



SR2
HD
HEAVY DUTY

Le poids qu'il faut,
là où il faut



SEMI-REMORQUE

SR2
HD

HEAVY DUTY

LA PROTECTION DE VOS MARGES EN DISTRIBUTION

Le transport frigorifique évolue. La distribution au travers de ses cycles intensifs de livraisons urbaines fait peser de nouvelles contraintes sur les matériels.

SR2 Heavy Duty, dédiée au métier de la distribution, renforce au maximum toutes les zones de sollicitation. Notre expertise dans la mise en œuvre des matériaux composites et notre avance dans la maîtrise du poids nous permettent d'offrir une robustesse exceptionnelle tout en conservant une charge utile maximisée et une consommation de carburant minimisée.

Pour résister aux attelages fréquents, SR2 Heavy Duty se dote d'un plancher renforcé et d'un module châssis avant caissonné.

Pour encaisser les mises à quai répétées, le cadre arrière inox est fixé directement sur les chants renforcés des panneaux et intègre un seuil inox triple-pli de 12 mm. Assemblé par boulonnage, sans soudures donc sans faiblesse, avec une ossature acier THLE⁽¹⁾, il assure une rigidité maximum. Le cadre est protégé des impacts par des butoirs de 60 mm. Les 8 charnières inox double-nœud éloignent et protègent les portes de la zone de contact.

Les chocs sont amortis par le module châssis arrière via les rouleaux élastomère-acier et les grands butoirs centraux. Enfin, l'ensemble des panneaux a également fait l'objet de renforcements spécifiques et ciblés.



LES PLUS LAMBERET

Butoirs amortisseurs à rouleaux acier

Développés et brevetés par notre département R&D, ils combinent absorption des chocs horizontaux et roulements verticaux sur 1 ou 2 niveaux. Leurs tubes acier électrozingués de forte épaisseur intégrant une âme en élastomère alvéolé assurent une durabilité inégalée. Les bras de renfort à grande inertie du châssis (hauteur 160 mm) dissipent les efforts résiduels.



Porte arrière protégée

Lors des manœuvres, la charnière inox double nœud éloigne la porte du quai (40 mm supplémentaires) et la crémone intégrée permet de la plaquer complètement sur les côtés.





Expert en technologie composite

Les panneaux isolants Lamberet sont le fruit d'années d'expérience, de recherche et de développement.

C'est la maîtrise d'une véritable technologie exclusivement dédiée au froid.

Associant des matériaux composites à la mise en œuvre complexe et à forte capacité isolante, cette technologie procure à notre panneau des avantages incomparables : 16 % plus isolant qu'un panneau à parements métalliques, idéal en multi-température car non conducteur, sans métal donc sans corrosion et économique à réparer, étanche à l'eau et la vapeur.

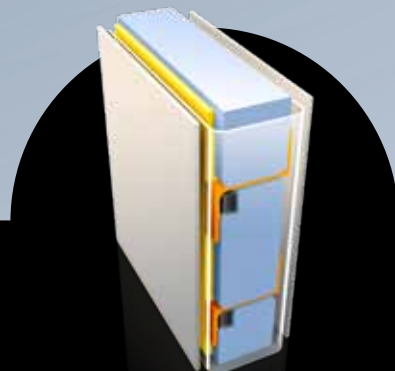
SR2 HD est équipée de panneaux armés d'inserts de forte section et renforcés par un parement épaissi.

Module châssis avant caissonné

D'une épaisseur de 55 mm, il intègre des raidisseurs longitudinaux protégeant la face avant des chocs de sellette.

Pour les utilisations sévères par un tiers (manutention ou RoRo), l'option plaque élargie préserve toute la largeur de la face avant.

Lamberet s'engage : nos châssis sont garantis 6 ans contre la rouille perforante*.





Cadre inox modulaire

Le cadre Heavy Duty combine solidité, résistance aux chocs, facilité et rapidité d'entretien, et ce, avec de faibles coûts d'exploitation.

