



COMMUNIQUE DE PRESSE

Lamberet – Toutes les énergies du froid, une seule exigence : l'excellence.

Lamberet participe à Solutrans, le rendez-vous incontournable des véhicules industriels et urbains à Eurexpo Lyon du 18 au 22 novembre 2025. Cette édition intervient dans un contexte où les acteurs du transport sont confrontés à une équation exigeante : réussir la transition énergétique tout en préservant la compétitivité opérationnelle. Dans ce paysage en mutation, Lamberet entend démontrer, avec conviction, son rôle de pionnier industriel et de partenaire de confiance pour l'ensemble de la chaîne du froid.

La présence de Lamberet s'articule autour de trois engagements majeurs. Le premier est la maîtrise du **multi-énergie** : au-delà de l'électrique, nos carrossages sont conçus pour tirer le meilleur des motorisations diesel nouvelle génération, des carburants biosourcés, du gaz naturel ou des solutions hybrides, utiles à la transition. Le second est l'**exigence technologique** qui s'applique à la conception même de nos carrosseries, où **ergonomie, sécurité et efficacité** d'exploitation sont pensées comme un tout indissociable. Le troisième enfin est l'**innovation tournée vers l'avenir**, nourrie par des programmes de certification qualité et collaboratifs de haut niveau – notamment avec des constructeurs de premier rang – ainsi que par l'intégration de dispositifs intelligents embarqués.

Parce que la réalité des opérations exige des réponses disponibles immédiatement, Lamberet présentera également son service DispoFrigo, son offre de véhicules neufs frigorifiques prêts à partir en collaboration avec les constructeurs et leur réseau, conçue pour sécuriser les pics d'activité.

À Solutrans, Lamberet réaffirme sa conviction : il n'existe pas une seule voie, mais des solutions adaptées à chaque mission, à chaque énergie, et à chaque client.

Lamberet nommé aux I-nnovation Awards 2025

Lamberet est officiellement nommé aux I-nnovation Awards 2025 dans la catégorie « Carrossiers-constructeurs », un concours emblématique de Solutrans qui récompense les avancées disruptives au service de la mobilité durable. Pour FRIGOLINE HPI, sa nouvelle génération d'isolation haute performance thermique, cette nomination valide une avance décisive sur les trois leviers qui structurent l'avenir de la filière : un **coefficient d'isolation** inégalé, une **empreinte environnementale** exemplaire (formulation sans PFAS, une exclusivité) et une **durabilité prolongée** sur douze années d'usage intensif.

Cette nomination atteste d'un fait clair : Lamberet veut offrir à ses clients un avantage technologique sur la prochaine décennie de la carrosserie frigorifique avec les BEV (électriques), au moment précis où l'efficacité énergétique devient une priorité économique majeure.

Quentin Wiedemann, directeur de la business unit VU et du marketing groupe pour Lamberet l'affirme :

« Le développement de notre offre avec le nouvel isolant Frigoline HPI traduit l'engagement de Lamberet à transformer les défis réglementaires en opportunités rentables pour tous ses clients, quelle que soit l'énergie qu'ils privilégient. »



Synthèse presse – Les innovations Lamberet à Solutrans 2025

À Solutrans 2025, Lamberet affirme sa position de pionnier de la transition énergétique dans le transport sous température dirigée. Sur son stand Hall 4, D121, le groupe invite à découvrir une palette d'innovations qui marient ingéniosité technique et pragmatisme opérationnel, avec en tête de gondole FRIGOLINE HPI, nommée aux Innovation Awards dans la catégorie « Carrossiers-constructeurs ».

Solutrans Innovation Awards

Cette nouvelle génération d'isolation **Frigoline HPI**, co-développée avec Saitec et Kingspan, repose sur une mousse polyuréthane microcellulaire sans substances per- et polyfluoroalkylées (PFAS) ni hydrofluoro-oléfines (HFO). Elle offre un lambda stabilisé cible de 0,019 W/m·K et une réduction jusqu'à 33 % des déperditions thermiques. Déployée dès décembre 2025 sur l'ensemble des gammes Lamberet, elle préserve l'autonomie des véhicules électriques, minimise les coûts énergétiques et anticipe les restrictions environnementales européennes, tout en visant un niveau de durabilité et de qualité prolongé sur douze ans d'usage intensif – un atout décisif pour les flottes soucieuses de leur TCO.

La première application de FRIGOLINE HPI se révèle sur le **Kia PV5 châssis-cabine électrique**, présenté en avant-première européenne. Une architecture innovante sans faux-châssis abaisse le seuil de chargement, un groupe Kerstner eCoolJet 206 basse consommation en 12V/55A avec une implantation inédite sous châssis préserve, avec la hauteur de carrosserie H1 l'accès aux parkings souterrains (sous 1,90 m visé), et l'ensemble offre une autonomie boostée de plus de 9 km par cycle. Commercialisée en 2026, forte d'un volume de 5 ou 7 m³ selon la hauteur de pavillon, cette solution incarne la vision d'un utilitaire frigorifique 100 % électrique, ergonomique et rentable, taillée pour les livraisons du dernier kilomètre.

Parmi les autres nouveautés VU, l'IVECO Daily 7,2 t GNC bi-température pour STEF condense 18,5 m³ utiles avec une cloison coulissante et un hayon Dhollandia, préfigurant les utilitaires électriques futurs. Le **nouveau Ford Transit châssis modulaire**, typé plancher-cabine, offre 12 m³ avec seuil bas sans hayon ; le **Peugeot Expert fourgon isolation intégrée** intègre une commande frigorifique Uniscreen à l'écran d'origine ; et le **Toyota Proace Max**, en cours de certification par Toyota Professional, assure une intégration sans faille pour 8 ou 10 m³ avec ATP de classe renforcée.

