



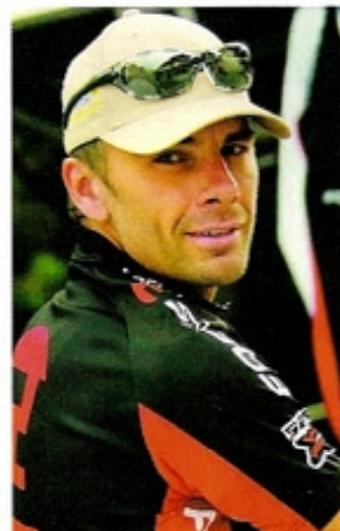


**L'usine Derby Cycle - Focus,
Cloppenburg (Allemagne)**

Les entrailles d'un géant

Focus est un nom que l'on assimile plus à l'automobile qu'à une marque de fabricant de cycles. Pourtant, le manufacturier allemand appartient au groupe Derby Cycle qui possède les marques Rixe et Kalkhoff (vélos électriques). Présente de façon anecdotique en 2007, Focus insuffle un véritable élan à sa conquête du marché français cette année. Une bonne occasion pour nous de partir découvrir l'univers de cette marque au nom évocateur...

Le siège qui est aussi l'unité de production principale de Derby Cycle se trouve à Cloppenburg, à deux cents kilomètres d'Hamburg, en Allemagne. Ici, ce ne sont pas moins de cinq cent cinquante personnes qui travaillent. En plus de cette usine, un nouveau site d'assemblage vient de voir le jour à une dizaine de kilomètres de là afin de pouvoir répondre à l'augmentation de la demande liée à l'explosion de l'export. Cloppenburg, c'est plus de trente mille mètres carrés de surface et une production quotidienne moyenne de deux mille huit



Mike Kluge, par qui tout a commencé !

cents vélos. Soit l'une des plus grosses d'Europe. Derby Cycle est le plus gros employeur de la région. Un rôle économique qu'il est de bon ton de souligner à l'heure des délocalisations massives. C'est Michaël Sommer, responsable des ventes sur la partie ouest de l'Europe, qui nous accueille et nous fait faire le tour du propriétaire. Il ne nous faudra pas moins d'une grosse heure sans chômer pour faire cette visite guidée.

L'USINE

On commence par la cellule où tous les produits sont testés en résistance et en fatigue afin de vérifier qu'ils soient bien conformes à la norme européenne.

Michaël nous précise que le cahier des charges maison place la barre encore plus haute. Chez Derby, on ne badine pas avec la sécurité. Certainement l'une des raisons qui explique le faible taux de retour SAV, problème de transport compris, qui se situe aux alentours de 1,5 %. Si les cadres sont fabriqués en Asie, ils arrivent sous la forme la plus basique, sont déballés, dégauchis à la main, nettoyés et reçoivent même des compléments de soudures comme la pose de butées de gaines si besoin. Une vérification cadre par cadre est alors effectuée. Direction l'atelier de peinture où ils subissent un traitement anti oxydation par électrolyse. Une nouvelle fois nettoyés, c'est

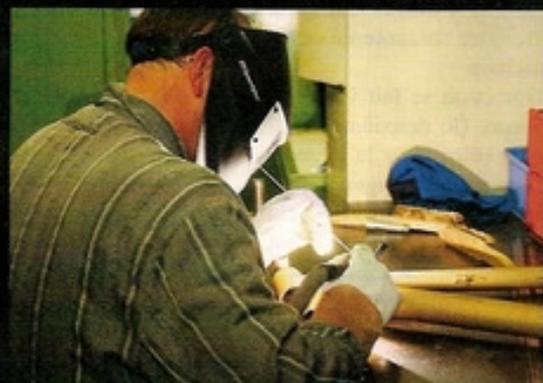
alors le moment de l'application de l'émaillage en poudre avec de l'air électrostatique, puis l'incontournable passage au four à deux cents degrés. La qualité du rendu est telle qu'il semble être déjà verni. On ne parle même pas de sa solidité et des tests de résistance on ne peut plus parlants... Derby Cycle, c'est aussi une charte environnementale scrupuleusement suivie: récupération, traitement et recyclage des eaux usées et de la peinture récupérée par le mur d'eau. Bravo! La pose de la déco est confiée aux doigts habiles de femmes, comme souvent pour ce type de tâches. Pour accéder à l'atelier de montage des roues on traverse d'impressionnantes montagnes de composants et

