

INFORMATIONS JURIDIQUES ET TECHNIQUES IMPORTANTES POUR LE CHOIX ET LA CONFIGURATION DE VOTRE CAMPING-CAR

Tout camping-car n'est autorisé à circuler sur la voie publique qu'avec un poids maximum déterminé, qui ne doit en aucun cas être dépassé en roulant. Lors du choix et de la configuration de votre camping-car ou de votre fourgon (ci-après : « camping-car »), les limites techniques et légales du poids du camping-car sont donc particulièrement importantes. Celles-ci jouent un rôle décisif dans le cadre de la configuration, notamment lors du choix des équipements additionnels (packs d'équipement, équipements spéciaux et options).

Les prescriptions techniques et légales relatives au poids de votre camping-car sont régies par le règlement d'application de l'UE n° 2021/535 (jusqu'en juin 2022 : règlement d'application UE n° 1230/2012). Celui-ci s'applique uniformément au sein de l'Union européenne. Pour vous aider à choisir et à configurer votre camping-car dans le respect des dispositions légales et techniques, nous vous expliquons ci-après les principaux termes et dispositions de ce règlement et vous donnons quelques indications particulièrement importantes pour la configuration de votre véhicule ainsi que pour le choix des équipements additionnels (packs d'équipement, équipements spéciaux et options) parmi notre offre d'usine. Veuillez les lire attentivement avant de configurer et de commander votre véhicule. Nos concessionnaires vous proposent une aide complémentaire pour le choix et la configuration de votre camping-car.

1. P.T.A.C

Le P.T.A.C. (poids total autorisé en charge) décrit le poids maximum autorisé, fixé par le constructeur en fonction de l'implantation, que peut peser votre camping-car lorsqu'il est chargé (p. ex. 3 500 kg, 4 500 kg). Celui-ci figure dans le certificat d'immatriculation. Vous trouverez l'indication du P.T.A.C. pour chaque implantation dans les caractéristiques techniques indiquées dans nos documents de vente (p. ex. dans les tarifs).

Illustration dans les tarifs :

COMPACT COMFORT		
	compact	
	540 DB	600 LE
Véhicule de base	Fiat Ducato 35 light	Fiat Ducato 35 light
Motorisation de base	Diésel 2,2 l (140 CV / 103 kW)	Diésel 2,2 l (140 CV / 103 kW)
Longueur/largeur/hauteur (mm) **	5 410 / 2 100 / 2 590	5 990 / 2 100 / 2 590
Empattement (mm)	3 450	4 035
Haut. int. habitacle (mm)	1 900	1 900
P.T.A.C. (kg) ⁵²⁾	3 500	3 500 / 4 000*
Poids en ordre de marche (kg) ⁷⁾	2 754	2 864
Poids max. déterminé par le fabricant pour l'équipement additionnel de série (kg) ⁵¹⁾	396	279
Poids remorquable max. (kg) ¹⁵⁾	2 500	2 500
Nombre max. de sièges avec ceinture 3 points pour la route ⁵⁰⁾	4	4

Le P.T.A.C. du véhicule (p. ex. 3 500 kg) ne peut en aucun cas être dépassé en roulant. Le fait de rouler avec un véhicule qui dépasse le P.T.A.C. constitue une infraction et peut être sanctionné par une amende. Nous vous recommandons donc vivement de vérifier et de vous assurer avant chaque départ que vous ne dépassiez pas le P.T.A.C. (p. ex. 3 500 kg) avec votre véhicule.

2. POIDS EN ORDRE DE MARCHÉ

Le poids en ordre de marche correspond au poids (à vide) du véhicule avec l'équipement de série installé en usine (y compris les lubrifiants, les outils, le système de dépannage des pneus et le réservoir de carburant rempli à 90 %), auquel s'ajoute un poids forfaitaire légal de 75 kg pour le conducteur.

