

Modellsammenligning

T448

02.02.2026,
16:23



Delintegrert T448

Base price
fra 998.000 kr.

998.000 kr.	Grunnpris i	-
4 - 5 (Tillegg)	Tillatt antall personer (inkludert fører)*	-
2 - 5 (Tillegg)	Soveplasser	-
731 / 232 / 290	Lengde / bredde / høyde (cm)	-
210	Innvendig høyde (cm)	-
Citroën Jumper	Chassis	-

2.2	Basis-motorisering	-
103 (140)	Effekt kW (hk)	-
2879 (2735 til 3023)*	Vekt i kjøreklar tilstand/kjøretøyets vekt i kjøreklar tilstand (kg)*	-
264	Fabrikkspesifisert vekt på tilleggsutstyr (kg)*	-
3500	Teknisk tillatt totalvekt (kg) *	-
2000 (750)	Tilhengerlast med brems / uten brems (kg)	-
215/70 R 15 CP	Dekk	-
404	Hjulavstand (cm)	-
195 x 140 - 110 (Tillegg)	Liggeområde Alkove / senkeseng (cm)	-
210 x 100 (Tillegg)	Soveplass i midten (cm)	-
205 x 80 / 210 x 80 / 210 x 168 (Tillegg)	Soveplass bak L x B (cm)	-
78 (11) / 156 (29) (Tillegg)	Kjøleskap (l)	-
Combi 6 Gas	Varmertype	-
122 / 20	Ferskvannstankkapasitet totalt / ved kjørefylling (l)	-
92	Avfall vanntank (l)	-



4	Stikkontakt 230 V	-
4	Stikkontakt USB	-
Dimensjon garasjeport / klaff høyre, bredde x høyde (cm) 95 x 110 / 75 x 80 (Tillegg)		-
2 x 11	Oppbevaring av gassflaske (påfyllingsvekt i kg)	-



Juridisk informasjon om vektrelatert informasjon

1. Teknisk tillatt totalvekt

Kjøretøyets teknisk tillatte totalvekt (også: teknisk tillatte maksimalvekt i lastet tilstand) (f.eks. 3500 kg) er produsentens vektspesifikasjon som kjøretøyet ikke må overskride. Opplysninger om teknisk tillatt totalvekt for den modellen som du har valgt, finner du i tekniske data. Hvis kjøretøyet i praktisk kjøredrift overskrider den teknisk tillatte totalvekten, er dette en lovovertrødelse som kan straffes med bøter.

2. Vekt i kjøreklar tilstand

Enkelt sagt er vekten i kjøreklar tilstand basiskjøretøyet med standardutstyr pluss en lovfestet spesifisert standardvekt på 75 kg for føreren. Dette omfatter først og fremst følgende punkter:

- vekten av det tomme kjøretøyet pluss ettermonteringer inkludert alle driftsstoffer, som smørefett og olje samt kjølevæske,
- standardutstyr, dvs. alle utstyrsgjenstander som er del av leveringsomfanget og som er montert fra fabrikk,
- ferskvannstank fylt 100 % i kjøredrift (kapasitet iht. produsentens angivelser, 20 liter) og aluminiumsflaske med flytende gass fylt 100 % med en vekt på 16 kg,
- drivstofftank fylt 90 % samt drivstoff,
- føreren, hvis vekt – uavhengig av faktisk vekt – er satt til 75 kg som standard ifølge EU-rett.

Opplysninger om vekt i kjøreklar tilstand for hver modell finner du i våre salgsdokumenter. Det som er viktig er at den verdien som er oppført i salgsdokumentene angående vekt i kjøreklar tilstand, er en standardverdi som ble spesifisert i typegodkjenningsprosessen og som ble kontrollert av myndighetene. Det er rettslig tillatt og mulig at vekten av det kjøretøyet i kjøreklar tilstand som er levert til deg, kan avvike fra den nominelle verdien som er oppført i salgsdokumentene. Lovbestemt, tillatt toleranse utgjør $\pm 5\%$. Dette betyr at EU-lovgiver tar med i beregningen at det kan forekomme vektvariasjoner på leverte deler samt visse variasjoner som skyldes prosess- og værbetaingelser når det gjelder vekt i kjøreklar tilstand. Vektavvikene kan illustreres utfra en eksempelberegning:

