

# 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 pour une circulation sur la route. Lors du choix et de la configuration de votre camping-car ou van (nommé « camping-car » par la suite), les limites techniques et légales concernant le poids du camping-car revêtent donc une importance particulière. 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 PTAC (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 :

DIVERSITY   FIRST CLASS - TWO ROOMS		
		
diversity		
	600 DB K	640 LE K
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) **	5998 / 2050 / 2590	6358 / 2050 / 2590
Empattement (mm)	4035	4035
Haut. int. habitacle (mm)	1900	1900
P.T.A.C. (kg) <sup>52)</sup>	3500 / 4000*	3500 / 4000*
Poids en ordre de marche (kg) <sup>7)</sup>	2865 (2722-3008)	2935 (2788-3082)
Poids déterminé par le fabricant pour l'équipement additionnel de série (kg) <sup>51)</sup>	296	222
Poids remorquable max. (kg) <sup>15)</sup>	2500	2500
Nombre max. de sièges avec ceinture 3 points pour la route <sup>50)</sup>	4	4

Le P.T.A.C. du véhicule (p. ex. 3 500 kg) ne doit en aucun cas être dépassé lorsque vous roulez avec le véhicule. 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 dépassez 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 plage de tolérance autorisée pour le poids 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 ne se produisent donc que très rarement. Malgré les optimisations techniques constantes du processus de production, ces écarts ne peuvent toutefois pas être totalement maîtrisés.

Afin de s'assurer 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 nos soins, en tant que fabricant, en pesant le véhicule à la sortie de la chaîne de production. Le poids réel de votre véhicule, pesé en sortie de bande, vous sera communiqué par votre concessionnaire. Vous obtenez ainsi une transparence totale sur un éventuel écart de poids réel de votre véhicule.

### 3. NOMBRE MAXIMAL DE PLACES ASSISES AUTORISÉES / POIDS DES PASSAGERS

Le nombre maximal de places assises autorisées durant le trajet est fixé par nous, en tant que constructeur, lors de la procédure de réception par type. Le poids des passagers résulte du nombre maximum de places assises autorisées. Le poids des passagers est fixé 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. Ici aussi, s'agit d'une valeur de calcul prescrite par la loi. Comme le poids du conducteur est déjà inclus dans le poids en ordre de marche avec également 75 kg (voir à ce sujet le point 2.), il n'est plus pris en compte dans le poids des passagers. Dans le cas d'un camping-car comportant quatre places assises autorisées, le poids des passagers est donc de  $3 \times 75 \text{ kg} = 225 \text{ kg}$ .

L'indication du nombre de places assises maximum autorisé dans les documents de vente se réfère au poids respectif du véhicule à l'état de série sans équipement additionnel (pour l'équipement additionnel, voir point 4.) et reflète le nombre maximum de personnes pouvant trouver une place assise pour la route.

Le nombre de ces places dépend toutefois du poids et de la charge par essieu. Il peut donc être réduit par l'installation d'équipements additionnels (tels que le choix de packs d'équipement, d'équipement spéciaux et options) ou, selon le modèle, celui-ci ne peut être atteint qu'en augmentant le P.T.A.C. et/ou en supprimant des équipements additionnels.

### 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. Vous trouverez l'indication du poids réel de votre véhicule après la livraison au point 13.2 du certificat de conformité (Certificate of Conformity, CoC) qui vous est remis par votre concessionnaire lors de la livraison de votre véhicule.

Veillez noter que le poids réel indiqué dans le certificat de conformité (Certificat de Conformité (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, l'équipement additionnel comprend 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 la sortie de 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 notre documentation de vente des indications sur les poids individuels et les poids des packs d'équipement, des équipements spéciaux et des options pouvant être commandés. Les autres accessoires ajoutés par le concessionnaire ou par vous-même après la livraison du véhicule au départ de l'usine ne font pas partie des équipements spéciaux.

