

Le maillon fort de la chaîne du froid



Lamberet au salon SOLUTRANS 2013 :
Economie d'énergie, productivité et sécurité, les 7 innovations en avant-première!

Lamberet at the SOLUTRANS 2013 show:
Energy efficiency, productivity, and safety, a preview of our innovations!



Lamberet auf der Fachmesse SOLUTRANS 2013:
Energieeffizienz, Produktivität und Sicherheit, Innovationen als Vorpremiere!

Lamberet en el salón SOLUTRANS 2013:
Ahorro de energía, productividad y seguridad, las innovaciones en primicia!



Lamberet al salone SOLUTRANS 2013:
Economia di energia, produttività e sicurezza, le innovazioni in anteprema!



Saint-Cyr/Menthon, France, le 15 novembre 2013

SALON SOLUTRANS 2013, LAMBERET : L'INNOVATION DE 1 A 100M³ !

Avec pour cette édition de SOLUTRANS **7 véhicules sur son stand et 1 modèle en essai dynamique**, Lamberet proposera une **exposition exceptionnelle de nouveautés pour l'ensemble de sa gamme**.

Rappelons que le carrossier spécialiste des véhicules frigorifiques est le seul dont le savoir-faire s'étend **de 1 à 100 m³**, de la fourgonnette utilitaire à la caisse-mobile rail-route, en passant par les caisses pour châssis et les semi-remorques !

Pour Erick Méjean, Directeur Général, les maîtres-mots du salon pour Lamberet seront « **économie d'énergie, productivité et sécurité** ». « *Nos clients sont sous la pression des hausses de coûts d'exploitation, d'une fiscalité débordante et illimitée ainsi que des chargeurs. De surcroit tout cela survient dans un contexte économique fortement dégradé. Donc plus que jamais nous avons l'obligation d'innover pour rendre l'exploitation économiquement plus efficace et réduire par tous les biais possibles le poste carburant. Cela à été le fil conducteur de tout le travail de R&D 2013 entrepris par Lamberet* ».

SR2 CX system

Lamberet s'inscrit dans le cadre des travaux de la commission européenne qui envisage de créer un **label de performance énergétique des véhicules industriels**.

SR2 CX system remplit les critères de performance **spécifiques au segment des véhicules frigorifiques**, en terme d'aérodynamique extérieure, d'aéraulique interne, d'isothermie et de poids, qui, dans le cadre de la réglementation en vigueur actuellement, définirait la « **classe A** » de ce **label environnemental**.

La preuve par l'innovation : présenté en Première Européenne, le concept **CX System** agit à la fois sur la consommation de l'ensemble routier grâce à une aérodynamique extérieure améliorée et sur la consommation du groupe frigorifique en favorisant la carburation et le rendement thermique.

Lamberet est le premier constructeur à intégrer l'aérodynamisme lors de la conception fondamentale de ses matériels.

A ce jour ces problématiques d'aérodynamique sur remorques industrielles n'ont été adressées que sur des prototypes ou des concepts « trailer » impossibles à exploiter dans la réalité, ou par adjonction d'accessoires aérodynamiques disponibles chez les équipementiers. Dans ce dernier cas leur efficacité réelle était faible, tout comme leur durée de vie. Ces équipements étaient facilement endommagés lors de l'exploitation et ne résistaient que peu de temps aux passages des brosses de lavages automatiques très fréquents dans le transport frigo ou la propreté des véhicules est un must.

L'aérodynamique extérieure est optimisée grâce au design spécifique de la face avant, dont les profils verticaux disposent d'une courbure spécifique et d'une avancée de leur arrête externe. Ce design révolutionnaire à pour objectif de vectoriser latéralement le flux d'air entre la caisse et le tracteur, tout en évitant une mise en dépression de la zone comprise entre l'arrière du tracteur et la face avant de la semi. Il doit également prévenir la création d'un circuit court de recyclage de l'air chaud généré par le moteur thermique ce qui est une tendance fréquente. Ces deux fonctionnements dégradés impactent sensiblement à la fois la carburation du groupe et son rendement thermique.

Inversement le flux d'air en périphérie du groupe sur la face avant, est dirigé de haut en bas pour être en phase avec le flux d'air de refroidissement du condenseur et du groupe thermique. Enfin un béquet spoiler intégré à la plaque

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74



d'attelage à pour fonction d'éjecter latéralement en pied de caisse l'air chaud collecté, évitant par la même un fonctionnement en circuit fermé.

Le carénage latéral breveté « Optiflow » développé avec **Wabco pour Lamberet**, transforme pour sa part les perturbations du flux d'air au niveau du châssis en poussée grâce à sa forme typée « aile d'avion » qui peut engendrer une économie de 1.5 l/100 km dans le cadre d'un protocole de test conforme la norme SAE J1321 type 2.

La face arrière « Slick » réduit considérablement la trainée et les perturbations parasites du flux d'air et ce grâce à une intégration maximum du cadre, des butoirs de cadre, des crémones et des charnières.

L'aéraulique interne révolutionnaire breveté « IAFO » remplace les archaïques gaines de ventilation « fermées ». Le système « IAFO » (Internal Air Flow Optimizer) utilise une buse étudiée sur le plan aérodynamique qui canalise et accélère le flux d'air dès sa sortie des centrales de soufflage lorsqu'il est à pleine puissance. Il est ensuite redressé par un conduit central pour transmettre la quasi-totalité de la vitesse du flux initiale.

Dès lors, le flux puissamment vectorisé bénéficie d'une vitesse d'éjection très élevée qu'il est indispensable de préserver le plus longtemps possible. C'est là qu'interviennent les **guides d'air ouverts du système IAFO**, en forme de virgule, qui canalisent le flux sans perte de charge.

Ce concept aux antipodes de tout ce qui a pu être réalisé jusqu'à ce jour est le fruit d'une simulation ultra-précise et réaliste totalement inédite. Cette étude initiée par Lamberet combine des mesures réelles à une **modélisation par éléments finis comprenant une structure tétraédrique de 4 512 000 cellules!**

Le système IAFO garantit ainsi un **écoulement d'air froid jusqu'à l'extrémité arrière de la zone chargement** et favorise le **retour** d'air par le bas. Cette action **homogénéise les températures** quelque soit la position du chargement.

Le principal bénéfice réside dans la qualité de la réfrigération de la semi et donc la fiabilisation des points de consigne de température dont le non respect est à l'origine de nombreux contentieux découlant du refus des marchandises livrées. Par ailleurs grâce à cette plus grande efficacité la consommation du groupe frigorifique dont le cycle de fonctionnement est totalement modifié peut baisser de près de 3%.

Erick Méjean : *« Nous avons été très surpris du résultat de nos recherches. Dès le début nos modélisation nous emmenaient à l'opposé de ce que nous comptions initialement faire et qui était proche du standard actuel. Une première certitude découle de nos travaux, à savoir que les gaines conduits et panneaux de recyclage d'air aujourd'hui en vigueur dans la profession et que nous utilisons en toute bonne foi, impactent en réalité de manière extrêmement négative le fonctionnement du groupe froid. Ce sont donc l'efficacité et la fiabilité du refroidissement qui sont mis à mal dès la sortie du groupe de refroidissement. Notre modélisation le démontre sans aucune ambiguïté. La vitesse mesurée du flux d'air ainsi que le volume d'air recyclé à l'arrière du véhicule équipée du système IAFO ont plus que doublé. Notre innovation vise clairement à éliminer ou minimiser les refus de marchandises pour non-respect du point de consigne, phénomène en constante augmentation ces dernières années qui impacte très durement les transporteurs. C'est également une réponse d'une nécessité absolue découlant du transport de produits pharmaceutiques dont la valeur assurée peut atteindre près de 30 millions d'Euros par semi remorque.*

La puissance du flux d'air du système IAFO permet une homogénéisation rapide des températures au sein de la caisse en éliminant le « point chaud » et le phénomène de double flux qui se formait habituellement et ce quel que soit le chargement. »

Enfin le poids mort réduit lié à la conception Lamberet châssis modulaire et plancher autoportant (une tonne en moyenne de moins pour la remorque SR2 GL par rapport à un modèle standard concurrent) consolide l'ensemble des gains réalisés ci-dessus grâce à nos innovations.

La combinaison de toutes ces actions, aboutissement de trois années de R&D portant sur le poids à vide, l'aérodynamique et l'efficacité du soufflage de refroidissement des produits transportés engendrent une

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74



économie de carburant de l'ensemble routier d'environ 3% sous certaines conditions et une exploitation fiabilisée quand à la protection des chargements embarqués.

Plus de sécurité pour le chauffeur : la conception du CX system a également permis de procurer au chauffeur une meilleure sécurité et une meilleure ergonomie.

Les profils CX system en aluminium anodisé agissent comme des « marqueurs » de gabarit de la remorque dans le champ de rétro-vision du chauffeur, ce qui peut s'avérer une aide utile en frigorifique qui bénéficie d'une largeur majorée à 2.60m par rapport aux autres véhicules.

Ce nouvel avant autorise également le montage optionnel d'un tout nouveau système de **support de tête coulissant monté sur un rail anti-friction.**

Il en résulte un niveau de débattement maximum encore jamais atteint des supports de tête, avec une facilité de débattement inédite. Le chauffeur n'a plus besoin de monter entre le tracteur et la remorque durant la manœuvre d'attelage.

Concept « Easy-Maintenance » cher à Lamberet dont l'objectif toutes gammes confondues est d'offrir les matériels dont les coûts d'exploitation sont les plus bas. Le CX system est l'opportunité de participer au programme Easy-Maintenance en réduisant les temps d'immobilisation et les coûts de réparation liés aux équipements de la face avant et à l'éclairage.

D'une part, **les CX Profils intègrent un rail dans leur arrête intérieure permettant la fixation rapide et non-intrusive d'équipements.** Feux, butoirs, échelles, accessoires de groupes sont ainsi fixés, sans perçage dans l'isolation : leur remplacement ou ajout en post-équipement est ainsi grandement accéléré.

D'autre part, les montants aluminiums des **CX profils intègrent une gaine technique de passage de câbles.** Ces gaines présentent l'avantage d'être facile d'accès, sans intrusion ou démoussage de la face avant isolée. L'ensemble des câblages de cette zone y sont regroupés : feux d'encombrement, alimentation plafonnier, témoins.

Afin de pousser cette démarche jusqu'au bout, **l'éclairage de la semi-remorque est géré à 100% sur la base d'un système de connecteurs rapides.**

Au final c'est un gain drastique de temps d'intervention, en particulier sur les feux, pour l'utilisateur.

Le véritable tour de force réalisé par Lamberet c'est - grâce à des gains substantiels lié à un gros travail portant sur les méthodes et le process - de pouvoir équiper de série et sans surcoût toute sa gamme de semi-remorques et de porteurs avec le nouvel avant CX system dès janvier 2014. Le carénage « Optiflow » étant quand à lui un équipement optionnel laissé au choix du client.

