USINE SEAT DE MARTORELL

Dans l'antre de la Leon

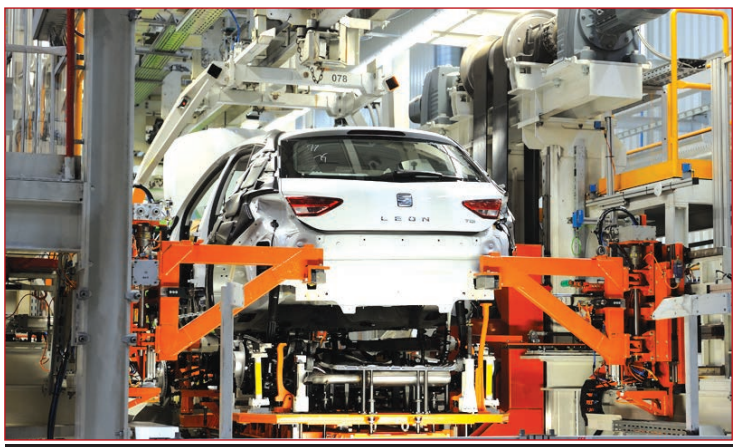
Petite ville agricole située au sud de Barcelone, Martorell accueille sur son territoire le siège social et l'usine la plus importante de Seat. C'est sur ce site que la filiale espagnole du groupe Volkswagen fabrique les gammes des Leon et Ibiza.

De notre envoyé à Barcelone, Tarek Hafid

Martorell. Oubliez toutes les images pittoresques de l'Espagne et de la Catalogne en entrant sur le site de production de Seat. Avec ses 2,8 millions de mètres carrés, l'usine de la Sociedad Española de Automoviles de Turismo est une des usines les plus modernes et les plus performantes au monde.

La Leon en a fait son territoire. Le fauve a pris forme dans le Centre de design de Seat, une bâtisse high-tech située au cœur du complexe industriel. Mise sur le marché en 2006, la seconde génération de la Leon reste une référence en matière de sportivité dans la gamme des berlines compactes. Pour la nouvelle version, les ingénieurs du Seat Design Center (SDC) ont revu totalement leur copie. «Nous avons traité les volumes pour imposer des lignes plus tendues.

L'objectif étant de renforcer l'identité Seat tout en élargissant le spectre de la clientèle», explique Tony Gallardo, responsable du design extérieur au SDC.

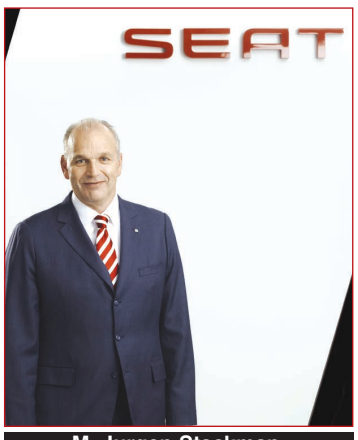


Photos : D.R.

Un système de montage innovant appelé «just-in-time» permet d'optimiser le processus et d'assurer une qualité incontestatble aux véhicules.

Précision

Concrètement, la vie d'une Seat débute dans l'atelier d'emboutissage. Un espace de plusieurs milliers de mètres-carrés où sont installées trois presses métalliques. Des machines d'une capacité de 30 000 coups par jour. «Après usinage, toutes les pièces sont soumises à un processus de contrôle rigoureux. A ce niveau de précision, aucune marge d'erreur n'est acceptée. Tout élément présentant un défaut est immédiatement retiré», note Lisa Poli, assistante du chef de département de fabrication de grosses pièces.



