



MANUAL DE UTILIZACIÓN Y MANTENIMIENTO

SEMIRREMOLQUE FRIGORÍFICO SOR



VEHÍCULOS FRIGORÍFICOS DESDE 1970

SOR

www.soriberica.com

Estimado cliente:

Le agradecemos la confianza que ha depositado en nuestro vehículo SOR. Estamos seguros de que el semirremolque SOR estará a la altura de sus expectativas.

Este manual ha sido diseñado con el propósito de explicarle con detenimiento la forma de llevar a cabo un adecuado mantenimiento del vehículo. Le recomendamos leerlo atentamente.

Las especificaciones, datos sobre el diseño, e ilustraciones que aparecen en este manual de instrucciones, pueden verse modificadas en cualquier momento. Así mismo el presente manual puede verse afectado para el supuesto de fabricación del vehículo atendiendo a sus características específicas determinadas o solicitadas por el cliente.

En SOR IBERICA S.A mantenemos las técnicas de fabricación en continuo desarrollo, por lo que nos reservamos el derecho de introducir modificaciones sin previo aviso en el curso de la producción, tanto respecto al equipamiento como respecto a las especificaciones y su adecuación al mantenimiento de las mismas.

Recuerde que el departamento comercial y servicio postventa están a su disposición para atenderle ante cualquier duda o consulta.



Gracias de nuevo y ¡buen viaje!
SOR IBERICA, S.A.

El teléfono de contacto **+34 96 245 77 00.**



SOR IBERICA S.A.

Avda. de la Llibertat, 49
46600 Alzira (Valencia) Spain

Tel. + (34) 96 245 77 00
Fax + (34) 96 245 77 01/18

marketing@soriberica.com

GPS: 39.16699, -0.42382

ÍNDICE ■

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Mantenimiento de la carrocería | 02 |
| | A Alumbrado exterior | 02 |
| 1.1 | Pilotos de gálibo | 02 |
| | B Alumbrado interior | 02 |
| 1.2 | Plafones interiores | 02 |
| | C Estanqueidad de la unidad | 02 |
| 1.3 | Pérdidas de frío en las puertas y portones | 02 |
| 1.4 | Sifones de desagüe | 02 |
| 1.5 | Bisagras y cierres | 02 |
| | D Unidad interior | 02 |
| 1.6 | Zócalos despegados o abiertos | 02 |
| 1.7 | Raíles y demás elementos de amarre | 03 |
| 1.8 | Golpes y roces interiores | 03 |
| | E Unidad exterior | 03 |
| 1.9 | Golpes exteriores en laterales, techo, cantoneras y frontal | 03 |
| 1.10 | Anclaje furgón-chasis | 03 |
| 1.11 | Sellado de la unidad | 03 |
| 1.12 | Sistemas de absorción de impactos | 03 |
| 2 | Chasis | 04 |
| 2.1. | Modo de empleo | 04 |
| 2.2. | Mantenimiento del chasis | 07 |
| 3 | Consejos de utilización y mantenimiento de: | 09 |
| | -Unidades de Carne colgada | 09 |
| | -Unidades con paneles divisorios | 09 |
| | -Unidades preparadas para barco/ferry | 09 |
| 4 | Limpieza de la unidad | 10 |
| 5 | Consejos sobre fijación de la carga | 10 |

English version



Descripción general. A la compra de una unidad

Recuerde que su unidad siempre le será entregada lista para desempeñar su función EN UNAS CONDICIONES NORMALES DE TRABAJO. No necesita modificar ninguno de sus componentes. Tenga en cuenta que, en caso de alteraciones, vd. será el responsable de las posibles averías que ello pueda provocar. Todas las reparaciones deberán ser efectuadas en talleres autorizados por SOR IBERICA, S.A.

Vd, debe revisar periódicamente de forma visual:

A. Que los dispositivos de alumbrado exterior funcionen correctamente tanto por su seguridad como del resto de conductores.

