

EDITO



Diversité des sujets mais une seule règle pour SRA : la qualité technique des travaux réalisés !

Déjà le numéro 27 de notre lettre. C'est une nouvelle fois l'occasion de présenter la grande variété des chantiers qui sont menés au sein de notre organisme.

Les deux-roues prennent maintenant une part importante de nos activités. Dans cette publication, nous abordons le sujet de l'enrichissement des exigences concernant le classement des antivols. Un zoom est notamment fait sur le nouveau critère lié à l'obligation de démontrer, lors d'un audit, la parfaite maîtrise du processus de production ou d'assemblage des produits. De même que l'effort d'une plus grande transparence réalisé par les industriels. Toujours dans le domaine des deux-roues, et même si SRA ne développe pas, pour l'instant, de travaux propres

à cet équipement de sécurité, la parole est donnée à l'un des leaders du casque, qui dresse un état de l'art des différentes réglementations et obligations existantes sur le marché. Concernant également la protection du motard, SRA reste extrêmement vigilant quant au respect des spécifications déterminées concernant le gilet airbag. Une actualité en fait part.

L'automobile reste bien sûr une activité majeure pour SRA, ne serait-ce que par l'importance des ressources qui y sont consacrées. Dans ce domaine, l'actualité concerne particulièrement la protection vol, certains constructeurs, comme VW, proposant par exemple leurs services pour aider à identifier au mieux les méthodes d'attaque. Notre lettre détaille ce point.

Autre sujet d'importance : la réparabilité des véhicules, ce critère étant une donnée indispensable à SRA pour établir la classification. Pour illustrer l'intérêt de la démarche, les résultats de deux véhicules très différents en terme de niveau de gamme sont commentés. Et, comme il est indispensable de conforter les analyses par des informations « terrain », les chiffres clés issus des rapports d'expertises de l'exercice 2016 vous sont proposés. L'étude complète est disponible dans l'espace réservé aux adhérents sur notre site.

Vous l'aurez noté : une grande diversité de sujets dans cette nouvelle lettre. Mais une constante dans tous les travaux de SRA : la recherche d'une plus-value technique forte. Plus qu'une simple orientation, c'est pour SRA, d'abord et avant tout, une question de crédibilité.

Bonne lecture.

Frédéric Maisonneuve
Président de SRA

SOMMAIRE

Edito

Actualités

Chiffres clés

- Coût de la réparation en 2016

On en parle

- Lecture des clés
- Classement des antivols 2 roues

Notre dossier

- Casques SHARK : interview

Du côté des constructeurs

- Lexus LC



- Seat Ibiza



ACTUALITÉS

Antivols motos

Le contrôle régulier des performances des produits est indissociable du protocole SRA. Ainsi, 35 antivols ont été prélevés dans le commerce, soit 23 références différentes. Dès l'obtention des résultats des tests, deux modèles ont fait l'objet d'évolutions techniques immédiates de la part de leurs fabricants. Ils ont pu être maintenus dans notre liste (www.sra.asso.fr, rubrique Protection).

Les deux bloque-disques AUVRAY DK 14 et OXFORD BOSS ont, quant à eux, perdu leur classement SRA. Les autres produits de l'échantillonnage étant validés conformes à notre référentiel.

Airbags pour motards

Comme les antivols, les gilets portant le label SRA sont contrôlés de façon récurrente. Cinq équipements contrôlés ont été déclarés conformes. En revanche la référence BASIC SR2H du fabricant HELITE n'est en réalité plus commercialisée et a été retirée de la liste (www.sra.asso.fr).

Recycleurs de deux-roues

La commission de validation des candidatures s'est récemment prononcée lors de sa deuxième session. Cinq entreprises ont ainsi reçu confirmation de leur référencement SRA, ce qui à ce jour, porte à huit, le nombre de sociétés dans la liste consultable sur notre site (www.sra.asso.fr).

La base camping-cars s'enrichit

La base de données SRA des camping-cars est continuellement enrichie. Démarrée il y a plus de cinq ans, elle dépasse aujourd'hui les 20 700 véhicules enregistrés. Les plus anciens datent de la collection 2008. Avec l'actuelle de 2017, 79 marques sont recensées et représentent plus de 475 modèles.

Vous pouvez la consulter directement sur notre site internet (www.sra.asso.fr). Les adhérents la téléchargent et reçoivent les mises à jour disponibles sur le site sécurisé. Ils peuvent aussi s'abonner ou la récupérer via SFTP, comme les autres bases SRA (autos, 2 roues et voitures).

Coût de la réparation en 2016

Les pièces de rechange représentent la charge la plus lourde dans le coût total de la réparation automobile.