- Vekt i kjøreklar tilstand iht. salgsdokumentene: 2850 kg
- Lovbestemt tillatt toleranse på $\pm 5\%$: 142,50 kg
- Lovbestemt tillatt margin for vekt i kjøreklar tilstand: 2707,50 kg til 2992,50 kg

Den konkrete marginen for tillatte vektavvik finner du i de tekniske dataene for hver modell. [Merke] bestreber seg veldig på å redusere vektvariasjonene til en så lav minimumsverdi som produksjonsteknikk er mulig. Derfor er det svært sjelden at det forekommer avvik i marginens øvre eller nedre ende, men det er teknisk ikke mulig å utelukke dette fullstendig, til tross for alle optimaliseringer. Derfor blir kjøretøyets faktiske vekt samt overholdelse av tillatt toleranse kontrollert av [Merke] gjennom veiing ved produksjonsslutt.

3. Passasjervekt

Produsenten beregner passasjervekten med en standardverdi på 75 kg for hver person, uavhengig av hvor mye personene faktisk veier. Førervekten er allerede en del av kjøretøyets vekt i kjøreklar tilstand (se nr. 2 over) og beregnes derfor ikke på nytt. For en reisemobil som er tillatt for fire personer utgjør passasjervekten følgende $3 \times 75 \text{ kg} = 225 \text{ kg}$.

4. Tilleggsutstyr og faktisk vekt

Som tilleggsutstyr (også: spesialutstyr eller ekstrautstyr) teller, iht. juridisk definisjon, også alle valgfrie utstyrsdeler som ikke er inkludert i standardutstyret, som på produsentens ansvar – dvs. fra fabrikk – monteres på kjøretøyet og som kan bestilles av kunden (f.eks. markise, sykkel- eller motorsykkelholder, satellittanlegg, solcelleanlegg, stekeovn osv.). Opplysninger om enkelt- eller pakkevekt på det bestillbare tilleggsutstyret finner du i våre salgsdokumenter. Utfra denne definisjonen er annet tilbehør som ettermonteres av forhandleren eller deg selv på kjøretøyet ditt etter levering fra fabrikk, ikke del av tilleggsutstyret.

Kjøretøyets vekt i kjøreklar tilstand (se nr. 2 over) og vekten på tilleggsutstyr som fabrikk monterer på kjøretøyet, betegnes samlet som faktisk vekt. Under punkt 13.2 i samsvarssertifikatet (Certificate of Conformity, CoC) finner du de angivelsene som gjelder for ditt kjøretøy etter levering. Vær oppmerksom på at også disse angivelsene er en standardisert verdi. Siden det gjelder en lovbestemt, tillatt toleranse på $\pm 5\%$ (se nr. 2) for vekten i kjøreklar tilstand – som element for faktisk vekt – kan den faktiske vekten avvike tilsvarende i forhold til angitt, nominell vekt.

5. Nyttelast og minste nyttelast

Montering av tilleggsutstyr er også gjenstand for tekniske og rettslige grenser: Det kan kun bestilles og fabrikkmonteres så mye tilleggsutstyr at det fremdeles er tilstrekkelig ledig plass til bagasje og annet tilbehør (såk. nyttelast), uten at teknisk tillatt totalvekt overskrides. Nyttelasten beregnes ved å trekke vekten i kjøreklar tilstand (nominell verdi iht. salgsdokumentene, se nr. 2 over), tilleggsutstyrvekten og passasjervekten (se nr. 3 over) fra teknisk tillatt totalvekt (se nr. 1 over). For reisemobiler forutsetter EU-regelverket en fastlagt minste nyttelast, som minst må være igjen for bagasje eller annet tilbehør som fabrikk ikke har montert. Minste nyttelast beregnes som følger:

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

Her gjelder: "n" = maks. antall passasjerer utenom føreren, og "L" = kjøretøyets totale lengde i meter.

For en 6 m lang reisemobil som er tillatt for 4 personer utgjør minste nyttelast altså f.eks. $10 \text{ kg} \times (6 + 4) = 100 \text{ kg}$.