Le poids en ordre de marche comprend essentiellement les éléments suivants :

- le poids à vide du véhicule avec sa cellule, y compris les consommables (« graisses », « huiles » et « liquides de refroidissement ») dont l'appoint a été fait ;
- l'équipement de série, c'est-à-dire tous les éléments d'équipement qui font partie de la livraison standard installée en usine ;
- le réservoir d'eau fraîche rempli à 100 % en mode conduite (remplissage pour la route selon les indications du constructeur. Vous trouvez les indications du constructeur concernant les remplissages pour la route dans les documents de vente (p. ex. dans les tarifs). Selon la série, celui-ci est de 20 l ou 50 l) et comporte également une bouteille de gaz en aluminium remplie à 100 %, d'un poids de 16 kg ;
- le réservoir de carburant rempli à 90 %, carburant compris ;
- le conducteur, dont le poids, indépendamment du poids réel du conducteur, est évalué forfaitairement à 75 kg.

Le poids en ordre de marche correspond donc à la configuration de base du modèle de véhicule que vous avez choisi, avec l'équipement de série plus un poids forfaitaire de 75 kg pour le conducteur. Ceci est un poids fixé par la loi. Celui-ci est modifié par la sélection d'équipements additionnels (packs d'équipement, équipement spécial, options).

Vous trouverez des informations sur le poids en ordre de marche pour chaque implantation dans nos documents de vente (p. ex. dans les tarifs).

Il est important de noter que la valeur du poids en ordre de marche indiquée dans nos documents de vente est une valeur standard déterminée lors de la procédure de réception par type et vérifiée par les autorités. Il est juridiquement admissible et possible que le poids en ordre de marche du véhicule qui vous a été livré diffère de la valeur nominale indiquée dans les documents de vente en raison de tolérances liées à la production. La tolérance autorisée par la loi est de $\pm 5\%$. La législation européenne tient ainsi compte du fait que le poids en ordre de marche varie quelque peu en raison des variations de poids des pièces fournies ainsi que des processus et des conditions météorologiques. Veuillez en tenir compte lors du choix et de la configuration de votre camping-car.

Voici un exemple de calcul pour illustrer ces écarts de poids (admissibles) liés à la production :

Poids en ordre de marche selon les documents de vente :	2 900 kg
Écart légalement autorisé de $\pm 5\%$:	145 kg
Plage légale du poids en ordre de marche :	2 755 à 3 045 kg

Vous trouverez la fourchette concrète des écarts de poids autorisés pour les masses en ordre de marche pour chaque implantation dans les données techniques indiquées dans nos documents de vente. En tant que fabricant, nous nous efforçons de limiter les variations de poids au minimum inévitable du point de vue de la technique de production. Les écarts vers le haut et vers le bas dans la plage de tolérance autorisée par la loi sont donc très rares. Toutefois, malgré les optimisations techniques constantes du processus de production, il est impossible de les éviter complètement.

Afin de garantir que tous les véhicules effectivement livrés respectent la tolérance légale, le poids réel du véhicule ainsi que le respect de la tolérance autorisée de $\pm 5\%$ sont vérifiés par le fabricant en pesant le véhicule à la fin de la chaîne de production. Le poids réel de votre véhicule, pesé en fin de chaîne, vous est communiqué par votre concessionnaire. Vous bénéficiez ainsi d'une transparence totale sur un éventuel écart de poids réel de votre véhicule.

3. NOMBRE DE PLACES ASSISES MAXIMAL AUTORISÉ / MASSE DES PASSAGERS

Le nombre maximal de places assises autorisées pendant le trajet est fixé par nous, en tant que constructeur, dans le cadre de la procédure de réception par type. La masse des passagers résulte du nombre maximal de places assises autorisées. La masse des passagers est fixée forfaitairement à 75 kg pour chaque place assise autorisée que nous avons prévue pour le véhicule en tant que constructeur, quel que soit le poids réel des passagers. Il s'agit là aussi d'une valeur de calcul prescrite par la loi. Comme la masse du conducteur est déjà incluse dans la masse en ordre de marche avec également 75 kg (voir à ce sujet le point 2), elle n'est plus prise en compte dans la masse des passagers. Pour un camping-car avec quatre places assises autorisées, la masse des passagers est donc de $3 \times 75 \text{ kg} = 225 \text{ kg}$.

L'indication du nombre maximal de places assises autorisées dans les documents de vente se réfère au poids respectif du véhicule à l'état de série sans équipement supplémentaire (pour l'équipement supplémentaire, voir chiffre 4.) et reflète le nombre maximal de personnes pouvant trouver une place assise pendant le trajet.