+ 4,2 % : c'est l'augmentation du coût moyen des pièces consommées en 2016 par rapport à 2015. On observe une accélération de la hausse d'année en année, elle était de **+ 3,4 %** en 2015 et **+ 1,0 %** en 2014.

En cause, d'une part, les variations des coûts des pièces. Pour appréhender ces évolutions, SRA a créé un nouvel indicateur, consultable dans REPÈRES, sur le coût des paniers de pièces de rechange. Ce nouvel indice a augmenté de **3,1 %** en 2016.

D'autre part, les données des expertises permettent de calculer le nombre de pièces impactées : **5** en moyenne. Elles sont en augmentation de **4,1 %** en 2016.

+ 2,5 % : c'est la hausse du coût de la main-d'oeuvre, résultant d'une augmentation de 2,3 % du coût horaire et de 0,2 % du temps total.

Globalement, en 2016, les pièces représentent **48,6%** du coût total de la réparation, la main-d'oeuvre **40,5%** et les ingrédients peinture **10,9%**.

Source : base de données SRA des expertises automobiles. Plus d'infos sur www.sra.asso.fr rubrique Statistiques.

ON EN PARLE

Lecture des clés Volkswagen

Le constructeur allemand propose un nouveau service inédit.

Pour mieux répondre aux intérêts de ses clients en Allemagne, le constructeur Volkswagen a développé une activité de lecture des clés de ses véhicules. Destiné aux assureurs et aux experts automobiles, ce service y est aujourd'hui pleinement opérationnel.

Souhaitant élargir cette activité, le département «Sécurité» du groupe Volkswagen a fait appel à SRA afin d'implanter ce service en France. Les marques concernées sont Volkswagen, Seat, Skoda, Porsche, Bentley et VW Utilitaires. Seule la marque Audi est absente.

Cette activité consiste en un examen approfondi de la clé, de façon à pouvoir identifier les manipulations qui ont été effectuées sur les parties mécaniques et/ou sur les parties électroniques.

En fonction des demandes, les opérations comprennent un examen visuel : recherche de traces de dommage sur le boîtier, sur la goupille fixant la lame de clé, permettant ainsi d'identifier les clés reconstruites. Le contrôle mécanique du panneton permet d'identifier la serrure. Volkswagen vérifie également le

nombre de clés dupliquées, ainsi que celles qui sont actives.

Concernant la partie électronique, Volkswagen extrait les données disponibles dans le transpondeur afin de l'authentifier. De plus les clés de dernière génération gardent en mémoire les actions de reprogrammation associées aux numéros d'identification du véhicule. Dans un processus approfondi, le constructeur vérifie aussi les commandes de composants d'éléments relevant du vol, tels que le système de verrouillage, la duplication de clés, etc... dans sa base centralisée.

La concordance des données collectées avec celles des bases Volkswagen est contrôlée, notamment les identifiants des transpondeurs, les profils d'usinage et les numéros du système de verrouillage.

Pour les assureurs souhaitant profiter de ce service, Volkswagen et SRA ont défini une procédure à suivre pour les envois et le traitement de ces clés en Allemagne. Ce document est consultable sur notre site internet dans "Espace réservé" : (www.sra.asso.fr).

Evolutions du classement des antivols de deux-roues

La liste des antivols classés SRA est aujourd'hui reconnue par toutes les sociétés et mutuelles d'assurances.

Cette reconnaissance unanime est le fruit d'une actualisation de la procédure de classement qui a été souhaitée par nos adhérents, les assureurs. L'objectif étant toujours de renforcer le suivi des antivols classés SRA.

Ainsi, la grande nouveauté concerne la mise en place en 2017, d'un audit annuel de surveillance chez les fabricants, ou sur chaque site de production de produits finis. Cela nous permet également d'instaurer des prélèvements d'antivols directement sur les lieux de production. Autre changement majeur, l'attribution d'un classement SRA n'est désormais valide que pour une durée de

trois ans.

A échéance, l'industriel pourra décider de repasser les tests afin de réactualiser son classement.

Pour cette année, tous les produits présents dans notre liste devront avoir fait l'objet d'une demande de renouvellement de classement. Une démarche systématiquement accompagnée d'un rapport d'essais actualisé avant le 31 décembre. Enfin le nouveau référentiel rend obligatoire un numéro d'identification sur chaque antivol. Ce marquage va tracer chaque production par lot et ainsi permettre d'isoler plus facilement une série non conforme.

Le fabricant de casques SHARK nous répond

Equipement de sécurité incontournable, le casque reste l'objet de nombreuses interrogations. SRA a souhaité apporter certaines réponses en ouvrant ses colonnes à Alban Rojas, responsable du service recherche et innovation de la marque française SHARK.