Côté **véhicules industriels**, le **projet DOLPHIN**, mené avec Renault Trucks et financé par France 2030, innove en optimisant le convoi électrique tracteur T4x2 et semi-remorque électrifiée. Un pack batterie haute tension, une génératrice sur essieu e-axe et des lois de commande intelligentes équilibrent les flux énergétiques pour un TCO cible aligné sur le diesel, tandis que des carénages aérodynamiques réduisent la traînée de 8-12 % et un système de caméras 360° Gauzy anticipe le futur des normes GSR II. Des essais post-salon valideront ces avancées pour une industrialisation à tiroir à partir de 2026, ouvrant la voie à un transport froid décarboné sans concessions sur la performance.

La **SR2 X-City 27P** associé à un rideau Distri+ automatique certifié CE, offre un volume de 27 palettes, avec la maniabilité d'un petit porteur via un essieu directeur à câble innovant Green-Steering.

Le porteur Frigoline HD Beeflift équipé de rails au pavillon, réduit la pénibilité du transport de viande via un portique assisté.

Les **innovations techniques** transversales comme **ERGOWALL 2.0**, **DISTRI+ V3.2 CE**, la **nouvelle galvanisation châssis** des semi-remorques, l'échelle d'accès avec rampe de maintien automatique **SafeStair** et le système de contrôle d'accès **Safety Lock RFID** renforcent ergonomie et sécurité.



Innovation Awards : Frigoline HPI, une nouvelle génération d'isolation haute performance et des solutions inédites adaptées aux BEV.

FRIGOLINE HPI – Haute Performance Isolation – n'est pas une simple amélioration : c'est une rupture technologique qui redéfinit les standards du transport sous température dirigée, une avancée majeure depuis l'introduction des mousses polyuréthanes il y a plus de 40 ans.

Fruit d'un partenariat stratégique et d'un co-développement Lamberet avec Saitec et Kingspan – leaders mondiaux des formulations isolantes avancées –, cette mousse polyuréthane HPI est caractérisée par une structure microcellulaire fermée d'une homogénéité inégalée, spécifiquement optimisée pour la technologie de stratification continue exclusive de Lamberet.

Contrairement aux méthodes traditionnelles, qui assemblent des peaux préfabriquées par collage sur des mousses de qualité variable, souvent à chants ouverts, le procédé Lamberet enveloppe l'isolant en continu en une seule étape. Il en résulte des chants conformés (fermés) garantissant une étanchéité thermique durable et, **par encapsulage dès la fabrication, le maintien pérenne des propriétés isolantes** – condition essentielle à la performance HPI.

Déclinée en épaisseurs de 45, 60 et – exclusivité VU – 85 mm selon les applications, la mousse HPI affiche une conductivité thermique stabilisée $\lambda = 0,019 \text{ W/m}\cdot\text{K}$ et permet d'atteindre un coefficient global cible $K \approx 0,30 \text{ W/m}^2\cdot\text{K}$, soit **jusqu'à 33% de réduction** des déperditions par rapport aux solutions conventionnelles du marché (par exemple panneaux PET 60 mm).

Cette performance se traduit directement dans l'usage par une **sollicitation réduite du groupe frigorifique** (moins d'heures compresseur, moins d'usure, moins de pannes), une **baisse de la consommation énergétique** (coût carburant sur moteur thermique, autonomie accrue sur véhicules électriques), une **valeur résiduelle supérieure**, particulièrement importante avec l'allongement des durées de détention en lien avec les BEV.

A ces bénéfices opérationnels s'ajoute un impact environnemental positif, en réduisant la consommation énergétique globale des véhicules sur leur cycle de vie. Ce **volet environnemental** constitue un atout majeur des carrosseries Frigoline HPI. Contrairement à certaines formulations de mousses polyuréthanes encore présentes sur le marché, qui peuvent recourir à des agents d'expansion fluorés classés parmi les PFAS, la mousse **FRIGOLINE HPI est formulée sans HFO et sans PFAS***, à la source. Ce choix anticipe les futures restrictions européennes (REACH / proposition d'interdiction PFAS horizon 2030) et répond aux exigences croissantes des constructeurs automobiles et poids lourds en matière de chimie propre, de traçabilité et de responsabilité environnementale.

Il garantit une isolation performante, stable dans le temps, durable et compatible avec les démarches RSE des grands groupes de transport, de logistique et de distribution.

FRIGOLINE HPI entre en production industrielle généralisée à partir de décembre 2025 sur l'ensemble des cellules Lamberet. Elle sera proposée en série, avec un surcoût maîtrisé, largement compensé dans l'usage. Parallèlement, une version **FRIGOLINE HPI+**, actuellement en tests opérationnels auprès de plusieurs leaders du transport, est co-développée avec Kingspan. Cette déclinaison, proposée en option, vise à accroître encore le TCO et la durabilité des carrosseries pour les usages les plus exigeants.

Gwenaël Tuet, directeur Etudes et Services de Lamberet, à l'origine de ce développement, résume :

« FRIGOLINE HPI : isoler plus pour consommer moins, une innovation prête à accompagner les flottes dans leur transition énergétique. »

** Les PFAS (substances per- et polyfluoroalkylées) sont une famille de composés chimiques fluorés persistants, surveillés et progressivement restreints par les autorités européennes en raison de leur très faible biodégradabilité et de leur accumulation dans l'environnement. Les HFO, introduits en remplacement des CFC et HFC pour leur faible impact climatique, sont désormais connus pour se dégrader en acide trifluoroacétique (TFA), un PFAS persistant. Ils restent encore fréquemment utilisés comme agents d'expansion dans les mousses polyuréthane standard, ainsi que dans certains procédés d'expansion des mousses rPET.*

Contact presse :

Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-mail : communication@lamberet.fr
Lucie LESCIEUX – Tel. +33 (0)7.86.76.47.95



Véhicules utilitaires légers (VUL)

Kia PV5 – Concept frigorifique 100 % électrique (première européenne, nommé aux Innovation Awards)

En avant-première européenne, Lamberet dévoile à Solutrans la première application de sa technologie d'isolation FRIGOLINE HPI sur le nouveau **Kia PV5 châssis-cabine, un utilitaire 100 % électrique** lancé par Kia dans sa gamme PBV (Purpose-Built Vehicle). Basé sur la version châssis-cabine, ce véhicule marque une avancée majeure pour la distribution urbaine, grâce à une autonomie parmi les meilleures de sa catégorie et un coût d'usage comparable à celui d'un équivalent thermique.