1.1 Pilotos de gálibo.

Por el tiempo o por el trabajo diario, ocasionalmente se pueden golpear los pilotos de gálibo. Si esto sucediese, pueden agrietarse, con el riesgo de que el agua penetre dentro del dispositivo provocando el fallo de éste y del resto de la instalación eléctrica.

Por lo tanto en caso de rotura asegúrese de que los contactos estén en buenas condiciones y sustituya el dispositivo. En caso de que no funcione ninguno de ellos revise los fusibles de protección de la misma tractora. Es conveniente controlar periódicamente estos pilotos. En caso contrario, de producirse entrada de agua, ésta estropearía las conexiones e incluso afectaría a la propia instalación. Cualquier operación a este respecto debe ser efectuada en un taller autorizado.

B. Que los dispositivos de alumbrado interior funcionan correctamente.

1.2 Plafones interiores.

Los plafones interiores del furgón están expuestos a humedades. En el supuesto de que todas las luces interiores no funcionen, revise primero el fusible de protección de la instalación y si está fuera de uso, sustitúyalo por uno de las mismas características. En caso de que se detecte la falta de iluminación en alguno de los plafones y tenga que realizar la sustitución de las bombillas interiores, asegúrese de que la tapa exterior esté correctamente montada ya que la entrada de agua o humedad puede deteriorar los contactos interiores provocando un cortocircuito en la instalación. Si la unidad está dotada de plafones Led, cuyos dispositivos no admiten ser reparados, deberá de sustituirlos por unos nuevos de las mismas características. Cualquier operación a este respecto debe ser efectuada en un taller autorizado.

Cuando la unidad vaya a ser limpiada, asegúrese de que el chorro de presión del agua nunca incida directamente sobre los plafones ya que éstos y el circuito pueden llenarse

de agua y provocar un fallo o incluso un cortocircuito.

C. Estanqueidad de la unidad.

1.3 Pérdidas de frío en las puertas y portones.

Comprobar que, como consecuencia del uso normal del vehículo, las gomas de las puertas y portones no estén deterioradas, despegadas o en mal estado. Una goma en mal estado provoca pérdidas de frío pero además hace que el equipo de frío tenga que trabajar más para poder compensar dichas pérdidas térmicas. Proceda a la reparación o sustitución de las gomas en cuanto detecte este fallo. Proceda de la misma manera si monta portones en las puertas traseras o en el frontal. Una prueba rápida y eficaz para comprobar la estanqueidad es, situándose dentro del furgón completamente cerrado verificar si hay entrada de luz procedente del exterior. Cualquier operación a este respecto debe ser efectuada en un taller autorizado.

1.4 Sifones de desagüe.

En el caso de montar sifones desagüe para la evacuación del agua, procedente del interior del furgón, revise que éstos estén en buenas condiciones (roturas, grietas, etc). Recuerde que si están en mal estado son vías tanto de salida de frío como de entrada de agentes externos. Sustitúyalos si están en mal estado. Cualquier operación a este respecto debe ser efectuada en un taller autorizado.

1.5 Bisagras y cierres.

Comprobar anualmente el par de apriete de (35Nm) en todos los tornillos alomados de (M-10) de las bisagras, (20 Nm) para todos los tornillos alomados de (M-8) de los puentes y (26 Nm) para los tornillos cilíndricos de (M-8) de los cierres.

D. Comprobar el estado general de la unidad interiormente.

1.6 Zócalos despegados o abiertos.

En el caso de detectar que el zócalo esta separado del panel lateral o existe falta de remaches a consecuencia de un mal uso en las labores de carga o descarga se deberá de reparar inmediatamente, ya que una falta de mantenimiento en este sentido puede provocar daños más importantes y costosos (entrada de agua, deslaminaciones y

deterioro de materiales aislantes). Cualquier operación a este respecto debe ser efectuada en un taller autorizado.

1.7 Railes y demás elementos de amarre.

Un mal amarre, un desplazamiento de carga o un golpe en las labores de estiba o desestiba, puede provocar que se arranquen las sujeciones interiores y causar daños en los paneles interiores. Dichos daños deben ser reparados inmediatamente. De lo contrario se pueden ocasionar daños mayores que pueden afectar a la estructura interna de los paneles. Cualquier operación a este respecto debe ser efectuada en un taller autorizado.

