

## EDITO



Une fois n'est pas coutume, la lettre SRA consacre deux pages entières à la présentation de nouveaux véhicules. Il faut y voir le reflet d'une activité particulièrement soutenue chez les constructeurs dans le renouvellement de leurs modèles. A découvrir donc, cinq nouveautés étudiées par SRA, dans les ateliers des constructeurs, avant commercialisation.

Chaque présentation faite aux spécialistes SRA, dans les centres d'études, permet d'analyser in-situ les chocs « RCAR ». Les informations recueillies sont déterminantes car elles contribuent au calcul de la "Classe de Réparation", troisième élément de la classification proposée

par SRA à ses adhérents.

Deux paramètres sont pris en compte : le coût de la remise en état suite à un choc avant du véhicule lancé contre une barrière fixe et celui du choc arrière provoqué par la projection d'une barrière mobile. Le tout à 15km/h, selon un protocole précisément établi. Ainsi, à partir de ces tests effectués en laboratoire, l'expertise des véhicules impactés permet à SRA d'établir deux devis de réparation : l'un concernant le choc avant et l'autre portant sur le choc arrière du véhicule.

Riches d'informations, ces analyses permettent également de constater que, malgré les nouvelles contraintes, certains constructeurs maintiennent leurs efforts afin de contenir les coûts de réparation des modèles toujours mieux équipés.

Un constat encourageant et qui renforce, si besoin était, SRA dans sa conviction et sa volonté de maintenir un dialogue constant avec les représentants des constructeurs.

Frédéric Maisonneuve  
Président de SRA

## SOMMAIRE

Edito

Actualités

Chiffres clés

- Coût de la réparation 2017

Du côté des constructeurs

- Lexus LS
- Audi A8 et A7
- DS7 Crossback
- Seat Arona



Notre dossier

- Stratégie d'un constructeur

## ACTUALITÉS

### Journée SRA 2017

Pour la journée annuelle d'informations techniques, qui se déroulera le 1er décembre 2017, deux thèmes seront abordés. La matinée sera consacrée à la réparation. Tout particulièrement sur l'influence des équipements électroniques, sur les coûts de réparation et les contraintes obligeant à repenser l'organisation des ateliers de réparation avec, entre autre, la problématique du recalibrage des différents ADAS (aides à la conduite).

La seconde partie sera dédiée au vol. Notamment sur la reproduction des clés électroniques mais aussi à propos des nouvelles applications sur smartphone qui, si elles amènent le confort, sont néanmoins des points d'entrée pour la fraude.

Cet évènement sera relaté dans notre prochaine lettre, dès janvier prochain.

### Salon du camping-car

Bis repetita, comme chaque année au salon du véhicule de loisir au Bourget, SRA a fait le plein d'informations sur le millésime 2018.

Les tendances des années précédentes se confirment : le fourgon aménagé continue de prendre des parts de marché et tous les fabricants proposent, désormais, un van dans leur catalogue.

Par ailleurs, les gammes sont rationalisées et simplifiées, les capucines ont quasiment disparu au profit des lits de pavillon. Les implantations avec lit central et lits jumeaux demeurent toujours les plus recherchées.

L'ensemble de ces véhicules viendra enrichir la base de données SRA qui est consultable sur notre site : [www.sra.asso.fr](http://www.sra.asso.fr).

### Statistiques

Notre publication "REPERES BIANNUELS" change d'intitulé et paraîtra dorénavant sous le titre "COMMUNICATION STATISTIQUE". Ce document est consultable sur notre site : [www.sra.asso.fr](http://www.sra.asso.fr).

### EICMA à Milan

Le salon italien a une nouvelle fois confirmé son statut de rendez-vous incontournable du monde du deux-roues motorisés. En présence de l'ensemble des constructeurs, nous avons découvert les dizaines de nouveautés et évolutions prévues pour 2018 que nous devons intégrer dans nos bases véhicules. Ce fût également l'occasion d'entretiens avec les fabricants d'antivols et de gilets airbags porteurs de notre label.