Ce concept de carrosserie faisant appel à des **technologies inédites**, retenu par le jury des **Innovation Awards**, marque une rupture dans la manière d'aborder la distribution urbaine sous température dirigée à l'ère électrique : il ne s'agit plus d'adapter une carrosserie existante à une base électrique, mais bien de **repenser l'architecture frigorifique** dans son ensemble.

La première innovation réside dans l'isolation. La carrosserie adopte la mousse FRIGOLINE HPI, co-développée avec Saitec et Kingspan. Sa structure micro-cellulaire fermée, formulée sans HFO ni PFAS, assure un niveau d'isolation inédit pour un utilitaire léger frigorifique, permettant de viser un coefficient K cible de 0,30 W/m²·K avec des panneaux de 85 mm. **Cette performance réduit significativement les déperditions thermiques** et, par conséquent, la sollicitation du groupe frigorifique, condition essentielle **pour préserver l'autonomie réelle** d'un véhicule électrique en exploitation.

La seconde innovation concerne l'architecture du véhicule : **la carrosserie est directement montée sur le châssis, sans faux-châssis**. Cette configuration, rendue possible par l'intégration complète de la cellule au plan de châssis, **réduit la masse, abaisse le centre de gravité et permet d'obtenir un seuil d'accès sensiblement plus bas**, particulièrement précieux dans les tournées de livraison cadencées. Elle améliore également la charge utile disponible, paramètre critique pour un utilitaire électrique dont chaque kilogramme compte dans l'équilibre autonomie / capacité d'emport.

Troisième élément déterminant : la réfrigération elle-même. Lamberet et sa filiale Kerstner ont retenu le **nouveau eCoolJet 206 dans une version ultra-basse consommation**. Conçu pour les alimentations 12 V via ePTO des véhicules électriques à batterie, ce groupe se distingue par un **rendement élevé** et une sollicitation électrique maîtrisée (≈ 55 A), permettant un fonctionnement continu sans convertisseur haute tension additionnel. Cette solution, développée spécifiquement pour les BEV, réduit l'énergie nécessaire au maintien de la chaîne du froid et **contribue directement à l'augmentation de l'autonomie**.

Enfin, **l'implantation du groupe frigorifique sous le châssis constitue la quatrième innovation**. La compacité du système permet une intégration totalement inédite sur un châssis-cabine électrique, où une partie du plancher est pourtant occupée par le pack batterie. Placé sous le véhicule plutôt qu'en face avant, le groupe libère le volume frontal et autorise une **carrosserie surbaissée**, avec une **hauteur hors tout cible de 1,90 m en version basse**, tout en offrant près de 5 m³ de volume utile. Cette hauteur maîtrisée garantit l'accès aux parkings souterrains, zones urbaines à hauteur limitée et péages en classe 1, sans compromis sur l'ergonomie ni sur la capacité de chargement. Une version avec pavillon haut, offrant 7 m³, sera également proposée pour les applications où le volume prime sur l'accès.

L'ensemble forme une solution frigorifique 100 % électrique, cohérente du point de vue énergétique, ergonomique pour les opérateurs, et performante du point de vue opérationnel. Elle conjugue **autonomie préservée, charge utile optimisée, seuil ultra-bas et accessibilité maximale**. Sa commercialisation est prévue à partir de 2026, sur les marchés européens où Kia déploiera le PV5.

Ford Transit Châssis Modulaire – la nouvelle carrosserie « plancher-cabine » Lamberet

Dévoilée en première à Solutrans, cette version « plancher-cabine » sur base Ford Transit Châssis Modulaire inaugure une génération de véhicules utilitaires frigorifiques pensés dès l'origine pour la distribution urbaine et la restauration-livraison. Le choix du châssis modulaire Ford n'est pas anodin : il offre, d'usine, une **architecture abaissée**, autorisant

Contact presse :

Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-mail : communication@lamberet.fr
Lucie LESCIEUX – Tel. +33 (0)7.86.76.47.95



l'intégration de passages de roues, idéale pour recevoir une caisse à plancher bas **sans recourir à un faux-châssis**. Lamberet exploite cet avantage structurel pour proposer une cellule isotherme compacte, parfaitement intégrée, qui combine un accès au sol naturellement plus bas, une meilleure stabilité en charge et une surface utile optimisée.

Le véhicule présenté au salon livre la démonstration de ce que peut apporter un développement mené main dans la main avec le constructeur. Conçu en partenariat avec les équipes **Ford Pro Convertor** (programme européen d'agrément des carrossiers), ce modèle bénéficie des interfaces techniques, des validations et des contrôles qualité propres au réseau Ford Pro. À l'occasion de Solutrans, le groupe Lamberet voit d'ailleurs sa **certification Ford Pro Convertor** officiellement renouvelée, reconnaissant la conformité de ses procédés d'ingénierie et de production aux standards du constructeur.