En plus du nouvel avant CX system commun à toute la gamme, Lamberet présente des évolutions majeures de 2 best-sellers de sa gamme de semi-remorques :

SR2 SuperBeef+

Dédiée au transport de viande pendue, SR2 SuperBeef, **lauréate du Prix de l'Innovation lors de la dernière édition de Solutrans**, revient dans une **version SuperBeef+** dont l'avant du plancher et du châssis ont été totalement repensés pour **apporter encore plus de stabilité tout en poussant la hauteur intérieure à 2.70m, sans dépasser les 4m hors tout réglementaires.** Le tout sans imposer le recours à une monte pneumatique ou une hauteur d'attelage hors standard.

Le châssis innove avec 4 modules boulonnées au lieu de 3, les longerons de liaison entre le module essieux et le module avant ayant été remplacés par un nouveau module doté d'arrêtes de poisson favorisant le transfert des

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74



contraintes latérales dans l'empattement. Cette évolution évite les phénomènes de torsion transversale du plancher lorsqu'il est soumis à la pression d'un chargement maximum. L'intégration des 4 arrêtes de poisson de reprise dans cette zone préserve également la stabilité exceptionnelle qui fait le succès du châssis SuperStable Lamberet.

Erick Méjean : « *C'est une réponse efficace à la demande de nos clients souhaitant des véhicules optimisés pour pouvoir être parfaitement exploités en France et à l'international avec des chargements en viande pendue exigeants, tout en demeurant efficaces en mode « palettes » grâce à un HI élevé sous penderie.* »

SR2 SuperCity

SR2 SuperCity, **lauréate du « Trailer Award 2013 » au dernier salon IAA**, est dédiée à la distribution en zones difficiles d'accès (hyper-centres, supermarchés dont les quais de déchargements nécessitent des manœuvres complexes).

Ses **deux essieux directeurs électro-hydrauliques lui procurent une maniabilité digne d'un porteur de tonnage moyen.**

Elle s'équipe à l'occasion du salon Solutrans d'un système de caméras offrant au chauffeur une vision « birdview » périphérique de son véhicule. Développé avec l'équipementier MOTEC et parfaitement intégré, le système permet au chauffeur d'exploiter à 100% la manœuvrabilité exceptionnelle de SR2 SuperCity, et ce en toute sécurité.

SR2 SuperCity sera exposée pour la première fois en France et sera également **disponible à l'essai sur la piste dynamique de SOLUTRANS** : une expérience inédite à la portée de tous.

Autre gamme stratégique pour Lamberet qui est un acteur majeur de ce domaine, les caisses frigorifiques adaptées aux porteurs.

Nouveau Porteur HD

Le concept de Porteur HD exposé au salon, sur une base de nouveau Renault Trucks gamme D, représente en avant-première **la nouvelle offre de Lamberet sur ce segment des véhicules de 12 à 26 tonnes**, qui sera commercialisée en 2014.

Cette caisse bénéficie de **la nouvelle face avant CX system** qui évite qu'un vortex aérodynamique ne se crée entre la cabine du porteur et la caisse, optimisant le coefficient de pénétration dans l'air de l'ensemble. Comme sur les semi-remorques le rendement du groupe via son alimentation en air frais extérieur est aussi optimisé.

Ce véhicule dévoile également un **nouveau design de cadre arrière HD (Heavy-Duty)**, concentré du savoir-faire Lamberet : **boulonné**, sans soudures et sans fixations externes, basé sur un squelette de goussets acier THLE extrêmement résistants. Recourant à l'aluminium pour favoriser la rigidité et la légèreté, toutes les zones d'impact ou d'usure sont en inox. Afin de satisfaire une demande client de plus en plus pressante ce nouveau cadre intégrera sans surcoût **des portes à crémones intégrées et charnières inox double-nœud**. Cette technologie brevetée par Lamberet permet de gagner quelques centimètres de longueur utile pour plus d'aisance lors du chargement et préserve **le système de fermeture et les portes des chocs** : les ouvrants sont éloignés de 4 cm supplémentaires de la zone d'impact lors des manœuvres de mise à quai et de chargement.

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74



La technologie inédite de ce cadre sur la gamme des Porteur satisfait ainsi plusieurs objectifs :

- La **maîtrise du poids**, au bénéfice de la charge utile et de la consommation du véhicule. Le cadre HD recourt pour ce faire à une traverse haute et des montants verticaux en aluminium filé, matériau reconnu pour sa rigidité et sa légèreté.
- La **maîtrise du « racking »**, est assurée par un squelette de goussets en acier THLE qui procure une rigidité et une résistance exceptionnelle au cadre arrière. Les goussets agissent également comme rupteur de pont énergétique qui cantonnent les forces de cisaillement découlant du racking et qui finissent par fissurer les angles de cadres soudés.
- Une **résistance à toute épreuve** aux chocs et à l'usure : pour ce faire, l'ensemble des zones sollicitées sont en inox tels le seuil, ou recouvertes d'inox, comme les montants verticaux du cadre. L'inox absorbe ainsi les chocs qui peuvent survenir durant les manœuvres de chargement. Le cadre est triplé par des butoirs élastomères chargés d'encaisser les chocs lors des mises à quai. Durant ces opérations, le double nœud des charnières éloigne également les portes de la zone d'impact.

Ce nouveau porteur HD frigorifique marquera une rupture sur ce marché qui bénéficiera ainsi des dernières technologies développées par Lamberet sur sa gamme semi-remorques frigorifiques.

Véhicules Utilitaires

Sur ce segment de marché dynamisé par le développement des livraisons à domicile et par une recherche de sécurité accrue tant dans le cadre du transport de denrées alimentaires que pour le secteur médical, Lamberet est **le seul industriel capable d'apporter aux « petits tonnages » les innovations et le savoir-faire requis pour les gammes de véhicules industriels.**

C'est donc une offre clé pour Lamberet, qui y a gagné 3 points de part de marché en 2013, à 22%, face à une multitude de petits acteurs. Solutrans sera l'occasion de dévoiler 3 nouveautés, sur chacun des sous-segments **fourgons, plancher cabine et châssis-cabine.**

Nouveau Mercedes Sprinter châssis NEW FRIGOLINE PRO :

Lamberet, en partenariat avec MERCEDES, présente le **nouveau Sprinter châssis** avec sa dernière évolution, la caisse **NEW FRIGOLINE PRO.**

L'avant est ainsi désormais équipé de **profils aérodynamiques issus du CX system** pour une meilleure pénétration dans l'air, au bénéfice de la consommation.

La caisse NEW FRIGOLINE PRO a été développée pour équiper tous les planchers et châssis cabines du marché, de 2.5 à 7.5 tonnes. Son design concentre les **technologies de pointe testées et éprouvées sur les semi-remorques Lamberet** par les plus grands transporteurs tout en préservant la **charge utile**: cadre associant aluminium, aciers THLE et inox combinant poids réduit et résistance exceptionnelle ; isolation de haut niveau ; facilité de maintenance et réparation ; ergonomie étudiée pour le confort de l'utilisateur, avec en particulier des ouvertures de porte facilitées par la nouvelle poignée une seule main « easy-handle » et le seuil double-pente.

Nouveau Peugeot Partner plancher cabine :

Ce best-seller en version frigorifique revient dans sa nouvelle livrée, équipée d'une caisse frigorifique enrichie d'un **portillon latéral.** Cet équipement facilite les livraisons, et permet d'en dériver des versions **bi-température ou tri-température** nécessaires au **transport pharmaceutique.**

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
 Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74



Equippé d'un nouveau **défecteur de cabine**, ce véhicule est encore plus économique (moindre résistance à l'air de la caisse, donc moindre consommation) et procure une image valorisante pour les traiteurs et restaurateurs qui l'exploitent.

Nouveau Renault Kangoo Maxi

Pour les acteurs de la livraison du dernier kilomètre, le nouveau **Renault Kangoo fourgon** sera également à l'honneur dans sa version longue « Maxi », équipée d'une cellule isotherme renforcée dotée d'un **plancher aluminium**, d'une **porte latérale** et d'un **agrément isotherme de qualité « renforcé »**.

Cette dernière combinaison est unique sur le marché des fourgons frigorifiques.

Coté groupes frigorifiques, cette version peut recevoir tous types de groupes, **encastrés au pavillon** pour préserver l'esthétique et minimiser la hauteur hors-tout : Kerstner, Carrier, Thermoking, EDT, en versions électriques mais aussi poulie-moteur parfaitement adaptée au froid négatif.

Lancement de l'offre de télématique embarquée intégrée Lamberet : FRIGOMATICS

Lamberet s'associe au spécialiste de la télématique embarquée NOVACOM Europe.

Ce partenariat a pour objectif d'intégrer dès le financement du matériel et sa fabrication les outils nécessaires aux transporteurs pour optimiser l'exploitation.

Sur le stand Lamberet de Solutrans, SR2 CX system est ainsi équipée d'un **système intégré complet permettant la géolocalisation du véhicule, le suivi de la température de consigne et de la zone de chargement, la charge à l'essieu et la pression des pneumatiques** ! L'ensemble des données sont accessibles en temps réel sous forme de rapports ou d'alertes transmises directement au chauffeur et / ou au responsable d'exploitation, par le média de leur choix (SMS, email...).

Le concept **TPMS** (gestion géolocalisée de la pression des pneumatiques) piloté par GPRS est d'ailleurs mis en avant par Lamberet sur SR2 CX system car il participe activement à la réduction de la consommation de carburant liée au sous-gonflage et s'inscrit ainsi totalement dans la démarche CX system. Ce même service permet de réduire les coûts d'intervention lié à un éclatement de pneus en détectant une crevaison lente par anticipation.

*

* * *



SOLUTRANS 2013 est donc une édition exceptionnelle pour **LAMBERET** qui y démontre son dynamisme et son excellente santé financière au travers d'une somme d'innovations. La valeur ajoutée de son offre de spécialiste : un client, un métier = un produit innovant dédié.

Son expertise unique en Europe lui permettant d'offrir une solution frigorifique à la fois clé en main et personnalisée à la demande du client sur toutes les gammes de véhicules, de 1 à 100 m³ : isolation + groupe + télématique.



Retrouvez les photos haute définition de nos innovations sur notre serveur en ligne :

<https://app.box.com/s/rzoania00qw5xbcvbsru>

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74



Saint-Cyr/Menthon, France, November 15, 2013

SOLUTRANS 2013 SHOW, LAMBERET: INNOVATION FROM 1 TO 100m³!

With its stand at this edition of SOLUTRANS featuring **7 vehicles, along with 1 dynamic testing model**, Lamberet will show off **an impressive range of new innovations for its entire product line**.

Lamberet is the only bodywork constructor for refrigerated vehicles to make **1 to 100 m³ models**, from Light Commercial Vans to chassis bodies to semitrailers to road-rail swap bodies.

According to CEO Erick Méjean, Lamberet's guiding principles for the expo will be "**energy efficiency, productivity, and safety**". "Our clients are facing pressure from high operating costs and tax increases in a poor economic environment. More than ever, we need to innovate in order to make operations more efficient and reduce fuel costs."

