

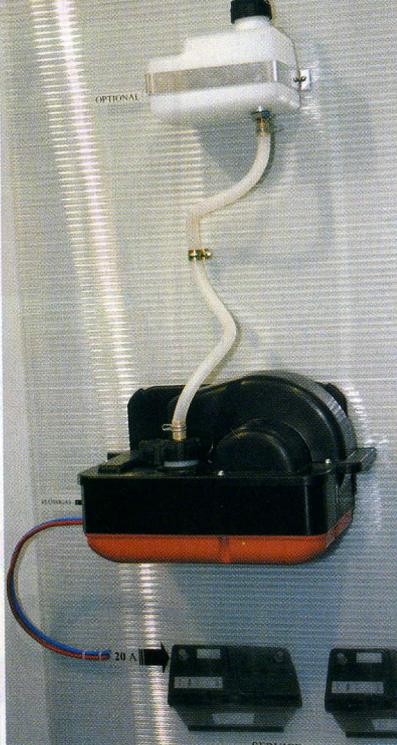
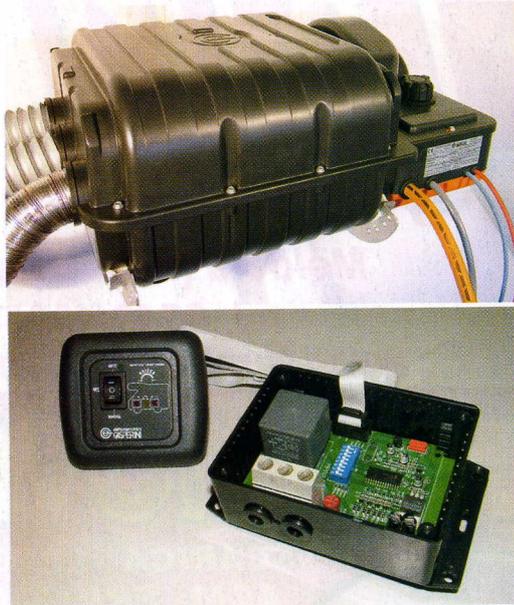
Il nostro 0000 in quattro anni aveva lavorato per circa 500 ore, e le avvisaglie previste dalla casa (qualche difficoltà di avvio, prima mai registrata neanche a -25°C, e un calo di rendimento a causa della marmitta interna sporca, da sostituire) ci hanno convinto a sottoporlo a revisione periodica, cogliendo l'occasione per apportare gli aggiornamenti che nel frattempo hanno sviluppato il prodotto fino all'attuale versione Evolution: un'accensione più potente e gestione elettronica anziché meccanica della miscelazione automatica dell'olio (interamente sintetico, disponibile anche nel tipo biodegradabile usato nella nautica) con nuovo serbatoio remoto per agevolare i rabbocchi (adesso un litro dura il 15% in più delle previste 100 ore). Ma soprattutto un nuovo quadro di comando che, oltre all'avvio automatico del Self Energy quando la tensione della batteria nell'abitacolo scende sotto gli 11,9 Volt, mantenendolo acceso fino a raggiungere i 14,5 Volt, consente anche quello manuale anticipato, molto utile ad esempio a reintegrare per tempo le riserve di corrente, prevenendo un non sempre gradito avvio automatico del generatore nelle ore notturne o nella pausa pomeridiana. Fra le innovazioni apportate c'è anche il blocco di sicurezza che interviene all'arresto del motore: segnalato otticamente e acusticamente, impedisce altresì l'attivazione automatica del generatore (salvo riarmo manuale dell'accen-

sione) per evitarne il funzionamento in garage o sui traghetti.

La manutenzione ordinaria e gli aggiornamenti eventualmente richiesti sono effettuati in tempi brevi presso la casa madre o i centri autorizzati, che dispongono comunque di un servizio di muletti in sostituzione temporanea per i clienti in transito.

**Versatile montaggio** Pur registrando una rumorosità estremamente contenuta (51 dB a 7 metri), ulteriormente ridotta dalla nuova insonorizzazione mediante doppio guscio interno in luogo del materiale fonoassorbente a base di piombo, con riduzione del peso a soli 19 chili, il Self Energy può essere ora munito di un silenziatore aggiuntivo sul tratto terminale dello scarico, normalmente portato a terra a filo della parete o in coda al veicolo per evitare ristagni sotto il pianale. Nel nostro montaggio fu sperimentata l'apprezzabile soluzione dello scarico dei fumi a tetto (popolare soprattutto in Francia) per ridurre il disturbo ai vicini, adottando uno speciale camino che evita il ritorno dei gas combusti sparandoli verso l'alto. Da notare che la compattezza delle dimensioni (25 cm di altezza) e il peso ridotto hanno consentito, mediante versatili telaietti a mensola su cui l'EG 20 viene trattenuto da corde d'acciaio, raffinate installazioni anche nei veicoli pianalati o nei telai ribassati Al-Ko (in questi ultimi viene collocato in posizione centrale protetto fra le due ruote posteriori, ancorato all'assale posteriore) con ingombri che non superano quelli dei più bassi organi meccanici.

