

SR2
SUPER CITY

Er nimmt
jede Kurve.



SATTELAUFLIEGER

SR2 SUPER CITY

EROBERN SIE DIE STADT.



In der Stadt wird der Transport und die temperaturgeführte Lieferung von Produkten immer komplexer, damit die wachsende Anzahl von Verbrauchern zufriedengestellt werden kann, die nicht mehr am Stadtrand in die großen Supermärkte einkaufen fahren, wovon die kleinen Läden um die Ecke profitieren. Erreichbarkeit, Betriebskosten und neue Umweltschutzabgaben sind die neuen Herausforderungen im städtischen Verteilerverkehr!

Der SR2 SuperCity liefert eine maßgeschneiderte Lösung für den Verteilerverkehr im Vorstadt- und Stadtbereich.

Der SuperCity ermöglicht die Gewährleistung für die Verbraucher, dass sie einwandfreie Produkte erhalten, und gleichzeitig wird das Umfeld der Stadtbewohner, was Staus, Lärmbelästigung und Luftqualität anbelangt, nicht beeinträchtigt. Er senkt die Investitionskosten als auch die Betriebskosten für den städtischen Verteilerverkehr drastisch.

ZUGÄNGLICHKEIT: Das Handling des SR2 Super City ist herausragend. Er hat einen kleineren Wendekreis als ein 21-Paletten-Trailer.

LAUFRUHE: Leise Komponenten - dazu gehört auch das Kühlaggregat - beeinträchtigen nicht die Ruhe und den Schlaf der Anwohner in Bereichen um den Anlieferungsart.

RENTABILITÄT: Bi-Temperatur und 33 Paletten. Die Ladebordwand beschleunigt die Be- und Entladevorgänge.

UMWELTSCHUTZ: Die Kapazitätserhöhung von mindestens 33 % im Vergleich zu einem Trailer mit ähnlichem Handling reduziert die Anzahl der verkehrenden Fahrzeuge. Ein SR2 SuperCity ersetzt 2 Verteilerverfahrzeuge und reduziert damit die Betriebskosten und die CO₂-Emissionen um die Hälfte!

WIRTSCHAFTLICHKEIT: Der SuperCity ermöglicht die Verkleinerung des Wagenparks. Er kann sowohl im Fernverkehr ALS AUCH für die Belieferung im Stadtbereich eingesetzt werden. Ohne die SuperCity-Fahrzeuge ist die Flotte zwischen Zugmaschinen + Sattelanhängern für den Fernverkehr und Trailer für den städtischen Verteilerverkehr zu unterteilen. SuperCity-Fahrzeuge ermöglichen eine direkte Belieferung der Vertriebsorte ohne Umladen in speziellen Vertriebszentren zum Be- und Entladen der Trailer.



+ DIE PLUSPUNKTE VON LAMBERET

Elektrohydraulische Zentrale

Sie überträgt die Steueranweisungen über verschiedene Ventile an den Hydraulik-Kollektor. Der Ölfluss ist damit von und zu den Lenkzylindern im Bereich der Achsen gesteuert. Ein LCD-Steuerbildschirm dient der Systemregelung. Ein Leuchtmelder vorn am Sattelauflieger informiert den Fahrer auf einen Blick über eventuelle Fehlfunktionen. Die Hydrauliktechnologie ist momentan die zuverlässigste im Bereich der Übertragung.

Winkelsensor am Sattelzapfen

Der elektromagnetische Sensor im Zapfen misst den Winkel zwischen Zugmaschine und Sattelauflieger. Die Zentrale integriert des Weiteren andere EBS-Daten (Geschwindigkeit, Vorwärts- oder Rückwärtsfahrt...), um die an die Lenkachsen übertragenen Befehle zu optimieren. Das System blockiert die Achsen bei gerader Ausrichtung bei mehr als 50 km/h.

Der SR2 ist damit als Co-Pilot der ständige Begleiter des Fahrers!



SR2 SUPER CITY

Modulares Fahrgestell mit Lenkachsen

Lenkzylinder

Die Lenkzylinder reagieren in 1/10 Sekunde, um die gewünschten Winkel jeder Achse zu erreichen, wodurch Fahrmanöver optimiert werden. Sie profitieren von einer zentralen Schmierung, die eine unglaublich einfache Wartung benötigen. Ein unabhängiger Batteriepack gleicht Spitzenanfragen bei starker Beanspruchung aus, und garantiert damit systematisch eine sofortige Reaktion.