M. Jurgen Stackman, PDG de Seat.

61 secondes chrono

Longerons, ailes, portières… Le puzzle métallique est acheminé via un système mécanique vers l'atelier de tôlerie. Avec une superficie de 120 660 m² (l'équivalent de 26 stades de football), c'est un des plus vastes du groupe Volkswagen. Sur place, des centaines d'ouvriers et de robots sont chargés d'assembler les différents modèles de la gamme Seat. A titre indicatif, l'assemblage de la carrosserie d'une Ibiza nécessite l'intervention de 390 techniciens et de 598 robots. Les carrosseries sortent de la chaîne de production à une cadence d'une unité chaque 61 secondes ! Flexible, l'installation a été conçue de façon à produire différents modèles : l'ensemble des gammes Leon et Ibiza, mais aussi le Q3 de l'allié germanique Audi. Après la phase d'application des revêtements anticorrosion et de la peinture, vient ensuite l'atelier de montage. Le système just-in-time, développé depuis plusieurs années par le consortium, permet de monter la quasi-totalité des éléments mécaniques en une seule opération. Une «pieuvre» aux tentacules d'acier maintient la carrosserie au-dessus d'une plate-forme robotisée.

Le bloc-moteur, la boîte de vitesses, les essieux, le réservoir sont acheminés grâce à des rames puis adaptés et maintenus en quelques secondes à l'aide de 106 vis. Là encore, le rythme d'un véhicule par minute est assuré. Le radiateur, les optiques et l'ensemble des équipements internes sont montés en dernier lieu par des ouvriers.

Opportunités

En 2013, 355 004 voitures sont sorties de l'usine de Martorell. Parmi elles, les 4 352 Seat Ibiza vendues en Algérie durant l'année 2013 par le groupe Sovac. Pour ce modèle, le marché algérien figure dans le Top Ten des ventes à la 4e position, juste devant… l'Espagne. Des résultats salués par Jurgen Stackmann, le président de Seat. «Pour notre marque, l'Algérie est d'une grande importance car elle représente 5,6% des parts de marché. Nous avons donc de belles opportunités à développer», a souligné Jurgen Stackmann en citant l'arrivée d'un nouveau SUV ainsi que «d'une voiture encore confidentielle». Et en parlant de «belles opportunités», impossible de ne pas évoquer la Leon Cupra. A l'essai, la version SC 2.0 TSI 265 CV, pour un aller-retour entre Barcelone et Valence. Une version sportive performante tant au niveau des accélérations, de la tenue de route que du freinage. Sur l'asphalte de l'Autopista del Mediterráneo, impossible de calmer les ardeurs du félin. Mais avec une vitesse limitée à 120 km sur l'autoroute espagnole, on passe très vite de l'auto emocion à l'auto frustración…

T. H.

NOUVEAU RENAULT MASTER

Des atouts plus convaincants

Ça bouge chez les grands utilitaires français. La semaine dernière, Citroën et Peugeot offraient un nouveau visage aux Jumper et Boxer. Aujourd'hui, c'est Renault qui met à jour son Master. Mais la marque au losange retouche à peine le design de son van.

Il faut dire qu'il n'en a pas encore besoin. L'actuel Master est né il y a quatre ans (ses rivaux de PSA en ont déjà huit) et n'a pas encore pris trop de rides. Un seul changement à l'extérieur : la nouvelle calandre. Le Master adopte la nouvelle identité de Renault, avec un logo agrandi et «verticalisé».

A l'intérieur, rien ne change. L'équipement est en revanche enrichi.

Du côté de la navigation, en complément du système Carminat Tom Tom, Renault propose le R & Go, une application pour smartphone (iOs ou Android) qui permet de piloter facilement la navigation, la téléphonie et le multimédia. On trouve aussi la surveillance de la pression des pneumatiques et un nouveau miroir dans le pare-soleil passager qui améliore la rétrovision de la zone d'angle mort.

Côté conduite, le contrôle de trajectoire ESC est désormais allié à une aide au démarrage en côte et à l'Extended Grip. Cette fonctionnalité permet de reprendre de l'adhérence à la route en cas de conditions difficiles comme la neige, la boue ou le sable. Un système anti-louvoiement de remorque (couplé à l'option attelage) est également proposé. Alternativement, le système freine et limite le couple du moteur pour décélérer le véhicule tracteur jusqu'à ce que l'oscillation soit arrêtée.

