

# RISPARMIARE L'8% È SUPER

Venerdì, 14 Luglio 2023

Powered by



Redazione

Pubblicità

Newsletter

Richiedi



# TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

ULTIM'ORA VEICOLI LOGISTICA EVENTI CONSTRUCTION LEGGI E NORMATIVE INFRASTRUTTURE ASSOCIAZIONI AFTERMARKET WEBTV BLOG



Home › Veicoli › ReFreeze, la pronta consegna del freddo



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294



LUCA BARASSI 14/07/2023



Renault Trucks e Lamberet presentano i veicoli pronta consegna per il trasporto a temperatura controllata. ReFreeze si basa sulle esigenze degli operatori del settore e offre tre tipologie di veicolo: piccolo (elettrico), medio e pesante.



**ReFreeze** si basa su alcune considerazioni di mercato scaturite da attente analisi dei due brand coinvolti nel progetto, basati sulle ricerche di UNRAE e OITAF.

Primo assunto, fra tutti, il problema della programmazione. La crisi delle materie prime ci ha insegnato che è necessario gestire con la massima attenzione i processi di acquisto e di rinnovo della propria flotta, per non essere penalizzati in caso di picchi di lavoro, ma questa pratica è più congeniale alle grandi flotte piuttosto che ai piccoli operatori, di cui, come ben sappiamo, è costituito il nostro tessuto imprenditoriale. Quindi, spesso, l'imprenditore si trova nella necessità di poter avere a disposizione un veicolo in tempi brevissimi, a scapito della perdita di qualche commessa.

Altro punto fondamentale è la necessità di prodotti di qualità per questo settore che trasporta prodotti destinati all'alimentazione e alla salute.

Non sono solo questi, però, i punti cardine su cui di basa ReFreeze: intanto le esigenze del cliente finale sono in continua evoluzione, con richieste di consegne quasi immediate e a bassissimo costo (la cosiddetta logistica del capriccio), la crescita esponenziale dell'eCommerce e quindi la digitalizzazione ha portato ad una estrema semplificazione dei processi di acquisto e poi, non per ultimo, la necessità di trasportare e soprattutto consegnare in modo sostenibile, quindi l'uso delle nuove propulsioni a zero emission, in particolare l'elettrico.

### L'offerta

Lato Renault Trucks, le tre gamme scelte, lo sappiamo sono molto ampie: il Master offre soluzioni furgonati, con pianale e telaio cabinato con tre lunghezze e due altezze e PTT da 3,1 a 3,5 tonnellate e, soprattutto una versione full elettriche con capacità di 52 kWh; ma di questo ne parleremo a breve. Le altre gamme, come anticipato, sono la D e la D Wide che hanno potenze da 210 a 460 cavalli e masse da 7,5 a 26 tonnellate, anch'essa con una versione E.Tech con pacchi batterie da tre a sei (da 66 a 94 kWh) e infine la gamma T con due motorizzazioni e sei potenze oltre al nuovo Turbocompound, diversi passi e caratteristiche tecniche.

Ecco, in questo ampio panorama di veicoli, bisognava scegliere tre soluzioni – una per

gamma – specifiche per rispondere alle principali esigenze di questo comparto e che permettessero anche all'allestitore, di offrire un vano ideale per la maggior parte delle mission del freddo. Tre soluzioni, disponibili in pronta consegna a rotazione, direttamente dal Concessionario Renault Trucks.

Partiamo dall'alto, ovvero dal T. 480 cavalli (anche col Turbocompund), passo 6000, sospensione pneumatica integrale e preallestimento del serbatoio a destra per poter mettere il gruppo frigo sotto telaio.

Per il D Wide è stata scelta una potenza di 320 cv e MTT da 18 oppure 26 tonnellate dato che si dà la possibilità di scegliere tra il due e il tre assi.

Infine, il piccolo di casa. Il Master, pensato in versione E-Tech, ovvero full elettrico per agevolare al massimo le consegne in ambito urbano, i cui accessi sono sempre più limitati ai motori endotermici.

### La qualità Lamberet

Si è parlato di un settore, quello del freddo, in cui è richiesta una elevata qualità anche del trasporto, per poter preservare freschezza e caratteristiche organolettiche dei prodotti trasporti e garantire sicurezza al consumatore finale.

Per questo la scelta del partner per l'allestimento è caduta su Lamberet. Il costruttore francese, infatti, da sempre punta sull'innovazione applicando un codice genetico a garanzia della qualità del prodotto finale.

Le celle Lamberet sono di poliuretano espanso di 81mm, con inserti in alluminio ogni 430 mm, fibra di vetro e poliestere e un rivestimento in gel coat. La robustezza è assicurata da uno spessore di 85 mm per le pareti laterali, le porte posteriori, il tetto e la testata anteriore. Quest'ultima sottoposta a test di sollecitazioni estremi (ENI 2642 XL). Lo spessore del pavimento, invece, è di 97 mm. Il tutto per ottenere un K termico pari a 0,33 W/m<sup>2</sup>K.

*L'articolo integrale lo potrete leggere sul numero di Agosto/Settembre di Trasportare Oggi.*



**Luca Barassi**

Direttore editoriale e responsabile

in ✉

