2.8 Empattement théorique : Distance entre le pivot d'attelage et l'axe du train roulant.

versions	Empattement (*)
F ou R2 R1 et V	4,500 à 8,135
R1	4,500 à 7,480
V, D1ou D2	4,500 à 8,200

Version E : jusqu'à 15,000 (Circulation sous couvert de l'article R. 322.2 du Code de la Route si nécessaire)

2.8.1 Empattement du tridem (distance entre essieux consécutifs) : de 1,120 à 1,800(*)

2.9 Poids à vide du véhicule en ordre de marche (ce poids peut varier en fonction des différentes versions, carrosseries et options), valeurs minimales :

2.9.0 Total : 3 100 (*)
2.9.1 Sur l'essieu 1 : 1 000 (*)
2.9.2 Sur l'essieu 2 : 1 000 (*)
2.9.3 Sur l'essieu 3 : 1 000 (*)
2.9.5 Sur l'attelage : 100 (*)

2.10 Porte-à-faux avant : de 0,700 à 2,040 (*) .

2.11 Porte-à-faux arrière (à partir de l'axe du train roulant) : de 1,600 à 4,600 (*)

2.12 Longueur hors-tout :
2.12.1 Version C : de 6,800 à 14,040 (*)
2.12.2 Version E : jusqu'à 21,640 sous couvert de l'autorisation spéciale de transport exceptionnel TE possible R 322.2.

2.13 Largeur hors-tout : de 2,400 à 2,550 (*)

(*)Les poids et dimensions exacts du véhicule sont donnés sur le certificat de conformité ou sur l'attestation d'équipement.

3. MOTEUR NC

4. TRANSMISSION DU MOUVEMENT NC

5. SUSPENSION

5.2 Arrière : essieux rigides de la marque SAF type BI9 ou BINL9 ou SI9 ou ZI9 ou SI11 ou ZI11-22K01 ou marque MERCEDES-BENZ TE5 ou TL5 ou TZ5

Version M : suspension à 6 ressorts à lames avec balanciers d'équilibrage des charges.

Version P : Suspension pneumatique (indépendante ou non) par 6 coussins élastiques sous pression d'air, avec amortisseurs hydrauliques, alimentée par le circuit de freinage par l'intermédiaire d'une valve de barrage tarée à 5,60 bars.

Versions R1, R2 et R3 : suspension équipée d'un essieu relevable (sur essieu n°1 ou essieu n°3) ou de deux essieux relevables (sur essieux 1 et 3), la charge est équilibrée sur le train roulant, qu'il y ait 1, 2 ou 3 essieux au sol.

Le ou les essieux relevables descendent automatiquement lorsque la charge par essieu(x) resté(s) au sol est supérieure à 8 500 kg.

Nota : Dans le cas d'un essieu relevable équipé de vases à ressort, la mise en service du frein de stationnement commande aussi la descente de l'essieu relevable.

6. DIRECTION

6.1 Type de direction :

6.1.1 Essieu n°3 auto-suiveur (Version V).
L'éventuel réservoir additionnel (20 l maximum) est alimenté par le circuit de freinage par l'intermédiaire d'une valve de barrage.

6.1.2 Essieux ou fusées directrices, commandées mécaniquement ou hydrauliquement depuis le système d'attelage (Versions D1 : essieux 2 et 3 ou D2 : tous les essieux).

6.2 Diamètre de braquage hors tout (m) :
6.2.1 Version F : de 6,930 à 21,710
6.2.2 Version V, D1 ou D2 : de 6,300 à 21,060

7. FREINAGE

Conforme au règlement 13 de la série 10 d'amendements
Frein : (PV n° 361-0103-03-FBKV du 10/09/2003) ou (PV TDBO815 du 11/07/2005)

- marque et type: KNORR BREMSE type SB7 modèle SK7
- charge maximale: 10791 daN
- couple maxi à la came: 1260 Nm
- dimensions du frein: 430 mm x 45 mm
- plaquette couverte par la réception: JURID 539

VERSION 2

7.1 Frein de service : système pneumatique à disques et étriers agissant sur l'ensemble des roues. Une conduite d'alimentation alimente le réservoir par l'intermédiaire d'une valve relais.

7.2 Répartiteur de freinage : les véhicules sont munis d'un correcteur automatique Haldex, Knorr Dahl ou Wabco qui module les efforts de freinage en fonction de la charge sur le train roulant.
En cas de défaillance du dispositif de commande du correcteur celui-ci délivre la pression correspondant à l'état " vide" du véhicule.
Pour une suspension mécanique, en cas de rupture de la liaison essieu/correcteur celui-ci délivre la pression pleine charge.

7.2.1. Système anti-bloqueur de roues (voir tableau 7.2.2) :
Les véhicules sont équipés de capteurs électroniques commandant par le canal d'un calculateur, un ou plusieurs modulateurs, évitant le blocage des roues lors du freinage.

VERSION 3

Système de freinage électronique [EBS)

7.1 Frein de service : système pneumatique à disques et étriers agissant sur l'ensemble des roues, une conduite d'alimentation qui alimente le réservoir par l'intermédiaire d'une valve relais, une ligne de commande pneumatique et une ligne de commande électrique.

7.2 Répartiteur de freinage : la pression délivrée dans le circuit est modulée en fonction de la charge sur les essieux par un dispositif automatique électronique. En cas de défaillance du dispositif de commande, le correcteur délivre une pression de freinage correspondant à l'état "pleine charge" du véhicule.

7.2.1 Fonction anti-blocage de roues: le dispositif comporte une détection électronique du seuil de blocage des roues, modulant la pression de freinage dans les six vases à diaphragme par l'intermédiaire de un, deux ou trois modulateurs électro-pneumatiques.

VERSION 4

Idem version 3 mais dont le boîtier électronique est muni du système d'assistance contre le renversement.

7.2.2 Système anti-bloqueur de roues :
Les moyeux des roues captées sont équipés de couronnes 100 dents.

Marque	Config.	Essieu(x) capté(s)	Régulation
Haldex Modular ou Modal Haldex EB+	2S/1M (cat.B)	n° 2	Globale
Wabco VCS2 Haldex Modular ou Modal Knorr KB4 -TA	2S/2M (cat.A)	n° 2	MSR
Wabco VCS2 Haldex Modular ou Modal Knorr KB4 -TA	4S/2M (cat.A)	n° 1 et 2 ou 2 et 3	MSR
Wabco VCS2 Haldex Modal Knorr KB4 -TA	4S/3M (cat.A)	n° 1 et 2 ou 2 et 3	MSR sur n°1 et 2, MAR sur n°3
Wabco EBS D Haldex EB+ Knorr TEBS G1 G2	2S/2M (cat.A)	n°2	MSR
Wabco EBS D Haldex EB+ Knorr TEBS G1 G2	4S /2M (cat.A)	n° 1 et 2 ou 2 et 3	MSR
Wabco EBS D	4S/3M (cat.A)	n° 1 et 2 ou 2 et 3	MSR sur n°1 et 2, MAR sur n°3

Régulation globale.
Le circuit de régulation agit sur toutes les roues de la semi-remorque.

Régulation modifiée par côté (MSR).
Le circuit de régulation agit de façon indépendante sur les roues situées d'un même côté de la semi-remorque.

Régulation modifiée par essieu (MAR).
Le circuit de régulation agit sur l'essieu.

L'alimentation du dispositif antiblocage est obligatoirement réalisée par l'intermédiaire d'une prise ISO 7638.