Le nombre de ces places dépend toutefois du poids et de la charge par essieu. Elle peut donc être réduite par l'installation d'équipements supplémentaires (par exemple par le choix de packs d'équipement, d'options et d'équipements spéciaux) ou, selon le modèle, ne peut être atteinte que par une augmentation du poids total autorisé en charge et/ou par la suppression d'équipements supplémentaires.

4. POIDS RÉEL ET ÉQUIPEMENT ADDITIONNEL

Le poids en ordre de marche (voir à ce sujet le point 2.) et le poids des équipements additionnels montés en usine sur un véhicule concret (packs d'équipement, équipements spéciaux, options) sont désignés ensemble comme le poids effectif du véhicule.

Les détails de la masse réelle de votre véhicule après livraison figurent à la section 13.2 du certificat de conformité (Certificate of Conformity, CoC), qui vous est remis par votre concessionnaire lorsque vous prenez livraison de votre véhicule.


Veuillez noter que la masse réelle indiquée dans le certificat de conformité (Certificate of Conformity, CoC) est également une valeur standardisée. Étant donné que le poids en ordre de marche – en tant qu'élément du poids réel – est soumis à une tolérance légale de $\pm 5\%$ (voir à ce sujet le point 2.), le poids réel peut également varier en conséquence par rapport à la valeur nominale indiquée.

Selon la définition légale, font partie de ce qu'on appelle l'équipement supplémentaire tous les éléments d'équipement optionnels qui ne sont pas compris dans l'équipement de série, qui sont montés sur le véhicule sous la responsabilité du constructeur – c'est-à-dire à l'usine – et qui peuvent être commandés par le client (p. ex. auvent, porte-vélos ou porte-motos, installation satellite, installation solaire, four, etc.). Vous trouverez dans nos documents de vente des indications sur les poids individuels ou les poids des packs d'équipement, des équipements spéciaux et des options pouvant être commandés. Ne font pas partie de l'équipement spécial dans ce sens les autres accessoires qui sont ajoutés par le concessionnaire ou par vous personnellement après la livraison du véhicule par l'usine.

5. POIDS MAXIMAL FIXÉ PAR LE CONSTRUCTEUR POUR LES ÉQUIPEMENTS ADDITIONNELS ET LA CHARGE UTILE
 Étant donné que l'installation d'équipements additionnels est également soumise à des limites légales et techniques, nous fixons, pour chaque implantation et chaque véhicule, la valeur du poids maximal des équipements additionnels qui peuvent être montés sur le véhicule en plus de l'équipement de série (p. ex. en choisissant des packs d'équipement et/ou des équipements spéciaux). Cette valeur ne doit pas être dépassée lors du choix et de la configuration de votre véhicule.

Vous trouverez l'indication des poids fixés par le fabricant pour l'équipement additionnel dans nos documents de vente (p. ex. dans les tarifs).

COMPACT | COMFORT



	compact	
	540 DB	600 LE
Véhicule de base	Fiat Ducato 35 light	Fiat Ducato 35 light
Motorisation de base	Diésel 2,2 l (140 CV / 103 kW)	Diésel 2,2 l (140 CV / 103 kW)
Longueur/largeur/hauteur (mm) **	5 410 / 2 100 / 2 590	5 990 / 2 100 / 2 590
Empattement (mm)	3 450	4 035
Haut. int. habitacle (mm)	1 900	1 900
P.T.A.C. (kg) ⁵²⁾	3 500	3 500 / 4 000*
Poids en ordre de marche (kg) ⁷⁾	2 754	2 864
Poids max. déterminé par le fabricant pour l'équipement additionnel de série (kg) ⁵¹⁾	396	279
Poids remorquable max. (kg) ¹⁵⁾	2 500	2 500
Nombre max. de sièges avec ceinture 3 points pour la route ⁵⁰⁾	4	4

Le poids maximal fixé par le constructeur pour les équipements additionnels a pour but de garantir que la charge utile minimale prescrite par la loi soit effectivement disponible pour la charge utile après la livraison d'un véhicule par le constructeur. Il n'est donc pas possible de commander et de monter en usine plus d'équipements additionnels qu'il n'en reste pour les bagages et autres accessoires (charge utile) sans dépasser le P.T.A.C.