SR2 CX system

Lamberet is in line with the work by the European Commission aimed at creating an **energy efficiency label for industrial vehicles**.

The SR2 CX system fulfills the efficiency criteria **specific to the refrigerated vehicles segment**, in terms of outside aerodynamics, internal air flows, insulation and weight, which in the context of current regulations would fall under "**class A**" of that environmental label.

Proof through innovation: Making its European debut, the CX system concept changes both the fuel consumption of the vehicle as a whole, with special outside aerodynamics, and the consumption of the refrigeration unit, by improving internal air flows and the output of the compressor's heat engine.

Outside aerodynamics are optimized through the special design of the front face. It has a profile with a minimized radius of curvature and an extended outer edge, so as to laterally direct the air flow between the body and the tractor, while helping to ventilate the refrigeration unit and thereby improve its efficiency.

The airflow at the unit is directed downward, depending on how the cooling system operates, and a spoiler built into the front end of the chassis releases the hot air expelled by the refrigeration unit out from the sides, preventing a closed circuit from being formed.

These improvements reduce the vehicle's fuel consumption by about 3% under certain conditions.

The patented "Optiflow" side fairing, shaped like aircraft wings, turns disruptions in air flow near the chassis into thrust that saves 1.5 L per 100 km, as measured by an independent testing protocol recognized under the SAE J1321 type 2 standard.

The smooth rear that reduces disruptions in drag and **reduced dead weight** resulting from Lamberet's design (an average of one ton less for the SR2 trailer compared to a standard competing model) consolidate these gains.

The revolutionary patented "Internal Air Flow Optimizer" (IAFO) replaces archaic "closed" ventilation ducts.

When at full power, the IAFO system directs and compresses the air flow as it exits the blowers. That flow is immediately decompressed without any loss of force after it goes through a **nozzle** optimized to transmit almost all of its initial energy.

As a result, the powerfully directional flow is ejected at a very high speed, which must be preserved for as long as possible. This is where the **IAFO system's air guides** come in. These comma-shaped guides direct the air flow without any air-flow power losses.

This concept, a major departure from anything that existed before, is the product of a brand-new, ultraprecise, realistic simulation. This study commissioned by Lamberet combines actual measurements with a **finite element model that includes a 4,512,000-cell tetrahedral structure**.

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74



The IAFO system thereby ensures a **flow of cold air all the way to the rear of the load area** and encourages upward air **recirculation**. This action **homogenizes temperatures** regardless of the load's position.

As a result, the temperature setpoints are more reliable, avoiding the risks of rejected merchandise, and the refrigeration fuel consumption is reduced on average by 0.5 L/h at -20°C.

Erick Méjean: "We were very surprised by the result, which led us to the opposite conclusion from that we had initially expected to do. The air ducts and conduits currently in use in the industry actually have an extremely negative impact on the power of the air flow. Our model shows this unambiguously. Our innovation is squarely aimed at eliminating or minimizing the rejection of merchandise for failure to stay below the setpoint, which had become increasingly common in recent years and is very problematic for carriers. The power of the IAFO system's air flow enables temperature homogenization within the body by eliminating the "hot spot" that normally forms in the rear, regardless of what the load is."

Better safety for the driver: The design of the CX system also makes the driver safer and improves ergonomics.

The CX system's anodized aluminum profiles act as "markers" for the trailer's sides in the driver's rear-view field, which can be a boon to refrigerated vehicles, as they can be 2.60m wider than other vehicles.

This new front also allows the optional installation of a new **sliding headrest system installed on a low-friction rail**.

The headrest can be extended further than any earlier kind, and doing so is easier than ever. The driver no longer needs to go between the tractor and trailer during the coupling maneuver.

All in all, in certain operating modes, the SR2 and CX System combine to reduce total fuel consumption during refrigerated transport by 2.5 to 3 L per 100 km!

Lamberet will **outfit its entire line of semi-trailers and rigids bodywork with the new CX front system**, as a standard feature and at no extra cost, beginning in January 2014. "Optiflow" fairing will be an optional feature for the client.

In addition to the new CX front system shared by the entire product line, Lamberet is exhibiting major upgrades to the two top sellers in its semi-trailers range:

SR2 SuperBeef+

Designed for transporting hanging meat, SR2 SuperBeef, **winner of the Innovation Prize during the most recent edition of Solutrans**, comes back in a "**SuperBeef+**" version in which the floor and chassis front have been completely redesigned to **provide even more stability while raising the inside height to 2.70m, without exceeding the overall 4m00** regulatory limit. All this comes without requiring any non-standard tires or coupling height.

The chassis is improved with 4 bolted modules instead of 3; the connecting rods between the axle module and front module have been replaced by a new module with edges that extends the absorption of side loads into the wheelbase. This innovation keeps the floor from becoming transversally warped when a maximum load is applied to it. Incorporating 4 load absorption edges into the chassis in this area also preserves the exceptional stability that has made the Lamberet SuperStable chassis a success.

Erick Méjean: "This effectively addresses the requests of our customers who want vehicles optimized for flawless international use with demanding hanging meat loads, while remaining effective in "pallet" mode thanks to a high internal height beneath the hangers."

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
 Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74



SR2 SuperCity

SR2 SuperCity, **winner of the "Trailer Award 2013" at the most recent IAA expo**, is made for distribution in hard-to-reach areas (hyper-urban areas, or big box stores and supermarkets whose unloading docks require complicated maneuvers).

Its **two electrohydraulic steering axles give it handling typical of a medium-tonnage rigid truck**.

For the Solutrans expo, it has been outfitted with a system of cameras, giving the driver a peripheral "bird's-eye view" of his or her vehicle. Developed with the supplier MOTEC and fully integrated, the system enables the driver to make full use of the SR2 SuperCity's exceptional handling under safe conditions.

SR2 SuperCity will be exhibited in France for the first time, and will also be **available for testing on SOLUTRANS' dynamic track**: a brand-new experience within reach of everyone!

Another strategic range for Lamberet, a major player in this field, is refrigerated bodies made for rigid trucks.

New HD refrigerated bodywork for rigid truck

The HD rigid Truck concept, based on new Renault Trucks D, is a preview of **Lamberet's new products in this segment of 12-to-26 ton vehicles**, which will go on the market in 2014.

This body has the **new CX system front** that prevents an aerodynamic vortex from being created between the truck's cab and the body, optimizing the vehicle's overall drag coefficient. As on semi-trailers, the unit's output from its supply into fresh outside air is also optimized.

This vehicle also introduces a **new rear HD (Heavy-Duty) frame design**, a product of Lamberet expertise: **bolted**, without welding and with no outside fasteners, based on a skeleton of extremely strong THLE steel gussets. Using aluminum for rigidity and lightness, all of the impact or wear areas are made of stainless steel. In order to meet increasing customer demand, this new frame will be included at no additional cost in **doors with built-in locking gears and stainless steel double-acting hinges**. This Lamberet-patented technology makes it possible to save several centimeters of useful length for greater ease when loading, and preserves **the doors from the docking bay buffers**: the door leaves are an additional 4cm away from the impact zone when docking and loading.

The new HD frame technology meets multiple goals:

- **Weight management**, in order to benefit the load capacity and directly reduce the truck's fuel consumption. To do so, the HD frame includes a top crossmember and vertical beams made of extruded aluminum, a material recognized for its rigidity and lightness.
- **Limit racking**, which with time can warp the body: the entire frame is assembled on a skeleton of THLE steel gussets, which gives it exceptional rigidity and strength. The gussets also act as a thermal break in order to keep stress due to racking or shocks from entering the frame's corners.
- **Withstand** shocks and wear: to do so, all of the areas that absorb force are made of stainless steel, like the threshold, or coated with aluminum, like the frame's vertical beams. The stainless steel absorbs the shocks that can occur during loading. The frame is tripled with rubber bumpers for absorbing shocks while docking. During these operations, the double action of the hinges also keeps the doors away from the impact zone.

This new HD refrigerated bodywork for Rigid truck will disrupt the market by introducing the newest technologies developed by Lamberet on refrigerated semi-trailers.

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
 Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74



Light Commercial Vehicles

In this market segment energized by the development of home deliveries and a search for increased safety both when transporting food items and in the medical sector, Lamberet is **the only manufacturer that can provide small vehicles with the innovation and expertise needed for industrial lines of vehicles.**

This makes it a key product line for Lamberet, which gained 3 points of market share in this segment in France in 2013, reaching 22% against a multitude of small players. At Solutrans, 3 new models will be unveiled, in each subsegment: **vans, cab floors, and cab chassis.**

New Mercedes Sprinter chassis with NEW FRIGOLINE PRO refrigerated box:

Lamberet, in partnership with Mercedes, is presenting the refrigerated version of the **new Sprinter chassis**, with an upgrade of the **NEW FRIGOLINE PRO** body.

The front is now equipped with **aerodynamic profiles from the CX system** for better drag, reducing fuel consumption. The NEW FRIGOLINE PRO was developed for all floors and cab chassis on the market, from 2.5 to 7.5 tons. Its design combines **cutting-edge technologies tested and proven on Lamberet semi-trailers** by leading transport companies while preserving their **carrying capacity**: A frame that combines aluminum, THLE steel, and stainless steel for both less weight and exceptional strength ; a high level of insulation ; ease of maintenance and repairs ; ergonomics designed for the user's comfort, particularly with easier-opening doors thanks to the new "easy-handle", and the two-slope threshold.

New Peugeot Partner cab floor:

This refrigerated top seller, whose base accounts for more than one hundred fifty annual sales for Lamberet, comes in its new livery, equipped with a refrigerated body enhanced by a **side door**. This feature makes deliveries easier, and allows **two-temperature and three-temperature** versions needed for **pharmaceutical transport**.

With a new **air deflector for the cab**, this vehicle is even more economical (less air resistance in the body, and thus less fuel consumption) and gives the caterers and restaurateurs who use it a positive image.

New Renault Kangoo Maxi

For "last kilometer" carriers, the "Maxi" version of the new **Renault Kangoo van** will also be featured. This van comes with a reinforced insulating cell that has an **aluminum floor**, a **side door**, and a **"reinforced"-quality insulation certificate**.

This combination is the only one of its kind in the refrigerated van market.

This version can accommodate any type of refrigeration units, **embedded in the roof** to preserve aesthetics and minimize overall height: Kerstner, Carrier, Thermoking, EDT, in electrical versions but also motor pulley versions suitable for temperatures below 0°C.



The launch of Lamberet's new on-board built-in telematics: FRIGOMATICS

Lamberet has partnered with the on-board telematics specialist NOVACOM Europe.

The goal of this partnership is to integrate the tools needed for carriers to optimize their use of the equipment once it is financed and manufactured.

At Lamberet's Solutrans stand, the SR2 CX system is therefore equipped with a **full onboard system including vehicle geolocation, setpoint temperature and loading zone monitoring, axle load, and tire pressure!** All of the data is accessible in real time in the form of reports or alerts sent directly to the driver and/or operator in the form of their choosing (text, email, etc.)