Sur le plan d'usage, l'architecture « plancher-cabine » réduit la hauteur de seuil liée aux opérations de livraison, fluidifie les rotations et diminue les efforts de manutention. Dans cette configuration, la cellule de 12 m³ trouve naturellement sa place sur le châssis, sans ajout d'éléments métalliques superflus ; le bénéfice est double : masse contenue et centre de gravité abaissé, au profit de **l'agrément de conduite, de la sécurité et de la charge utile**.

Le cœur de la performance reste l'isolation. La carrosserie reçoit les panneaux FRIGOLINE HPI de dernière génération, en 85 mm, élaborés selon le procédé de stratification continue exclusif à Lamberet. Avec une conductivité thermique $\lambda = 0,019 \text{ W/m}\cdot\text{K}$, l'enveloppe isotherme dépasse les exigences de l'ATP « Isotherme renforcé ». Concrètement, cela se traduit par moins d'heures compresseur pour maintenir la température, donc moins d'énergie consommée, un niveau sonore réduit lors des tournées et, à terme, un coût d'usage maîtrisé. La tenue thermique plus stable dans le temps participe aussi à la valeur de revente du véhicule, un critère désormais central pour les exploitants.

Parce qu'un utilitaire de distribution vit au rythme des arrêts successifs, chaque détail de la cellule a été pensé pour la répétition des gestes : plancher bas antidérapant, protections périphériques dimensionnées pour les chocs du quotidien, portes arrière ergonomiques « Easy-Handle » et éclairage embarqué favorisant l'ergonomie de nuit.

IVECO Daily 7,2 t GNC – Porteur bi-température à énergie alternative

Dans sa configuration Frigorine Pro bi-température pour 8 palettes, **l'IVECO Daily 7,2 t à motorisation GNC (Gaz Naturel Comprimé)** exposé à Solutrans illustre la capacité de Lamberet à accompagner ses clients dans la transition énergétique. Ce véhicule est configuré pour STEF, acteur européen de référence de la logistique du froid, dont les exigences combinent performance opérationnelle, fiabilité à long terme et engagement environnemental. Être retenu par STEF sur ces configurations exigeantes constitue pour Lamberet une reconnaissance forte de son expertise technique et de la robustesse de ses solutions.

La motorisation GNC, conforme Euro VI Step E, permet une réduction significative des émissions, notamment jusqu'à – 90 % de NO_x et quasi-élimination des particules fines, tout en réduisant l'empreinte carbone d'environ –25 % par rapport à un équivalent diesel. IVECO met également en avant que l'utilisation de bio-GNC permet d'atteindre une neutralité, voire une réduction nette du CO₂, ce qui offre une trajectoire réaliste aux flottes en recherche de décarbonation immédiatement opérationnelle. Par ailleurs, le GNC permet un accès sans restriction aux ZFE, combinant bénéfices environnementaux et continuité de service dans les centres urbains.

L'intégration réalisée par Lamberet repose sur une cellule isotherme de 18,5 m³ utiles, dotée d'une **isolation renforcée en 85 mm**, conforme ATP et optimisée pour maintenir les performances thermiques dans le temps. Le plancher mixte antidérapant, pensé pour la haute fréquence de chargement/déchargement, assure robustesse et sécurité. Le groupe frigorifique Thermo King V-800 MAX Spectrum, avec deux évaporateurs ES400 et gestion route / secteur / chauffage, permet une exploitation en **froid négatif multi-zones**, garantissant la continuité des températures en distribution urbaine et périurbaine.

La cloison transversale coulissante en deux parties indépendantes est assistée pour faciliter et sécuriser ses manipulations. L'éclairage LED intelligent avec capteur PIR, le feu de travail synchronisé à l'ouverture des portes, ainsi que le **rideau d'air automatique anti-déperdition**, apportent **ergonomie, gain de temps et sécurité au conducteur**. En phase de livraison, le hayon rabattable Dhollandia DH-LMA.10 aluminium (1 000 kg) complète l'équipement en assurant une manutention précise et moins pénible.

Contact presse :

Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-mail : communication@lamberet.fr
Lucie LESCIEUX – Tel. +33 (0)7.86.76.47.95



Avec près de 3 tonnes de charge utile dans cette configuration et la capacité d'embarquer 8 palettes, ce démonstrateur met en lumière la manière dont Lamberet condense durabilité, efficacité thermique et modularité dans un format compact, taillé pour les tournées cadencées et les environnements contraints.

Une solution de transition qui préfigure l'avenir des utilitaires frigorifiques électriques

Le segment des utilitaires frigorifiques électriques va progressivement se déplacer au-delà du PTAC 3,5 t. En effet, les packs batteries nécessaires à des autonomies opérationnelles réelles induisent une hausse du poids à vide des châssis 3.5t, rendant les configurations 4,25 t, 5 t voire 7 t incontournables pour préserver la charge utile. Ce mouvement est déjà anticipé par les transporteurs, les constructeurs et les autorités réglementaires.

Dans ce contexte, plusieurs facteurs deviendront décisifs : la résistance structurelle de la carrosserie face à des masses roulantes et des contraintes dynamiques supérieures ; la durabilité sur 10 à 15 ans, opportunité liée aux durées de vie prolongées des véhicules BEV (absence d'usure mécanique équivalente à celle des moteurs thermiques) ; une isolation renforcée, permettant de préserver l'autonomie électrique en réduisant les sollicitations du groupe froid.

Les carrosseries Frigoline Pro HPI de Lamberet, avec leur mousse $\lambda = 0,019 \text{ W/m}\cdot\text{K}$, leur procédé de stratification continue et leur conception à chants fermés, répondent déjà à ces exigences futures, là où de nombreuses carrosseries 3,5 t classiques atteindraient leurs limites en masse structurelle, tenue mécanique et stabilité thermique.

Ce Daily GNC devient ainsi le jalon de la transition. Une solution immédiatement exploitable aujourd'hui, qui préfigure directement l'architecture des utilitaires frigorifiques 100 % électriques de demain.

