

Le monde du camping-car utilise un vocabulaire bien particulier. Lorsqu'on est débutant dans le domaine du camping-car, il n'est pas toujours facile de s'y retrouver. Alors pour vous permettre de parler le même langage, voici le vocabulaire propre au camping-car. Bien sûr, les camping-caristes d'expérience trouveront ce dictionnaire superflu. Les autres pourront y dénicher des précisions utiles, surtout au moment d'acheter, alors que la confusion est parfois favorisée par certains vendeurs...

C

Carrosserie alu ou polyester

La carrosserie des camping-cars recarrossés était jusqu'au début des années 2000 le plus souvent en tôle d'aluminium. Cette dernière tend à être détrônée par le polyester. Il s'agit le plus souvent d'une feuille polyester de 1,5mm d'épaisseur (contre 0,8mm pour l'aluminium), collée à même le panneau sandwich. Une technologie à ne pas confondre avec le polyester moulé auquel on recourt pour certaines parties du camping-car (faces avant d'intégraux, par exemple), voire la totalité des carrosseries pour certaines modèles haut de gamme. Ce matériau facilite les interventions en cas d'éraflures ou de chocs légers.

Cellule amovible

Ce terme désigne les camping-cars dont le compartiment habitable est escamotable. Celui-ci est généralement couplé à des véhicules de type pick-up à quatre roues motrices. La cellule est équipée de béquilles télescopiques lui garantissant une stabilisation lorsque le pick-up est désolidarisé. Cliquez [ici](#) et [là](#) pour voir des cellules amovibles.

Châssis-cabine

Il s'agit d'un utilitaire constitué de la cabine et de ses deux longerons réunis par des traverses. C'est la définition la plus courante de l'utilitaire qui doit subir une transformation en camping-car.

Châssis Al-Ko

Châssis spécial conçu par l'équipementier agréé Al-Ko. Il prend la place du châssis d'origine, sectionné au droit de la cabine. Ce châssis rapporté a l'avantage d'offrir des longueurs, gardes au sol, empattements et voies arrière variables et peut avoir également des effets sur le PTAC (passer de 3.500kg à 3.700kg par exemple).

Chauffage additionnel route

Il s'agit d'un chauffage qui par récupération des calories moteur permet de réchauffer l'habitacle lorsque le véhicule roule. Il vient donc en complément du chauffage gaz qui, lui, ne peut fonctionner qu'à l'étape. Toutefois, sur les véhicules équipés d'un système de sécurité (système SécuMotion de Truma) l'utilisation du gaz en roulant est possible, grâce à la présence d'une électrovanne susceptible de couper l'arrivée de gaz en cas d'extinction de la flamme.

Cheval (ch)

Il exprime couramment la puissance réelle d'un moteur. Il serait en fait plus juste de privilégier le kilowatt (kW), unité de mesure légale. À toutes fins utiles, sachez que 1ch correspond à 0,736kW et 1kW correspond à 1,36ch. Le cheval fiscal, lui, est une unité de mesure qui sert de base à des calculs de taxe. En France, le calcul qui permet de déterminer la puissance administrative s'appuie sur la puissance réelle et les émissions de CO2.

D

Double-plancher

Cette caractéristique tient en l'aménagement d'un contre-plancher en surélévation du châssis d'origine. L'espace ainsi créé peut accueillir coffres, soutes et réservoirs d'eaux, ce qui abaisse le centre de gravité du camping-car, améliore sa stabilité et optimise l'isolation et le réchauffement de l'habitacle. On distingue couramment le double-plancher technique (environ 15 à 18cm de hauteur) du double-plancher rangement (20 à 35cm de hauteur). Seuls certains camping-cars en sont dotés.

Douche indépendante

L'espace douche et le coin lavabo/WC sont deux compartiments différents, séparés par le couloir central du camping-car.

Douche séparée

La douche est située dans le cabinet de toilette, avec WC et lavabo, mais la cabine de douche est isolée par un rideau ou plus souvent une porte pliante en verre acrylique.

E

Empattement

C'est la distance entre l'axe des roues avant et arrière du véhicule. Cette dimension a des effets induits sur le rayon de braquage du véhicule. Notons que la plupart des utilitaires qui servent de "base" à nos camping-cars offrent trois longueurs d'empattement. Le Fiat Ducato, principal porteur de nos camping-cars, étant décliné en quatre empattements (3.000, 3.450, 3.800 et 4.035mm).

H

Homologation

Tout camping-car étant le résultat d'une transformation, il doit faire l'objet d'une réception spécifique. Un contrôle qui vise à vérifier la conformité du véhicule à la réglementation routière ainsi qu'aux normes de sécurité liées à son usage d'habitation. Depuis quelques années, la quasi-totalité des constructeurs de camping-cars recourt à une homologation européenne par l'intermédiaire d'organismes de contrôle et de normalisation, français (UTAC) ou allemand (TÜV).