Les changements les plus importants se trouvent au final sous le capot. Le 2.3 dCi est proposé avec quatre niveaux de puissance, allant de 110 à 165 ch (100 à 150 ch auparavant). Les versions hautes 135 et 165 ch héritent de la technologie Twin Turbo pour gagner en puissance et en sobriété. Sur la version 165 ch par exemple, qui offre 15 ch et 10 Nm supplémentaires, la consommation baisse jusqu'à 1,5 litre tous les 100 km. Le niveau de consommation peut encore baisser jusqu'à 10%, en utilisant le bouton ecomode. Ce système agit sur le couple moteur, la climatisation et le chauffage.

Le Master existe en quatre longueurs, trois hauteurs, en fourgon, combi, traction, propulsion... Au final, 350 versions sont disponibles. Le Master propose désormais une version fourgon L4 propulsion roues simples destinée aux grands rouleurs et entreprises de messagerie.

NOUVEAU CITROËN JUMPER

Comment séduire les professionnels

L'un n'allant pas sans l'autre, assez logiquement donc après le nouveau Peugeot Boxer, voici le nouveau Citroën Jumper. Jusqu'à aujourd'hui, la marque aux chevrons a écoulé près de 800 000 exemplaires de son «gros» utilitaire. La marque ne peut donc pas se permettre de laisser la concurrence se promener tranquillement dont un certain VW Crafter. Afin de séduire les professionnels, on voit qu'un effort particulier a été fait sur le design beaucoup plus moderne qui repose essentiellement sur une face avant plus expressive avec ses nouveaux projecteurs équipés de DRL à LED et d'un capot aux lignes saillantes selon le communiqué.

A l'intérieur, les utilitaires n'ont plus rien à envier aux berlines grâce à un équipement mis à jour : siège à amortissement variable, des accoudoirs, un réglage lombaire, un levier de vitesse situé sur la planche de bord ainsi qu'une tablette écritoire rehaussable.

Le nouveau Citroën Jumper, c'est également de la connectivité avec la Connecting Box (kit mains libres Bluetooth et prise USB) mais aussi une première dans la catégorie, un écran tactile couleur 5'' pouvant recevoir les nouvelles fonctions navigation et caméra de recul.

Les aides à la conduite sont aussi de la partie avec : le système Hill Descent Control (contrôle de vitesse en descente), le régulateur-limiteur de vitesse programmable, l'alerte de franchissement involontaire de ligne et la détection de sous-gonflage des pneumatiques.

Le Jumper bénéficie d'une gamme qui se structure autour de silhouettes avec 4 longueurs (L1, L2, L3, L4) sur 3 empattements (3 m, 3,45 m, 4,04 m) et 3 hauteurs possibles (H1, H2, H3). Un total de 8 silhouettes de 8 à 17 m³.

NISSAN ALGÉRIE

Une nouvelle affaire à Boumerdès

Chez Nissan Algérie, les efforts se concentrent sur le développement du réseau d'agents agréés. Ainsi et selon un communiqué qui nous a été transmis, une nouvelle structure a été inaugurée récemment à Boumerdès sous le nom de Stambouli Auto et qui porte le nombre de représentations à travers le pays à 47.

Stambouli Auto est située dans la zone industrielle de Ouled Moussa, dans la wilaya de Boumerdès, et assure l'ensemble dems missions afférentes à une concession automobile, à savoir la vente de véhicules, le service après-vente et la vente de pièces de rechange. Elle s'étend sur une superficie globale de 600 m² répartie entre un showroom et des ateliers d'entretien et de réparation. Le communiqué précise que Nissan Algérie poursuivra l'implantation de nouvelles représentations dans les semaines à venir pour, selon le concessionnaire, être au plus près de sa clientèle.

Il traduit «le fort investissement de la marque japonaise pour étendre son réseau et sa volonté d'être aux côtés des automobilistes afin de leur fournir le meilleur service possible».