Fourgons à isolation intégrée – l'expérience Lamberet au service de la performance

Depuis plus de quatre décennies, Lamberet perfectionne son **savoir-faire en matière d'isolation intégrée sur fourgons**. Cet héritage industriel se traduit aujourd'hui par des transformations qui atteignent systématiquement le niveau **Isotherme renforcé de l'ATP**, y compris lorsque le véhicule est doté d'une porte latérale coulissante — une configuration exigeante où l'étanchéité et la stabilité thermique doivent rester irréprochables. Les ensembles présentés à Solutrans sont homologués UTAC et Cemafrroid, et s'inscrivent dans une démarche de qualité reproductible : structures internes optimisées, gestion des ponts thermiques, choix de matériaux durables et traçables, maintenance facilitée, **certification constructeur**.

La nouvelle génération de fourgons Easyfit Lamberet a été pensée comme un tout cohérent : une isolation rigoureuse (coefficient K visé $< 0,40 \text{ W/m}^2\cdot\text{K}$ en froid positif comme en négatif), des habillages intérieurs étudiés pour la résistance à l'usage intensif, et une intégration électrique propre qui préserve l'ergonomie du poste de conduite comme la garantie constructeur de base.

Peugeot Expert – un projet collaboratif qui unifie la commande frigorifique à l'écran d'origine

Sur Peugeot Expert, Lamberet conduit un projet conjoint avec **Stellantis, Thermo King et Standby** afin d'intégrer la **commande du groupe frigorifique directement dans l'infodivertissement d'origine**. Grâce à la technologie Uniscreen, le conducteur retrouve sur l'écran du véhicule une interface unique et lisible pour piloter températures, modes et diagnostics de base. Cette intégration native supprime les boîtiers additionnels, clarifie l'ergonomie, fiabilise le câblage et réduit les risques d'erreurs en exploitation. L'Expert ainsi carrossé illustre la philosophie Lamberet : faire simple, fiable et efficace, au service des tournées urbaines cadencées.

Toyota Proace Max – une intégration conforme aux standards Toyota Professional

Sur **fourgon Toyota Proace Max**, Lamberet déploie une carrosserie Easyfit à isolation intégrée ATP-classe renforcée conçue pour répondre aux standards particulièrement rigoureux du **programme Toyota Professional**. Le dossier d'agrément carrossier Lamberet est en cours, avec audits de sites, revues techniques et validations process qui visent la conformité aux directives de carrossage, à la sécurité électrique et aux exigences de durabilité du constructeur.

Contact presse :

Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-mail : communication@lamberet.fr
Lucie LESCIEUX – Tel. +33 (0)7.86.76.47.95



Publiable immédiatement

Saint-Cyr-sur-Menthon, France, le 10 novembre 2025

L'intégration est pensée pour préserver la garantie d'origine, la compatibilité avec les systèmes d'aide à la conduite et l'intégrité des faisceaux. Avec des volumes utiles de 8 à 10 m³ en versions froid positif ou négatif, cette configuration associe robustesse, facilité d'entretien et tenue thermique, pour un usage intensif sans compromis.

Choisir un carrossier de référence pour vos fourgons à isolation intégrée

Travailler avec Lamberet, c'est bénéficier d'un carrossier certifié et reconnu par tous les constructeurs. Concrètement, cela signifie des véhicules transformés dans le respect scrupuleux des **directives de carrossage** OEM, des schémas électriques validés, des ancrages et renforts conformes aux calculs d'ingénierie, ainsi qu'une **préservation de la garantie constructeur** et des fonctions de sécurité active. C'est aussi l'assurance d'une **démarche RSE assumée** — matériaux sélectionnés, **procédés maîtrisés, réduction des déchets, amélioration de la recyclabilité** — et d'un réseau après-vente formé aux spécificités du froid. Pour l'exploitant, le bénéfice se mesure dans la durée : performances thermiques stables, TCO maîtrisé, disponibilité technique, garantie constructeur préservée et valeur de revente préservée.

Contact presse :

Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-mail : communication@lamberet.fr
Lucie LESCIEUX – Tel. +33 (0)7.86.76.47.95



Véhicules industriels (VI)

Projet DOLPHIN – Innovation - Ensemble tracteur électrique + semi-remorque frigorifique : préparer l'avenir du transport sous température dirigée

À Solutrans 2025, Lamberet présente en exclusivité sur son stand un démonstrateur issu de **DOLPHIN, programme de R&D coordonné par Renault Trucks et mené avec un consortium académique et industriel** d'excellence. L'objectif est simple à formuler mais ambitieux à réaliser : concevoir, valider et pré-industrialiser un ensemble routier 100 % électrique — **tracteur plus semi-remorque frigorifique** — pensé comme un système unique où l'énergie, l'aérodynamique, la sécurité et l'ergonomie se renforcent mutuellement.

Le projet associe notamment Lamberet, l'INSA Lyon (laboratoires LaMCoS et Ampère), le Laboratoire de Mécanique des Fluides et d'Acoustique (LmfA), l'Université Clermont-Auvergne via le LAPSCO et Safety Tech (Groupe Gauzy) pour la vision 360° ; INSAVALOR, filiale de valorisation de l'INSA, accompagne la mise en œuvre. Tous œuvrent à un même but : donner corps, dès aujourd'hui, à l'ensemble frigorifique de demain.

Le démonstrateur exposé à Lyon reprend la configuration de référence du programme : un **tracteur Renault Trucks T4x2 électrique attelé à une semi-remorque Lamberet électrifiée**.