I

Intégral

Le mot désigne de manière générique les camping-cars qui ont fait l'objet d'un carrossage complet, c'est à dire intégrant la cabine. Ces modèles, conçus sur la base de châssis-nus, offrent en général une habitabilité supérieure aux autres et sont également les plus coûteux des camping-cars.

L

Lit de cabine (ou de pavillon)

C'est le couchage escamotable équipant la partie avant de la plupart des intégraux et de très nombreux profilés. Ils sont le plus souvent bien dimensionnés, mais il arrive que le sommier n'offre pas une largeur constante dans le cas où le berceau épouse la courbure du pare-brise (intégraux) ou quand il s'agit de préserver le passage au niveau de la porte cellule (profilés). Par contre, le lit étant de type "abaissant", le tirant d'air dont on profite est le plus souvent très généreux. Il est rarissime, en effet, que la distance entre le matelas et le pavillon soit inférieure à 80cm. Une cote qui permet à la plupart des usagers de se tenir assis ou tout au moins rehaussé (pour lire, notamment).

■ Longueurs et largeurs hors tout

Pour les camping-cars de moins de 3,5 tonnes, la largeur hors tout est réglementairement limitée à 2,35m (hors rétroviseurs). Les contraintes de longueur sont celles liées au châssis porteur et au respect du PTAC. De fait, sur le marché, aucun modèle VL ne dépasse les 7,70m. Pour les camping-cars de plus de 3,5 tonnes, la largeur maxi est de 2,50m et la longueur maxi de 12,00m.

P

■ Places autorisées (ou carte grise)

C'est le nombre de places figurant sur le certificat d'immatriculation (carte grise) du camping-car. Celui-ci étant déterminé en fonction de la charge utile du véhicule, il peut être inférieur au nombre de places assises ou couchées disponibles. Certains camping-cars peuvent être commandés (au choix) en 4 ou 3 places (voire 3 ou 2), avec une capacité du réservoir d'eau évoluant en conséquence.

■ Poids à vide (ou poids à vide en ordre de marche)

C'est le poids du camping-car prêt à être utilisé. Il inclut donc le plein des réservoirs (eau propre et carburant à 90%), la batterie auxiliaire, la bonbonne de gaz (à 90% également) et le poids du conducteur fixé forfaitairement à 75kg.

■ Poids lourd (conduire un)

Au même titre que tout véhicule, est considéré comme poids lourd un camping-car dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes. Sa conduite est dès lors assujettie à la possession du permis C. Néanmoins, les titulaires d'un permis B antérieur au 20 janvier 1975 de conduire un camping-car dont le PTAC excède 3.500kg. C'est la [dérogation B79](#). Cette disposition est valable dans l'ensemble des 27 pays de l'Union Européenne et est également reconnue par la Norvège et par la Suisse. Il existe aussi un permis intermédiaire, [le C1](#), qui permet de conduire un camping-car de moins de 7,5 tonnes.

■ Porte-à-faux

C'est la dimension entre l'axe roue AV ou AR et l'extrémité du véhicule. Sur les camping-cars, cette distance varie à l'arrière, oscillant le plus souvent entre 1,50 et 2,50m. Rappelons que le porte-à-faux arrière ne peut réglementairement dépasser les 70% de l'empattement.

■ Porte cellule

Il s'agit de la porte d'accès à la partie habitable du camping-car, laquelle est toujours située sur le flanc droit du véhicule. S'agissant de la largeur de l'ouverture offerte par la porte, elle affiche une cote minimale de 50cm pour la bonne et simple raison qu'elle répond à des normes. Mais certains ouvrants flirtent désormais avec les 70cm. Les hauteurs sont plus variables. Souvent voisines de 185cm, elles peuvent toutefois être supérieures (190cm) mais se trouvent parfois beaucoup plus limitées. Certains camping-cars offrent une hauteur de porte réduite à 170cm. Une cote qui vous obligera à baisser un peu la tête, même si le constructeur la compense généralement par un important évidement au niveau de la marche encastrée.

S

■ PTAC

Le poids total autorisé en charge est une indication fondamentale. Il s'agit en effet du poids maximum que le camping-car ne doit pas dépasser toutes charges comprises (bagages et passagers compris). Ce chiffre est déterminé par le constructeur du camping-car en accord avec les préconisations du constructeur automobile (Fiat, Ford, Citroën, Mercedes, Renault, etc). Au delà de 3,5 tonnes, le véhicule est considéré comme un poids lourd. Sur la carte grise, le PTAC est désigné sous le code F2 ("masse en charge maximale admissible du véhicule en service").