## Coût de la réparation des 9 mois de 2017

Les pièces de rechange représentent près de la moitié du coût total de la réparation automobile.

**+ 3,8%** : c'est l'augmentation du coût moyen des pièces consommées au cours des 3 trimestres de 2017 par rapport à la même période de 2016.

En cause, d'une part, les variations des tarifs pièces des constructeurs. Selon l'indice SRA publié dans "Communication Statistique d'octobre 2017", les prix des paniers de pièces, à modèle constant, ont augmenté de **2,5%**.

D'autre part, la progression des ventes de SUV au détriment des berlines et des breaks ne cesse de s'accroître. La montée en gamme des véhicules se traduit en partie par une augmentation du nombre de pièces impactées : **+ 5,4%** au cours des 9 derniers mois.

La dérive du coût des pièces par rapport à la main-d'œuvre se poursuit. Sur la même période, le coût total de la réparation a augmenté de **3,2%**.

Globalement, à fin septembre 2017, les pièces représentent **48,6%** du coût total de la réparation, la main-d'œuvre **40,4%** et les ingrédients peinture **11,0%**.

Source : base de données SRA des expertises automobiles. Plus d'infos sur [www.sra.asso.fr](http://www.sra.asso.fr) rubrique Statistiques.

# DU CÔTÉ DES CONSTRUCTEURS

## Lexus LS : porte-étendard de la marque

**La vitrine technologique japonaise repositionnée.**

**E**n s'affirmant sur le haut de gamme premium le constructeur a repensé sa luxueuse berline. Remarquée par son design audacieux, sa technologie embarquée et sa politique tarifaire, Lexus entend l'imposer face au trio germanique.

Sur ce marché majoritairement dieselisé, le constructeur se démarque en proposant deux motorisations essence et une alternative qui lui est chère, l'hybride.

Concernant les chocs RCAR, les résultats sont sans surprise pour un tel niveau de

gamme, de nombreuses pièces étant impactées et à remplacer.

Toutefois, Lexus propose une réparabilité innovante des optiques avant; en détaillant la vitre transparente et certains de ses composants électroniques. La facture en est ainsi réduite.

A l'arrière, seuls le bouclier et la traverse sont à remplacer complétés par une réparation du panneau arrière.

Les premiers véhicules devraient arriver en concession en fin d'année.



Lexus LS

## Audi A8

**Le nouveau vaisseau amiral fait le plein de technologie.**

**S**ur le segment du très haut de gamme, Audi présente la quatrième génération de sa limousine A8.

Cette nouveauté embarque toutes les dernières technologies existantes. Ainsi avec les aides à la conduite, elle devient le premier véhicule proposant un véritable mode autonome de conduite dans les embouteillages sur voies rapides.

Elle est toujours équipée de quatre roues motrices, qui dorénavant peuvent être directrices. Un système inédit de suspension a également été développé. Les motorisations sont reconduites avec en complément une hybridation permettant un gain de puissance et réduisant aussi la consommation. L'A8 étrenne également la nouvelle

désignation Audi ne faisant plus référence à la cylindrée mais à la puissance.

Concernant la réparabilité, l'imbrication des pièces dans la cinématique du choc a été particulièrement étudiée et le résultat du test AV à 15km/h est bon, malgré la masse du véhicule (environ 2 tonnes). Les seuls éléments à remplacer sont : bouclier, face avant, traverse, capot et phare gauche. Les ailes avant ne sont pas endommagées.

Le résultat du test AR à 15km/h est à l'image du choc AV avec le bouclier, la traverse et des éléments de garniture à remplacer. Bien protégé, l'échappement n'est pas impacté.



Audi A8

# Audi A7, l'ère du design numérique

La deuxième génération adopte la nouvelle identité stylistique de la marque.

**D**ernière réalisation du nouveau pôle design d'Ingolstadt, cette berline haut de gamme, aux lignes tendues et athlétiques, a été conçue avec un nouveau processus de conception 3D numérique. Il servira, dorénavant, à maximiser les performances de développement des futurs modèles de la marque. Concernant cette deuxième génération, ce nouveau processus a été étendu jusque dans la conception du système d'éclairage. Cela se traduit notamment sur les feux arrière par un système d'animation lumineuse conférant au véhicule un style résolument avant-gardiste.