Côté remorque, Lamberet ajoute un **pack batterie** haute tension, une génératrice sur essieu (**e-axle**) et un convertisseur propriétaire AC/DC–DC/AC qui arbitre en temps réel l'énergie disponible entre la traction et la production de froid. Côté tracteur, une **e-PTO** vient compléter ce mix pour alimenter le groupe frigorifique selon les scénarios d'usage. Cette approche « convoi complet » ne se limite pas à additionner des composants ; elle tire parti de lois de commande développées par le Laboratoire Ampère pour équilibrer précisément les flux entrants et sortants en fonction des profils réels de mission — urbain, régional ou longue distance. À la clé, un objectif de coût total de possession sur le périmètre frigorifique aligné sur la meilleure référence diesel actuelle, sans renoncer aux gains d'autonomie sur le long cours.

Parallèlement, **l'INSA Lyon et le LmfA ont conduit un travail poussé d'optimisation aérodynamique : simulations numériques, corrélations en soufflerie et campagnes de roulage sur piste** ont permis de définir des carénages prototypes compatibles avec l'exploitation quotidienne (chargement, accès, angles de giration) tout en réduisant la traînée de l'ensemble. Les résultats guident les formes et la position des appendices, avec un objectif explicite : dépasser, à l'horizon réglementaire, les cibles VECTO appliquées aux remorques et anticiper l'intégration harmonieuse des exigences GSR II. Cette démarche, qui confronte en continu le calcul et l'essai, irrigue directement la conception des pièces exposées à Solutrans.

La **sécurité active** fait l'objet d'un traitement de premier plan. Le **système de vision 360° développé par Safety Tech (Groupe Gauzy)** transmet un flux vidéo haute définition depuis la remorque vers le poste de conduite via une liaison Ethernet sécurisée. Au-delà de la simple rétrovision, l'ambition est d'intégrer **des aides contextualisées pour la manœuvre et les abords**, en phase avec l'esprit des nouvelles obligations européennes, et de documenter leurs bénéfices opérationnels dans la durée.

Au cœur du salon, cette présentation n'est pas une fin en soi : elle marque le départ d'une nouvelle série d'essais dynamiques destinés à verrouiller les modèles énergétiques et l'architecture aérodynamique en vue du lancement d'applications concrètes au-delà de 2026.

« Notre responsabilité est de bâtir des solutions électrique-frigo qui tiennent leurs promesses, sur route et dans les comptes d'exploitation. Les simulations validées par les premiers roulages nous permettent d'affiner les carénages et l'équilibre énergétique tracteur–remorque ; c'est la condition d'un niveau de performance réellement différenciant », commente Olivier Bas, consultant à la direction commerciale véhicules industriels de Lamberet, reprenant à son compte l'analyse d'ingénierie initialement portée par les équipes Études & Service. Et d'ajouter : « L'enjeu du prix est déterminant : **la décarbonation ne peut pas se faire au détriment du résultat** ; DOLPHIN vise justement l'alignement TCO tout en apportant des gains mesurables d'autonomie et d'agrément d'exploitation. »

Contact presse :

Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> – E-mail : communication@lamberet.fr
Lucie LESCIEUX – Tel. +33 (0)7.86.76.47.95



La présence de DOLPHIN sur le stand Lamberet a valeur de démonstration : l'excellence industrielle d'un carrossier spécialiste, la capacité d'entraînement d'un grand constructeur, l'apport méthodologique des laboratoires de référence et l'expertise d'un partenaire vision embarquée convergent dans un même objet d'essai. Cette approche scientifique et collaborative est la seule à même de répondre simultanément à deux impératifs souvent posés comme contradictoires : **la conformité réglementaire à venir et la soutenabilité économique pour les transporteurs**. C'est tout le sens du programme DOLPHIN tel qu'il a été annoncé par Renault Trucks : un véhicule-laboratoire qui **jalonne, expérimente et sécurise la prochaine génération d'ensembles routiers électriques**.

SR2 X-City 27P – La distribution urbaine réinventée

Autre temps fort du stand Lamberet : la semi-remorque **SR2 X-City 27P**, conçue pour répondre à l'évolution rapide des besoins de distribution urbaine et péri-urbaine. Alors que les zones à faibles émissions se généralisent et que les contraintes d'accès en ville se durcissent, cette configuration introduit une alternative concrète au porteur, en conjuguant volume et agilité. **Avec une capacité de 27 palettes, soit plus de 30 % de volume supplémentaire** par rapport à un porteur 21 palettes 6x2/4, la SR2 X-City permet une réduction du nombre de tournées à iso-clientèle, une optimisation des trajets et une baisse directe du coût d'exploitation par palette livrée.

Cette augmentation de capacité ne se fait pas au détriment de la maniabilité. **L'essieu arrière directionnel, piloté par le système Green-Steering à câbles** — 100 % mécanique, sans électronique embarquée — garantit une précision de guidage remarquable en manœuvre, même dans les rues étroites, cours intérieures, quais de déchargement exigus ou marchés de centre-ville. Ce dispositif **réduit l'effort du conducteur, limite l'usure des pneumatiques et diminue la consommation de carburant liée aux variations de trajectoire** : des bénéfices mesurables au quotidien.

La carrosserie, en configuration multi-température, fait appel à la **cloison ERGOWALL 2.0**. Conçue pour être robuste et légère, elle se manipule sans effort, sécurise l'étanchéité thermique et optimise l'espace utile. Elle est complétée par le **rideau pneumatique DISTRI+ V3.2 CE, silencieux, conforme à la Directive Machines**, et pensé pour accélérer les cycles d'ouverture/fermeture tout en évitant les déperditions à quai. Ces équipements sont le résultat de retours terrain collectés auprès de transporteurs spécialisés dans la distribution alimentaire fine cadence, où chaque arrêt compte et où le temps gagné se traduit directement en productivité.

