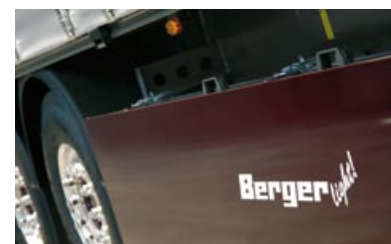


1

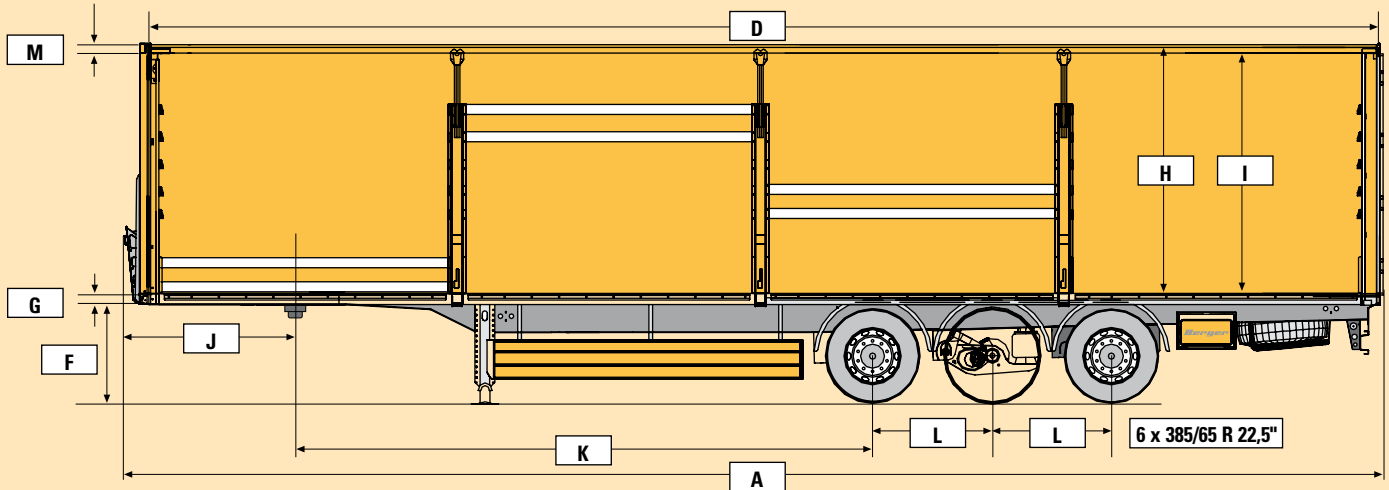
## SAPL 24 LT

Semi-remorque fabriquée en acier à haute limite élastique avec bâche coulissante

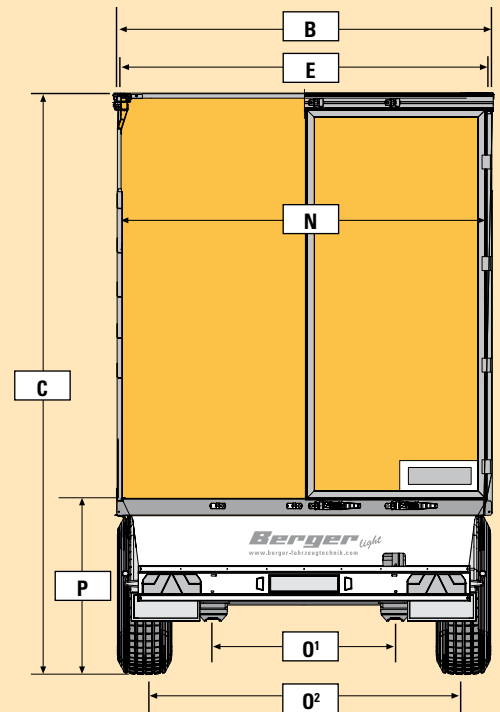


(F)	Semi-remorque en acier à haute limite élastique avec une bâche coulissante	Charge maximale autorisée sur sellette	Charge maximale autorisée sur les essieux	Poids Total en Charge maximum autorisé du véhicule	Poids à vide du véhicule	Charge utile autorisée
		env. kg 11 000 / 12 000	env. kg 24 000 / 27 000	env. kg 35 000 / 39 000	env. kg 5 000	env. kg 30 000 / 34 000
(D)	Sattelanhänger in Stahlleichtbauweise mit Schiebeplanenaufbau	Sattellast zulässig / technisch möglich	Aggregatlast zulässig / technisch möglich	Gesamtgewicht zulässig / technisch möglich	Eigengewicht	Theoretische Nutzlast zulässig / technisch möglich
(I)	Semirimorchio in acciaio alleggerito con centinatura scorrevole	Portata su ralla	Portata su assi	Massa complessiva tecnica	Tara	Portata teorica
(GB)	Semi-trailer in lightweight steel construction with sliding tarpaulin body	Permissible / technical fifth wheel loads	Permissible / technical axle assembly loads	Permissible / technical gross weights	Tare weight	Permissible / technical payloads
(CZ)	Návěs lehké ocelové konstrukce s třístrannou shrnovací plachtou	Povolené zatížení / technicky možné	Povolené zatížení náprav / technicky možné	Celková povolená hmotnost / technicky možná	Pohotovostní hmotnost	Teoretická užitečná hmotnost / technicky možná
(SLO)	Poluprikolica v lahki železni izvedbi in nadgradnjo s pomičnimi ponjavami	Obremenitev na kraljevem čepu dovoljena / tehnično možna	Obremenitev agregata- dovoljena/ tehnično možna	Skupna teža dovoljena / tehnično možna	Lastna teža	Teorična nosilnost – dovoljena/ tehnično možna
(SK)	Návěs ľahkej ocelevej konštrukcie s trojstrannou zhrňovacou plachtou	Povolené zataženie / technicky možné	Povolené zataženie náprav / technicky možné	Celková povolená hmotnosť / technicky možná	Pohotovostná hmotnosť	Teoretická užitočná hmotnosť / technicky možná