La nouvelle A7, conjugant acier et aluminium pour sa structure, garde des dimensions comparables à celles de la génération précédente. En revanche elle gagne en habitabilité. Pour autant, si les portes-à-faux avant et arrière diminuent, les résultats aux chocs tests à 15 km/h sont concluants. Les dégâts occasionnés à l'avant touchent le capot, une aile, la traverse et bien sûr le bouclier. Pour l'arrière, seuls le bouclier et la traverse sont à remplacer.

La commercialisation débutera par l'Allemagne en février 2018

## DS7 Crossback

Le luxe à la française.

**L**a marque premium du groupe PSA a choisi de lancer son 1er véhicule 100% DS dans le segment très tendance des SUV. L'arrivée de la DS7 Crossback marque le retour du groupe français sur le marché du haut de gamme. Ainsi ce nouveau SUV endosse le rôle de porte-drapeau afin d'incarner le luxe à la française.

DS7 Crossback se veut statuaire de par ses proportions et son style. D'une longueur de 4,57m, il arbore une imposante calandre entourée de chrome. Des nervures filent sur les panneaux de carrosserie tels que le capot et les ailes AV en aluminium, jusque sur le grand hayon AR en Noryl. La signature lumineuse est également impressionnante. Les projecteurs LED s'activent en pivotant à 180°, produisant un effet spectaculaire avec la fonction sécuritaire d'éclairer l'intérieur des virages. Les feux AR illuminent un motif 3D du plus bel effet. Côté technologie,

de nombreux équipements innovants sont disponibles, notamment la conduite semi-autonome, la vision nocturne et la suspension active sous le contrôle d'une caméra analysant en permanence le relief de la route.

Bâti sur une plateforme modifiée de la 3008 intégrant une nouvelle structure arrière inédite, le résultat du choc RCAR à 15km/h est mitigé. L'avant est bon, l'aile et le phare gauche sont préservés après une simple réparation. Les principales pièces à remplacer sont : la partie gauche et supérieure du bouclier, les traverses, la calandre et le capot. C'est décevant pour l'arrière. En plus des pièces à remplacer : bouclier, traverse et feu ARG, il faudra prévoir des réparations sur la jupe et le plancher.

La commercialisation est prévue en janvier 2018.

## Seat Arona

Seat continue son offensive en s'attaquant à la catégorie en vogue des petits SUV.

**L**e segment des petits SUV est un marché porteur. Selon Seat, les prévisions jusqu'en 2020 seraient de +54%. Dans ce contexte favorable, l'Arona, petit frère de l'Ateca, sort des usines de Martorell depuis novembre. Utilisant la plateforme modulaire de la nouvelle Ibiza rallongée de 8cm, sa longueur est de 4,14m. Esthétiquement, l'Arona reprend le style de la dernière Ibiza en intégrant les attributs qui font le succès des SUV : hauteur de caisse accrue, grandes roues et barres de toit. C'est aussi sur la personnalisation que se distingue l'Arona avec ses 68 combinaisons possibles de couleurs de toit et de carrosserie. Seat propose une gamme de 4 versions : Reference, Style, Xcellence et FR et disponible uniquement en traction.

Côté équipement, l'Arona dispose d'un écran central digital de 8 pouces de série. Puis selon le niveau de finition, s'ajoutent

le détecteur d'angle mort, le régulateur de vitesse adaptatif, l'assistance au parking, les phares full LED.

Concernant la réparabilité, l'Arona se comporte aussi bien que l'Ibiza. Les résultats du choc RCAR à 15km/h sont bons. Pour l'avant, les principales pièces à changer sont le bouclier avec son spoiler, la traverse, la calandre, le phare gauche et le capot. Il faudra prévoir une petite retouche en peinture sur l'arête de la porte avant gauche dû au recul de l'aile gauche non endommagée. A surveiller, le faisceau électrique des capteurs d'aide au stationnement se situant dans la zone d'impact. Nous espérons aussi que les ingénieurs de Seat proposeront pour leurs futurs modèles des kits de réparation de pattes de phare. Concernant l'arrière, seuls le bouclier, le spoiler et la traverse sont à changer.