Hay un tipo de amarre para cada tipo de carga. Elegir un amarre adecuado evitará en gran medida dañar la unidad y, sobretodo, a largo plazo, siempre supone un ahorro de costes. Igualmente se deben de seguir las recomendaciones de los fabricantes de railes en cuanto a que los esfuerzos deben de ir siempre en el sentido longitudinal del rail, nunca tirar de éste en sentido transversal.

1.8 Golpes y roces interiores.

Un golpe interior que provoque una rotura del laminado interior debe repararse inmediatamente. Esta rotura puede afectar al aislante del lateral, piso y/o techo. Debe acudir inmediatamente a un servicio oficial para su reparación.

En lo que respecta al panel del piso hay que poner especial atención al apoyo de las rampas de carga de los muelles, dichas rampas deben de apoyar o en el perfil de inoxidable del marco trasero o en la chapa de protección destinada a tal fin. De otra forma se pueden producir daños que pueden deteriorar rápidamente el aislamiento interno. En caso de deterioro de la superficie del piso debe acudir inmediatamente a un taller autorizado para su reparación.

E. Comprobar el estado general de la unidad exteriormente.

1.9 Golpes exteriores en laterales, techo, cantoneras y frontal.

Actúe de igual forma que en el apartado anterior en lo que respecta a los paneles exteriores en general. Revise la unidad periódicamente y en especial en lo que respecta a las cantoneras. Éstas deben de estar intactas y perfectamente unidas en toda su longitud. Si se procede a la reparación de algún tramo de cantonera, ésta debe de ser original de SOR IBERICA, S. A. Las reparaciones en este sentido deben realizarse en un taller autorizado.

1.10 Anclaje furgón-chasis.

Revisar anualmente el amarre de los tornillos cilíndricos y hexagonales de (M-14) del chasis al furgón. Estos deben ir apretados a 135 Nm. En el caso de no alcanzar el par de apriete indicado, acuda a un taller autorizado para su revisión y ajuste. El par de apriete no debe estar por debajo ni por encima del par indicado.

1.11 Sellado de la unidad.

Las torsiones a las que está sometido el furgón por el paso del tiempo y el trabajo diario pueden provocar accidentalmente pérdidas parciales del sellado de la caja. Es de su responsabilidad revisarlo periódicamente. Recuerde que, en una carrocería frigorífica, cualquier grieta, roce o pérdida de sellado, si no se repara inmediatamente, puede provocar daños importantes. Cualquiera de estos desperfectos pueden provocar vías de agua que deterioran con rapidez los materiales aislantes. Acuda a un taller autorizado para proceder a la reparación adecuada.

1.12 Sistemas de absorción de impactos.

En el caso que, por cualquier razón, se produjera la rotura de alguno de los diferentes sistemas de absorción de impactos montado en la parte trasera de la unidad (tacos traseros de goma, sistema de rodillos, bumper partido, etc) acuda a un taller autorizado para que procedan a su sustitución por uno nuevo de las mismas características. Tenga presente que la falta de mantenimiento en este sentido puede provocar daños a otras partes de la carrocería o del mismo chasis.

En General, es muy importante, una inspección general y visual del estado de la carrocería (arañazos, deslaminados, golpes, marco trasero, bisagras, cierres..) y, en caso de necesidad, proceda según nuestras indicaciones.



2.1 Modo de empleo

Antes de utilizar un semirremolque, es recomendable que:

- Lea y siga las instrucciones que se le indican en este manual.
- Lea y siga las indicaciones del resto de manuales que componen la unidad.
- Siga las indicaciones en materia de mantenimiento y revisiones.
- Ante cualquier anomalía acuda inmediatamente a cualquier servicio oficial para corregirla.