## 5. POIDS MAXIMUM 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.

Illustration dans les tarifs :

### DIVERSITY | FIRST CLASS - TWO ROOMS



	diversity	
	600 DB K	640 LE K
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) **	5998 / 2050 / 2590	6358 / 2050 / 2590
Empattement (mm)	4035	4035
Haut. int. habitacle (mm)	1900	1900
P.T.A.C. (kg) <sup>52)</sup>	3500 / 4000*	3500 / 4000*
Poids en ordre de marche (kg) <sup>7)</sup>	2865 (2722-3008)	2935 (2788-3082)
Poids déterminé par le fabricant pour l'équipement additionnel de série (kg) <sup>51)</sup>	296	222
Poids remorquable max. (kg) <sup>15)</sup>	2500	2500
Nombre max. de sièges avec ceinture 3 points pour la route <sup>50)</sup>	4	4

En fixant le poids maximum des équipements additionnels, le constructeur veut s'assurer que la charge utile minimale prescrite par la loi est respectée et qu'une capacité de charge utile est disponible après la livraison d'un véhicule par le constructeur. Il n'est donc possible de commander et de monter en usine que la quantité d'équipements additionnels qui laisse suffisamment de poids libre pour les bagages et les autres accessoires (charge utile) sans dépasser le P.T.A.C.

La charge utile se calcule en déduisant du P.T.A.C. (voir point 1.) le poids en ordre de marche (valeur nominale indiquée dans les documents de vente, voir point 2.), le poids des passagers (voir point 3.) et le poids maximum fixé par le constructeur pour les équipements additionnels.

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 :

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, veuillez à ne pas descendre en dessous de la charge utile minimale.

Pour que la charge utile minimale soit respectée, il existe pour chaque modèle une combinaison maximale d'équipements additionnels 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	P.T.A.C.
- 2 900 kg	Poids en ordre de marche
- 3*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	P.T.A.C.
- 2 929 kg	Poids réel du véhicule en ordre de marche (+ 1% par rapport au poids de 2 900 kg indiqué dans la documentation de vente)
- 3*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.		€ T.V.A. 21 % incl.	kg
<b>Châssis Fiat Ducato</b>			
310021	Moteur 140 CV / 103 kW, Euro 6 D Final, f35 light, boîte automatique à convertisseur de couple à 9 vitesses <sup>14) 15) 21)</sup>	4.060	55
310022	Moteur 140 CV / 103 kW, Euro 6 D Final, f40 heavy, boîte à vitesses man. <sup>5) 15) 21)</sup>	1.375	40
310023	Moteur 140 CV / 103 kW, Euro 6 D Final, f40 heavy, boîte automatique à convertisseur de couple à 9 vitesses <sup>5) 14) 15) 21)</sup>	5.430	55
310024	Moteur 180 CV / 132 kW, Euro 6 D Final, f35 light, boîte à vitesses man. <sup>15) 21)</sup>	4.590	20
310025	Moteur 180 CV / 132 kW, Euro 6 D Final, f35 light, boîte automatique à convertisseur de couple à 9 vitesses <sup>14) 15) 21)</sup>	8.645	55
310026	Moteur 180 CV / 132 kW, Euro 6 D Final, f40 heavy, boîte à vitesses man. <sup>5) 15) 21)</sup>	5.960	60
310027	Moteur 180 CV / 132 kW, Euro 6 D Final, f40 heavy, boîte automatique à convertisseur de couple à 9 vitesses <sup>5) 14) 15) 21)</sup>	10.020	55
330325	Jantes en acier de 16" pour f35 light, enjoliveurs Malibu incl.*	370	16
330330	Jantes en aluminium Fiat de 16" pour châssis f35 light, en combinaison avec boîte à vitesses manuelle **	1.110	-8
330340	Jantes en aluminium de 16" pour châssis f40 heavy / f35 ens. avec boîte automatique à convertisseur de couple à 9 vitesses **	905	-10
310630	Volant et pommeau garnis de cuir **	320	-
310632	Volant multifonctions (radio-télécommandé via touches) <sup>22)</sup>	320	-

Le poids supplémentaire des équipements additionnels (toutes les pièces d'équipement non comprises dans l'équipement de série) augmente le poids réel du véhicule (= poids en ordre de marche plus les équipements additionnels sélectionnés) et diminue la charge utile. La valeur indique le poids supplémentaire par rapport à l'équipement de série de chaque implantation. Le poids total des équipements additionnels sélectionnés (packs d'équipement, équipements spéciaux et options) ne doit pas dépasser le poids maximal fixé par le constructeur pour les équipements additionnels.