autres cadres stockés en attente d'assemblage. Ici, on monte des roues de cinq heures du matin à... minuit! Une nouvelle longue traversée nous conduit enfin dans l'immense atelier d'assemblage à proprement dit. Pas moins de dix chaînes toutes conclues par un contrôleur qualité qui signe la charte de chaque vélo ou le remet dans le circuit en cas de non-conformité à cette dernière. Il est impressionnant de voir une telle activité, mais ce qui l'est encore plus, c'est l'organisation. Chacun s'applique à sa tâche. Elles sont toutes interdépendantes les unes des autres et doivent donc être réalisées au bon moment et de la bonne manière. Une multitude d'actions entremêlées qui a pour but le montage abouti et sans compromis des vélos, quel que soit leur niveau de gamme. Cette organisation permet à Derby Cycle de proposer à ses clients

Chez Focus, tout est fait "à la maison" avec une grosse rigueur !



Du laboratoire de test ultra équipé, aux chaînes de montage impressionnantes où s'activent des techniciens, jusqu'aux cabines de peinture et aux postes de soudure, l'usine Derby Cycle en Allemagne où sont fabriqués les Focus, est exemplaire. A l'heure de la délocalisation, il est heureux de voir une marque jouer la carte européenne !



Un peu d'histoire

Mike Kluge, coureur emblématique VTT et cyclo-cross des années 90 en désaccord avec Wheeler, son partenaire d'alors, décide de créer sa propre marque, Focus.

1992 Il commence en faisant fabriquer quelques cadres par un petit artisan.

1993 Il se rend compte que produire des vélos n'est pas si simple et s'associe au groupe Derby Cycle. Entre-temps Mike a la bonne idée de déposer le nom Focus dans 16 pays pour l'ensemble des véhicules deux et quatre roues...

1994 La production est assurée par Derby Cycle et Mike en est l'ambassadeur. Entre 95 et 97 la production passe de 50 00 à 10000 vélos.

1998 Ford prépare le lancement de la Focus et rachète du coup le nom

pour pouvoir l'utiliser. Mike souhaite également tout céder à Derby : la transaction globale se chiffrera en million de Marks... Depuis, il reste très attaché à la marque et au groupe et participe toujours à quelques projets et développements.

2003 Grosse remise en question et refonte globale de la gamme.

2004 Développement de l'export.

2008 L'objectif est d'associer le nom Focus au vélo dans l'esprit du grand public à l'export. Pour ça, le vecteur sera la route et la présence de la marque au sein du peloton professionnel dès la fin de l'année. Démarche suivie par de nombreuses grandes marques pour s'assurer une visibilité mondiale. Focus s'associe également à fédération allemande de cyclisme, une excellente manière d'être présente sur les plus grands rendez-vous internationaux, VTT compris.

Nous avons pu découvrir dans *Bike 63* la qualité des Focus avec l'essai du Thunder, le vélo all mountain de la gamme.



Avec un taux de retour de 1,5 %, Focus joue la carte fiabilité !

des séries absolument sur mesure, peinture comprise, pour une commande minimale de trente pièces d'un même modèle dans la même taille ! Une adaptabilité assez surprenante pour une structure aussi grande.

LE MARCHÉ FRANÇAIS

Désormais la France a sa structure basée au siège à Cloppenburg, et surtout un réseau de détaillants triés sur le volet au nombre de trente-cinq à ce jour, mais que Boris Lavès, le responsable France, souhaite voir atteindre soixante en octobre prochain.