Grâce à ses équerres et goussets acier THLE⁽¹⁾ d'épaisseur 12 mm, il confère une rigidité inégalée à la caisse pour une tenue de route incomparable. Boulonné, sans soudeure donc sans faiblesse, il offre une maintenance rapide et économique. Pour encaisser les chocs, ses montants verticaux sont formés de poutre en H intégralement en inox de forte section, fixés directement sur le chant renforcé du panneau. Il intègre 8 charnières inox massives équipées de bagues anti friction de forte épaisseur. Le cadre est protégé sur toute la hauteur de la caisse et la largeur du seuil par des butoirs caoutchouc de 60 mm.



Plinthes renforcées

A sollicitations exceptionnelles, plinthes exceptionnelles : 5 nervures de 7 mm, retour encastré collé et vissé dans le plancher, hauteur 300 mm collée et rivetée sur toute la longueur des faces latérales, avec vissage additionnel en entrée de cadre.



Seuil inox triple pli

12 mm d'acier inoxydable pour résister aux plateformes de quai et 4 grands butoirs caoutchouc pour faire face aux chargements par le sol des chariots élévateurs.





Bec d'attelage renforcé

Le bec de la plaque d'attelage est renforcée par des caissons acier permettant de résister à la fréquence élevée des chocs ou glissements appuyés des sellettes de tracteur ou d'engins de manutention.



Système de protection arrière intégral
Grands butoirs verticaux en bout de longeron et butoirs horizontaux à rouleaux amortisseurs sur l'arrière du châssis.
Cadre équipé de grands butoirs sur le seuil et sur les montants verticaux.



Softdocking intégré (option)

A l'approche du quai, les 2 radars intégrés et protégés dans la traverse arrière du châssis détectent sa présence et freinent automatiquement la semi-remorque évitant ainsi les chocs violents.



Porte arrière anti-déperdition

Les portes constituent une forte barrière isolante et étanche, avec 90 mm d'épaisseur, des joints 8 lèvres et un seuil intégrant un joint anti-pont thermique.



Joint monobloc haute performance

Joint cadre monobloc sur profil de porte en composite pultrudé (résine et fibre de verre), insensible aux variations de température. Ses 8 lèvres sont dotées de micro stries améliorant l'étanchéité.



Ventilation à flux différenciés

Gaine perforée assurant la diffusion avant, gaine lisse sans turbulences conduisant l'air froid à l'arrière, face avant nervurée avec grille de protection : le circuit d'air différencié est calculé pour restituer toute la puissance de soufflerie du groupe.



Platelage ou plancher aluminium arrière avec système anti-soulèvement

La cale de seuil emprisonne l'arrière du plancher pour assurer une protection contre les chariots et les rolls.



Cloison transversale mobile

Ergonomique, dotée d'un joint synthétique réduisant les frottements et ne durcissant pas au froid. Profils protégeant des chocs et optimisant les flux d'air de chaque compartiment.



Face arrière lisse : esthétique et pratique

Les poignées et les crémones encastrées sont une meilleure protection contre les effractions et les arrachages. Avec une longueur intérieure allongée de 40 mm par rapport aux solutions traditionnelles, les 33 europalettes sont facilement chargées en multi-température.



Réservoir aluminium grande capacité

Résistant au vieillissement et à la corrosion, sa capacité de 250 litres offre une autonomie de près de 5 jours. Pratique avec son remplissage de chaque côté et sûr avec sa fermeture à clé et son anti-siphonnage.



Traitement du châssis par grenailage et peinture poudre, garantie 6 ans anti-perforation.

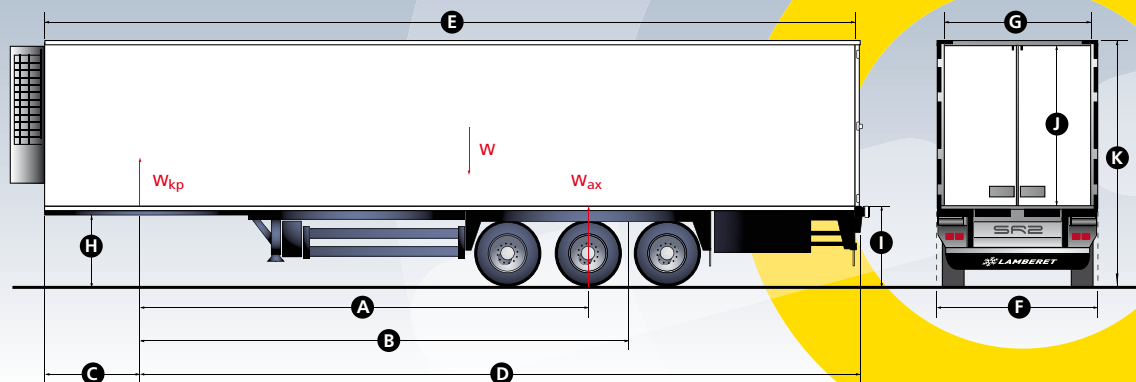
Possibilité d'accorder la teinte du châssis avec votre charte graphique (100 % du nuancier RAL disponible).