La charge utile se calcule en déduisant de la masse totale techniquement admissible (voir point 1) la masse en ordre de marche (valeur nominale selon la documentation de vente, voir point 2), la masse des passagers (voir point 3) et la masse maximale fixée par le constructeur pour les équipements supplémentaires.

Pour les camping-cars, la législation européenne prescrit une charge utile minimale fixe qui doit être respectée pour les bagages ou les autres accessoires non montés en usine. Cette charge utile minimale se calcule comme suit :

$$\text{charge utile minimale en kg} \geq 10 * (n + L)$$

Où « n » = nombre maximal de passagers plus le conducteur et « L » = longueur totale du véhicule en mètres (y compris la décimale).

Pour un camping-car d'une longueur de 7 m et avec 4 sièges autorisés (y compris le conducteur), la charge utile minimale est donc, par exemple, de 10 kg * (4 + 7) = 110 kg.

Lors de la configuration de votre camping-car, veillez à ne pas descendre en dessous de la charge utile minimale.

Pour que la charge utile minimale soit respectée, il existe pour chaque modèle de véhicule une combinaison maximale d'équipements supplémentaires pouvant être commandés. Dans l'exemple ci-dessus, avec une charge utile minimale de 110 kg, le poids total de l'équipement additionnel devrait être, p. ex. de 265 kg maximum pour un véhicule avec quatre places assises autorisées (conducteur compris) et un poids en ordre de marche de 2 900 kg :

3 500 kg	Poids total autorisé en charge
- 2 900 kg	Poids en ordre de marche
- 3 x 75 kg	Poids des passagers
- 110 kg	Charge utile minimale
= 265 kg	Équipement additionnel

Veuillez noter que ce calcul se fonde sur la valeur par défaut du poids en ordre de marche définie dans la procédure de réception par type, sans tenir compte des écarts de poids autorisés pour le poids en ordre de marche (voir à cet égard le point 2.). Si la valeur maximale autorisée pour l'équipement additionnel de 265 kg (dans l'exemple) est presque ou totalement épuisée, il peut arriver, en cas d'écart de poids vers le haut pour le poids en ordre de marche, que la charge utile minimale de 110 kg soit respectée sur la base de la valeur standard du poids en ordre de marche, mais qu'il n'y a effectivement aucune capacité de charge utile correspondante.

Voici également un exemple de calcul pour un véhicule offrant quatre places assises autorisées et dont le poids réel en ordre de marche est supérieur de 1 % à la valeur nominale :

3 500 kg	poids total autorisé en charge
- 2 929 kg	Poids réel du véhicule en ordre de marche (+1 % par rapport au poids de 2 900 kg indiqué dans les documents de vente)
- 3 x 75 kg	Poids des passagers
-265 kg	Poids de l'équipement additionnel
= 81 kg	Capacité de charge réelle (< charge utile minimale de 110 kg) ; dans cet exemple, la charge utile minimale est donc inférieure de 29 kg à la charge utile minimale

Afin d'éviter que la charge utile minimale ne soit ainsi insuffisante, le poids de l'équipement additionnel pouvant être commandé est réduit par le constructeur en fonction de l'implantation. La limitation de l'équipement additionnel doit garantir que la charge utile soit minimale, c'est-à-dire le poids libre prescrit par la loi pour les bagages et autres accessoires, soit effectivement disponible pour la charge utile des véhicules livrés par le constructeur.

Étant donné que, pour des raisons liées à la production, le poids réel du véhicule concret n'est déterminé qu'au moment du pesage en sortie de chaîne, il ne peut pas être totalement exclu que, dans de rares cas exceptionnels, malgré cette limitation de l'équipement additionnel, une situation se présente dans laquelle la charge utile minimale en sortie de chaîne n'est pas garantie. Afin de garantir également la charge utile minimale dans ces cas, le constructeur examinera avec votre concessionnaire et vous, avant la livraison offre véhicule, si, par exemple, le P.T.A.C. du véhicule doit être augmenté, si le nombre de places assises autorisées doit être réduit ou si les équipements additionnels destinés à réduire le poids doivent être retirés, de sorte qu'on vous livre un véhicule offrant la charge utile minimale légale. Vous trouverez les poids des équipements additionnels proposés en usine dans nos documents de vente (p. ex. dans les tarifs).