La prospection se fait via deux promoteurs (le deuxième commence en juin) pour la France, qui ne sont pas des agents mais des salariés de Derby Cycle pour Focus et Kalkhof. Kalkhof

est plus spécialisé dans les vélos de ville et électriques, un marché en pleine expansion ces derniers temps. En 2008, le volume espéré est de cinq mille vélos. Pour Focus, pas question de vendre sur Internet, on préfère le contact et le réseau spécialisé. Concernant la gestion du SAV, tout est traité directement avec l'Allemagne et la politique maison c'est *Honesty by trust!* Cela signifie que Derby Cycle s'en remet totalement au diagnostic du détaillant et la pièce est automatiquement envoyée sous quarante-huit heures grâce à une machine, merveille de technologie qui semble s'occuper de tout... sauf du café ! Système qui semble bien fonctionner, puisque trois personnes suffisent au SAV pour l'ensemble de l'Europe.

nelles. « Focus arrête de suivre et passe à l'attaque avec le First ». Trop lourd pour être classé en marathon, ce 120 mm est un Touring qui se veut robuste et fiable sans perdre de vue l'efficacité dynamique. La gamme marathon, c'est le Super Bud décliné en deux versions basées sur une cinématique différente du First. Dans cette famille, on trouve aussi des rigides avec les Raven et Killer Bee Disc. Pour le *All Mountain*, la gamme dispose des Thunder en 140 mm et du Bud avec 130 mm, chacun ayant une cinématique différente. Deux modèles enduro en 160 mm que sont les Big Bud et Buster correspondent au débattement le plus important de la gamme Focus à ce jour. Evidemment on retrouve une série de rigides XC, de vélos de dirt, une gamme enfant et trois modèles pour mesdames. Dans l'ensemble, le rapport qualité/prix/niveau d'équipement est excellent. Le récent test du Thunder Pro montre qu'ils fonctionnent aussi très bien. Jörg, monsieur développement, nous confie qu'il y a trop de plateformes différentes et reconnaît qu'en effet, il n'y a rien au dessus de 160 mm.

Derby Cycle en chiffres

- 60 000, la capacité de stockage en vélos montés
- 30 000 m², la superficie de l'usine de Cloppenburg
- 10 000, la production mensuelle du deuxième site de production à 10 km de Cloppenburg
- 5 000, le nombre de ventes espérées en France pour 2008
- 2 800, la production journalière du site de Cloppenburg
- 540, le nombre de personnes qui travaillent sur l'unité d'assemblage de Cloppenburg
- 200 m, la longueur du couloir principal dans la partie administrative
- 160 mm, le plus grand débattement actuellement disponible dans la gamme Focus
- 70, le nombre de personnes qui travaillent dans les bureaux
- 37, le nombre de pays où Focus est présent
- 35, le nombre de magasins en France (début juin 2008)
- 30%, la croissance annuelle du volume à l'export

GAMME 2008

Jörg Areng, responsable produit Focus, nous parle de la gamme actuelle et des prochaines directions techniques et promotion-

nelles. « Focus arrête de suivre et passe à l'attaque avec le First ». Trop lourd pour être classé en marathon, ce 120 mm est un Touring qui se veut robuste et fiable sans perdre de vue l'efficacité dynamique. La gamme marathon, c'est le Super Bud décliné en deux versions basées sur une cinématique différente du First. Dans cette famille, on trouve aussi des rigides avec les Raven et Killer Bee Disc. Pour le *All Mountain*, la gamme dispose des Thunder en 140 mm et du Bud avec 130 mm, chacun ayant une cinématique différente. Deux modèles enduro en 160 mm que sont les Big Bud et Buster correspondent au débattement le plus important de la gamme Focus à ce jour. Evidemment on retrouve une série de rigides XC, de vélos de dirt, une gamme enfant et trois modèles pour mesdames. Dans l'ensemble, le rapport qualité/prix/niveau d'équipement est excellent. Le récent test du Thunder Pro montre qu'ils fonctionnent aussi très bien. Jörg, monsieur développement, nous confie qu'il y a trop de plateformes différentes et reconnaît qu'en effet, il n'y a rien au dessus de 160 mm.