(HR) (SRB)	Poluprikolica u laganoj čeličnoj izvedbi s nadgradnjom sa kliznom ćiradom	Dozvoljeno opterećenje na sedlu/ tehnički moguće	Dozvoljeno osovinsko opterećenje / tehnički moguće	Ukupna dozvoljena masa / tehnički moguća	Masa prazne poluprikolice	Teorijska dozvoljena nosivost/ tehnički moguća
(RUS)	Полуприцеп облегченной стальной конструкции с отодвигающимся тентом / палаткой	Нагрузка на седло / технически возможно	Нагрузка на ось / технически возможно	Общий вес / технически возможно	Собственный вес	Теоретическая грузоподъемность/ технически возможно

Les illustrations peuvent différer de la version standard conforme à la description technique en vigueur.



<b>A</b>	Longueur hors tout	env. mm	13 850
<b>B</b>	Largeur hors tout	env. mm	2 550
<b>C</b>	Hauteur hors tout à vide	env. mm	4 025
<b>D</b>	Longueur de chargement utile	env. mm	13 620
<b>E</b>	Largeur de chargement utile	env. mm	2 490
<b>F</b>	Hauteur d'attelage	env. mm	1 150
<b>G</b>	Hauteur du châssis au niveau de la plaque d'attelage	env. mm	130
<b>H</b>	Hauteur intérieure (bord supérieur plancher jusqu'au bord inférieur des arceaux de toiture)	env. mm	2 710
<b>I</b>	Hauteur de passage latéral	env. mm	2 640
<b>J</b>	Porte-à-faux avant / rayon de baléage avant	env. mm	1 680/2 040
<b>K</b>	Empattement technique	env. mm	6 390
<b>L</b>	Entraxe essieux	env. mm	1 310
<b>M</b>	Hauteur rail latéral de toiture	env. mm	110
<b>N</b>	Largeur de passage aux portes arrière	env. mm	2 460
<b>O</b>	<b>O<sup>1</sup></b> = entraxe ressorts-coussins de suspension / <b>O<sup>2</sup></b> = voie	env. mm	1 300/2 040
<b>P</b>	Hauteur de chargement à l'arrière à vide (le véhicule est à l'horizontale)	env. mm	1 280
	Emplacements europalettes	pièce	34



SAF INTRADISC plus INTEGRAL, freins à disques 19", 6x 385/65 R 22,5", 2S/2M Knorr TEBS, 24 V Aspöck, 2x7 broches et 1x15 broches, béquilles Haacon 24 t, charge d'essieu de chariot élévateur 5460 kg conf. à la norme DIN EN 283, bâche env. 900 gr/m<sup>2</sup>, Edscha Lite, (option) certificat de sécurisation du chargement suivant VDI 2700, EN 12195 Partie 1, DCE 9.5 et EN 12642 Code XL

Remarques : Hauteur totale autorisée suivant la directive 97/27/CEE max. 4 000 mm ! Sous réserve de modifications techniques !