2.1.1 Maniobra de enganche

Debe realizarse de la siguiente forma:

- Frenar el semirremolque con el freno de parking.
- Colocar calzos para asegurar la maniobra en zonas con desnivel.
- Comprobar la altura de la quinta rueda y regular la altura de los pies mecánicos si fuese necesario.
- Abrir la mordaza de la quinta rueda del vehículo tractor. Asegurarse que quedan abiertas una vez soltado el mando del cerrojo.
- Enganchar la unidad, asegurándose de que el acople de la quinta rueda este correctamente cerrado al finalizar la maniobra.

- Frenar la tractora.
- Conectar todas las conexiones eléctricas y neumáticas.
- Cargar las suspensiones de aire.
- Recoger los pies mecánicos.
- Soltar el freno de parking del semirremolque.
- Iniciar la marcha.

2.1.2 Comprobaciones previas al inicio de la marcha

- Presión de inflado de neumáticos.
- Funcionamiento de las luces.
- Funcionamiento del sistema de freno.
- Comprobación de inflado de los diapreses en la suspensión neumática (esta comprobación debe realizarse después de una carga y descarga rápida).

2.1.3 Frenos en estacionamiento.

a. Sin cabeza tractora.

En este caso la unidad está frenada por emergencia.

b. Freno de parking.

El dispositivo de control del sistema de freno está situado detrás de los pies mecánicos en la parte izquierda y es un botón de color rojo.

ATENCIÓN: El freno de estacionamiento debe ser desactivado antes de iniciar la marcha. No es un sistema automático.

ATENCIÓN: Vd. debe revisar periódicamente que el sistema de frenos y aire del chasis funciona correctamente.



2.1.4 Pies mecánicos

Antes de iniciar la marcha asegúrese que están recogidos al máximo y que la palanca está alojada en el soporte.

Cuando vaya a desanclar la unidad compruebe que los pies de apoyo mecánico están desplegados; cuando se tengan que desplegar, para desenganchar asegúrese de que se hace sobre terreno firme.

Los pies mecánicos disponen de 2 velocidades:

Una rápida que la utilizaremos cuando estén en el aire.

Una lenta que la utilizaremos cuando estén a punto de descansar sobre el suelo o en el suelo.

2.1.5 Conexiones neumáticas (de aire)

Para conectarlas, las mangueras deben de estar desenredadas con el fin de asegurar que la longitud es adecuada en cualquier tipo de maniobra. Para su conexión hay que abrir las cabezas de acoplamiento de tractora y semirremolque. Comprobar visualmente que no están obstruidas, colocar una contra la otra asegurándose de que no hay fugas.

La manguera roja es la de presión de aire continua y la amarilla es la de señal de freno.

2.1.6 Conexiones eléctricas

Asegúrese de que los 3 conectores van siempre conectados:

24S – 24N y cable ISO 7638

ATENCIÓN: nunca mueva la unidad sin que estén conectadas todas las conexiones tanto eléctricas como neumáticas.

Conexión 24N (ISO 1185), conexión heptapolar eléctrica obligatoria.

Conexión 24S (ISO 3731), conexión heptapolar eléctrica opcional, con luz antiniebla, marcha atrás y auxiliares.

2.1.7 Conexión de EBS

El cable ISO 7638 debe ir siempre conectado ya que el semirremolque va equipado con EBS.

Si además se monta algún sistema eléctrico / electrónico auxiliar tipo ELM o ECAS, elevador... éstos no funcionarían. Recuerde que cualquier sistema auxiliar eléctrico debe ir siempre con tensión (alimentado).

2.1.8 Suspensiones

Antes de iniciar la marcha comprobar:

Que la posición de la válvula de sube - baja está en orden de marcha.

En caso de que la unidad esté equipada con sistema de retorno automático, el primer kilómetro debe realizarse por debajo de 25Km para que la suspensión retorne a su altura de trabajo.

No manobre con las suspensiones vacías en un trailer con eje auto direccional si éste no está fijado en posición recta.

Antes de separar la cabina del semirremolque vacíe la suspensión, compruebe que los pies mecánicos están bajados y desconecte las piñas

Funcionamiento de la válvula de sube-baja y suspensión:

Esta válvula tiene 5 posiciones:

1. Orden de marcha o posición central.
2. Stop de subida.
3. Subida.
4. Stop de bajada.
5. Bajada.

En el caso de que la unidad tenga transporte combinado barco / carretera, en el momento del embarque debe hacerse con la válvula de sube – baja bajada a tope para evitar movimientos en el interior del barco. La velocidad de circulación en este caso no debe ser superior a 25Km/h.