L'isolation repose sur la **mousse FRIGOLINE HPI** exclusive Lamberet, formulée sans **PFAS ni HFO** et dotée d'une structure micro-cellulaire à haute stabilité thermique. Elle garantit un maintien des performances dans le temps, une réduction des heures de fonctionnement du groupe frigorifique et, par conséquent, une meilleure maîtrise du TCO sur la durée de vie réelle du véhicule, un enjeu d'autant plus stratégique avec le prolongement des durées d'exploitation.

La semi-remorque exposée est équipée d'un groupe Carrier Vector HE19 MT, **compatible biocarburant B100** et alimentation électrique. Cette polyvalence énergétique permet d'adapter l'exploitation au contexte réglementaire local, tout en préparant les futures phases de décarbonation progressive des flottes.

Réunissant capacité augmentée, manœuvrabilité urbaine, efficacité thermique durable et polyvalence énergétique, la SR2 X-City 27P propose une alternative performante au porteur pour la grande distribution, les réseaux urbains, la logistique alimentaire à cadence soutenue et les circuits multi-arrêts. **Elle incarne une évolution pragmatique du transport frigorifique massifié : mieux livrer, en moins de trajets, avec moins d'énergie.**

Porteur frigorifique à rails aériens – Assistance Beeflift pour la filière viande

Lamberet présente à Solutrans une configuration de **porteur frigorifique spécifiquement conçue pour la filière viande**, basée sur une carrosserie **Frigoline HD montée sur Renault Trucks D Wide 19 t**. Ce véhicule, prêt à l'exploitation en mono-température négative FRC, est dimensionné pour les conditions de service les plus exigeantes et les cadences soutenues des opérateurs spécialisés.

Contact presse :

Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-mail : communication@lamberet.fr
Lucie LESCIEUX – Tel. +33 (0)7.86.76.47.95



La cellule Frigoline HD se distingue par une structure renforcée et des panneaux composites haute densité conçus et moulés en une seule pièce, garantissant rigidité mécanique, tenue dans le temps et facilité d'entretien. Le pavillon reçoit des inserts acier intégrés permettant d'accueillir en toute sécurité une **penderie bi-rail Norman voie 25**, système de référence dans la filière viande pour sa fiabilité, sa stabilité et sa capacité à encaisser les charges dynamiques pendulaires. Les parois intérieures sont protégées en **INTERINOX, la double protection composite + inox exclusive Lamberet**, connue pour résister durablement aux impacts répétés des crochets et aux cycles de lavage intensifs.

Au cœur de l'innovation, le véhicule exposé intègre le **système d'assistance Beeflift**, un portique d'aide à la descente des carcasses. Ce dispositif accompagne mécaniquement le mouvement, réduisant drastiquement l'effort physique requis de l'opérateur et limitant le risque de TMS (troubles musculo-squelettiques), tout en préservant la précision du geste. L'assistance Beeflift contribue à sécuriser la zone de travail, à stabiliser les cadences et à renforcer la qualité de vie au travail, enjeux prioritaires pour les transporteurs, ateliers de découpe et abattoirs.

La conception du châssis carrossé est pensée pour durer : rehausse modulaire galvanisée, hayon Dhollandia 1,5 t intégré avec cadre inox/alu Lamberet, accès arrière ergonomique et éclairage de travail LED sécurisé. Chaque élément est défini pour offrir robustesse, fiabilité et maintien de la valeur d'usage sur le long terme, typiques de matériels exploités 10 à 15 ans en conditions réelles.

Lamberet rappelle que son savoir-faire historique dans les applications « viande » repose sur la maîtrise conjointe de trois paramètres essentiels : **portance structurelle, hygiène contrôlée et ergonomie de manutention**. Dans un contexte où les exigences sanitaires se renforcent et où les opérateurs sont de plus en plus attentifs à la prévention des risques professionnels, cette configuration illustre la capacité de Lamberet à concevoir des véhicules frigorifiques professionnels réellement adaptés aux contraintes du terrain.

Enfin, cette gamme bénéficiera, comme l'ensemble des carrosseries Frigoline, de l'adoption progressive de la mousse **FRIGOLINE HPI**, formulation exclusive sans HFO ni PFAS, offrant une meilleure stabilité thermique dans le temps et une réduction de la sollicitation des groupes frigorifiques.

Innovations et sécurité

La cloison **ERGOWALL 2.0** adopte une structure à la fois allégée et rigide, se manœuvre d'une seule main et conserve des performances isothermes élevées en multi-températures. Elle réduit le nombre de manipulations, préserve les joints et ferrures et stabilise mieux les températures lors des tournées à arrêts fréquents.

En complément, le **rideau isotherme DISTRI+ V3.2 CE, entièrement pneumatique**, s'ouvre et se referme rapidement et de manière silencieuse. Il limite les déperditions frigorifiques, réduit les nuisances en zone urbaine et sécurise l'opérateur. Sa conformité à la Directive Machines et sa cinématique simplifiée garantissent une grande disponibilité en exploitation.

La durabilité structurelle des semi-remorques franchit également un cap : **la galvanisation à chaud est désormais généralisée sur les châssis SR2**, traverses, interfaces de hayon et zones exposées aux projections salines. Ce traitement **anticorrosion**, issu du procédé bain de zinc à épaisseurs contrôlées, retarde l'apparition de piqûres, préserve les ancrages structurels et protège la valeur résiduelle.

Le système d'accès arrière SafeStair améliore l'ergonomie et la sécurité. **Sa rampe aluminium antidérapante se déploie et se replie automatiquement**, sans effort physique pour l'opérateur. Elle assure une montée et descente stable, y compris en conditions climatiques difficiles, réduisant les risques de glissade et les troubles musculo-squelettiques.

Le dispositif **Safety Lock RFID sécurise l'accès aux portes arrière pendant les tournées**. L'ouverture n'est possible qu'avec le badge autorisé, ce qui empêche toute intrusion ou ouverture non maîtrisée lors des arrêts. Ce système protège la marchandise, renforce la traçabilité des opérations de chargement/déchargement et sécurise les équipes en situation urbaine dense.