For at minste nyttelast skal kunne overholdes, foreligger det en maksimalt bestillbar kombinasjon av tilleggsutstyr for hver kjøretøymodell. I eksempelet over med en minste nyttelast på 100 kg vil f.eks. tilleggsutstyrets totalvekt på et kjøretøy som er tillatt for fire personer og en vekt på 2850 kg i kjøreklar tilstand utgjøre maksimalt 325 kg:

3500 kg teknisk tillatt totalvekt
- 2850 kg vekt i kjøreklar tilstand
- $3 \times 75 \text{ kg}$ passasjervekt
- 100 kg minste nyttelast
= 325 kg tillatt totalvekt på tilleggsutstyr

Det er viktig å være klar over at denne beregningen av vekt i kjøreklar tilstand baserer seg på den standardverdien som er spesifisert i typegodkjenningsprosessen, uten at det tas hensyn til de tillatte avvikene for vekt i kjøreklar tilstand (se nr. 2 over). Hvis tilleggsutstyrets tillatte totalvekt (i eksempelet) på 325 kg tilnærmet eller fullstendig fylles opp, kan det ved et vektavvik hende at den anslåtte minste nyttelasten på 100 kg riktignok fremdeles er riktig i forhold til standardverdien på vekten i kjøreklar tilstand, men at det faktisk ikke lenger foreligger tilsvarende lastemulighet. Nedenfor har vi oppført enda et eksempel på en beregning av vekten på et kjøretøy som er tillatt for fire personer, hvis faktiske vekt i kjøreklar tilstand ligger 2 % over nominell verdi:

3500 kg teknisk tillatt totalvekt
- 2907 kg faktisk målt vekt i kjøreklar tilstand (+ 2 % i forhold til angitt verdi på 2850 kg)
- $3 \times 75 \text{ kg}$ passasjervekt



- 325 kg tilleggsutstyr (tillatt totalvekt)
= 43 kg faktisk lastemulighet (< minste nyttelast på 100 kg)

For å unngå en slik situasjon reduserer [Merke] den tillatte totalvekten på samtlige bestillbare, modellrelaterte tilleggsutstyr enda mer. Begrensningen for tilleggsutstyr skal garantere at minste nyttelast, dvs. lovbestemt spesifisert fri vekt for bagasje og ettermontert tilbehør, faktisk står til disposisjon som tilleggslast for levert [Merke]. Siden vekten av et bestemt kjøretøy først kan konstateres ved veiing etter produksjonsslutt, kan det i svært få tilfeller skje at minste nyttelast ikke lengre kan garanteres ved produksjonsslutt, til tross for denne begrensningen av tilleggsutstyr. For å garantere minste nyttelast selv i slike tilfeller kontrollerer [Merke], sammen med forhandleren og deg, om man skal øke nyttelasten i kjøretøyet, f.eks. ved å redusere tillatt antall personer eller fjerne tilleggsutstyr, før kjøretøyet leveres.

6. Hvordan toleransene for vekt i kjøreklar tilstand har konsekvenser for nyttelasten

Også uavhengig av minste nyttelast bør du ta hensyn til at uunngåelige, produksjonsbetingede variasjoner i vekten i kjøreklar tilstand – både oppover og nedover – gjengir hvordan dette virker inn på gjenværende lastemulighet: Hvis du bestiller kjøretøyet i eksempelet (se nr. 3 over), f.eks. med tilleggsutstyr med en totalvekt på 150 kg, resulterer dette i en anslått nyttelast på 275 kg basert på standardverdien på vekten i kjøreklar tilstand. Den faktiske lastemuligheten du har til disposisjon kan avvike fra denne verdien og være høyere eller lavere på grunn av toleransene. Hvis den tillatte vekten på kjøretøyet ditt i kjøreklar tilstand er 2 % høyere enn det som er angitt i salgsdokumentene, blir lastemuligheten redusert fra 275 kg til 218 kg:

3500 kg teknisk tillatt totalvekt

2907 kg faktisk målt vekt i kjøreklar tilstand (+ 2 % i forhold til angitt verdi på 2850 kg)

3*75 kg passasjervekt 150 kg bestilt tilleggsutstyr for gjeldende kjøretøy

= 218 kg faktisk lastemulighet

For å sikre at beregnet nyttelast faktisk foreligger bør du for sikkerhets skyld ta mulige og tillatte toleranser for vekten i kjøreklar tilstand med i beregningen når du konfigurerer kjøretøyet. Dessuten anbefaler vi at du veier den ferdig lastede reisemobilen før hver reise på en automatisk vekt og tar hensyn til passasjerens individuelle vekt for å fastslå om den teknisk tillatte totalvekten og den tekniske tillatte totalvekten på akselen overholdes.