



Model sammenligning V337

02.02.2026,
14.50



Van V337

Base price
fra 682.000 kr.

682.000 kr.	Grundpris inkl. moms	-
4	Tilladt antal siddepladser (inkl. fører)*	-
2	Sovepladser	-
666 / 214 / 271	Længde / bredde / højde (cm)	-
195	Ståhøjde i bodelen (cm)	-
Citroën Jumper	Chassis	-

2.2	Basismotor	-
103 (140)	kw (hk)	-
2668 (2535 til 2801)*	Vægt i køreklar stand (kg)*	-
491	Producentens specificerede vægt af valgt ekstraudstyr (kg)*	-
3500	Største teknisk tilladte totalvægt (kg)*	-
2000 (750)	Anhængerlast bremsset/ubremsset (kg)	-
215/70 R 15 CP	Dæk	-
380	Akselafstand (cm)	-
200 x 70 / 195 x 80 / 200 - 195 x 194 (Tillæg)	Sengestørrelse i bag L x B (cm)	-
78 (11)	Køleskabsvolumen (l)	-
Combi 4 Gas	Varmetype	-
116 / 20	Ferskvandstankens kapacitet i alt / ved kørefyldning (l)	-
92	Spildevandstank (l)	-
4	Stikkontakter 230 V	-
2	USB-port	-



Åbning til opbevaringsrum højre side / venstre side B x H (cm)		
65 x 105 / 70 x 75 (Tillæg)		-
Opbevaring til gasflaske (vægtfylde i kg)		
2 x 11		-



Juridiske oplysninger vedrørende vægtrelaterede oplysninger

1. Største tekniske tilladte totalvægt

Køretøjets største tekniske tilladte totalvægt (også kaldt største teknisk tilladte totalvægt i belastet tilstand), (f.eks. 3.500 kg) er en vægtindstilling, der er fastlagt af producenten og den må ikke overskrides. Oplysninger vedrørende den største tekniske tilladte totalvægt for den model, du har valgt, findes i de tekniske data. Overskrider køretøjet i den praktiske drift den største teknisk tilladte totalvægt, udgør dette en overtrædelse af Færdselsloven og kan medføre en bøde.

2. Vægt i køreklar stand

Simpelt udtrykt er der ved vægt i køreklar stand tale om basiskøretøjet med standardudstyr plus en standardvægt på 75 kg for føreren, som er fastlagt i loven. Dette omfatter hovedsageligt følgende positioner:

- køretøjets tomvægt samt opbygning, inklusive påfyldte driftsstoffer som smørefedt, olie og kølervæske;
- standardudstyr, dvs. alle udstyrsgenstande, der som standard er indeholdt i det fabriksmæssigt monterede leveringsomfang;
- den 100 % fyldte ferskvandstank i køredrift (kørefyldning iht. producentens angivelser; 20 liter) samt en 100 % fyldt aluminium-gasflaske med en vægt på 16 kg;
- den 90 % fyldte brændstoftank samt brændstof;
- føreren, hvis vægt – uafhængigt af den faktiske vægt – iht. EU-lovgivningen antages med 75 kg.

Oplysninger vedrørende vægt i køreklar stand for alle vores modeller findes i vores salgsdokumenter. Det er vigtigt, at der ved den værdi for vægt i køreklar stand der er angivet i salgsdokumenterne er tale om en standardværdi, der er fastlagt i typegodkendelsessystemet og kontrolleret af myndighederne. Det er lovligt og muligt at vægten i køreklar stand for det køretøj, der er udleveret til dig, afviger fra den nominelle værdi, der er angivet i salgsdokumenterne. Den lovlige afvigelse er $\pm 5\%$. Dermed tager EU-lovgivningen hensyn til at der pga. vægtforskelle ved dele fra underleverandører samt pga. processer og vejrliget kan opstå visse afvigelser ved vægten i køreklar stand.