Audi A7



DS7 Crossback



Seat Arona

# NOTRE DOSSIER

## Stratégie d'un constructeur

### Mercedes-Benz certifie des ateliers carrosserie "soudure aluminium ISO 9606-02".

**M**ercedes-Benz a toujours fait figure de précurseur en terme de sécurité active et passive. Il n'est donc pas étonnant que la sécurité des passagers soit par tradition la priorité numéro 1 dans la conception des véhicules de la marque. Afin de répondre aux exigences, en matière de diminution de poids et de caractéristiques techniques, de plus en plus de véhicules de la gamme reçoivent des éléments de carrosserie en aluminium. Pour garantir la qualité d'origine, en cas de réparation suite à une collision, des travaux de soudure aluminium peuvent être nécessaires.

Trois niveaux d'ateliers dédiés à la réparation aluminium sont définis dans le réseau. Le niveau 1 pour les travaux de boulonnage, le niveau 2 pour les travaux de collage et rivetage et le niveau 3 pour les travaux de soudure aluminium.



Partie avant caisse Mercedes 500 SL

**Philippe Rossi**, responsable projets et marketing au sein de la direction après-vente, nous explique que pour obtenir le niveau 3, les techniciens des ateliers doivent être certifiés à la soudure aluminium suivant une norme très exigeante issue de la production industrielle : la norme ISO 9606-02. Cette formation n'a rien à voir avec les cursus classiques. Ainsi, à l'issue de plusieurs jours de pratique en laboratoire spécialisé, les compétences du technicien sont validées par une épreuve finale. Les acquis ne sont pas évalués par un contrôle visuel ou mécanique mais par une radiographie ! Même si, à l'œil nu la soudure peut être très belle, certains candidats peuvent échouer à la suite de ce contrôle par radiographie. Les ateliers de niveau 3 disposent obligatoirement d'un technicien certifié.

Le centre de formation, Mercedes-Benz Academy, a élaboré ce cursus de certification soudure très spécifique en partenariat avec l'IS (Institut de Soudure). Il en assure l'organisation, le coaching des candidats et le suivi des sessions.

Périodiquement la certification est réévaluée. Tous les 6 mois, soit des épreuves de soudures sont soumises à l'institut, soit un stage est à réaliser. Le processus complet est lui renouvelé tous les 24 mois.



Partie arrière caisse Mercedes 500 SL

De plus, pour allier certification et réparation, Mercedes-Benz Academy propose à son réseau des formations pratiques : des découpes partielles de longerons et des déposes/poses de longerons complets.

Avec ce cursus spécifique aluminium, Mercedes-Benz France a créé un maillage de 8 sites répartis à travers toute la France :

- 3 réparateurs agréés Mercedes-Benz en Ile de France : ETOILE RIVE EST à Bondy, G.G.E à Montgeron, le Centre Technique Mercedes-Benz à Stains.
- PAUL KROELY ETOILE 67 basé dans la région Grand Est.
- PARIS MAINE ORVAULT basé dans la région Pays de la Loire.
- Mercedes-Benz BORDEAUX basé dans la région Nouvelle Aquitaine.
- Mercedes-Benz SAINT-FONS basé dans la région Auvergne Rhône Alpes.
- Mercedes-Benz BYmyCAR Côte d'Azur basé dans la région PACA.

Afin de prendre en compte l'accroissement du volume des ventes et la part de l'aluminium dans la conception des nouveaux véhicules, Mercedes-Benz France prévoit pour 2018 d'agréer au minimum deux nouveaux centres certifiés ISO 9606-02 pour compléter son maillage et répondre à la demande.

Avec son réseau de réparateurs carrossiers aluminium, Mercedes-Benz France se positionne en tant que spécialiste sur ce marché.