Illustration dans les tarifs :

N° art.		€ 20 % TVA incl.	kg
Châssis Fiat Ducato			
Variante de moteur conduite à gauche 6e (Light Duty)			
310050	Moteur 140 ch/103 kW, Euro 6e, F35 light, boîte Manuelle, conduite à gauche ^{13 21}	De série	-
310051	Moteur 140 PS/103 kW, Euro 6e, F35 light, boîte automatique 8 vitesses à convertisseur, conduite à gauche ^{14 13 21}	3 990	60
310052	Moteur 140 ch/103 kW, Euro 6e, F40 light, boîte manuelle, conduite à gauche ^{13 13 21}	1 350	40
310053	Moteur 140 PS/103 kW, Euro 6e, F40 heavy, boîte automatique 8 vitesses à convertisseur, conduite à gauche ^{13 14 13 21}	5 340	60
310055	Moteur 180 PS/132 kW, Euro 6e, F35 light, boîte automatique 8 vitesses à convertisseur, conduite à gauche ^{14 13 21}	8 500	60
Variante de moteur conduite à gauche V6e (Heavy Duty)			
310068	Moteur 140 PS/103 kW, Euro V6e, F40 heavy, boîte automatique 8 vitesses à convertisseur, conduite à gauche ^{13 13 21 14}	5 600	60
310071	Moteur 180 PS/132 kW, Euro V6e, F40 heavy, boîte automatique 8 vitesses à convertisseur, conduite à gauche ^{13 14 13 21}	10 110	60
Autres options de châssis Fiat			
331615	Phares avant Full-LED	1 350	0
310686	Attelage amovible ^{13 31}	1 350	36
310305	Doubles ressorts à lames sur l'essieu arrière du châssis F35	270	17

Le poids supplémentaire des équipements optionnels (toutes les pièces d'équipement non comprises dans la dotation de série) augmente la masse réelle du véhicule (= masse en ordre de marche plus les équipements optionnels sélectionnés) et réduit la charge utile. La valeur indiquée indique le poids supplémentaire par rapport à l'équipement de série de chaque plan. Le poids total de l'équipement supplémentaire sélectionné (packs d'équipement, équipements spéciaux et options) ne doit pas dépasser la masse maximale fixée par le constructeur pour les équipements supplémentaires.

6. IMPACT DES TOLÉRANCES DU POIDS EN ORDRE DE MARCHÉ SUR LA CHARGE UTILE

Même indépendamment de la charge utile minimale, vous devez tenir compte du fait que les inévitables variations du poids en ordre de marche dues à la production se répercutent de facto sur la capacité de charge restante :

Si vous commandez notre véhicule configuré à titre d'exemple (cf. point 5.) avec, par exemple, un équipement supplémentaire d'un poids total de 150 kg, la charge utile calculée sur la base de la valeur standard de la masse en ordre de marche est de 225 kg. En raison des tolérances, la possibilité de chargement réellement disponible peut s'écarter de cette valeur et être supérieure ou inférieure. Si la masse en ordre de marche de votre véhicule est supérieure d'environ 1 % à celle indiquée dans les documents de vente, la possibilité de charge utile passe de 225 kg à 196 kg :

3 500 kg	poids total autorisé en charge
- 2 929 kg	Poids réel du véhicule en ordre de marche (+1 % par rapport au poids de 2 900 kg indiqué dans les documents de vente)
- 3 x 75 kg	Poids des passagers
- 150 kg	Équipement supplémentaire commandé pour le véhicule concrètement configuré
= 196 kg	Capacité de charge réelle

Pour s'assurer que la charge utile calculée est effectivement respectée, il est donc conseillé, lors du choix et de la configuration de votre véhicule, de prendre en compte, à titre préventif, les tolérances possibles et admissibles concernant le poids en ordre de marche. Nous recommandons en outre impérativement de peser le camping-car chargé avant chaque voyage sur une balance non automatique et de déterminer, en tenant compte du poids individuel des passagers, si le P.T.A.C. et le poids maximal techniquement admissible sur l'essieu sont respectés.



Plus d'informations
en ligne !