Lenkachsen

Die erste Achse ist eine Starrachse, bei der zweiten und dritten Achse handelt es sich um Lenkachsen. Der Abstand von 1850 mm zwischen den Achsen ermöglicht der ersten als Starrachse zu agieren, während die anderen 2 Kurven lenken. Die Radwinkel sind unterschiedlich, um herausragende Effizienz zu gewährleisten: 14° an der Zentralachse und 32° an der hinteren Achse. Das System funktioniert sowohl beim Vorwärts- als auch Rückwärtsfahren.

Der SR2 SuperCity verfügt über ein spezielles modulares Fahrgestell mit Lenkachsen. Die Höhe des Fahrgestells wird nicht zum Nachteil der Nutzhöhe und des Schwerpunkts erhöht. Der Sattelzapfen hat weiterhin Standardhöhe, und die Heckschwelle ist an die Entladungsrampen (1300 mm) angepasst. Die Spurweite bietet Stabilität in allen Lagen: 2.090 mm gegenüber den 2.040 mm der Standardkühlsattelaufleger auf dem europäischen Markt. Das von Lamberet entwickelte Lenksystem basiert auf neusten Achsen (SAF B9 Einpresstiefe 120) mit großem Scheibendurchmesser und Standardbereifung (65). Der mit 7.350 mm lange Radstand und das Blockieren der Lenkachsen bei gerader Ausrichtung bei 50 km/h garantieren eine hohe Stabilität. Damit wird sowohl das Phänomen des Versatzes in den Kurven als auch das Schlingern der gerade ausgerichteten Nachlaufachsen mit mechanischem Antrieb komplett beseitigt. Zur einfacheren Wartung profitiert die gesamte Hydraulikausrüstung von einer zentralen Mehrpunkt-Schmierung für Lenkachsen und Ladebordwand.



Elektrische Information
Hydraulikdruck



Verbundtechnologie: bessere Isolierung, höhere Strapazierfähigkeit

Geschraubter Rahmen aus Inox mit elektrischer Ladebordwand (PIEK - 54 dB)

Die elektrische Ladebordwand mit leisem Betrieb beschleunigt die Manöver. Für maximale Ergonomie bei der Bedienbarkeit sind 3 Möglichkeiten vorgesehen: unter dem Fahrgestell mit Verriegelung per Schlüssel, in Bedienerhöhe am rechten vertikalen Rahmenträger und im Innenraum.

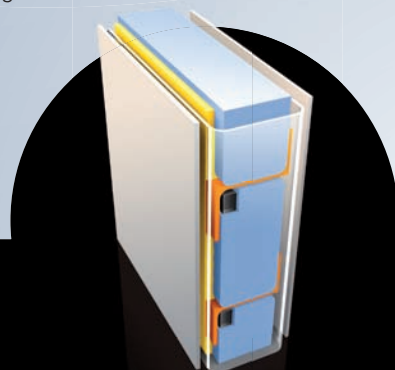
Der Inox-Rahmen ist vollständig verschraubt, ganz ohne Schweißnähte und damit ohne Schwachstellen. Die Schwelle als auch die vertikalen Träger unten und oben sind durchgehend durch Elastomer-Puffer mit hohem Querschnitt geschützt.

1/2 klappbare Trennwand auf Schienen

Der SuperCity kann in 2 modulare Abteilungen unterteilt werden und bleibt gleichsam durch 2 halbe Trennwände uneingeschränkt zugänglich, die sich separat hochklappen und zusammen auf am Dach befestigten Schienen verschieben lassen. Sie lassen sich egal bei welcher Temperatur mithilfe von Federzylindern und einer Dekompressionsklappe schnell und problemlos bedienen. Die PIEK-Zulassung für die geräuschlose Belieferung gilt zum einen für die Fahrt (59 dB) und zum anderen für den Betrieb im Stillstand (54 dB).