Ces dispositifs combinés traduisent l'exigence constante de Lamberet : isolation performante, ergonomie maîtrisée, durabilité structurelle et sécurité opérationnelle, adaptées aux usages intensifs du transport frigorifique contemporain.



DispoFrigo – La disponibilité au service de vos opérations

Parce que la priorité de nos clients reste la **continuité de service**, Lamberet met en avant DispoFrigo, son offre de véhicules **prêts à partir**. Ces utilitaires et camions frigorifiques neufs, déjà carrossés et disponibles immédiatement, permettent de sécuriser les pics d'activité, les remplacements urgents et les démarrages de nouveaux contrats, en réduisant au minimum les délais de mise en exploitation des professionnels du transport et des métiers de bouche.

DispoFrigo repose sur une coordination étroite entre Lamberet, les constructeurs et leurs réseaux : avances carrossiers, véhicules complets et stocks concessionnaires dédiés. Ce dispositif garantit à la fois la conformité technique, la préservation des garanties constructeur et la pertinence des configurations proposées.

DispoFrigo illustre l'engagement concret de Lamberet à accompagner ses clients dans leur quotidien avec des solutions fiables, rapides et clé en main.

Invitation – Solutrans Hall 4 • Stand D121

À travers sa présence à Solutrans 2025, Lamberet réaffirme son ambition de faire référence en Europe dans le domaine des solutions frigorifiques innovantes. Avec une offre couvrant toutes les énergies et tous les formats – du véhicule utilitaire léger à la semi-remorque – Lamberet présente des solutions industrialisées, éprouvées et développées en co-ingénierie avec les constructeurs et les professionnels de la chaîne du froid. L'objectif reste inchangé : apporter des gains mesurables en performance opérationnelle, en sécurité d'usage et en durabilité des équipements.

Lamberet remercie l'ensemble de ses clients, partenaires constructeurs, réseaux de distribution et exploitants pour la confiance qu'ils nous accordent. Nous invitons transporteurs, logisticiens et métiers de bouche à venir découvrir nos démonstrateurs, échanger avec nos équipes et concevoir ensemble leurs prochaines configurations frigorifiques, adaptées à leurs contraintes et à leurs métiers.

Rendez-vous Hall 4 – Stand D121, à Eurexpo Lyon, du 18 au 22 novembre 2025.

« Lamberet – Toutes les énergies du froid, une seule exigence : l'excellence. »



Médias associés

Téléchargez les visuels associés à ce communiqué via notre plateforme WeTransfer :

<https://we.tl/t-q8ypIRkl7e>

Lamberet : pour en savoir plus

Lamberet, acteur clé de la responsabilité sociétale

Lamberet s'engage résolument dans une démarche de responsabilité sociétale des entreprises (RSE), articulée autour de cinq axes : gouvernance, environnement, social, sociétal et économique. L'objectif du groupe est d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2040, avec des initiatives concrètes comme l'installation de panneaux photovoltaïques sur ses sites et la réutilisation de composants de carrosseries frigorifiques pour construire des bâtiments modulaires écologiques.

Par ailleurs, le groupe réalise un bilan carbone incluant l'impact indirect de ses activités, notamment celles de sa chaîne d'approvisionnement. En matière sociale, Lamberet met un point d'honneur à promouvoir l'inclusion et la diversité, en garantissant des conditions de travail optimales à ses 1 200 collaborateurs en Europe. Le groupe s'engage également à développer des partenariats avec des fournisseurs locaux pour renforcer l'empreinte sociétale de l'entreprise.

Chiffres clés du groupe Lamberet

- 1er carrossier frigorifique français en termes de gamme et de services
- 30 % de part de marché en France et 10 % en Europe (tous segments confondus)
- Chiffre d'affaires 2024 : 237 millions d'euros
- Production 2024 : 7 000 carrosseries, dont 3 900 véhicules industriels et 3 100 utilitaires frigorifiques
- 1 200 collaborateurs en Europe, dont 1 000 en France

À propos de Lamberet : un acteur majeur de la chaîne du froid

Lamberet est un acteur clé dans le secteur de la carrosserie frigorifique en Europe, reconnu pour ses innovations technologiques et son savoir-faire industriel. Le groupe développe une gamme complète de solutions pour le transport sous température dirigée, couvrant les besoins des véhicules utilitaires légers, porteurs industriels et semi-remorques.

Grâce à un plan d'investissement à long terme, Lamberet continue d'innover tout en répondant aux défis environnementaux. La société, membre du groupe industriel international AVIC, a renforcé son développement avec l'ouverture d'une usine de pointe à Saint-Eusèbe, spécialisée dans la production de véhicules utilitaires. Lamberet est le seul acteur à concevoir et produire quatre types de carrosseries frigorifiques : isolations intégrées pour fourgons, caisses pour plancher-cabines et châssis-cabines, porteurs industriels et semi-remorques. De plus, le groupe développe des groupes frigorifiques innovants pour utilitaires via sa filiale Kerstner.

Lamberet se distingue par un réseau de distribution dans 40 pays, avec 50 % de ses volumes produits destinés à l'exportation, assurant ainsi une forte présence internationale.

POUR EN SAVOIR PLUS, CONSULTEZ NOTRE SITE WEB WWW.LAMBERET.COM ET SUIVEZ @LAMBERET :



www.facebook.com/lamberetfrance



www.youtube.com/LamberetSAS



www.linkedin.com/company/lamberet



www.instagram.com/lamberet_sas/

Contact presse :

Communication LAMBERET SAS – <http://www.lamberet.com> - E-mail : communication@lamberet.fr
Lucie LESCIEUX – Tel. +33 (0)7.86.76.47.95