SRA : Comment se positionne votre marque sur le marché ?

AR : L'entreprise a été créée il y a une trentaine d'années et nous produisons aujourd'hui plus de 450 000 casques par an. SHARK fait partie des leaders mondiaux du marché et nous réalisons 70% de notre chiffre d'affaire à l'exportation dans plus de 60 pays, au travers de nos filiales et de nos importateurs, y compris les USA notre dernière filiale en date.

Quels types de casques proposez-vous ?

Nous sommes présents dans toutes les catégories. Les casques intégraux, cross, modulables et les jets. La gamme s'articule ainsi autour de quatre familles en fonction de la pratique envisagée : Racing, Pulse, Discovery et Métro. Et cette segmentation nous permet de répondre à la demande des utilisateurs sur voie publique, piste ou encore tout-terrain.

Avez-vous différents sites de production ?

Tous nos produits sont conçus et développés en France jusqu'aux prototypes. Les casques en matières composites (fibre, carbone/aramide) sont fabriqués dans notre usine thaïlandaise. Les produits constitués de résine thermoplastique, sont quant à eux, fabriqués dans notre usine du Portugal.

L'utilisateur lambda bénéficie-t-il de votre forte implication en compétition ?

Oui, et c'est pourquoi la marque est depuis toujours présente dans le sport. Il n'existe d'ailleurs qu'un seul service de recherche et développement qui est commun à la compétition et au grand public. C'est une force car la conception d'un casque reste l'élément crucial en matière de sécurité, bien avant les matériaux. Notre produit Race R pro Carbon utilisé en Moto GP est strictement identique à celui que vous trouvez sur le marché.

Justement, on imagine qu'une calotte en matière composite sera plus performante. Mais existe-t-il aussi des disparités au niveau des garnitures intérieures absorbantes ?

Pas vraiment au sein de notre marque. La géométrie et l'architecture, les matériaux (polystyrène expansé) utilisés et les traitements s'y rapportant sont le tronc commun chez SHARK. Nos éléments amortisseurs surpassent les normes en vigueur, couplés à une coque composite les résultats sont encore meilleurs.

Combien de temps faut-il pour renouveler une gamme de produits ?

Tout dépend du projet. Cela va de 6 à 10 mois pour le simple restylage d'un modèle existant tandis qu'un développement innovant peut nous réclamer 24 mois et au-delà.

A quel type d'homologation devez-vous répondre ?

Le règlement ECE-22/05 créé à l'origine par l'UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) est la référence internationale principale pour homologuer un casque. Plutôt bon dans l'absolu, ce standard n'est toutefois pas une norme européenne et cela rend l'harmonisation difficile entre les différents pays. Le plus préjudiciable étant l'absence d'un organisme officiel indépendant de contrôle de la conformité. Aujourd'hui, seuls les services des douanes ou de la répression des fraudes effectuent ponctuellement des prélèvements sur stocks. Cela reste très insuffisant.

Il n'existe rien d'autre ?

L'organisme britannique SHARP procède à des essais de chocs en laboratoire sur des casques du commerce. Il en ressort un classement à étoiles suivant la performance mesurée. C'est une démarche unique qui a le mérite d'exister et qui peut éclairer le professionnel comme le particulier.

Avez-vous l'occasion de travailler avec vos concurrents pour faire évoluer les référentiels ?

Oui, au sein de l'ACEC (association européenne des constructeurs de casques) qui se réunit épisodiquement. Cet organisme nous sert de médiateur auprès des instances dirigeantes pour transmettre nos réflexions.

A ce propos, comment envisagez-vous le casque de demain ?

Il existe plusieurs axes de développements futurs. Concernant la sécurité active, l'étude et l'analyse des impacts tangentiels (rotation du casque par rapport à la tête au moment du choc) vont se renforcer. De même, la recherche concernant le casque adapté à l'enfant va s'intensifier. Côté sécurité passive, le casque connecté permettra la projection de multiples informations à l'intérieur de la visière (vitesses, gps...). Il pourrait également relayer la signalisation extérieure (indicateurs de direction, feu stop...). Sans dévoiler des projets confidentiels, Shark présentera bientôt de nouveaux produits très innovants.

DU CÔTÉ DES CONSTRUCTEURS

Un nouveau coupé Lexus, la marque premium de Toyota

Bien que le LC soit un haut de gamme, Lexus n'a pas hésité à le "crasher" selon le protocole RCAR et le présenter aux centres techniques européens.

Le constructeur japonais, de véhicules de luxe ne cesse de proposer des modèles concurrençant les hauts de gammes allemands. Le coupé LC, dont le prix avoisine les 100 000€, en cours de commercialisation, en est la parfaite illustration.