R

Remorques

Tout conducteur d'un campingcar VL peut tracter une remorque librement si celle-ci affiche un PTAC inférieur ou égal à 750kg. La possession du permis C ne change rien à la règle, seule une remorque de 750kg maxi peut être tractée. Pour tracter légalement une remorque d'un PTAC supérieur à 750kg, il faut le permis EB dans le cas d'un véhicule léger et le permis EC dans le cas d'un poids lourd. L'obtention de ces permis est soumise à un véritable examen qui comporte des épreuves pratiques, en et hors circulation, et une interrogation orale.

S

Stationnement (réglementation)

Il n'y a pas de législation spécifique au stationnement des camping-cars. Le principe est la liberté de stationner, sous les réserves qui concernent tous les véhicules, à commencer par la suivante: ne pas stationner sur la voie publique pendant plus de sept jours consécutifs. Les éventuelles contraintes propres aux camping-cars sont en général liées au pouvoir de police des maires, et doivent être dictées par des considérations d'intérêt général: réglementation de la circulation, protection de la tranquillité publique et de l'environnement, notamment. Ces notions de danger et de gêne ont d'ailleurs été rappelées par la circulaire interministérielle du 27 juin 1985 (modifiée le 19 octobre 2004) comme pouvant seules motiver des limitations au droit de stationner.

Soute "garage"

Les soutes-garage sont a priori toutes conçues pour recevoir un ou plusieurs deux-roues. Mais sachez néanmoins qu'un VTT non démonté prend de la place. Comptez sur un encombrement voisin de L 170 x l 60 x h 90cm pour un vélo d'adulte. Les compartiments ménagés sur toute la largeur d'un véhicule pourront donc accueillir trois ou quatre cycles sans problèmes. Mais les soutes escamotables, celles qui sont ménagées au niveau des couchettes superposées, sont moins accueillantes. Une fois la couchette basse relevée, vous disposez généralement d'un volume de 180 x 60 x h 110cm, ce qui permet de loger deux petits vélos ou, précisément, un vélo d'adulte.

V

Voie

Il s'agit de la largeur entre les deux roues d'un même essieu. Le plus souvent, sur les utilitaires qui servent de base à nos camping-cars, la voie avant est approximativement égale à la voie arrière. Mais dans le cas de camping-cars reposant sur des châssis rapportés, il est courant que la voie arrière soit plus large que la voie avant. Une telle différence existe également sur le châssis Fiat Ducato "camping-car": voie AR: 1980mm; voie avant: 1810mm.

LE VOCABULAIRE PROPRE AU CAMPING-CAR

<http://blog.wikicampers.fr/le-vocabulaire-propre-au-camping-car/>

Les couchages d'un camping-car

Lit central : lit accessible par 3 côtés.

Lit dînette : lit situé dans le coin salon. La table se transforme en couchage.

Lit à la « française » : lit collé contre un des murs du camping-car, accessible par 2 côtés.

Lit pavillon : lit suspendu au plafond du camping-car. Vous devez le descendre pour dormir. Il peut être manuel ou électrique, situé à l'avant ou à l'arrière du camping-car.

Lit transversal : lit dans le sens de la largeur du camping-car.

Lit jumeaux : 1 lit une place de chaque côté de la « chambre »

Lit capucine : Lit situé dans la capucine de certains camping-cars.

Les énergies d'un camping-car

Batterie cellule : batterie située à l'intérieur du camping-car permettant d'avoir de l'électricité en 12 volts et ainsi utiliser et recharger vos appareils électriques.

Batterie moteur : batterie similaire à la batterie de votre voiture, nécessaire pour le bon fonctionnement du moteur.

Bouteille de gaz : permet d'alimenter en gaz les plaques de cuisson, chauffage, chauffe-eau et le réfrigérateur.

Panneau solaire : installé sur le toit du camping-car (en option), permet d'augmenter l'autonomie de la vie à bord du camping-car.

Console : panneau de contrôle « électrique » qui vous permet entre autres de vérifier le niveau de charges de vos batteries.

Les eaux dans un camping-car

Eau grise : issue de la vaisselle (évier) et de la douche. Les eaux grises sont stockées sous le plancher du camping-car. Elles sont évacuées par une vanne, trappe ou robinet. Attention : les eaux grises ne doivent pas être vidangées en milieu naturel ni dans le réseau d'eau pluviale (danger de pollution). Utiliser les équipements adéquats pour vidanger les eaux grises.

Eau noire : contenue dans la cassette des toilettes. La cassette doit être régulièrement vidée, rincée et désinfectée. Attention : les eaux noires ne doivent pas être vidangées en milieu naturel ni dans le réseau d'eau pluviale (danger de pollution). Utiliser les équipements adéquats pour vider la cassette des wc.

Eau propre : contenue dans un réservoir en moyenne de 100 litres. Permet une autonomie de 2 à 5 jours, dépendant bien sûr du nombre de personnes et de votre consommation. Le réservoir d'eau propre se remplit à l'aide d'un tuyau. De nombreuses aires de services permettent le ravitaillement en eau (gratuit ou payant).