The GPRS-driven **TPMS** (tyre pressure management with geolocation) concept is also featured by Lamberet on the SR2 CX system, since it plays an active role in reducing fuel consumption due to overinflation, and for this reason is fully in line with the CX system approach. This same service helps reduce service costs resulting from flat tires by detecting a slow puncture early on.

*
* * *

Now you know why SOLUTRANS 2013 is a special event for **LAMBERET**, as it demonstrates the **added value of its specialty product line: one client, one industry = a dedicated, innovative product.**

Lamberet is the only bodywork constructor able to provide a turnkey refrigeration solution that is also customized for the client on all vehicle lines, from 1 to 100 m³: insulation + refrigeration + telematics.



Get high-definition photos of our innovations from our online server:

<https://app.box.com/s/rzoania00qw5xbcvbsru>

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
 Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74



Saint-Cyr/Menthon, Frankreich, 15. November 2013

FACHMESSE SOLUTRANS 2013, LAMBERET : INNOVATION AUF 1 BIS 100 m³!

Bei der diesjährigen SOLUTRANS präsentiert Lamberet mit 7 Fahrzeugen am Messestand und 1 Modell im dynamischen Versuch eine außergewöhnliche Schau von Neuheiten innerhalb seiner gesamten Produktpalette. Lamberet ist der einzige Hersteller von Kühlwagen, dessen Know-how einen Bereich von 1 bis 100 m³ abdeckt: Das Sortiment reicht von Wechselkoffern für den Straße-Schiene-Transport über Anhänger bis zu Aufliegern! Laut dem geschäftsführenden Direktor Erick Méjean sind Lamberets Schlüsselbegriffe für die Fachmesse «Energieeffizienz, Produktivität und Sicherheit». «Unsere Kunden stehen unter Druck aufgrund steigender Betriebskosten und Steuerlasten, und all das in einem ungünstigen ökonomischen Umfeld. Wir sind mehr denn je der Innovation verpflichtet, um den Betrieb effizienter zu gestalten und den Kostenfaktor Kraftstoff zu reduzieren».

SR2 CX System

Lamberet unterstützt die Bemühungen der Europäischen Kommission, ein **energetisches Gütesiegel für Industriefahrzeuge** zu entwickeln.

Das SR2 CX System erfüllt die spezifischen Leistungskriterien **im Segment der Kühlfahrzeuge** in Bezug auf externe Aerodynamik, interne Lufttechnik, Isothermie und Gewicht, was im Rahmen der geltenden Regelungen **einem Umweltsiegel der «Klasse A»** entspricht.

Leistung durch Innovation: Das europaweit zum ersten Mal vorgestellte CX-Konzept wirkt sich dank einer speziell entwickelten externen Aerodynamik gleichzeitig auf den Verbrauch des Gesamtfahrzeugs und den Verbrauch des Kühlsystems durch Verbesserung der internen Lufttechnik und des Wirkungsgrads des Kompressormotors aus.

Die **externe Aerodynamik** wird mittels einer speziell entwickelten Frontkonstruktion mit Profilen mit minimierten Biegeradius und einem überstehenden externen Anschlag optimiert, indem der Luftstrom zwischen Kasten und Zugmaschine lateral gerichtet wird, um die Lüftungseigenschaften des Kühlaggregats und damit dessen Wirkungsgrad zu verbessern.

Der Luftstrom auf Ebene des Aggregats ist gemäß Funktionsprinzip des Kühlsystems von oben nach unten gerichtet; ein vorne im Fahrgestell integrierter Spoiler sorgt für den seitlichen Ausstoß der heißen Abluft des Aggregats, womit ein Betrieb im geschlossenen Kreislauf vermieden wird.

Infolge dieser Maßnahmen ergibt sich unter bestimmten Bedingungen eine Kraftstoffeinsparung von circa 3%.

Die **patentierete Seitenverkleidung «Optiflow»** wandelt dank der Flugzeugen nachempfundenen Form Turbulenzen des Luftstroms auf Höhe des Fahrgestells in Antriebskraft um, was laut einem unabhängigen Messprotokoll und gemäß der Norm SAE J1321 Typ 2 einer Einsparung von 1,5 l/100 km entspricht.

Die **glatte Heckseite**, die den Strömungswiderstand reduziert, und das mit den Lamberet-Konzepten verbundene **Eigengewicht** (durchschnittlich eine Tonne weniger beim Wagen SR2 im Vergleich zu einem Standard-Konkurrenzmodell) festigen diese Vorteile.

Die **revolutionäre interne Lufttechnik (als «IAFO» patentiert)** ersetzt die veralteten «geschlossenen» Lüftungskanäle.

Das «IAFO»-System (Internal Air Flow Optimizer) kanalisiert und komprimiert den aus den Lüftungsaggregaten kommenden Luftstrom, während er volle Strömungsleistung hat. Er wird unmittelbar nach Passieren einer optimierten **Düse** ohne Leistungsverlust dekomprimiert, so dass nahezu die gesamte Erstenergie erhalten bleibt.

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74



Infolgedessen profitiert der effizient gerichtete Luftstrom von einer stark erhöhten Ausstoßgeschwindigkeit, die möglichst lange aufrechterhalten werden muss. Hier kommen die **offenen Luftführungen des IAFO-Systems** zum Einsatz, die den Strom ohne Druckverlust kanalisieren.

Dieses Konzept, das in völligem Widerspruch zu allen bisher realisierten Systemen steht, ist das Ergebnis einer völlig neuen superpräzisen und -realistischen Simulation. Die von Lamberet angestoßene Studie umfasst reale Messungen an einem **Modell mit finiten Elementen, die eine tetraedrische Struktur von 4.512.000 Zellen bilden!**

Das IAFO-System gewährleistet demzufolge einen **Abfluss kalter Luft zum hintersten Bereich der Ladezone** und unterstützt die **Rückführung** der Luft von unten aus. Damit werden **die Temperaturen** unabhängig vom Ladezustand **harmonisiert**.

Im Ergebnis werden die Temperatur-Sollwerte sicherer gestaltet, was das Risiko verweigerter Warenannahme reduziert und den Verbrauch der Kühlgruppe um durchschnittlich 0,5 l/h bei -20°C senkt.

Erick Méjean: «Wir waren sehr überrascht von einem Ergebnis, das dazu geführt hat, das wir das Gegenteil von dem, was wir ursprünglich wollten, gemacht haben. Die heute in der Branche verwendeten Luftkanäle und -leitungen haben tatsächlich einen extrem negativen Einfluss auf die Leistung des Luftstroms. Das zeigt unsere Simulation ohne jeden Zweifel. Unsere Innovation zielt ganz klar darauf ab, die Zurückweisung von Waren aufgrund der Nichteinhaltung des Sollwerts zu verhindern oder zu minimieren; diese hat in den letzten Jahren konstant zugenommen und die Spediteure hart getroffen. Die Luftstromleistung des IAFO-Systems erlaubt unabhängig von der Ladung eine Vereinheitlichung der Temperatur innerhalb des Transportbehälters ohne die «Wärmebrücke», die sich normalerweise im Heckbereich bildet.»

Mehr Sicherheit für den Fahrer: Das CX-System ist so konzipiert, dass es dem Fahrer mehr Sicherheit und eine verbesserte Ergonomie bietet.

Die Profile des CX-System aus eloxiertem Aluminium dienen als «Markierungen» für die Wagenabmessungen im Rückspiegelbereich des Fahrers, was bei Kühlfahrzeugen, die mit 2,60 m breiter als andere Fahrzeuge sind, eine große Hilfe sein kann.

Die neue Frontkonstruktion ist für die optionale Montage eines neuartigen **Schiebekopfauflegers, das auf reibungsfreier Schiene läuft**, ausgelegt.

Im Ergebnis ergibt sich ein noch nie dagewesener maximaler Federweg des Kopfauflegers. Der Fahrer braucht während des Kupplungsmanövers nicht mehr zwischen Zugmaschine und Wagen hin- und herzusteuern.

Bei bestimmten Nutzungstypen führt das SR2 CX System zu einer Verbrauchseinsparung des gesamten Kühltransportsystems von 2,5 bis 3 l/100 km!

Lamberet beabsichtigt, **sein gesamtes Auflieger- und Koffersortiment ab Januar 2014 mit dem neuen CX-System** auszurüsten. Die «Optiflow»-Verkleidung kann vom Kunden optional bestellt werden.

Zusätzlich zum neuentwickelten CX-System für das gesamte Sortiment stellt Lamberet bedeutende Weiterentwicklungen der beiden Bestseller im Aufliegersegment vor:

SR2 SuperBeef+

Der für den Transport von hängendem Fleisch entwickelte SR2 SuperBeef, **Gewinner des Innovationspreises bei der letzten Solutrans**, ist jetzt in der **Version SuperBeef+** erhältlich; Boden und Fahrgestell wurden vollständig überarbeitet, um **eine noch größere Stabilität bei einer verbesserten Innenhöhe von 2,70 m innerhalb des Gesamtlimits von 4 m** zu erreichen. All das mit pneumatischem Hub und Kupplungshöhe innerhalb der Norm.

Das Fahrgestell verfügt nun über 4 verschraubte Module anstelle von 3, wobei die Längsträger zwischen dem Achsmodul und dem Frontmodul durch ein neues Anschlagmodul ersetzt wurden, was die Rückholung der lateralen Lasten im Achsstand verlängert. Diese Innovation umgeht das Phänomen der transversalen Verwindung des Bodens,

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
 Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74

wenn dieser einem maximalem Ladedruck ausgesetzt ist. Durch die Integration der 4 Kraftaufnahmeanschlage im Fahrgestell in diesem Bereich wird die außergewöhnliche Stabilitat, die Lamberets SuperStable-Fahrgestell so erfolgreich macht, beibehalten.

Erick Méjean: «Das ist eine effiziente Antwort auf die Anforderungen unserer Kunden, die Fahrzeuge möchten, die perfekt auf anspruchsvolle internationale Transporte von hängendem Fleisch optimiert sind, und zwar im effizienten«Palettenmodus» dank verbesserter Innenhöhe.»

SR2 SuperCity

Der SR2 SuperCity, **Gewinner des «Trailer Award 2013» bei der letzten IAA**, wurde für die Belieferung schwer zugänglicher Bereiche (Hotelkomplexe, Supermärkte mit Ladebuchten, die komplizierte Manöver erfordern) entwickelt. Durch die **beiden elektro-hydraulischen Lenkachsen verfügt er über die Wendigkeit, die ein LKW mittlerer Tonnage benötigt.**

Bei der Solutrans-Fachmesse wird er mit einem Kamerasystem präsentiert, das dem Fahrer eine «Birdview»-Sicht der Peripherie seines Fahrzeugs bietet. Das System, das mit dem Ausrüster MOTEC entwickelt und perfekt integriert wurde, erlaubt es dem Fahrer, die außerordentliche Wendigkeit des SR2 SuperCity zu 100 % mit einem Höchstmaß an Sicherheit zu nutzen.