Tout d'abord, sa silhouette racée traduit l'élégance recherchée et le profil tendu suggère la puissance, la performance. Côté habitacle, le constructeur met l'accent sur le grand confort avec un intérieur, tout en cuir, spacieux et aéré. Deux motorisations sont proposées. Un V8 de 500 CV et 5l de cylindrée accouplé à une boîte automatique à 10 rapports, une version plus dédiée au continent nord-américain. Et comme la marque de luxe de Toyota ne peut renier son ADN l'hybridation, la seconde motorisation est le V6 hybride de 3,5l.

Quant aux matériaux utilisés pour le châssis, Lexus reste plutôt traditionnel. Sur une nouvelle plateforme qui sera partagée avec la prochaine berline LS, l'acier prédomine. Seuls les ouvrants sont en aluminium.

Côté réparabilité, point sur lequel SRA porte un intérêt majeur, voici notre avis après analyse de l'exemplaire de la version hybride testé au choc RCAR à 15 km/h, mis à notre disposition.

Pour l'avant, pas de mauvaise surprise, nous restons sur du très classique dans les dommages. Bien sûr, avec un modèle de cette gamme, richement doté, de nombreuses pièces sont à changer mais aucun endommagement n'est à noter concernant les éléments du circuit de refroidissement ou de mécanique. La façade technique de conception propre au groupe Toyota/Lexus, est constituée de

plusieurs segments complexes en acier boulonnés et ceux-ci sont à changer ou à redresser quasiment dans leur ensemble.

Pour le choc arrière, c'est un peu plus problématique. La conception automobile est souvent un compromis et l'exemple nous en est donné.

Afin de protéger la batterie et les nombreux éléments électroniques situés dans le coffre, hybridation oblige, Lexus a opté pour deux brancards longitudinaux supplémentaires. Si bien que lors du choc, ces renforts viennent plier le plancher dans la zone située au-dessus du train roulant. Ce qui impose un vérinage pour le redresser et le changement du bas-volet arrière soudé. Opérations lourdes certes, mais au moins les composants sont préservés.



Lexus LC

Seat Ibiza version 2017

Le constructeur espagnol sous ADN germanique.

La nouvelle Ibiza (génération 5) est construite à Martorell en Catalogne, là où nous avons eu le privilège de la découvrir. La précédente lancée en 2008, ayant subi deux restylages, laisse enfin la place à ce cinquième opus. Elle repose sur la nouvelle plateforme "MQB", gage de légèreté et de rigidité. Déjà utilisée pour l'Audi Q2, cette plateforme servira également pour la future Volkswagen Polo.



Seat Ibiza

Le style se montre dynamique avec des arrêtes saillantes qui parcourent les flancs du capot. Quant à la nouvelle face avant, elle accueille des optiques triangulaires intégrant les feux de jour LED. Une version full LED est disponible pour les finitions les plus hautes dans une gamme se déclinant en quatre versions : Référence, Style, Xcellence et FR avec en série pour toutes les versions le "Front Assist" (freinage d'urgence autonome).

Concernant la réparabilité, malgré des porte-à-faux réduits, la nouvelle Ibiza affiche de bons résultats aux chocs à 15km/h, notamment pour l'avant. Les longerons en acier à très hautes limites élastiques sont préservés. Les pièces principales à remplacer sont le bouclier, le spoiler, la traverse, la face avant, la calandre, le phare gauche et le capot. L'aile avant gauche peut être sauvée avec un temps de réparation d'une heure environ et il faudra prévoir une petite retouche de peinture sur la porte avant gauche. Dommage que Seat ne propose pas de kit de réparation pour les pattes de phares. Il serait utile lors de petits chocs. Quant à l'arrière, le bouclier, le spoiler et la traverse sont à remplacer. Il faut procéder à un léger redressement de la jupe.

La nouvelle Seat Ibiza sera commercialisée au mois de juin avec une carrosserie unique en 5 portes.

Lettre d'information éditée par SRA : 1, rue Jules Lefebvre, 75431 Paris Cedex 09

Tel : 01 53 21 51 30 - Fax : 01 53 21 51 44 - Internet : www.sra.asso.fr

Directeur de la publication : *Michel Colas*

Rédaction : *Frédéric Accot, Maria Cappe, Sébastien Delaunay, Bruno Deng, Gilles Ghiran, Elizabeth Le Mouillour, Anne Loisel, Dominique Tijou, Anne-Marie Vieira*

Maquette : *Maria Cappe* - *Suivi : Martial Burat*

LA LETTRE
SRA ACTUALITÉS

Contact : sra@sra.asso.fr