinascere!

### Cinghia di distribuzione

Gli intervalli previsti per la sostituzione della cinghia di distribuzione (da non confondere con le varie cinghie trapezoidali) sono specifici per ciascun motore.

Normalmente le case produttrici prevedono la sostituzione della cinghia ad intervalli che vanno dai 50 - 60 mila chilometri a 100.000 ed oltre.

I motori dei camper, però, restando fermi per tempi anche piuttosto lunghi, richiedono il controllo della cinghia di distribuzione più frequentemente.

Sostituire la cinghia costa veramente poco, generalmente intorno ai 100 €, dipende soprattutto dalla mano d'opera (il "pezzo" costa relativamente poco). L'eventuale rottura della cinghia di distribuzione può causare un danno di alcune migliaia di euro.

Il controllo lo fa il meccanico (non l'elettrauto o il pompista o "l'amico esperto")!

In primo luogo, perché lo sa fare, e poi perché l'ispezione spesso prevede lo smontaggio del carter di protezione e di altri particolari.

In molti casi, quando si arriva a vedere la cinghia, significa che si è smontato tanto che conviene cambiarla: la maggior parte del lavoro è stato già fatto.



### **Silenziatori e marmitta di scarico**

L'impianto di scarico va ispezionato regolarmente dal meccanico. L'ispezione andrebbe fatta più frequentemente se il camper è rimessato all'aperto o, soprattutto, sull'erba.

Un impianto di scarico poco efficiente o addirittura danneggiato, oltre alla rumorosità ed ai danni che arreca all'ambiente, può sbilanciare l'equilibrio del motore (è per questo che il mezzo inquina di più) con conseguenti perdite di potenza ed aumento dei consumi.

### **Freni**

Il controllo va fatto dal meccanico e, possibilmente, non "ad occhio". Controllare i pattini e le ganasce è cosa ben diversa dal controllo di una gomma. Se per la gomma la "carezza" è fondamentale, lo spessore del materiale d'attrito su freni e ganasce non ci dice assolutamente nulla! Come nulla ci dice la prova di bloccaggio delle ruote che si ha in una frenata brusca: anche un sistema frenante insufficiente riesce a bloccare le ruote!

Ma, poiché

non è sicumera questo il modo di frenare, facciamo provare i freni sui rulli: solo così saremo certi dell'efficienza del sistema: lo strumento misura la ripartizione dell'azione frenante tra gli assi ed il suo equilibrio sullo stesso asse.

Le officine meglio attrezzate dispongono di apposite **pedane** per il controllo di freni e sospensioni. Usiamole. Una più che valida alternativa è recarsi ad uno dei tanti diffusi centri autorizzati dalla Motorizzazione Civile per verificare l'efficienza dell'impianto frenante.

Almeno una volta ogni due anni il liquido dell'impianto frenante deve essere sostituito: col tempo la viscosità si altera, diventa più sensibile al calore e si "sporca".

### **Impianto luci**

Verificare l'efficienza di tutte le luci.

Chi ha tempo - e voglia di fare - può occuparlo smontando le plastiche delle luci posteriori e lavarle con acqua e sapone.

Sui camper è un'operazione ancora possibile perché raramente gli apparati ottici sono sigillati.

Andrebbe pulita anche la superficie riflettente dei fari, ma è un'operazione più complicata e la lascerei ai più esperti bricoleur: si corre il rischio di modificare l'orientamento dei gruppi ottici.

### **Batteria "motore"**

Controllare la data di fabbricazione, la carica e la densità dell'elettrolito. Non è un'operazione difficile. Basta avere a disposizione uno strumento semplicissimo, il densimetro, e saperlo usare.

Smontare e pulire bene con una spazzola di rame morbida le morsettiere della batteria (meglio comprare una spazzola specifica in un negozio di ricambi auto), cospargerle di grasso di vaselina e serrare bene.

### **Olio, filtri e liquidi vari**

Sostituire: olio motore, filtro olio, filtro gasolio, filtro aria; rabboccare il liquido servosterzo, liquido lavavetri.

Almeno una volta ogni due anni (meglio ogni anno) va sostituito totalmente il liquido dell'impianto di raffreddamento.

Verificare sul libretto di manutenzione se esistono, e dove sono, eventuali punti di ingrassaggio. (nei veicoli più moderni sono pochissimi).

Sulle meccaniche Iveco, controllare l'ingrassaggio dei giunti dell'albero di trasmissione.

Spazzole tergilavavetri

Verificarne l'efficienza. Se le spazzole hanno più di due anni, è presumibile che si siano indurite. Meglio cambiarle.

### **La parte abitativa**

#### **Cosa controllare?**

#### **Batteria "servizi"**

La manutenzione è identica a quella che va fatta alla batteria-motore. C'è però una differenza: la batteria dei servizi è sottoposta ad un lavoro molto diverso da quello per il quale è stata progettata. Se non si ha una batteria specifica, la sua vita è breve, purtroppo.

L'esperienza suggerisce di sostituire frequentemente la batteria.

Controlliamo che a motore in moto la spia di carica della batteria si accenda. Facciamo la stessa prova anche con alimentazione a 220 V. Se non funziona controlliamo il relativo relais.

Se abbiamo dei dubbi, rivolgiamoci ad un'officina specializzata.

Assicuriamoci che il cavo per allacciarsi alla rete sia in perfetta efficienza, usando spray pulisci contatti. Puliamo accuratamente la "presa" in cui va innestato il cavo. È una presa esposta alle intemperie ed i contatti possono ossidarsi.