Les caractéristiques techniques se réfèrent à l'équipement de base du véhicule sans tenir compte d'éventuels équipements additionnels.

**CADRE**

Châssis réalisé en forme de cadre mécano-soudé en acier à grain fin, composé de 2 longerons en forme de I précontraints vers l'avant, de traverses en profilés Z placées aux intervalles d'env. 500 mm de centre à centre, de 2 profilés de bord de rive et de 1 profil de rive à l'avant. Traverse de finition arrière boulonnée.

**PIVOT D'ATTELAGE**

Pivot d'attelage 2" suivant ISO 337, remplacement possible par le bas, positionnement à 1 seule position.

**BÉQUILLES DE STATIONNEMENT**

Système de béquilles télescopiques de capacité 24 t, type Haacon, avec embase en forme d'assiette orientable, avec mécanisme de transmission à deux rapports. Manipulation manuelle des béquilles, manivelle montée du côté droit.

**ESSIEUX ET SUSPENSION**

Groupe d'essieux tridem à suspension pneumatique, sans entretien, de type SAF INTRADISC plus INTEGRAL avec freins à disques 19". Charge admissible par essieu : 9 t. Suspension pneumatique avec dispositif de monte et baisse, vanne d'actionnement montée à l'arrière gauche. Suspension (abaissement) 80 mm, (levage) 110 mm mesurée à partir de la position de conduite. Remise automatique de la suspension pneumatique au niveau de conduite.

**PNEUS ET ROUES**

6 pneus sans chambre à air de notre choix (pneus de marque connue et de bonne réputation), dimensions 385/65 R 22,5" sur jantes en acier 11,75 x 22,5", 10 trous, avec déport des jantes ET 120 mm, montées à centrage sur le moyeu.

**CIRCUIT DE FREINAGE**

Système électronique de freinage 2S/2M de type Knorr TEBS suivant directive 71/320/CEE, composé d'un module de base EBS, double valve de desserrage avec fonction de frein de secours et mains d'accouplement avec filtre intégré. Réservoir d'air comprimé en aluminium avec valve de purge. Frein de stationnement agissant sur deux essieux à l'aide de cylindres à ressort accumulateur, avec actionnement simple par double valve de desserrage. Prise de diagnostic pour EBS/ABS ISO 7638.

**ÉCLAIRAGE ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE**

- Installation d'éclairage 24 Volt de type Aspöck suivant directive 76/756/CEE

- 1x prise EBS /ABS suivant ISO 7638 + CAN
- 1x prise 15 broches suivant ISO 12098 sur boîtier de distribution
- 1x prise 7 broches noire suivant ISO 1185 sur boîtier de distribution
- 1x prise 7 broches blanche ISO 3731 sur boîtier de distribution
- 2 feux arrière à 9 compartiments placés dans la barre anti-encastrement
- 2 feux d'éclairage de plaque placés dans la barre anti-encastrement
- 2 feux de gabarit placés sur les extrémités de la barre anti-encastrement
- 2 feux de position intégrés dans la face avant
- 4 paires de feux de repérage latéral (à diodes électroluminescentes) fixés sur le bord de rive
- Câblage réalisé avec soin et d'accès aisé

**PLANCHER**

Plancher robuste en panneaux de hêtre sérigraphiés multicouches d'une épaisseur de 24 mm, face inférieure renforcée et protégée contre l'humidité par une nappe de fibre de verre intégré. L'assemblage du plancher est effectué avec des perceuses visseuses hautes performances ; le plancher est ensuite collé et scellé sur le châssis au moyen d'une colle étanche spéciale. Les panneaux du plancher sont jointoyés de façon étanche contre le bord de rive. 13 paires d'anneaux d'arrimage noyés dans le plancher servent de point d'ancrage pour absorber les forces d'arrimage du chargement ; les anneaux d'arrimage sont certifiés pour des charges de traction équivalent à 4000 kg. Le plancher est conçu pour des charges axiales d'essieux de chariot élévateur autorisées de 5460 kg suivant DIN EN 283.

**FACE AVANT**

Face avant lisse constituée d'un panneau sandwich hautement résistant, fixé dans une structure de cadre d'acier, et étayée par deux robustes montants centraux. En supplément, 5 moulures longitudinales appliquées sur la face inférieure du panneau confèrent une stabilité additionnelle. Console pour connecteurs et raccords d'air comprimé, vissée à une hauteur de 800 mm. Face avant renforcée à une hauteur de 200 mm au niveau du plancher par un panneau sérigraphié intégré et une tôle d'usure en acier. La structure du cadre de face avant est vissée au profilé de rive avant du châssis.