Vægtafvigelserne kan tydeliggøres ved et beregningseksempel:

- vægt i køreklar stand iflg. salgsdokumenterne: 2.850 kg
- lovlig tolerance på $\pm 5\%$: 142,50 kg
- lovligt spænd for vægt i køreklar stand: 2.707,50 kg til 2.992,50 kg

Det konkrete spænd for de tilladte vægtafvigelser for alle modeller findes i de tekniske data. Carado gør sig store anstrengelser for at reducere vægtafvigelserne til et produktionsteknisk uundgåeligt minimum. Afvigelser ved spændets øverste og nederste ende er derfor meget sjældne, men kan ikke udelukkes helt, selv ved alle tænkelige optimeringer. Køretøjets faktiske vægt samt overholdelsen af den tilladte tolerance kontrolleres derfor af Carado ved at veje hvert køretøj ved slutning af båndet.

3. Passagerernes vægt

Passagerernes vægt beregnes for hver siddeplads, producenten har fastlagt, som standard til 75 kg, uanset hvor meget passagerne faktisk vejer. Førerens vægt er allerede indeholdt i vægten i køreklar stand, (se foroven nr. 2) og indgår derfor ikke i beregningen. Ved en autocamper med fire tilladte siddepladser er passagerernes vægt altså $3 \times 75 \text{ kg} = 225 \text{ kg}$.

4. Ekstraudstyr og reel vægt

Ekstraudstyr (også: Ekstraudstyr eller specialudstyr) tæller efter lovens definition ikke med i de valgfrie udstyrsdele, der er indeholdt i standardudstyret, der monteres på køretøjet på producentens ansvar – dvs. af fabrik – og som kan bestilles af kunden (f.eks. markise, cykel- eller motorcykelstativ, satellitanlæg, solvarmeanlæg, bageovn etc.). Oplysninger om enkelt- eller pakkevægt af det ekstraudstyr, som kan bestilles, findes i vores salgsdokumenter. Ikke til ekstraudstyr i denne forstand hører øvrigt tilbehør, der monteres efter udlevering af køretøjet fra fabrikken af forhandleren eller dig.

Vægt af køretøjet i køreklar stand (se foroven nr. 2) og vægten af det ekstraudstyr, der er monteret på fabrikken på et konkret køretøj, betegnes samlet som reel vægt. De tilsvarende oplysninger for dit køretøj finder du efter aflevering under pkt. 13.2 af overensstemmelseserklæringen (Certificate of Conformity, CoC). Bemærk at der ved disse oplysninger er tale om en standardværdi. Da der for vægten i køreklar stand – som element af den reelle vægt – gælder en lovlig tolerance på $\pm 5\%$ (se Nr. 2), kan også den reelle vægt afvige tilsvarende over for den angivne nominelle værdi.

5. Nyttelast og minimum nyttelast

Også montering af ekstraudstyr er underlagt tekniske og juridiske grænser: Der kan kun bestilles og fabriksmonteres så meget ekstraudstyr, at der stadig er tilstrækkeligt fri vægt for bagage og øvrigt tilbehør, (såkaldt nyttelast), uden at den største tekniske tilladte vægt overskrides. Nyttelasten beregnes ved at trække vægt i køreklar stand (nominel værdi iht. salgsdokumenter, se foroven nr. 2), ekstraudstyrets masse og passagerernes vægt (se foroven nr. 3) fra den største tekniske tilladte vægt (se foroven nr. 1). EU-lovgivningen fastlægger for autocampere en fast minimum nyttelast, der for bagage eller andet tilbehør, der ikke er monteret på fabrikken, mindst skal være til rådighed. Denne minimum nyttelast beregnes på følgende måde:

Minimum nyttelast i kg $\geq 10 \times (n + L)$

Her gælder: »n« er det maksimale antal passagerer plus føreren og »L« er køretøjets samlede længde i meter.

Ved en autocamper med en længde på 6 m og 4 tilladte sæder er den minimum nyttelast altså f.eks. $10 \text{ kg} \times (4 + 6) = 100 \text{ kg}$.