Commandes de freinage aux béquilles

Afin d'optimiser la manoeuvre du chauffeur lors des nombreux décrochages de semi-remorques, les commandes de frein de parc et de défreinage sont mises au niveau de la manivelle de béquille.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Dimensions et configuration
châssis / hauteur de caisse

A Empattement	7 m 45
B Empattement virtuel	8 m 105
C Porte-à-faux avant (hors groupe)	1 m 60
D Longueur arrière	12 m
E Longueur intérieure	13 m 39
F Largeur hors tout	2 m 60
G Largeur intérieure utile	2 m 46

En raison de la présence du groupe frigorifique, la répartition des charges sur SR2 34 tonnes est exactement similaire à celle obtenue sur le fourgon 34 tonnes dont l'empattement est de 7 m 70.

Hauteur d'attelage et de déchargement

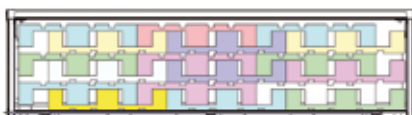
	A VIDE		CHARGÉ		A VIDE		CHARGÉ		A VIDE		CHARGÉ	
H Hauteur d'attelage	1 100		1 070		1 100		1 070		1 150		1 120	
J Hauteur int. utile	2 600				2 650				2 600			
K Hauteur hors tout	3 980		3 950		4 030		4 000		4 030		4 000	
I Hauteur AR plancher												
Mini	1 200		1 170		1 200		1 170		1 250		1 220	
Route	1 290		1 260		1 290		1 260		1 340		1 310	
Maxi	1 380		1 350		1 380		1 350		1 430		1 400	

Couronne de rotation de SR2

Configuration du véhicule SR2	sans essieu releveur, sans essieu auto-suiveur	Avec 1er essieu releveur, sans essieu auto-suiveur	Avec 1er essieu releveur, avec auto-suiveur
Rayon de giration int. pour un rayon de giration ext. de 12,5 m	6 m 04	5 m 31	6 m 12

Pour respecter la directive européenne 96/53 sur le rayon de giration, le rayon de giration intérieur doit rester supérieur à 5 m 30. A titre indicatif, pour une semi-remorque à empattement 7 m 70, les rayons sont respectivement : 5 m 78, 4 m 99 (non réglementaire), 5 m 84.

Coffres à palettes



36 euro palettes



28 euro palettes avec une roue de secours

*Conditions d'utilisation normales et entretien régulier du châssis, selon les préconisations du manuel d'utilisation.

⁽¹⁾THLE: Très Haute Limite Elastique

Répartition des charges pour
un ensemble routier cinq essieux

Tracteur 7,50 tonnes type 4 X 2
et une SR2 équipée du groupe frigorifique

	SR2	40 tonnes	40 tonnes
Poids total roulant autorisé	SR2	40 tonnes	40 tonnes
Poids total autorisé en charge (W)	vide	32,5 tonnes	32,5 tonnes
Charge répartie sur les	-	33 euro palettes	30 euro palettes
3 essieu de la SR2 (Wax)	5 850 kg	22 900 kg	20 930 kg
Selette (Wkp)	2 750 kg	10 130 kg	12 090 kg
Essieu avant du tracteur	5 150 kg	5 950 kg	6 170 kg
Essieu arrière du tracteur	4 560 kg	11 140 kg	12 890 kg
Poids à vide (hors groupe et hors option) SR2 Heavy Duty 7,25 tonnes			