Der SR2 SuperCity wird zum ersten Mal in Frankreich ausgestellt und **steht auch auf der dynamischen Teststrecke der SOLUTRANS** zur Verfügung: eine nie dagewesene Erfahrung für alle.

Ein weiteres strategisches Segment, das Lamberet als einer der Marktführer in diesem Bereich entwickelt hat, sind die an das Trägerfahrzeug angepassten Koffer.

Neue HD-Reihe

Das auf der Fachmesse vorgestellte HD-Konzept, das auf den neuen Renault Trucks der Serie D aufbaut, ist eine Vorpremiere **des neuen Angebots von Lamberet im Segment der Fahrzeuge von 12 bis 26 Tonnen**, das 2014 auf den Markt kommt.

Dieser Aufbau nutzt die **neue CX-Fronttechnik**, die dafür sorgt, dass keine Wirbelströme zwischen Kabine und Koffer entstehen, indem der Luft-Durchlassgrad des Gesamtfahrzeugs optimiert wird. Wie bei den Aufliegern wird auch der Wirkungsgrad des Aggregats über die Versorgung mit externer Frischluft optimiert.

Das Fahrzeug verfügt über eine **neue Heckrahmenkonstruktion HD (Heavy-Duty)**, die das gesamte Lamberet-Know-how in sich vereint: **verschraubt**, ohne Schweißnähte und externe Befestigungen, basierend auf einer extrem widerstandsfähigen THLE-Stahlkonstruktion. Mit Blick auf Steifigkeit und Leichtigkeit sind sämtliche Stoß- und Verschleizonen in rostfreiem Aluminium ausgeführt. Als Reaktion auf immer drängendere Kundenanforderungen sind im neuen Rahmen ohne Aufpreis **Türen mit integrierten Verschlussstangen und Inox-Doppelknotenscharnieren** eingebaut. Durch diese von Lamberet patentierte Technik wird die Nutzlänge um einige Zentimeter verlängert, was das Beladen erleichtert, während **das Schließsystem und die Stotren** stabilisiert werden: Die Flgel der Pufferzone verfügen bei Andock- und Lademanvern über 4 zusätzliche Zentimeter.

Die neue Technologie in diesem Segment von Lastfahrzeugen erfüllt also mehrere Aufgaben:

- Ein **Gewichtmanagement**, das eine bessere Auslastung der Ladekapazitäten ermöglicht und zu einer Minderung des Verbrauchs des Lastenfahrzeugs führt. Hierzu verfügt der HD-Rahmen über eine Hochtraverse und Vertikalstreben aus Aluminium, das für seine Steifigkeit und Leichtigkeit bekannt ist.
- Die **Kontrolle des «Racking»**, welches langfristig zu einer Deformation des Kastens führen kann: Der gesamte Rahmen besteht aus einer THLE-Stahlblechkonstruktion, die ihm eine außergewöhnliche Steifigkeit und

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
 Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74



Widerstandsfähigkeit verleiht. Die Eckbleche dienen auch der Eliminierung von energetischen Brücken, so dass Spannungen aufgrund von Racking oder Stoß nicht auf die Ecken des Rahmens übertragen werden.

- **Stoß- und Verschleißfestigkeit:** Hierzu sind alle beanspruchten Bereiche wie die Schwelle in Inox ausgeführt oder verfügen wie die vertikalen Verstrebungen des Rahmens über Rostschutzbeschichtung. Die Inox-Komponenten absorbieren die Stöße, die bei Lademanövern auftreten können. Der Rahmen ist mit Elastomer-Puffern, die Stöße beim Andocken absorbieren, ausgestattet. Hierbei werden die Türen der Stoßzone durch die Doppelknotenscharniere verlängert.

Die neuen HD-Kühlfahrzeuge werden den Markt revolutionieren, und dieser wird von den Technologien, die Lamberet für die Kühlaufleger entwickelt hat, profitieren.

Nutzfahrzeuge

Im Marktsegment, das eine besondere Dynamik durch die Entwicklung häuslicher Lieferung und eine Studie zur Sicherheit im Bereich des Transports von Lebensmitteln und medizinischer Produkte erfährt, ist Lamberet **der einzige Akteur, der in der Lage ist, die Innovationen und das Know-how für Industriefahrzeuge auf kleinere Ladekapazitäten zu übertragen.**

Durch dieses Schlüsselangebot hat Lamberet 2013 inmitten einer Vielzahl kleiner Akteure seinen Marktanteil um 3 % auf 22 % gesteigert. Die Solutrans bietet die Gelegenheit, 3 Neuheiten in den Untersegmenten **Kastenwagen, Van und Fahrgestell mit Führerhaus** vorzustellen.

Neues Fahrgestell Mercedes Sprinter NEW FRIGOLINE PRO:

Lamberet präsentiert in Kooperation mit MERCEDES das **neue Sprinter-Fahrgestell** in der Kühlversion mit dem weiterentwickelten Kasten **NEW FRIGOLINE PRO**.

Frontseitig ist das Modell von nun an mit **aerodynamischen Profilen des CX-Systems** für verbesserten Luftdurchgang und reduzierten Verbrauch ausgestattet.

Der NEW FRIGOLINE PRO wurde für alle Kastenwagen und Fahrgestelle mit Führerhaus von 2,5 bis 7,5 Tonnen entwickelt. Das Konzept basiert auf den **bewährten Technologien der Lamberet-Auflieger** für die größeren Lastenfahrzeuge unter Beibehaltung der **Nutzlast:** Rahmen aus Aluminium, THLE-Stahl und Inox für reduziertes Gewicht und außergewöhnliche Verschleißfestigkeit; exzellente Isolierung; einfache Wartung und Reparatur; nutzeroptimierte Ergonomie mit neuartigem Türöffnungsmechanismus «Easy-handle» und doppelter Schwelle.

Neuer Van Peugeot Partner:

Dieser Bestseller in der Kühlversion (das Basismodell steht für mehr als 150 Verkäufe pro Jahr) ist jetzt mit Kühlkoffer, der über eine Seitentür verfügt, erhältlich. Diese Ausrüstung erleichtert die Anlieferung und ermöglicht die für den Transport pharmazeutischer Produkte erforderliche **Zweifach-Temperatur oder Dreifach-Temperatur**.

Ausgerüstet mit einem neuen **Führerhaus-Leitblech** ist dieses Fahrzeug noch ökonomischer (weniger Luftwiderstand des Kastens und damit geringerer Verbrauch) und bringt den Catering- und Restaurant-Betrieben, die es einsetzen, einen deutlichen Mehrwert.

Neuer Renault Kangoo Maxi

Für Lieferanten des letzten Kilometers gibt es den neuen **Renault Kangoo** in der langen Version «Maxi»; er ist mit verstärkter Isotherm-Zelle mit **Aluminiumboden, Seitentür** und **Isotherm-Prüfzeichen der Klasse «Hoch»** erhältlich. **Diese Kombination ist auf dem Markt der Kastenkühlwagen einzigartig.**

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
 Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74



Diese Version ist für alle Typen von Kühlaggregaten für **Karosserieeinbau** unter Wahrung der Ästhetik und bei Minimierung der Gesamthöhe geeignet: Kerstner, Carrier, Thermoking, EDT, in elektrischer Ausführung oder mit perfekt an Minusgrade angepasstem Riemenantrieb.

Vorstellung der integrierten Bord-Telematik von Lamberet: FRIGOMATICS

Lamberet schließt sich mit dem Experten für integrierte Telematik NOVACOM Europe zusammen.

Die Partnerschaft zielt darauf ab, auf Basis der Finanzierung des Materials und dessen Herstellung die Instrumente, die Spediteure für die Optimierung des Betriebs benötigen, zu integrieren.

Am Stand Lamberets auf der Solutrans ist ein SR2 CX System zu sehen, das mit einem kompletten integrierten **System für GPS-Lokalisierung des Fahrzeugs, die Nachverfolgung des Temperatur-Sollwerts und der Ladezone, die Überwachung der Achslast und des Reifendrucks ausgerüstet ist!** Sämtliche Daten sind in Echtzeit in Form von Berichten oder Meldungen verfügbar, die über ein Medium der Wahl (SMS, Email usw.) direkt an den Fahrer und/oder Betriebsleiter übermittelt werden.

Das GPRS-basierte **TPMS**-Konzept (GPS-Management des Reifendrucks) wird von Lamberet über das SR2 CX System vorangetrieben, da es aktiv zur Reduktion des Kraftstoffverbrauchs in Verbindung mit zu niedrigem Reifendruck beiträgt und damit Bestandteil der Markteinführung des CX-Systems ist. Ein weiterer Vorteil ist eine Reduzierung der Kosten für die Reparatur eines geplatzten Reifens, indem Reifenschäden frühzeitig erkannt werden.

*
* * *

Die SOLUTRANS 2013 stellt eine außergewöhnliche Gelegenheit für **LAMBERET** dar, den **Mehrwert seiner spezialisierten Produktpalette zu demonstrieren: ein Kunde, ein Gewerbe = ein innovatives Produkt. Lamberet ist der einzige Fahrgestellbauer, der in der Lage ist, gleichzeitig eine schlüsselfertige und auf die Anforderungen des Kunden abgestimmte Kühllösung in allen Fahrzeugklassen von 1 bis 100 m3 zu liefern: Isolierung + Kühlgruppe + Telematik.**



Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
 Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74



Betrachten Sie die hochauflösenden Photos unserer Innovationen auf unserem Online-Server:

<https://app.box.com/s/rzoania00qw5xbcvbsru>

Saint-Cyr/Menthon, Francia, 15 de noviembre de 2013

SALÓN SOLUTRANS 2013, LAMBERET: INNOVACIÓN DESDE 1 HASTA 100 m³

Lamberet, que tiene presentará en esta edición de SOLUTRANS **siete vehículos en stand y un modelo en pruebas dinámicas**, propondrá una **excepcional línea de novedades para todo el conjunto de su gama**.

Cabe destacar que la empresa especialista en carrocerías para vehículos frigoríficos es la única cuya oferta va **desde 1 a 100 m³**, desde la furgoneta comercial hasta la carrocería móvil ferrocarril-carretera, pasando por las carrocerías para chasis y semirremolques.

Según Erick Méjean, director general, las palabras claves de Lamberet para esta edición del salón serán **«ahorro de energía, productividad y seguridad»**. «Nuestros clientes se sienten presionados por el alza en los costes de uso y por una fiscalidad creciente, todo ello en un contexto económico nada halagüeño. Ahora más que nunca estamos obligados a innovar para mejorar la eficacia y reducir el consumo de combustible».

Sistema SR2 CX

Lamberet se inscribe en el marco del proyecto de la Comisión Europea de crear una **etiqueta de rendimiento energético para los vehículos industriales**.

El sistema SR2 CX reúne los criterios de rendimiento **específicos en el sector de los vehículos frigoríficos** en cuando a términos de aerodinámica externa, de ventilación interna, de temperatura y peso que, de acuerdo con la reglamentación vigente, definirá **la «clase A» de esta etiqueta medioambiental**.