2.1.9 Eje elevable

En caso que su unidad vaya equipada con este dispositivo, el eje elevable se monta con una válvula automática, es decir, funciona según la carga que tenga la unidad.

La bajada forzada se puede conseguir con tres frenadas consecutivas. El eje permanecerá bajado hasta que se quite el contacto. Cuando de nuevo se de al contacto, la válvula actuará de forma automática de nuevo y en función de la carga.

2.1.10 Neumáticos y llantas

Las ruedas son el único elemento de contacto directo con el suelo.

Las funciones generales de la llanta son:

- Fijación del eje al buje.
- Asegurar la estanqueidad del neumático.
- Soportar la carga y la cubierta.

Las funciones de la cubierta son:

- Guiar al conjunto.



- Dar adherencia tanto en las frenadas como en la circulación.
- Desalojar de agua la carretera en contacto con el neumático.
- Optimizar el rendimiento kilométrico.

ATENCIÓN: presión de los neumáticos.

Si el neumático está sobre-inflado o bajo-inflado, disminuyen las prestaciones de éste tanto en el rendimiento kilométrico como en la transmisión de esfuerzos y frenada.



Fijación de las ruedas – orden de apriete:

ATENCIÓN: revisar el par de apriete después del primer viaje.

Consecuencias de que el neumático esté:

A) Bajo-inflado: provoca una flexión exagerada de la carcasa de la cubierta. Esto tiene como consecuencia un calentamiento del neumático, un aumento de la resistencia al rodamiento y un desgaste prematuro. En los casos extremos, el bajo-inflado puede llevar a la destrucción del neumático.

B) Sobre-inflado: puede igualmente provocar una disminución del rendimiento kilométrico. Tiene como consecuencia una tasa de deslizamiento superior y por lo tanto un desgaste irregular y más rápido, en particular de los ejes motores.

ATENCIÓN: revisar periódicamente que las ruedas están en buen estado, correctamente infladas, sin daños aparentes y los tornillos debidamente apretados.

ATENCIÓN: sustitución de las cubiertas.

Controle el desgaste de las cubiertas para realizar el cambio antes de que éstas lleguen a los 2,3mm.

ATENCIÓN: geometría del vehículo (alineación de ejes).

Comprobación del desgaste regular del neumático. Si éste no fuese regular, es conveniente una alineación de ejes en un taller autorizado.



2.2 Mantenimiento del chasis

Un adecuado mantenimiento de la unidad prolonga la vida de su vehículo pero además, es una operación económica y segura si nos fijamos en el largo plazo.

Use repuestos originales y evite en la medida de lo posible alterar la unidad. En caso de que Vd. Necesite hacer modificaciones sobre el chasis, se recomienda acudir al fabricante o al taller autorizado por éste. Recuerde que una vez alterada la unidad, el fabricante no se hará responsable de la misma.

2.2.1 Mantenimiento de ejes:

Debemos seguir el manual de mantenimiento del fabricante de los ejes que le será entregado junto con este manual, con especial atención a:

- Después del primer viaje con carga revisión óptica de los desgastes.
- Revisión de todos los pares de apriete de ejes y suspensión de acuerdo con las indicaciones del fabricante.
- Revisar palancas de freno cada 6 meses (en caso de palancas automáticas)
- Comprobar mensualmente el correcto funcionamiento de los frenos.
- Engrasar el buje cada 6 meses.
- A los 500.000 Km o cada 3 años, cambiar el engrase de los rodamientos.
- Para todos los sistemas de engrase utilizar la grasa recomendada por el fabricante.
- Comprobar holgura de los rodamientos del buje.
- Además de seguir las indicaciones del fabricante, se recomienda, una vez al año, verificar los pares de apriete.

