

Fabricación

Tendencias actuales

INFORMACIÓN DE LA POLÍTICA DE PLATAFORMAS FACILITADA POR EL CENTRO DE MADRID DE PSA PEUGEOT CITROËN

Cada día son mayores las exigencias del mercado respecto a las características que deben ofrecer los automóviles. El público espera coches no sólo atractivos, confortables y originales, sino muy especialmente coches que respondan a las más modernas exigencias de seguridad y que produzcan muy poca contaminación atmosférica.

Por otra parte el gran número de marcas existente, todas ellas en dura competencia, hace necesaria una permanente revisión de precios, disminuyendo costos de fabricación y comercialización, y también un incesante aumento de modelos que puedan ser apetecidos por los diferentes segmentos del mercado.

Todo ello ha conducido a la racionalización de los sistemas de producción procurando la mayoría de las marcas que los distintos automóviles que fabrican lleven alguna parte común, que al programarse para mayor número de coches, abaraten el precio final del vehículo.

El Grupo PSA Peugeot Citroën, que actualmente ocupa la segunda posición de cuota de mercado en Europa, tiene implantado en su centro de producción de Madrid el sistema de "política de plataformas" con el que está obteniendo muy buenos resultados, conjugando perfectamente el interés del fabricante con el interés fundamental del cliente.

En resumen, esta interesante "política de plataformas" aúna tres conceptos importantes: físico, de costes y de organización.

CONCEPTO FÍSICO:

Una plataforma es una base común a varios vehículos, cuyo perímetro común más habitual se compone del grupo motopropulsor, la Plataforma y estructura de chapa, las armaduras de asiento, la dirección (columna, armadura de volante, mecanismo de dirección), el pedalier, el grupo climatizador, la refrigeración motor, los sistemas de enlace al suelo y transmisión, el sistema de escape, el depósito carburante y la Arquitectura eléctrica/electrónica.

COSTES:

Este perímetro común supone hasta un 60 % del coste total del vehículo y por lo tanto, esto implica desarrollar para cada modelo sólo el 40 % restante, porque todas las horas ya invertidas en un modelo por los equipos de Ingeniería, Material y Diseño son amortizadas posteriormente en otro modelo, es decir,

en aplicaciones posteriores de la misma o distinta plataforma (esta última circunstancia, en el caso de los módulos interplataformas).

ORGANIZACIÓN:

Las plataformas no serían ni efectivas ni eficaces sin un verdadero trabajo en equipo entre todos los componentes que intervienen en los procesos, puesto que cada uno de ellos juega un papel determinado, realizando su propia función.

En cuanto a la organización, la política de plataformas implica la existencia de tres entidades diferentes: las Plataformas, las Entidades Técnicas de apoyo o Métodos Industriales y los Centros de Producción.

FORMA DE TRABAJO:

Estas tres entidades trabajan, bajo los principios de solidaridad y transversalidad, para cumplir los objetivos comunes.

Las Plataformas coordinan y gestionan la concepción y



el desarrollo de los proyectos de vehículos y órganos que constituyen la oferta comercial.

Las Entidades Técnicas, en colaboración con las Plataformas, y dirigidas por ellas, participan y, posteriormente, industrializan los diseños desarrollados por las Ingenierías de Producto, que se encuentran dentro de las Plataformas.

Los Centros de Producción mantienen la máxima responsabilidad de los costes, de la calidad y del cumplimiento de los plazos de fabricación establecidos, apoyados funcionalmente por las organizaciones de las Plataformas que se ocupan del producto, durante toda su vida útil.

Esta política de Plataformas ha dado lugar a los siguientes hechos:

- * Hasta 2004 el Grupo se propone lanzar 25 nuevos modelos.
- * Desde 1998 hasta 2002 se ha incrementado hasta un 54% el volumen de ventas.
- * En 5 años el Grupo ha pasado de ser el noveno constructor mundial a ser el sexto.
- * En Europa se sitúa como segundo constructor con una cuota de mercado del 15%.
- * El objetivo de ventas para 2006 es de 4 millones de vehículos.

En España hay dos centros de producción del Grupo PSA Peugeot Citroën: el Centro de Vigo y el Centro de Madrid.

En particular, el Centro de Madrid fabrica la totalidad de sus coches bajo las consignas de la política de Plataformas, en concreto, dentro de la Plataforma 1, aquella destinada a los vehículos con mayor demanda comercial. Con ello se optimizan los costes de fabricación, se desarrolla una producción mucho más diversificada y se reducen plazos a la hora de lanzar nuevos productos al mercado. En poco tiempo nuevos coches han pasado por las líneas de producción con una aceleración superior a la de hace unos años. Se ha comprobado, también, cómo esto ha redundado en una modernización más acelerada del aparato industrial y en una nueva organización, la de las Plataformas, que ha potenciado el aprovechamiento de todos los recursos disponibles.

En concreto, en 2002, el Centro de Madrid ha lanzado, por primera vez en la historia, y coincidiendo con su cincuentenario, 2 nuevos modelos: el C3 y el C3 Pluriel (este último lo producirá el Centro de Madrid en exclusiva para todo el mundo).

Estos dos lanzamientos han supuesto un total de 102 millones de euros de inversiones en el Centro, de los cuales, más de 32 millones y medio, son específicos del Citroën C3 Pluriel.

En cuanto a las novedades industriales que se han podido realizar gracias a estas inversiones, y gracias al apoyo de la Comunidad de Madrid dentro de su Programa de Innovación Tecnológica, se han incorporado a las líneas 83 robots de última generación, 87 nuevas pinzas de soldadura motorizada, 26 autómatas de gran capacidad, una nueva cabina de control de estanqueidad, un nuevo reglaje de arcos en la nueva línea de montaje en la cual el operario va embarcado y se desplaza al mismo tiempo que la carrocería, línea que, además, cuenta con altimetría regulable, contribuyendo así a la mejora

ergonómica de los puestos, nuevo reglaje de las lunas móviles, nuevos manipuladores para el montaje de los arcos del C3 Pluriel, nuevas zonas de fabricación específicas para los nuevos modelos, las puertas, el capot y la 5ª puerta, la línea de armaduras y algunos subconjuntos, así como 18 robots específicos del C3 Pluriel, 6 autómatas, 4 máquinas de engatillado, 1 máquina de punzonado y 2 conformadores.

Con respecto al medio ambiente, los lanzamientos han supuesto una serie de mejoras importantes, tales como un nuevo autómata de control y equipos de medida en la Estación de Depuración de aguas de la planta de Pintura, con el objeto de mejorar la eficiencia de ésta, así como de ahorrar en el consumo de agua o la incorporación de nuevas calderas de gas natural, que han favorecido la reducción drástica de las emisiones de SO₂ y de partículas.

Ambos modelos han supuesto, por tanto, una importante modernización del Centro de Madrid, que ha conllevado, por ejemplo, la total remodelación de toda una nave adscrita al área de Chapa.

Con todo ello, tanto el C3 como el C3 Pluriel, han inaugurado una serie de novedades muy importantes para el Centro de Madrid y todos los que forman parte del mismo.

Se atienden, en fin, de esta forma, todas las exigencias del mercado actual:

diversificación de modelos, belleza y modernidad de líneas, confort interior, seguridad en caso de accidente y poca contaminación ambiental. ❖