La prueba mediante la innovación: presentado en primicia europea, el concepto del sistema CX trata, al mismo tiempo, el consumo del conjunto del transporte, gracias a una aerodinámica externa específica, y el consumo del grupo frigorífico, favoreciendo la ventilación interna y el rendimiento del motor térmico del compresor.

La aerodinámica externa se optimiza gracias a un diseño específico de la zona delantera, cuyos perfiles disponen de un radio de curvatura minimizado y de una arista externa avanzada, de manera que se vectoriza lateralmente el flujo de aire que pasa entre la carrocería y la cabeza tractora, favoreciendo así la ventilación del grupo frigorífico y, de este modo, su rendimiento.

El flujo de aire en el nivel del grupo lo dirige desde arriba hacia abajo, de acuerdo con el principio de funcionamiento de su sistema de enfriamiento, un spoiler integrado en la parte delantera del chasis que eyecta lateralmente el aire caliente expulsado por el grupo, evitando además un funcionamiento en circuito cerrado.

En condiciones específicas, estos aspectos permiten ahorrar cerca de un 3 % de combustible en el conjunto del transporte.

Por su parte, **el carenado lateral con patente «Optiflow»**, gracias a su característica forma de «ala de avión», transforma las perturbaciones del flujo de aire en la zona del chasis en un impulso que permite ahorrar 1,5 l a los 100 km (medidos gracias a un protocolo de pruebas independiente y reconocido según la norma SAE J1321 tipo 2).

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74



A esto se suman **la cara trasera lisa**, que reduce las perturbaciones en el arrastre, y **el peso muerto reducido** debido a la concepción de Lamberet (una tonelada de media menos para el remolque SR2 con respecto a los modelos estándares de la competencia).

La revolucionaria ventilación interna patentada «IAFO» sustituye a los arcaicos conductos «cerrados» de ventilación.

El sistema «IAFO» (Internal Air Flow Optimizer) canaliza y comprime el flujo de aire al salir de las centrales de soplado cuando se halla a pleno rendimiento. Se descomprime inmediatamente sin desperdiciar fuerza tras su paso por una **boquilla** optimizada para transmitir la práctica totalidad de su energía inicial.

Por consiguiente, el flujo vectorizado se beneficia de una velocidad de eyección muy elevada que resulta indispensable mantener el mayor tiempo posible. Ahí es donde intervienen las **guías de aire abiertas del sistema IAFO**, en forma de coma, que canalizan el flujo sin sufrir pérdida de carga.

Este concepto, contrario a todo lo que se ha hecho hasta ahora, es fruto de una simulación ultraprecisa y realista completamente inédita. Este estudio iniciado por Lamberet combina unas medidas reales con unos **modelos con elementos acabados que comprenden una estructura tetraédrica de 4 512 000 módulos**.

El sistema IAFO garantiza así un **flujo de aire frío hasta el extremo posterior de la zona de carga** y favorece la **recirculación** del aire por la parte inferior. Esta acción **equilibra las temperaturas** sea cual sea la posición de la carga.

Como resultado, los puntos de ajuste de la temperatura son más fiables, se evita el riesgo de que las mercancías sean rechazadas y se reduce el consumo del grupo frigorífico en unos 0,5 l/h de media a -20° C.

Erick Méjean: «Nos ha sorprendido el resultado que nos ha llevado a hacer justamente lo contrario de lo que pretendíamos en un principio. Los sistemas y conductos de aire que se utilizan actualmente en la profesión tienen, en realidad, un impacto extremadamente negativo en la potencia del flujo de aire. La modelización lo demuestra claramente. Nuestra innovación pretende eliminar o minimizar los rechazos de las mercancías por no cumplir con el punto de ajuste, un fenómeno que se ha incrementado constantemente en estos últimos años y que tiene un impacto muy negativo en los transportistas. La potencia del flujo de aire del sistema IAFO permite una homogeneización de las temperaturas en la carrocería que elimina el «punto caliente» que habitualmente se formaba en la parte posterior, fuese cual fuese la carga.»

Mayor seguridad para el conductor: la concepción del sistema CX también ha permitido que el conductor goce de mayor seguridad y ergonomía.

Los perfiles de aluminio anodizado del sistema CX actúan como «marcadores» del gálibo del remolque en el campo de retrovisión del conductor, por lo que sirven de ayuda en aquellos frigoríficos que gocen de una anchura ampliada a 2,60 m con respecto a los demás vehículos.

Esta nueva delantera permite además el montaje opcional de un sistema completamente nuevo de **soporte de cabeza montado sobre un raíl antifricción**.

Esto permite un nivel de desplazamiento máximo nunca antes logrado en los soportes de cabeza y con una facilidad de desplazamiento inédita. El conductor ya no tendrá que subirse entre la cabeza tractora y el remolque durante la maniobra de acoplamiento.

En total, en algunos tipos de uso, el programa del sistema SR2 CX permite una reducción del consumo del conjunto del transporte frigorífico de entre 2,5 y 3 l a los 100 km.

Lamberet anuncia que equipará **de serie y sin sobrecoste toda su gama de semirremolques y de camiones rígidos** con el nuevo sistema delantero CX a partir de enero de 2014. El carenado «Optiflow» será un equipamiento que se dejará a elección del cliente.



Además del nuevo sistema delantero CX común para toda la gama, Lamberet presenta grandes mejoras en dos de los modelos más vendidos de su gama de semirremolques:

SR2 SuperBeef+

El SR2 SuperBeef, dedicado al transporte de carne colgada y **galardonado con el Premio a la Innovación en la última edición de Solutrans**, se presenta en su **versión SuperBeef+** para la que se ha rediseñado la parte delantera de la plataforma y del chasis para **aportar mayor estabilidad, incrementando la altura interior hasta los 2,70 m, sin sobrepasar los 4 m totales** reglamentarios. Todo ello sin que se deba recurrir a una elevación neumática o a una altura de enganche fuera de los estándares.

El chasis innova con los cuatro módulos con pernos, en lugar de tres, y unos largueros del bastidor de enlace entre el módulo de los ejes y el módulo delantero que se han sustituido por un nuevo módulo de topes que prolonga la recuperación de las cargas laterales en la distancia entre ejes. Esta innovación evita los fenómenos de torsión transversal de la plataforma cuando está sometida a la presión de la carga máxima. Además, la integración de los cuatro topes de recuperación de fuerza en el chasis de esta zona asegura la excepcional estabilidad que ha dado fama al chasis SuperStable Lamberet.

Erick Méjean: «es una respuesta eficaz a la demanda de nuestros clientes que desean vehículos optimizados para poder utilizar en el ámbito internacional con las normativas de carga de carne colgada, al tiempo que siguen siendo igual de eficaces en el sistema de palés gracias a una mayor altura bajo los ganchos.»

SR2 SuperCity

El SR2 SuperCity, **galardonado con el premio «Trailer Award 2013» en el último salón IAA**, está dedicado a la distribución en zonas de difícil acceso (hipermercados y supermercados con muelles de descarga que exijan maniobras complicadas).

Sus **dos ejes direccionales electrohidráulicos le aseguran una maniobrabilidad digna de un camión rígido de tara media**.

Para el salón Solutrans se presenta equipado con un sistema de cámaras que permiten al conductor disponer de una vista «de pájaro» periférica de su vehículo. Desarrollado con el equipamiento MOTEC y perfectamente integrado, el sistema permite al conductor sacar el máximo partido de la excepcional maniobrabilidad del SR2 SuperCity y con total seguridad.

El SR2 SuperCity se expondrá por vez primera en Francia y también estará **disponible para pruebas en la pista dinámica de SOLUTRANS**: una experiencia inédita al alcance de todos.

Otra gama estratégica para Lamberet que es líder en la creación de carrocerías frigoríficas para camiones rígidos.

Nuevo camión rígido HD

El concepto de Camión Rígido HD expuesto en el salón, sobre una base nueva de Renault Trucks gama D, representa en primicia **la nueva oferta de Lamberet en el sector de los vehículos de 12 a 26 toneladas**, que se comercializará a partir de 2014.

Esta carrocería cuenta con **la nueva zona delantera del sistema CX** que evita que se cree un vórtice aerodinámico entre la cabina del camión y la carrocería, optimizando así el coeficiente de penetración en la ventilación del conjunto. Como sucede con los semirremolques, también se optimiza el rendimiento del grupo a través de la alimentación de aire fresco exterior.

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74



Este vehículo presenta además un **nuevo diseño de marco trasero HD (Heavy-Duty)**, que resume la experiencia de Lamberet: **con pernos**, sin soldaduras y sin fijaciones externas, basado en una estructura de cartelas de acero ALE extremadamente resistentes. Todas las zonas de impacto o de desgaste son inoxidable, de aluminio, para favorecer la rigidez y la ligereza. Para satisfacer creciente demanda de los clientes, este nuevo marco trasero integrará, sin coste adicional, **unas puertas de fallebas integradas en bisagras inoxidables de doble nudo**. Esta tecnología patentada de Lamberet permite ganar algunos centímetros de longitud útil para mayor comodidad durante la carga y protege **las puertas y el sistema de cierre frente a los golpes**: los paneles de apertura están 4 cm más separados de la zona de impacto durante las maniobras de aproximación y de carga.

La tecnología inédita de este marco en las gamas de los camiones rígidos cumple así varios objetivos:

- El **dominio del peso**, en beneficio de la capacidad de carga y que tiene un impacto directo en la reducción del consumo del camión rígido. El marco HD recurre, para ello, a un travesaño alto y unas columnas verticales de aluminio hilado, material reconocido por su rigidez y ligereza.
- El **dominio de la tensión**, que puede llegar a deformar la carrocería: el conjunto del marco se ensambla sobre un armazón de cartelas de acero ALE que le aporta una rigidez y una resistencia excepcionales. Las cartelas también actúan como ruptura del puente energético para evitar que los problemas derivados de la tensión o de los golpes afecten a los ángulos del marco.
- Una **resistencia a toda prueba** frente a los golpes y al desgaste: para ello, el conjunto de las zonas afectadas son de acero inoxidable, como el umbral, o están recubiertas de este material, como las columnas verticales del marco. El acero inoxidable absorbe los golpes que se pueden producir durante las maniobras de carga. El marco está triplemente protegido con topes de elastómero capaces de absorber los choques durante las operaciones de estiba. Durante estas operaciones, el doble nudo de las bisagras también permite evitar que las puertas se acerquen a la zona de impacto.

Este nuevo camión rígido HD frigorífico marcará un antes y un después en el sector que, de este modo, se beneficiará de las últimas tecnologías que ha desarrollado Lamberet para los semirremolques frigoríficos.