2.2.2 Mantenimiento del sistema eléctrico:

Revisión mensual e inspección ocular de:

- los prensaestopas de la caja eléctrica.
- Interconexiones de acoplamiento eléctrico.
- Conexiones de pilotos y prensaestopas de pilotos.

El sistema, debido a su estanqueidad, no necesita un mantenimiento especial. Es suficiente con las revisiones oculares y operar en consecuencia.

2.2.3 Revisiones periódicas por kilometraje

1. Después de la puesta en funcionamiento (entre 300 y 500Km) comprobación del par de apriete de todas las tuercas de las ruedas. Esta verificación deberá realizarse además después de cada cambio de ruedas.
2. Cada 10.000 Km revisar visualmente el desgaste de los neumáticos y ver si éste es uniforme. Si éste no lo fuese, acudir al servicio técnico para revisar el alineamiento de los ejes.
3. Cada 10.000 Km evacuar la condensación de agua del circuito neumático (si hay posibilidad de heladas, esta operación deberá realizarse cada día).
4. Cada 50.000 Km:
 - a. revisión visual del estado de los neumáticos.
 - b. revisión del desgaste de pastillas / cintas de freno.
 - c. limpieza de filtros de tubería neumática.
 - d. engrase de la unidad (si procede).



2.2.4 Revisiones periódicas por tiempo.

Cada semana:

- Depósito de aire (purgar líquidos. En caso de heladas, hacerlo cada día).
- Par de apriete de las ruedas, presión de los neumáticos y pastillas de freno.
- Haga una inspección visual del estado de los pilotos, cables, reflectores, neumáticos etc y sustituya los dañados.
- Compruebe que EBS y lámpara de avería funcionan correctamente.

Mensualmente:

- Estado de la quinta rueda y engrase de la misma.
- Ajuste el sistema de frenada si es necesario.
- Circuitos de aire.
- Suspensión.
- Engrase de las conexiones.
- En general, revise la tornillería cada 10.000Km o al menos 1 vez al mes.

Anualmente. Control visual de que:

- los tubos de poliamida no tienen rozaduras.
- no tienen zonas dobladas con estrangulamientos o pliegues.
- los rácores están bien conectados.
- los tubos de poliamida y la instalación eléctrica están bien embreadados al chasis.





CONSEJOS DE UTILIZACIÓN Y MANTENIMIENTO DE UNIDADES SINGULARES

3.1 Unidades de Carne colgada

- Asegúrese que la carga esté completamente distribuida en todos los carriles y en toda su longitud para disponer de una carga uniformemente repartida en todo el techo.
- Asegure la carga con los sistemas de freno dotados para evitar desplazamientos.
- Revise los tornillos de los raíles de carne cada 6 meses. Pares de apriete:
 - Soportes M8 = 26Nm
 - Soportes M10= 50Nm
- Revise el estado de los refuerzos del chasis cada 6 meses.
- Revise la tornillería de bisagras y cierres al menos 1 vez al mes.

3.2 Unidades con paneles divisorios

Utilización de los paneles divisorios.

- El panel se queda fijado a las guías del techo empujando suavemente hacia arriba.

- Para bajarlo, tirar de la lengüeta exterior hacia abajo.
- Utilizar la lengüeta interior para desplazar el panel.
- Empujar el panel hasta la posición que se desee.
- Una vez alcanzada la posición, fijar el panel con los cierres al raíl o piso (dependiendo del modelo) teniendo especial atención de no pellizcar las gomas del panel con el cierre.
- Para facilitar la maniobra de desplazamiento del panel, se recomienda mantener la ventana del mismo abierta.
- Siempre que vaya a circular, aunque sea en trayectos cortos o incluso dentro de una misma zona de descarga, fije siempre el panel al techo para evitar disfunciones.

ATENCIÓN: si el panel divisorio lleva ventilador, compruebe que el cable del ventilador está desconectado antes de desplazar el panel.

3.3 Unidades preparadas para barco

- No olvide comprobar que las suspensiones están vacías antes del trincaje de la unidad.
- Revise el par de apriete de la tornillería de su unidad mensualmente .
- Semanalmente se recomienda una inspección visual del trailer para detectar rápidamente anomalías.