## 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 un véhicule selon notre exemple (voir point 5.) avec, par exemple, un équipement additionnel de 150 kg au total, la charge utile calculée sur la base de la valeur standard du poids en ordre de marche sera de 225 kg. En raison des tolérances, la capacité de charge réellement disponible peut s'écarter de cette valeur et être supérieure ou inférieure. Si le poids en ordre de marche de votre véhicule est supérieur de 1 % à celui indiqué dans les documents de vente, la capacité de charge est réduite de 225 kg à 196 kg :

3 500 kg	P.T.A.C.
- 2 929 kg	Poids réel du véhicule en ordre de marche (+ 1% par rapport au poids de 2 900 kg indiqué dans la documentation de vente)
- 3*75 kg	Poids des passagers
- 150 kg	Équipement additionnel commandé pour le véhicule configuré en question
= 196 kg	Capacité de charge réelle

Pour s'assurer que la charge utile calculée soit 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 !

# POIDS DES VÉHICULES MIS À JOUR 05/2023

Veillez tenir compte des nouveaux poids de véhicules valables à partir du 01.05.2023.  
Pour toute autre question, veuillez vous adresser à votre concessionnaire.

## MALIBU VAN

MODÈLE	POIDS EN ORDRE DE MARCHÉ* (ÉCART LÉGALE-MENT AUTORISÉ DE ± 5 %)	POIDS DÉTERMINÉ PAR LE FABRICANT POUR L'ÉQUIPEMENT ADDITIONNEL DE SÉRIE**	NOMBRE MAX. DE SIÈGES AVEC CEINTURE 3 POINTS POUR LA ROUTE (DE SÉRIE/EN OPTION)***
compact 540 DB	2 745 kg (2 608 - 2 882 kg)	423 kg	4
compact 600 LE	2 865 kg (2 722 - 3 008 kg)	296 kg	4
comfort 600 DB	2 865 kg (2 722 - 3 008 kg)	296 kg	4
comfort 640 LE	2 935 kg (2 788 - 3 082 kg)	222 kg	4
diversity 600 DB K	2 865 kg (2 722 - 3 008 kg)	296 kg	4
diversity 640 LE K	2 935 kg (2 788 - 3 082 kg)	222 kg	4
first class - two rooms 640 LE RB	2 935 kg (2 788 - 3 082 kg)	222 kg	4
comfort coupé 600 DB	2 865 kg (2 722 - 3 008 kg)	296 kg	4
comfort coupé 640 LE	2 935 kg (2 788 - 3 082 kg)	222 kg	4
diversity coupé 600 DB K	2 865 kg (2 722 - 3 008 kg)	296 kg	4
diversity coupé 640 LE K	2 935 kg (2 788 - 3 082 kg)	222 kg	4
first class - two rooms coupé 640 LE RB	2 935 kg (2 788 - 3 082 kg)	222 kg	4
comfort GT skyview 600 DB	2 865 kg (2 722 - 3 008 kg)	296 kg	4
comfort GT skyview 640 LE	2 935 kg (2 788 - 3 082 kg)	222 kg	4
diversity GT skyview 600 DB K	2 865 kg (2 722 - 3 008 kg)	296 kg	4
diversity GT skyview 640 LE K	2 935 kg (2 788 - 3 082 kg)	222 kg	4
first class - two rooms GT skyview 640 LE RB	2 935 kg (2 788 - 3 082 kg)	222 kg	4

\* Vous trouverez des informations détaillées au n° 2.

\*\* Vous trouverez des informations détaillées au n° 5.

\*\*\* Vous trouverez des informations détaillées au n° 3.