



Tillatt nyttelast inkl. passasjerer: 435

Dette er et tall oppgitt i vognkortet punkt 8 Vekter (kg) som flere bobilbrukere burde være mer opptatt av ved kjøp og bruk av bobilen.

Dessverre kan tallet være grunnen til at man havner i retten for å få en løsning, det kan man lese om i pressen fra tid til annen. Eller man kan ta med mye mindre enn man ønsker på tur. F.eks. bare være 2 personer, ikke 4 som bobilen er registrert for, ikke montere tilleggsutstyret man ønsker, ikke ta med sykler eller utstyret man ønsker, o.s.v.

Det er veldig lett å la seg lure av tallet i vognkortet, for dette er bare et tall/vekt som ofte er oppgitt på et tidspunkt, og gir ofte knapt en pekepinn på hva lasteevnen/nyttelasten på bobilen kan være. Kort sagt er det tallet bare korrekt en gang, aldri seinere/mer.

Fabrikantene av bobilen oppgir ofte vektene med verdier på +/- 5 % som gjør at man kommer frem til nyttelasten. Totalvekten minus egenvekten inkl. fører (75 kg) er lik nyttelast. Oppgis egenvekten til 3000 kg på en 3500 kg bobil, må man i verste tilfelle legge til 5% og har teoretisk allerede brukt 150

kg av den teoretiske nyttelasten på 500 kg, og man har bare 350 kg igjen.

Er det i tillegg montert markise, AC, solcellepaneler, ekstra batteri, o.l. kan man ytterligere ha brukt/tatt ca. 100 kg. av nyttelasten. Da er det bare igjen 250 kg. til kone, elsykkel, bord, stoler, mat, klær, o.s.v. som er naturlig å ha med på tur.

Flere produsenter er også flinke til å oppgi vekt på tilleggsutstyret som man ønsker bobilen levert med, og alle disse vektene må trekkes fra nyttelasten. Egenvekten på bobilen er oppgitt i kjørekklar stand, og det er med alle vesker/tanker fulle eller nesten fulle. Men egenvekten kan som nevnt være satt før utstyr o.l. er montert, noen bobiler er typegodkjent f.eks. bare med 20% av vanntanken fylt, 2/4 full drivstofftank, 1 gassflaske, 230Vledning, varseltrekant, o.l. Så hva og hvordan tallet er kommet frem, finnes det ikke noe fasitsvar på.

Dette er et stort og komplisert tema som det er skrevet mye om, men kanskje ikke nok, siden man kan lese om rettsaker om tema grunnet kjøp/salg og ikke minst i den daglige bruk når man blir stoppet i vektkontroll i Norge eller utlandet, og ikke får kjøre videre før man har lastet av til godkjent vekt, i beste tilfelle. Med grov overlast, kan det medføre forelegg, anmeldelse og/eller inndragelse av førerkortet, og alle andre varianter av problemer en kan få om man har stolt blindt på det tallet.

Punkt 8 om vekter fra vognkortet.

8. Vekter (kg)

| | | |
|-----------|-------------------------------------|---------------|
| (F.1/F.2) | Tillatt totalvekt | : 7490 |
| | Tillatt aksellast | : 2800 / 5240 |
| (G) | Egenvekt med fører | : 6190 |
| | Tillatt nyttelast inkl. passasjerer | : 1300 |
| (F.3) | Tillatt vogntogvekt | : 10700 |
| (O.1) | Tillatt hengervekt med brems | : 3210 |
| (O.2) | Tillatt hengervekt uten brems | : 750 |
| | Tillatt koplingslast | : 140 |

De økonomiske konsekvensene som kan komme ved en evt. ulykke, og overlast og evt. forsikringen, må en heller ikke glemme.

Så å få veid bobilen før kjøp og bruk kan ikke gjentas for ofte. Når bobilen veies, er akselvekten nesten viktigere enn totalvekten. Tror nesten det er flere som sliter med for høy akselvekt enn for høy totalvekt.

Så å bare veie hele kjøretøyet, uten å veie aksellast er egentlig bare en måte å lure seg selv på.

Når bobilen veies og man har 435 kg nyttelast som i overskriften, hjelper det lite å ha 135 kg igjen på bakakselen og de andre 300 kg. på forakselen. For garantert vil de 135 kg. man har igjen på bakakselen bli brukt raskt opp. 2 el. sykler på sykkelstativ bak vil nesten ta de 135 kg.?

På nyere bobiler er sjelden totalvekten lik summen av maks aksellast, dette kan man derimot finne på eldre bobiler.

Den skjeve vektfordelingen må man også tenke på om man vurderer å øke totalvekten. Ofte kan det gjøres uten noen endring på kjøretøyet, men økes totalvekten fra f.eks. 3500 kg. til 3850 kg, hjelper det ikke om bakakselen bare har f.eks. 100 kg igjen til makslast, da de 250 andre kg må komme på forakselen, og dit er det vanskelig å få fordelt vekten til.

Jo mere man laster på bobilen bak bakakselen vil forakselen bli x kg lettere og bakakselen x kg tyngre + den vekten man laster bak bakakselen. Det er en formel for det, men går ikke inn på den.

Så 2 stk. elsykler + sykkelstativ, kanskje totalt 60 kg. x antall m bak bakakselen + vekten forakselen blir lettere, blir ganske mange kg. mer på bakaksel.

Når vi er inne på tema last/vekter, vil jeg også nevne taklast. Der syndes det mye, står ikke vekten av taklast oppgitt i vognkortet, eller, "taklast: ikke oppgitt", vil man få kjøreforbud om man blir stoppet og har f.eks. kajakk, seilbrett, e.l. på taket.

Det er ikke så mange bobilfabrikanter som godkjenner taklast. Har selv vært i kontakt med min bobilfabrikant for dokumentasjon til SVV, men de sier at det kan jeg ikke få. Montere, parabol, AC, o.l. er ok sier de, men ikke stativ for bruk til last. Siden jeg ikke får det, får jeg det ikke inn i vognkortet, og SVV sier at blir jeg stoppet med taklast er det kjøreforbud til det er fjernet.

Vei bobilen så ofte du kan og i hvert fall ved kjøp, nesten uansett hva tallet (nyttelasten) som står i vognkortet er.

Tor H 114



Ekstra mobildata for deg med Norsk Bobilforening strømavtale

Medlemstilbud på strøm og mobil

Som medlem av Norsk Bobilforening får du en ekstra rimelig strømavtale som følger spotprisen.

I tillegg får du ekstra mye mobildata fra Fjordkraft Mobil hvis du har Norsk Bobilforening sin strømavtale.

Les mer om avtalen og se alle fordelene med å være kunde på **fjordkraft.no/nb** eller ring **23 00 61 00**.

Fjordkraft
Mer for pengene