LIMPIEZA DE LA UNIDAD ■

Sólo una limpieza y un mantenimiento regulares pueden garantizar un buen estado de limpieza y el respeto de las condiciones de higiene del transporte.

- Los lugares de la carrocería más expuestos a la suciedad son las juntas y los raíles. Debe prestarse especial atención a la limpieza de todos estos elementos.
- Las operaciones de lavado deben realizarse con productos de limpieza no agresivos (PH comprendido entre 5 y 9), a una temperatura inferior a 50 °C.
- La lanza de lavado debe utilizarse a más de 30 cm del soporte y la presión no debe superar 60 bar (o 60 cm para 180 bar). No insistir en los componentes eléctricos (conector, caja de mando, etc.).
- Aclarar abundantemente tras el lavado.
- La limpieza de los paneles compuestos recubiertos con un gelcoat ha de realizarse con agua caliente (a una temperatura de 70°C máximo y a una presión inferior a 80 bares). En cualquier caso, intente evitar en la medida de lo posible grandes variaciones de temperatura a la hora de lavar las unidades. Nunca lave un furgón con temperaturas negativas o con agua caliente. Espere a que pierda el frío.

Productos prohibidos para la limpieza:

- Productos de limpieza abrasivos.
- Soluciones básicas fuertes (amoníaco, sosa...)
- Disolventes orgánicos (acetona), cloros (tricloroetileno), aromáticos (xilenos, tolueno).

CONSEJOS SOBRE FIJACIÓN DE LA CARGA ■

Durante la carga, se debe detener el equipo de frío.

- Sólo se autoriza el uso de carretillas inferiores a 5Tm dentro del furgón
- Está terminantemente prohibido hacer patinar las ruedas de las carretillas dentro de la cavidad.
- Durante la carga, evitar cualquier contacto o golpe contra las paredes de la carrocería.
- En la disposición de la carga, se debe tener en cuenta que el aire debe poder circular libremente por encima, por debajo y por los lados de la misma. Además, debe existir un paso para el retorno de aire en el frontal.





Además, se debe dejar un espacio libre de al menos 6 a 8 cm entre el frontal y la carga y de 15c entre la parte superior de la cara y el techo.

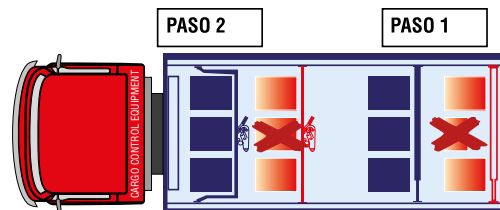
En caso de llevar canal de aireación, verificar que la carga no se engancha con ella en ningún caso.

- Finalmente, la carga debe estar repartida uniformemente sobre toda la longitud y anchura de la cavidad. Rogamos repete la MMA indicadas en los documentos y placas tanto del vehículo tractor como del semirremolque.

- En caso de que su unidad sea Multitemperatura:

- 1 respete las consignas de uso de los tabiques separadores
- 2 utilice los dispositivos de sujeción de carga
- 3 en ningún caso utilice los tabiques como elemento de sujeción de carga.
- 4 la entrada y salida de los evaporadores deben estar obligatoriamente libres.

Barras y cinturones interiores:



Barras: La carga debe estar siempre en contacto con la barra transversal. (Paso 1)

Cinturones: No deben estar fijados perpendicularmente sino que un tramo debe quedar horizontal tal y como se muestra en la figura de arriba. (Paso 2).

www.soriberica.com

EN CADA VEHÍCULO **SOR** HAY MUCHO



*En cada vehículo **SOR**, hay
innovación, tecnología, diseño, materiales respetuosos,
know how, planos, pruebas, equipo, creatividad,
investigación, ideas, ensayos, visión, conceptos,
procesos, personas, y sobre todo garantía.
Un vehículo **SOR** es mucho más que un semirremolque.*

*Estamos
de aniversario*

50 años de PATRIMONIO INDUSTRIAL