Le installazioni più ricorrenti prevedono la collocazione dietro una bandella laterale (dove qualche importante costruttore predispone già sui propri veicoli spazio e cablaggi per agevolare il montaggio), ma non ci sono difficoltà a trovare sistemazione in gavoni garage o nel doppio pavimento, purché si assicuri l'evacuazione dei gas combusti e dell'aria di raffreddamento (utilizzabile per riscaldare le valvole di scarico o la coppa motore). La casa registra persino qualche caso di installazione a tetto in box aerato.



La versione aggiornata dell'EG 20, a quattro anni dal prototipo, è stata battezzata Evolution. A lato, il serbatoio remoto dell'olio e il kit Bridge, che consente di mettere in parallelo la batteria motore con quella dei servizi.

tore, e ambedue verranno ricaricate equamente. Dopo 8 ore di inattività o se la tensione scende a 12,5 Volt, il parallelo viene interrotto.

Oltre alla modalità automatica appena accennata, il Bridge prevede anche la possibilità di mettere manualmente in parallelo le due batterie: per sicurezza, comunque, il collegamento verrà automaticamente interrotto se la batteria di avviamento - da salvaguardare con priorità - dovesse scendere a 12,5 Volt.

All'unità centrale, gestita da microprocessore e posta fra la batteria dei servizi e quella del motore, è collegato il pannellino di comando sul quale è raffigurata la sagoma di un v.r. con i due accumulatori contraddistinti da due led rossi: il lampeggio accompagnato da cicalino avverte sempre se scendono a una soglia di tensione minima (programmata rispettivamente in 11,2 e 11,8V), dato che il Bridge effettua un costante monitoraggio delle batterie per avvisare subito quando la loro carica dovesse scendere sotto la soglia critica, risparmiando così la poco piacevole eventualità di trovare una batteria completamente scarica. Il parallelo non viene effettuato quando una delle due batterie presenta un livello di tensione eccessivamente basso (sotto i 9 Volt), che fa sospettare un danno interno.

Il Bridge, installato sul nostro veicolo dal centro autorizzato Camperopoli, costa 200 euro più Iva (escluso il montaggio), ma è proposto a 165 euro per chi acquista o già possiede un EG 20 Self Energy, il cui prezzo è fissato in 1.990 euro più Iva e montaggio.

**Elettromeccanica Gasperini** Via Ca' dell'Orbo 28, 40050 Villanova di Castenaso (BO); tel. 051 782406, fax 051 782428.

**Camperopoli** Via Ferrara 9, 40018 San Pietro in Casale (BO); tel. e fax 051 810306.

**Un prezioso complemento** In occasione della manutenzione il dispositivo è stato corredato di un nuovo accessorio, il Bridge (ponte in inglese). Studiata dalla casa per far esprimere pienamente all'EG 20 le proprie potenzialità, non è necessariamente vincolato ad esso: il suo compito è di gestire al meglio e in sicurezza le batterie, quella dei servizi e quella di avviamento motore, e può essere svolto anche in presenza di altre fonti (pannelli solari, corrente di rete).

Come agisce e che vantaggi offre il Bridge? Dà l'opportunità di porre gli accumulatori dei servizi e del motore in parallelo, un'operazione che riesce a fare oculatamente con tutte le sicurezze necessarie. Evidente l'utilità in più circostanze: ad esempio quando occorre un surplus di energia, come nel caso di un assorbimento elevato ma per breve periodo (un phon, una macchina da caffè o un aspirapolvere funzionanti a 220V); oppure quando si presenta la necessità che una batteria sostenga l'altra con un travaso di corrente, magari se la batteria di avviamento fiacca necessita di una spinta da parte di quella dei servizi, ma anche un piccolo prestito di corrente richiesto da quest'ultima, ad esempio quando di notte la termoventilazione della stufa rischia di non farcela ad arrivare all'alba e la batteria interna all'abitacolo reclama aiuto proprio tramite il cicalino del Bridge che scatta alla soglia minima di 11,2V.

Disponendo dell'EG 20, si tratta solo di avviarlo per ripristinare la carica necessaria (e del resto, se lasciato in modalità automatica, interverrebbe già da solo attivandosi). Ma se si preferisce evitare l'accensione notturna per non disturbare i vicini, si può rimandare l'operazione prendendo in prestito un po' di corrente dalla batteria motore. Nessuna paura di approfittarne troppo: in ogni caso il software del Bridge valuta più parametri (l'analisi dell'ultima ricarica, la reazione della batteria di avviamento) e limita il prelievo per assicurare sempre l'energia residua necessaria a ripartire.

Il parallelo fra le due batterie consente insomma un travaso di energia verso quella che ne ha bisogno: quando la direzione va dal motore ai servizi, il travaso sarà limitato a pochi minuti e mai più di mezz'ora, a seconda del buono stato di carica dell'accumulatore. Meno cautele richiede l'operazione inversa, dato che la batteria dell'abitacolo ha una fonte di energia (se non è l'EG 20, sempre disponibile, possono anche essere i pannelli solari o la corrente di rete a 220V) che ne ripristina comunque la carica.

In quest'ultimo caso rientra la possibilità di lasciare il Bridge inserito anche nei periodi di rimessaggio: quando la batteria dei servizi supera la tensione di 13 Volt (che siano i pannelli, la 220V di rete o l'attivazione automatica dell'EG 20 a determinarlo) viene posta in parallelo con quella del mo-