Die Verbundpaneele wurden extra für die Kühlung auf der Straße konzipiert, haben aber aufgrund der bewährten Dichtigkeit inzwischen auch in der Nautik Einzug gehalten, und werden aus einer Abfolge dichter Unterteilungen gefertigt, die mit Blockschaum in konstanter Dichte von 35 kg/m³ ausgekleidet werden. Die Polyester-Verkleidung verfügt über einen Wärmedurchgangskoeffizient, der 150-mal niedriger ist als der von Stahl.

Die Paneele sind extrem robust und speziell für die intensive Nutzung konzipiert. Die 305 mm Aluminium-Inserts bieten Schutz vor Delamination. Der isolierende Boden ist mit Inserts und ummantelten Traversen verstärkt. Damit die Innenverkleidung dem Abrieb und der Reibung standhält, wurde sie 2,8 mm stärker ausgelegt.





„Schwimmender“ rutschhemmender PIEK-Aluminiumboden (55 dB). Patentgeschützt vereint er Schutz gegenüber Verschleiß, phonische Isolierung und Undurchlässigkeit. Das Profil ist mit rutschhemmenden Längsrillen versehen. Eine umlaufende Dichtung dient der Unterbindung von Schallbrücken. Die HD-Scheuerleisten(1) sind die höchsten auf dem Markt, messen 300 x 7 mm und sind sowohl geklebt, verschraubt als auch verschweißt.



Trennwand-Dekompressionsklappe. Im Bestreben um eine ergonomische Ausrüstung sind die Trennwände mit Dekompressionsklappen ausgerüstet. Maximale Dichtigkeit der einzelnen Abteilungen und leichte Bedienbarkeit der Trennwände lassen sich so kombinieren.



Leise Multitemperatur-Anlage (PIEK). Das spezielle SuperCity Fahrgestell kann geräuscharme Multitemperatur-Anlagen, wie die CARRIER Vector City 1850 MT Kühlanlage aufnehmen. Der Motor der Anlage sowie die Entlüftung sind unter dem Fahrgestell angeordnet und minimieren die Lärmbelastung.



Leise Ladebordwand (PIEK - 56 dB). In das spezielle SuperCity Fahrgestell kann eine geräuscharme Ladebordwand integriert werden, die ein unverzichtbares Accessoire für die Belieferung im Stadtbereich darstellt. Die Ladebordwand wird durch seitliche Rinnen geschützt. Sie gewährleistet eine leise Belieferung. Foto: Klappbare Ladebordwand DHOLLANDIA DHSM2000 PIEK.



Bedientafel für Innenraum. Maximale Ergonomie und Sicherheit: die extraflache Bedientafel der verzögerten Deckenlampenschaltung, die Fernbedienung für die Ladebordwand sowie die interne Steuerung der elektrischen Trennwand sind oben rechts am Rahmen angebracht, und damit fernab des Stoßeinwirkungsbereichs der Be- und Entladegeräte.



Heben & Senken 100 % pneumatisch und autonom über Bedienung im Innenraum. HALDEX – exklusiv von LAMBERET – steuert über einen zusätzlichen Luftspeicher (60 Liter) das Ventil zum Heben & Senken. Funktioniert ohne Anschluss und elektrische Versorgung. Die Bedienung im Innenraum bringt den SR2 SuperCity auf die richtige Höhe.



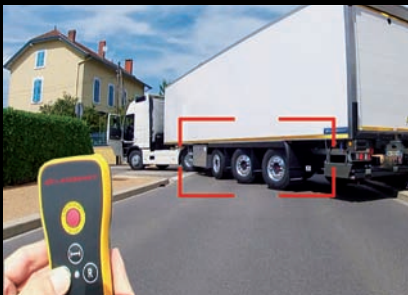
VOLLSTÄNDIG integriertes Soft Docking. Beim Anfahren an die Rampe wird diese von den 2 in der Hecktraverse integrierten und geschützten Sensoren erfasst und der Sattelanhänger wird automatisch und progressiv vor einem Aufprall abgebremst. Ihr Kapital bleibt vor schweren Stoßeinwirkungen geschützt. Die Fahrer werden selbst bei schlechter Sicht oder komplizierten Manövern, die in der Stadt häufig der Fall sind, vom Stress einer möglichen Beschädigung erlöst.