Remarque : Sous réserve de modifications techniques !

**PORTIQUE DE FACE ARRIÈRE / PORTES ARRIÈRE**

Montants de coins en profilé d'acier galvanisé, boulonnés au profil de bord. Portes arrière à deux battants, avec 2 fermetures à crémone intérieures et surface lisse pour le positionnement optimal de votre lettrage publicitaire. Un arrêt de porte à droite et à gauche maintient les battants en position ouverte à 270°. Le rail supérieur du portique arrière en version « profilé Berger » peut être aisément relevé pour assurer une hauteur de passage de chargement maximale à l'arrière. Un butoir de protection pour rampe en caoutchouc est monté à droite et à gauche sur la traverse de cadre à l'arrière.

**RANCHERS COULISSANTS**

Application à droite et à gauche de 3 ranchers « système Berger » déplaçables dans les deux sens, positionnement aisé par mécanisme de levier intégré, répartition homogène sur positions fixes sur le bord de rive.

**PLANCHES DE REHAUSSE**

- 1 rangée (8 unités) de profilés ALU en V de 150 mm avec rainure et languette
- 2 rangées (16 unités) de profilés ALU en V de 100 mm de type « profilé Berger » avec rainure et languette
- 6 emplacements possibles pour profilés ALU en V par section, la poche à rehausse inférieure sert à constituer une ridelle de substitution d'env. 450 mm. Les 5 poches restantes sont agencées au-dessus et présentent une hauteur d'env. 100 mm.

**TOIT**

Toit coulissant de type Edscha, Curtain Sider lite, sur 2 profilés de toit continus en aluminium, boulonné à la face avant et à la face arrière. Le toit coulissant peut être ouvert par l'avant et par l'arrière.

**BÂCHE**

Bâche coulissante continue sur les deux côtés, déplaçable pour chargement et déchargement latéral à l'aide de galets avec roulements à billes placés en haut. Sangles d'arrimage verticales et horizontales fixées à la bâche. La tension verticale de la bâche latérale est assurée par 16 tendeurs à boucles Niro à accrocher sur le profilé du bord de rive. La tension horizontale de la bâche latérale est assurée par actionnement d'un mécanisme à manivelle placé à l'arrière. La manivelle est rangée dans le coffre à outils. Bâches latérales en toile de bâche 900g/m<sup>2</sup>. Remarque : la teinte de la bâche latérale selon le choix du client, sans lettrage. Bâche de toit en toile de bâche 670g/m<sup>2</sup>, de coloris blanc.

**ACCESSOIRES**

- 6 ailes de garde-boue en matière plastique, noires, à l'arrière avec bavette anti-spray suivant la directive 91/226/CEE et 78/549/CEE
- 1 cale de roue en matière plastique, avec pièces de fixation
- 1 support de roue de secours en forme de panier placé derrière le train roulant, monté au centre du châssis
- 1 barre anti-encastrement en aluminium avec garde au sol maximale et revêtement antidérapant à droite pour servir de marchepied à l'arrière suivant la directive 70/221/CEE
- Protection latérale en profilé ALU, relevable d'env. 140°, suivant la directive 89/297/CEE
- 1 pièce de fixation de plaque d'immatriculation en matière plastique
- 1 coffre à outils noir en matière plastique, dimensions L 600 mm, l 500 mm, H 460 mm
- 1 tôle de finition et de fermeture en aluminium entre le profil de bord arrière et la barre anti-encastrement
- 2 plaques réfléchissantes rectangulaires ECE 70 collées sur les portes arrière

**PEINTURE**

Après traitement préliminaire par sablage et nettoyage minutieux de toutes les pièces en acier, application méticuleuse de la couche d'apprêt et de la peinture de finition par procédé électrostatique et cuisson avec des peintures acryliques de haute qualité. Pour obtenir une longévité maximale de la couche de peinture, toutes les pièces rapportées ne sont montées qu'après avoir été peintes. Le châssis, la face avant et les portes arrière peuvent être réalisées dans un coloris RAL au choix du client, une peinture à deux coloris différents est possible. Les montants (ranchers) de coins arrière du portique arrière sont galvanisés, ranchers médians de la face avant dans le coloris du châssis, console pour connecteurs et raccords d'air comprimé galvanisée, protection latérale en aluminium noir. Barre anti-encastrement et tôle intermédiaire arrière en blanc RAL 9010.

Remarque : Sous réserve de modifications techniques !