For at minimum nyttelast kan opretholdes, findes der for hver køretøjsmodel en kombination af ekstraudstyr, der maks. kan bestilles. I ovennævnte eksempel med en minimum nyttelast på 100 kg ville ekstraudstyrets samlede vægt ved et køretøj med fire tilladte passagersæder og en vægt i køreklar stand på 2.850 kg f.eks. maks. være 325 kg:

3.500 kg	største tekniske tilladte samlede vægt
-2.850 kg	vægt i køreklar stand
-3*75 kg	passagerernes vægt
-100 kg	minimum nyttelast
= 325 kg	maksimalt tilladt vægt af ekstraudstyr

Det er vigtigt at vide at denne beregning går ud fra den standardværdi, der er fastlagt i typegodkendelsessystemet for vægt i køreklar stand uden at tage hensyn til de tilladte vægtafvigelser ved vægt i køreklar stand (se foroven, pkt. 2). Udnyttes den maks. tilladte værdi for ekstraudstyret på (i eksemplet) 325 kg næsten eller helt, kan det ved en



vægtafvigelse opad derfor ske, at minimum nyttelasten på 100 kg ved beregningen på basis af standardværdien for vægt i køreklar stand er overholdt, men der faktisk ikke er en tilsvarende belastningskapacitet. Også her et beregningseksempel for et køretøj med fire sæder, hvis faktisk vejede vægt i køreklar stand ligger 2 % over den nominelle værdi:

3.500 kg	teknisk tilladt samlet vægt
-2.907 kg	faktisk vejede vægt i køreklar stand (+ 2 % over for den angivne værdi på 2.850 kg)
-3*75 kg	passagerernes vægt
-325 kg	ekstraudstyr (maksimalt tilladt værdi)
= 43 kg	faktisk belastningskapacitet (< minimum nyttelast på 100 kg)

For at undgå en sådan situation, sænker Carado den tilladte maks. vægt for hele det ekstraudstyr, der kan bestilles yderligere, alt efter model. Begrænsning af ekstraudstyr skal sikre at den minimum nyttelast, dvs. den i loven foreskrevne frie vægt for bagage og efterfølgende monteret tilbehør også faktisk står til rådighed for nyttelasten ved de af Carado udleverede køretøjer.

Da vægten på et konkret køretøj først kan findes ved vejning ved slutning af båndet, kan der i meget sjældne tilfælde til trods for denne begrænsning af ekstraudstyret opstå en situation, hvor den minimum nyttelast på slutning af båndet ikke er garanteret. For at garantere en minimum nyttelast også i disse tilfælde kontrollerer Carado inden udlevering af køretøjet sammen med din forhandler og dig, om køretøjets belastning skal øges, der skal reduceres siddepladser eller fjernes ekstraudstyr.

6. Virkninger af tolerancer for vægt i køreklar stand på nyttelasten.

Også uafhængigt af minimum nyttelast bør du være opmærksom på at uundgåelige produktionsbetingede afvigelser ved vægt i køreklar stand – opad eller nedad – spejlvendt påvirker de resterende belastningskapacitet: Hvis f.eks. du bestiller køretøjet i vores eksempel (se foroven nr. 3), f. eks. med ekstraudstyr med en samlet vægt på 150 kg, beregnes der på basis af standardværdien for vægten i køreklar stand en nyttelast på 275 kg. Den belastningskapacitet, der faktisk står til rådighed, kan på grund af tolerancerne for denne værdi være en anden og ligge højere eller lavere. Er vægten i køreklar stand på dit køretøj lovligt 2 % højere end angivet i salgsdokumenterne, reduceres belastningskapaciteten fra 275 kg til 218 kg:

3.500 kg	teknisk tilladt samlet vægt
2.907 kg	Faktisk vejede vægt i køreklar stand (+ 2 % over for den angivne værdi på 2.850 kg)
3*75 kg	passagerernes vægt
150 kg	bestilt ekstraudstyr for det konkrete køretøj
= 218 kg	faktisk belastningskapacitet

For at være sikker på at den beregnede nyttelast faktisk står til rådighed, bør du ved konfigurationen af dit køretøj derfor tage de mulige og tilladte tolerancer for vægt i køreklar stand med i betragtning.

Vi anbefaler desuden at veje den læssede autocamper inden hver rejse på en ikke selvindstillende vægt, og under hensyntagen til passagerernes individuelle vægt at fastlægge om den tekniske tilladte samlede vægt og det tekniske tilladte akseltryk overholdes.