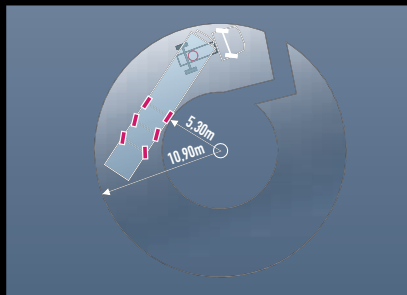
Schutz gegen Stoßeinwirkungen und doppelte Rollenpuffer aus Stahl (Lamberet Patent). Stoßeinwirkungen werden von Rollenpuffern abgefedert, die sich aus einem äußeren Stahlrohr und Kautschuk-Alveolen im Inneren zusammensetzen und auf einer Stahlachse montiert sind. Die Restspannung wird durch zusätzliche diagonale Stützen mit hoher Trägheit vom Fahrgestell abgeleitet.



4 eingelassene Deckenlampen mit 8 LEDs und verzögerter Schaltung im Innenraum. Sie verbinden herausragende Ausleuchtung bei geringem Stromverbrauch und langer Lebensdauer. Sie sind genau wie die dazugehörigen Schalter eingelassen und können nicht an der Beladung oder Maschinen und Geräten hängenbleiben.



Fernbedienung der Lenkachsen. Mit der Fernbedienung lassen sich die Lenkachsen völlig unabhängig vom Lenkeinschlag der Zugmaschine vom Führerhaus aus auf den gewünschten Winkel voreinstellen. Eine unverzichtbare Waffe, um schwierige Situationen und Manöver unfallfrei zu umfahren.



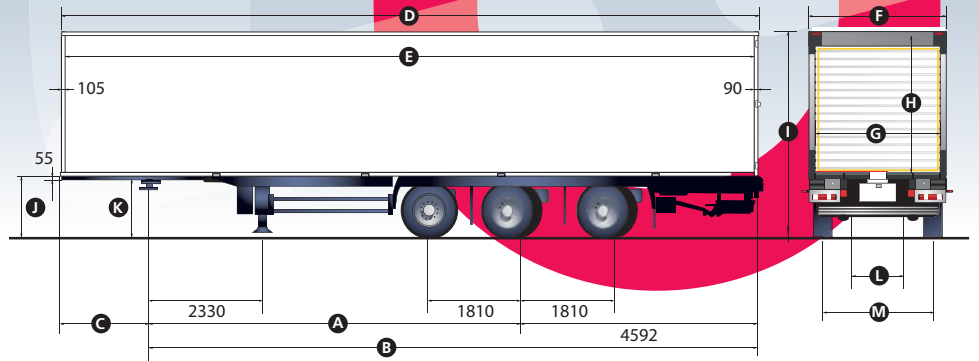
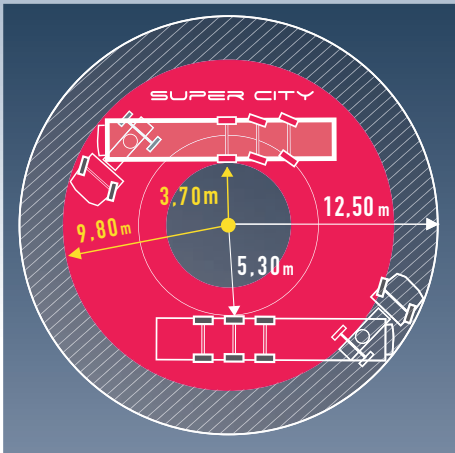
30 % kleinerer Wendekreis. Der SR2 SuperCity bietet die maximale Kapazität eines Kühlsattelauflegers mit drei Starrachsen und 7450 mm Radstand, allerdings beträgt sein Wendekreis keine 6.873 mm, sondern nur 5.016 mm. Damit unterbietet er ein 21 Paletten-Fahrzeug (5.600 mm)!



Breiteres Fahrgestell-Modul mit Lenkachsen. Das modulare Design des SR2-Fahrgestells bietet Platz für das Lenkachsensystem, ohne dabei die Höhe des Fahrgestells zu erhöhen. Alle Achsen sind unabhängig voneinander.