Vehículos comerciales

En este sector del mercado, dinamizado por el desarrollo de las entregas a domicilio y por la búsqueda de mayor seguridad en el ámbito del transporte de alimentos o para el sector médico, Lamberet es **la única marca capaz de dar a los vehículos de «pequeño tonelaje» la oportunidad de disponer de las últimas innovaciones y de la experiencia necesaria para todas las gamas de vehículos industriales.**

Es, por lo tanto, una oferta clave para Lamberet, que ha ganado tres puntos en su cuota de mercado en 2013, llegando hasta un 22 %, frente a multitud de pequeñas empresas. Solutrans será la ocasión para presentar tres novedades, una para cada uno de esos sectores: **furgonetas, plataforma con cabina y chasis con cabina.**

Nueva Mercedes Sprinter con chasis NEW FRIGOLINE PRO:

Lamberet, en colaboración con MERCEDES, presenta la **nueva Sprinter con chasis** en versión frigorífica, con una evolución de la carrocería **NEW FRIGOLINE PRO**.

La parte delantera está equipada con los **perfiles aerodinámicos del sistema CX** para una mayor penetración en la ventilación que ayuda a reducir el consumo.

La carrocería NEW FRIGOLINE PRO se ha desarrollado para equipar todas las plataformas y chasis con cabina del mercado, de entre 2,5 y 7,5 toneladas. Su diseño recoge las **últimas tecnologías probadas en los semirremolques Lamberet** por los principales transportistas, al tiempo que conserva la **carga útil**: marco que combina aluminio, acero ALE e inoxidable que permiten reducir el peso y aportan una resistencia excepcional, un aislamiento de gran calidad, una facilidad de mantenimiento y reparación, una ergonomía estudiada para aportar mayor confort al usuario,

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
 Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74



especialmente gracias a un sistema más sencillo de apertura de puertas mediante la nueva empuñadura de un movimiento «easy-handle» y el umbral de doble pendiente.

Nueva Peugeot Partner con plataforma y cabina:

Este líder de ventas en versión frigorífica, cuya base representa más de 150 ventas anuales para Lamberet, se presenta con su nuevo equipamiento con caja frigorífica equipada con **puerta lateral**. Esto facilita la entrega y permite disponer de las versiones de **doble o de triple temperatura** necesarias para el **transporte farmacéutico**.

Este vehículo, equipado con el nuevo **deflector de cabina**, es aún más económico (la carrocería tiene menor resistencia al aire, por lo que el consumo se reduce) y aporta mayor valor para los especialistas en alimentación y restauradores que lo utilizan.

Nueva Renault Kangoo Maxi

Para todos aquellos que trabajen en el extremo de la cadena logística, la nueva **furgoneta Renault Kangoo** se presentará también en su versión larga «Maxi», equipada con una célula isotérmica reforzada y dotada de una **plataforma de aluminio**, una **puerta lateral** y un **sistema isotérmico «reforzado» de calidad**.

Esta última combinación es única en el sector de las furgonetas frigoríficas.

En cuanto a los grupos frigoríficos, esta versión puede disponer de todos los grupos, **encastrados en la estructura** para mantener la estética y minimizar la altura total: Kerstner, Carrier, Thermoking, EDT en versiones eléctricas y también de polea motriz perfectamente adaptada al frío negativo.

Lanzamiento de la oferta de telemática integrada a bordo de Lamberet: FRIGOMATICS

Lamberet se une al especialista de la telemática a bordo NOVACOM Europe.

Esta asociación tiene como objetivo integrar las herramientas necesarias para que los transportistas optimicen su uso, desde la financiación del material hasta su fabricación.

De esta manera, en el stand Lamberet de Solutrans, el sistema SR2 CX estará equipado con un **sistema integrado completo que permite la geolocalización del vehículo, el seguimiento de la temperatura establecida y de la zona de carga, la carga por ejes y la presión de los neumáticos**. A todos estos datos se puede acceder en tiempo real mediante informes o sistemas de alerta que se transmiten directamente al conductor y/o al responsable de uso, a través del medio de comunicación que haya seleccionado (SMS, correo electrónico...)

Además, Lamberet también ofrece en su sistema SR2 CX el concepto **TPMS** (gestión geolocalizada de la presión de los neumáticos) dirigido por GPRS, dado que participa activamente en la reducción del consumo de carburante derivado del inflado incorrecto y que se inscribe perfectamente en las características del sistema CX. Este mismo servicio permite reducir los costes de intervención derivados de un reventón de los neumáticos dado que detecta los pinchazos con antelación.

*
* * *

SOLUTRANS 2013 es, por tanto, una edición excepcional para **LAMBERET que demostrará de nuevo el valor añadido de sus productos como especialista en el sector: un cliente, una profesión = un producto innovador adaptado. Lamberet es el único fabricante de carrocerías que puede ofrecer soluciones frigoríficas personalizadas y disponibles a petición del cliente**

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74



y en todas las gamas de vehículos, desde 1 a 100 m³: aislamiento + grupo frigorífico + telemática.



Para ver más fotografías en alta definición de nuestras novedades, visite nuestro servidor en línea:

<https://app.box.com/s/rzoania00qw5xbcvbsru>



Saint-Cyr/Menthon, Francia, 15 novembre 2013

SALONE SOLUTRANS 2013, LAMBERET: L'INNOVAZIONE DA 1 A 100M³!

Per questa edizione di SOLUTRANS **con 7 veicoli nel suo stand e 1 modello in prova dinamica**, Lamberet proporrà un'**esposizione eccezionale di novità per l'insieme della sua gamma**.

Ricordiamo che il carroziere specialista dei veicoli frigoriferi è il solo il cui spazio si estende da **1 a 100 m³**, dal furgone utilitario alla cassa mobile ferroviaria passando dalle casse per telaio e semi rimorchi!

Secondo Erick Méjean, direttore generale, le parole principali del salone per Lamberet saranno « **economia di energia, produttività e sicurezza** ». "I nostri clienti sono sotto la pressione del rialzo dei costi di sfruttamento e di una fiscalità in crescita e questo in un contesto economico moroso. Più che mai abbiamo l'obbligo di innovare per rendere lo sfruttamento più efficace e ridurre le stazioni carburante".

Sistema SR2 CX

Lamberet si colloca nel quadro dei lavori della commissione europea che cerca di creare un **marchio di prestazione energetica dei veicoli industriali**.

Il sistema SR2 riempie i criteri di prestazione **specifici al segmento dei veicoli frigorifero**, in termini di aerodinamica esterna, ventilazione interna, isotermità e dei pesi che, nel quadro della regolamentazione in vigore attualmente, definirebbe la "**classe A**" di questa etichetta ambientale.

La prova attraverso l'innovazione: presentata in Prima Europea, il concetto del sistema CX agisce sul consumo dell'insieme stradale grazie ad un'aerodinamica esterna specifica e sul consumo del gruppo frigorifero favorendo la ventilazione interna e il rendimento del motore termico del compressore.

L'aerodinamica esterna è ottimizzata grazie al design specifico della parte anteriore i cui profili dispongono di un raggio di curvatura ridotto e di una avanzata de loro arresto esterno in modo da vettorizzare lateralmente il flusso di aria tra la cassa e il trattore favorendo la ventilazione del gruppo frigorifero e quindi il suo rendimento.

Il flusso d'aria al livello del gruppo è infatti diretto dall'alto al basso secondo il principio di funzionamento del loro sistema di raffreddamento, uno spoiler integrato con il bacco davanti del telaio che ha la funzione di espellere lateralmente l'aria calda gettata dal gruppo evitando dallo stesso un funzionamento a circuito chiuso.

Queste azioni danneggiano un'economia del carburante dell'insieme stradale di circa il 3% in alcune condizioni.

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74



La carenatura laterale brevettata « Optiflow », grazie alla sua forma standard "ali d'aereo", trasforma dal canto suo le perturbazioni del flusso di aria al livello del telaio e una spinta che permette un'economia di 1.5 l/100 km misurati attraverso un protocollo di test indipendente e riconosciuto secondo la norma SAE J1321 tipo 2.

La parte dietro liscia che riduce le perturbazioni al livello della tirata e **il peso morto ridotto** legato alla concezione Lamberet (una tonnellata in media in meno per rimorchio SR2 rispetto ad un modello standard concorrente) consolidano questi guadagni.

La ventilazione interna brevettata « IAFO » rivoluzionaria rimpiazza i guadagni arcaici di ventilazione "chiusa".

Il sistema « IAFO » (Internal Air Flow Optimizer) canalizza e comprime il flusso d'aria dalla sua uscita delle centrali di emissioni quando è a piena potenza. E' immediatamente decompresso senza dispersione di forza dopo il passaggio davanti ad una **poiana** ottimizzata per trasmettere la quasi totalità della sua energia iniziale.

Da allora, il flusso potentemente vettorizzato beneficia di una velocità di espulsione molto elevata che è indispensabile conservare il più a lungo possibile. È qui che intervengono **le guide di aria aperta del sistema IAFO**, a forma di virgola, e che canalizzano il flusso della perdita di carico.

Questo concetto agli antipodi di tutto ciò che ha potuto essere realizzato fino ad oggi è il frutto di una simulazione ultra precisa e realista totalmente inedita, Questo studio iniziato da Lamberet unisce delle misure reali ad un **modello per elementi finiti che comprende una struttura tetraedrica di 4.000.512 cellule!**

Il sistema IAFO garantisce anche **uno scolo di aria fredda fino all'estremità posteriore della zona di carico** e favorisce il **ricircolo** di aria dal basso. Questa azione **omogeneizzare le temperature** qualsiasi sia la posizione del carico.

Come risultato i punti di consegna delle temperature sono ridotti evitando i rischi di merce rifiutata e il consumo del gruppo frigorifero è ridotto in media da 0.5 l/h a -20°C.

Erick Méjean : "Noi siamo rimasti molto sorpresi del risultato che ci ha effettivamente condotti all'opposto di ciò che contavamo di fare inizialmente. I condotti di aria oggi in vigore nella professione colpiscono in realtà in modo estremamente negativo la potenza del flusso d'aria. Il nostro modello lo dimostra senza alcuna ambiguità. La nostra innovazione mira chiaramente ad eliminare o ridurre il rifiuto di merci per il non rispetto del punto di consegna, fenomeno in costante aumento in questi ultimi anni e che colpisce molto duramente i trasportatori. La potenza del flusso d'aria del sistema IAFO permette un'omogeneizzazione delle temperature sulla cassa eliminando il "punto caldo" che si formava abitualmente qualsiasi sia il carico. »

Maggiore sicurezza per il conducente: la concezione del sistema CX ha anche permesso di procurare al conducente una migliore sicurezza è una migliore ergonomia.

I profili del sistema CX in alluminio anodizzato agiscono come "marcatori" del rimorchio del campo di retro visione del conducente, questo potrebbe essere un aiuto utile in frigorifero che beneficia di una larghezza maggiore fino a 2.60 m rispetto agli altri veicoli

Questo nuovo progresso autorizzando il montaggio opzionale di un nuovissimo sistema di **supporto di testa scorrevole montato su un binario antifrizione.**

Ne risulta un livello di abbattimento massimo ancora mai raggiunto dei supporti di testa, con una facilità di abbattimento inedita. Il conducente non ha più bisogno di salire tra il trattore e il rimorchio durante la manovra di traino.