## **Pompa e impianto acqua**

La pompa dell'acqua, e tutto il circuito, è tra gli impianti poco ispezionati. Un po' perché l'impianto è, per molti tratti, nascosto, un po' perché è sicuramente faticoso ispezionarlo e pulirlo.

Partiamo dai serbatoi.

Raramente questi restano vuoti. Anche quando pensiamo di averli svuotati completamente, resta sempre qualche centimetro d'acqua che non riesce ad uscire dall'apposito scarico per la manutenzione.

Per provvedere alla pulizia dei serbatoi delle acque chiare, bisogna svitare il grosso tappo d'ispezione (è stretto fortemente e difficilmente si riesce a svitarlo a mani nude).

Il metodo migliore è di arrotolarvi una cinghia di cuoio come un cappio (la cintura dei pantaloni è perfetta) e svitare.

Ad operazione ultimata, il tappo va richiuso serrandolo forte, onde evitare perdite quando si è in movimento.

Per pulire il serbatoio usare la minima quantità indispensabile di detergente, per fare meno schiuma possibile.

Se necessario, usare un disinfettante a base di cloro. In questo caso è bene attenersi scrupolosamente alle dosi consigliate! Se si eccede nella quantità di cloro il serbatoio assume un odore caratteristico e fastidioso.

Risciacquare più volte il serbatoio, per eliminare ogni traccia di detergente e di odore.

Quest'operazione va fatta prima di pensare ai tubi ed alla pompa. Riempite il serbatoio e mettete in pressione l'impianto.

Generalmente i tubi sono in gomma trasparente, proprio perché li si possa ispezionare a vista.

Se dovessero apparire sporchi internamente (non è raro che nei gomiti si creino formazioni di alghe) vanno sostituiti: è meno faticoso che lavarli ed il risultato è certo.

Chi ha una qualche dimestichezza con gli attrezzi può anche provare a sostituirli da solo. Sappia però che può incontrare delle difficoltà, anche grandi, nello smontaggio degli arredi e paratie che coprono i tubi.

E' consigliabile, quindi, affidarsi ad un'officina specializzata. Ispezionando i tubi, si controlla anche che non vi siano perdite dalle giunture.

Il controllo generico della pompa non presenta molte difficoltà.

Dopo essersi assicurati che l'impianto è "a tenuta" (nessuna perdita, anche lieve, e rubinetti perfettamente chiusi), la pompa, dopo che ha messo in pressione l'impianto, deve rimanere sempre ferma, a meno che non si apra qualche rubinetto.

Appena si apre un rubinetto la pompa deve immediatamente mettersi in moto ed arrestarsi appena chiuso il rubinetto.

Se si sente che la pompa gira ogni tanto, anche con i rubinetti chiusi o se fatica a mettere in pressione l'impianto, c'è qualcosa che non funziona.

Potrebbe trattarsi d'una lievissima perdita, un rubinetto che non chiude bene o anche che le membrane della pompa siano usurate.

In tal caso il consiglio è sempre quello dell'officina specializzata.

Chi vuole fare da solo può anche provare. Tenga conto però che la sostituzione di tutta la pompa è molto più semplice della sostituzione delle sole membrane.

### **Tenuta serbatoi di raccolta (valvole a saracinesca)**

Per assicurarsi che non vi siano perdite, si può passare un foglio di carta da cucina all'interno del bocchettone di scarico (ovviamente a serbatoio pieno e saracinesca chiusa). Se rimane asciutto va tutto bene, altrimenti... officina.

Purtroppo le valvole a saracinesca non sono riparabili, occorre sostituirle.

### **Pulizia camino e bruciatore frigo trivalente**

Dopo aver smontato le griglie di aerazione del frigo trivalente, svitare anche il camino, che è posto accanto alla griglia superiore, se non integrato in essa.

Pulire bene la canna fumaria, aiutandosi anche con uno scovolino, come quelli per le bottiglie. Si può anche usare un pezzo di stoffa legato all'estremità di un filo di ferro flessibile.

Ad operazione ultimata soffiare bene, ma non molto violentemente, all'interno della canna fumaria dell'aria compressa.

Il bruciatore va spazzolato con molta cura, anche smontando la piccola griglia che lo ricopre.

Non tentare di pulire l'ugello del bruciatore con fili metallici, aghi o cose simili. Si corre il rischio di danneggiarlo e compromettere l'efficienza del frigo.

Prima di rimontare il tutto, pulire bene le griglie di aerazione.

Nel montaggio, ripristinare le eventuali guarnizioni in silicone.

### **Pulizia della stufa e sostituzione pila di accensione**

Anche se ci si prepara per le vacanze estive, è bene controllare l'efficienza della stufa (si potrebbe sempre andare in montagna...).

Si smaonta la carrozzeria (è a scatto) e si spolvera bene l'interno. C'è da vergognarsi per la quantità di polvere che si accumula all'interno della stufa. Purtroppo è inevitabile. Va rimossa con cura. Altrimenti, quando si accende la stufa dopo un periodo di inattività si avverte un odore caratteristico e molto fastidioso.

Andrebbe pulito anche il bruciatore, ma l'operazione è abbastanza complessa, soprattutto nella fase di montaggio: bisogna essere ben certi che non resti la minima perdita di gas combustibili nell'abitacolo. Meglio rivolgersi ad un'officina.

Se la stufa ha il piezoelettrico, sostituire la batteria.

### **Controllo apertura oblò e vetri**

Controllare che tutte le guarnizioni siano ben pulite e se occorre lavarle.

Successivamente, è bene trattarle con un prodotto specifico per guarnizioni per mantenerle sempre morbide ed efficienti.

Pulire altrettanto bene i vetri laterali, ed in particolare i braccetti di sostegno.

Si possono lubrificare con pasta di vaselina.