TECHNISCHE EIGENSCHAFTEN

Wendekreis : Zugmaschine + SR2 SuperCity: äuß. L. 16.500 mm - 33 Paletten



Abmessungen und Konfiguration Fahrgestell

A	Radstand	7 m 35
L	Abstand Längsträger Heckmodul	1 300 mm
L	Abstand Längsträger breites Zentralmodul SuperCity*	900 mm
M	Achsstand Zentralmodul SuperCity*	2 090 mm
	Max. Winkel zentrale Lenkachse	14°
	Max. Winkel hintere Lenkachse	32°
	Achsversatz	120 mm
	Liftachse	-
	Ø Dämpfungskissen	300 mm
B	Hintere Länge	11 m 942
C	Überhang (ohne Kühlanlage)	1 m 60

* setzt Achsen vom Typ SAF Einpresstiefe 120 voraus

Abmessungen und Konfiguration Kastenhöhe

D	Länge über alles	13 m 60
E	Max. Länge innen (ohne Ausrüstungselemente)	13 m 385
F	Breite über alles	2 m 60
G	Nutzbreite innen, zwischen den Paneelen (ohne Ausrüstungselemente)	2 m 46
H	Höhe innen (ohne Ausrüstungselemente)	2 m 60 / 2 m 65 / 2 m 70

Gewicht	SR2 SC ohne Kühlanlage, ohne Ladebordwand, ohne Accessoires	SR2 SC mit Multitemperatur*-Kühlanlage, Trennwand, ohne Ladebordwand, ohne Accessoires	SR2 SC mit Multitemperatur*-Kühlanlage, Ladebordwand** und Trennwand
Leergewicht	8 275 kg	9 750 kg	10 400 kg
Zulässiges Gewicht im beladenen Zustand	38 t / 34 t	38 t / 34 t	38 t / 34 t
Zulässiges Gesamtgewicht (mit Zugmaschine)	44 t / 40 t	44 t / 40 t	44 t / 40 t
Geschätzte Nutzlast	29 725 kg / 25 725 kg	28 250 kg / 24 250 kg	27 600 kg / 23 600 kg

* Kühlanlage: CARRIER Vector 1850 MT City - ** Ladebordwand: DHOLLANDIA DH5M 2000 PIEK

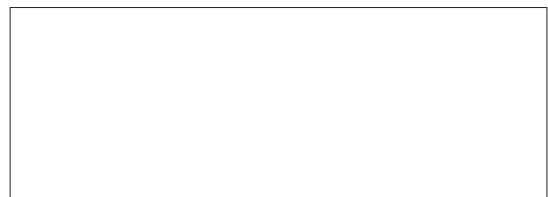
Aufsattel- und Abladehöhe (Angaben in mm)

K	Aufsattelhöhe	LEER / BELADEN			LEER / BELADEN		
		2 600	2 650	2700	2 600	2 650	2700
H	Nutzhöhe innen	3 980 / 3 950	4 030 / 4 000	4 080 / 4 050	4 030 / 4 000	4 080 / 4 050	4 130 / 4 100
I	Höhe über alles						
J	Bodenhöhe hinten: Min. Straße Max.	1 200 / 1 070	1 290 / 1 260	1 380 / 1 350	1 250 / 1 220	1 340 / 1 310	1 430 / 1 400

* Vermarktung später

Vergleich Wendekreis SR2:

Konfiguration des SR 2	SR2 SuperCity 2 Lenkachsen	SR2 HeavyDuty Rads. 7450 drei Starrachsen	21-Paletten-Fahrzeug, max. 11 m äuß. L. - 1 hintere Starrachse
Inn. min. Wendekreis (ermöglicht Kehrtwende oder Befahren eines Kreisverkehrs)	5 m 016	6 m 873	5 m 60
Äuß. Wendekreis für einen inneren Wendekreis von 5300 mm (Ermöglicht Ausweichen eines Hindernisses in der Kurve)	10 m 900	12 m 093	10 m 900



(1) Heavy Duty / Intensive Nutzung
 Angaben ohne Gewähr. Bei den Angaben handelt es sich um Nennmaße (z. B. ohne Toleranzen ± 3 %), die ohne Ankündigung aufgrund von technischen Entwicklungen verändert werden können. Bildnachweis: Lamberet SAS.