In totale, in alcuni tipi di sfruttamento, il programma del sistema SR2 CX genera una riduzione del consumo dell'insieme stradale nel trasporto frigorifero da 2,5 a 3l/100 km!

Lamberet annuncia di dotare **di serie su tutta la gamma dei semirimorchi« e dei portatori** con un nuovo sistema CX da gennaio 2014. La carenatura "Optiflow" è uno strumento lasciato a scelta del cliente.

Oltre al nuovo sistema CX comune a tutta la gamma, Lamberet presenta delle evoluzioni maggiori di due bestseller della gamma di semirimorchi:

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
 Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74

SR2 SuperBeef+

Dedicato al trasporto di carne appesa, SR2 Superbeed, **laureato del Premio dell'innovazione al momento dell'ultima edizione di Solutrans**, ritorna in una **versione SuperBeef** la cui parte anteriore della plancia e del telaio sono stati totalmente ripensati per **a portare ancora più stabilità spingendo l'altezza interna a 2,70 m senza oltrepassare i 4 m** regolamentari. Il tutto senza imporre il ricorso ad una salita pneumatica o ad un'altezza di traino fuori dallo standard.

Il telaio si innova con quattro moduli con bulloni invece di tre, i longheroni di collegamento tra il modulo assale e il modulo anteriore che è stato sostituito da un nuovo modulo dotato di arresti e che prolunga il recupero dei carichi laterali nell'interasse. Questa innovazione evita i fenomeni di torsione trasversale della plancia quando sottoposta alla pressione di un carico massimo. L'integrazione dei quattro arresti di ripresa di forza al telaio in questa zona preserva anche la stabilità eccezionale che fa il successo del telaio SuperStable Lamberet.

Erick Méjean : "È una risposta efficace alla richiesta dei nostri clienti che desiderano dei veicoli ottimizzati per poter essere perfettamente sfruttati a livello internazionale con dei carichi di carne appesa esigenti, dimostrandosi efficace grazie ad un HI elevato. "

SR2 SuperCity

SR2 SuperCity, **laureato del « Trailer Award 2013 » all'ultimo salone IAA**, è dedicato alla distribuzione in zone difficili di accesso (ipercentri, supermercati la cui base di scarico necessita di manovre complicate).

I due assali direttori elettro idraulici gli procurano una maneggevolezza degna di un portatore di tonno medio.

Si dota per l'occasione del salone Solutrans di un sistema di telecamere che offre al conducente una visione "birdview" periferica del suo veicolo. Sviluppato con l'attrezzatura MOTER è perfettamente integrato, il sistema permette al conducente di sfruttare al 100% la manovrabilità eccezionale di SR2 SuperCity e in tutta sicurezza.

SR2 SuperCity sarà esposto per la prima volta in Francia e sarà anche **disponibile per la prova su pista dinamica di SOLUTRANS**: un'esperienza inedita alla portata di tutto.

Altra gamma strategica per Lamberet che è un attore maggiore di questo dominio, le casse frigorifero adattate ai portatori.

Nuovo portatore HD

Il concetto del Portatore HD esposto al salone su una base del nuovo Renault Trucks gamma D, rappresenta in anteprima **la nuova offerta di Lambert su questo segmento dei veicoli da 12 a 26 tonnellate**, che sarà commercializzato nel 2014.

Questa cassa beneficia della **nuovo volto anteriore del sistema CX** che evita che un vortice aerodinamico non si crei tra la cabina del portatore e la cassa, ottimizzando il coefficiente di penetrazione nell'aria dell'insieme. Come su semi rimorchio il rendimento del gruppo attraverso la sua alimentazione all'aria fresca esterna e anche ottimizzata.

Questo veicolo svela anche un **nuovo design di quadro posteriore HD (Heavy-Duty)**, concentrato del saper fare Lamberet: **con bulloni**, senza saldature e senza fissaggi esterni, basato su una base di acciaio THLE estremamente resistente. Ricorrendo all'alluminio per favorire la rigidità e la leggerezza, tutte le zone di impatto o di usura sono in inox. Al fine di soddisfare una richiesta cliente sempre più pressante questo nuovo quadro integrerà **porte integrate e cerniere inox a doppio nodo**. Questa tecnologia brevettata da Lamberet permette di guadagnare alcuni centimetri di lunghezza utile per maggiore agio al momento del carico e preserva **il sistema di chiusura e le porte da choc**: la

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
 Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74



aperture sono allontanate di 4 cm supplementari della zona di impatto al momento delle manovre di messa su pista e carico.

La tecnologia inedita sulle gamme di Portatori di questo quadro soddisfa anche molti obiettivi:

- La **gestione del peso**, a beneficio delle capacità della capacità di carico colpisce direttamente il basso consumo del portatore. Il quadro HD ricorre a questo scopo ad una traversa alta e montanti verticali in alluminio filato, materiale riconosciuto per la sua rigidità e leggerezza.
- La **padronanza del « racking »**, che può deformare la cassa: l'insieme del quadro è assemblato su una struttura in acciaio THLE che gli fornisce una rigidità e una resistenza eccezionale. Le tasche agiscono anche come rottura del pone energetico per evitare che i limiti legati al racking o agli choc non risalcano gli angoli del quadro.
- Una **resistenza a tutta prova** agli choc e all'usura: per questo motivo, l'insieme delle zone sollecitate sono in inox come la soglia, o ricoperte d'inox, come i montanti verticali del quadro. L'inox assorbe così gli choc che possono intervenire durante le manovre di carico. Il quadro è triplicato da fermi elastomeri caricati di incassare gli choc al momento nella messa su base. Durante queste operazioni, il doppio nodo delle cerniere allontana anche le porte dalla zona di impatto.

Questo nuovo portatore HD frigorifero segnerà una rottura su questo mercato che beneficerà anche delle ultime tecnologie sviluppate da Lamberet sui semi rimorchi frigoriferi.

Veicoli utilitari

Su questo segmento del mercato dinamizzato dallo sviluppo delle consegne a domicilio e attraverso una ricerca di sicurezza aumentata nel quadro del trasporto delle derrate alimentari e per il settore medico, Lamberet è il **solo industriale capace di portare ai "piccoli tonni" le innovazioni e il saper fare richiesto per le gamme di veicoli industriali.**

E' quindi un offerta chiave per Lamberet che ha guadagnato 3 punti da parte del mercato nel 2013 a 22% di fronte a molti piccoli attori. Solutrans sarà l'occasione di svelare 3 novità su ognuno dei sotto segmenti **furgoni, plance cabina e telaio cabina.**

Nuovo telaio Mercedes Sprinter NEW FRIGOLINE PRO :

Lamberet, insieme a MERCEDES, presenta il **nuovo telaio Sprinter** in versione frigorifero con un'evoluzione della cassa **NEW FRIGOLINE PRO.**

La parte anteriore è quindi ormai dotata di **profili aerodinamici emessi del sistema CX** per una migliore penetrazione nell'aria a beneficio del consumo.

La cassa NEW FRIGOLINE PRO è stata sviluppata per dotare tutte le plance e cabine del mercato da 2,5 a 7,5 tonnellate. Il suo design concentra le **tecnologie di punta testate e provate sui semi rimorchi Lambert dai più grandi trasportatori preservando il carico utile:** quadro associato in alluminio, acciaio THLE e inox che uniscono peso ridotto e resistenza eccezionale; isolamento di alto livello; facilità di manutenzione e riparazione; ergonomia studiata per il conforto dell'utente con in particolare delle aperture di porta facilitate dalla nuova impugnatura, un movimento "easy-handle" e la soglia doppia pendenza.

Nuova cabina plancia Peugeot Partner

Questo best-seller in versione frigorifero la cui base rappresenta più di cento cinquanta vendite annuali per Lamberet, ritorna nella sua nuova livrea, dotata di una cassa frigorifero arricchita di un **portello laterale.** Questa attrezzatura facilita le consegne e permette di avere versioni bi-temperatura o tri-temperatura necessarie al **trasporto farmaceutico.**

Contact Presse :

Marketing & Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-Mail : communication@lamberet.fr
Quentin WIEDEMANN – Tel. +33 (0)6.78.66.47.74



Dotato di un nuovo **deflettore di cabina**, questo veicolo è ancora più economico (meno resistenza all'aria della cassa quindi meno consumo) e procura un'immagine di valore per i trattori e i restauratori che la sfruttano.

Nuovo Renault Kangoo Maxi

Per gli attori della consegna dell'ultimo chilometro, il nuovo **furgone Renault Kangoo** sarà anche all'onore della sua versione lunga "maxi" dotata di una cellula isoterma rinforzata dotata di una **plancia di alluminio**, di una **porta laterale** e di un **accordo isotermico di qualità "rinforzato"**.

Questa ultima combinazione è unica sul mercato dei furgoni frigoriferi.

Per i gruppi frigoriferi, questa versione può ricevere tutti i tipi di gruppi, **incastrati al padiglione** per preservare l'estetica e ridurre l'altezza fuori tutto: Kerstner, Carrier, Thermoking, EDT, in versione elettrica ma anche motore perfettamente adatto al freddo negativo.

Lancio dell'offerta telematica imbarcata integrata Lamberet: FRIGOMATICS

Lamberet si associa allo specialista della telematica imbarcata NOVACOM Europa.

Questo partenariato ha per obiettivo di integrare dal finanziamento del materiale e la sua fabbricazione degli strumenti necessari ai trasportatori per ottimizzare lo sfruttamento.

Sullo stand Lamberet di Solutrans, il sistema SR2 CX è anche dotato di un **sistema integrato completo che permette la geolocalizzazione del veicolo, il seguito della temperatura di consegna e della zona di carico, la carica assale e la pressione degli pneumatici!** L'insieme dei dati è accessibile in tempo reale sotto forma di rapporti o di allarmi trasmessi direttamente al conducente e/o al responsabile di sfruttamento, dal mezzo di loro scelta (SMS, email...).

Il concetto **TPMS** (gestione geolocalizzata della pressione dei pneumatici) pilotato da GPRS e attuato da Lamberet sul sistema SR2 CX poichè partecipa attivamente alla riduzione del consumo del carburante legato al sotto gonfiaggio e si iscrive totalmente nel sistema CX. Questo stesso servizio permette di ridurre i costi di intervento legati ad un aumento del pneumatico rilevando una foratura lenta per anticipo.

*
* * *

SOLUTRANS 2013 è quindi un'edizione eccezionale per **LAMBERET** che vi dimostra il **valore aggiunto della sua offerta di specialista: un cliente, un mestiere = un prodotto innovativo dedicato. Lamberet è il solo carrozziere a poter fornire una soluzione frigorifero a volte chiave in mano e personalizzata a richiesta del cliente su tutta la gamma di veicoli da 1 a 100 m3; isolamento + gruppo + telematico.**





Ritrovate le foto in alta definizione delle nostre innovazioni sul nostro server online:

<https://app.box.com/s/rzoania00qw5xbcvbsru>