Équipé de la gamme de composants Concept Extrême, remarquable à sa couleur verte, le nouveau Thunder 2009 (à gauche) est un excellent all mountain doté de 140 mm de débattement. À droite, voici le remplaçant du Super Bud pour la gamme 2009. Un marathon avec 100 mm de débattement qui sera proposé autour de 2 000 €.

« Nous ne voulons pas faire de développement trop rapide sur les gros débattements. C'est beaucoup de frais pour un volume de vente minime. »

GAMME 2009

La gamme de l'année prochaine aura à cœur de ne pas rendre obsolète la gamme 2008. Les principaux changements se feront au niveau de la cosmétique et du triangle avant du Thunder. Il y aura aussi l'apparition d'une plateforme 100 mm pour proposer un marathon aux alentours de 2000 € à la place des Super Bud actuels. Ce qui veut dire que la gamme proposera deux cinématiques différentes sur les 100 et 120 mm. « Nous misons beaucoup sur les plateformes qui génèrent du volume. L'avenir, c'est le marathon léger, et la fibre de carbone. » Toujours pas de freeride ni de DH de prévus en revanche. Tous les changements sont destinés à avoir une gamme plus homogène du point de vue design. Focus, c'est également Concept, une gamme d'accessoires et de composants qui existe déjà, mais dont elle va appuyer le développement pour obtenir un ensemble haut de gamme: Concept Extrême, et une entrée de gamme: Concept SL. On constate aussi le retour de Manitou sur un modèle First. Il y aura également de plus en plus de

Continental sur l'ensemble de la gamme Focus.

PROJET POUR 2010

Concernant le First et les 2,6 kg un peu trop lourds de son cadre, l'objectif est d'en réduire le poids et de décliner un 100 mm léger sur la même plateforme. Pour le all mountain et l'enduro, on verra apparaître une nouvelle plateforme déclinée en 140 et 160 mm en lieu et place de l'actuelle gamme Thunder. Sur ce point, Focus travaille actuellement en collaboration avec Diamond Back US. A noter aussi l'arrivée prévue d'un 180 mm pour 2010. Focus fait partie d'un groupe qui a les reins solides et qui prend le temps de façonner sa gamme pour la rendre la plus attractive, homogène et cohérente possible. L'objectif est de combler les manques d'ici à 2010, mais pas à n'importe quel prix, et surtout pas en se précipitant. La structure française semble apporter toutes les garanties concernant une distribution sérieuse et une gestion efficace du SAV sur des produits bien placés en prix et basés sur la fiabilité avant tout. Voilà largement de quoi être optimiste quant au devenir de Focus en France. ●



Miniview ITW Boris Lavès, Responsable Focus France

Quels sont les objectifs de vente sur la saison 2008 ?

Notre premier représentant pour la France, Thierry Gracia, a commencé à travailler mi-février 2008. Nous avons à ce jour 35 revendeurs bien répartis dans le pays, qui sont listés sur notre nouveau site internet en français (www.focus-bikes.com/dealer.asp?lang=french&active=7). Pour octobre 2008, nous pensons que 60 magasins proposeront Focus en France, avec un territoire limité pour chaque revendeur. La réaction que nous avons reçue depuis le début de l'année est très positive. Nous pensons qu'avec notre second représentant pour la France, qui commencera fin juin, il nous sera peut-être même possible d'améliorer ce chiffre. Pour Focus, la France sera divisée diagonalement en deux: Thierry Gracia sera responsable pour le sud-ouest et notre nouveau collaborateur pour le nord-est.

N'est-ce pas un problème pour la réactivité (livraison, SAV...)

de ne pas avoir d'infrastructure sur le sol français ?

Nous pensons que dans notre usine à Cloppenburg, notre département du service après-vente possède une organisation professionnelle qui lui permet de résoudre les cas de SAV pour les 38 pays où nous vendons activement nos vélos. Notre taux de cas de garantie est très faible, ce qui nous permet en ce moment de traiter tous les cas mondiaux avec seulement trois personnes au téléphone. A l'ère de l'Internet, il nous est possible de consulter le portail de notre transporteur pour voir quel est le statut des livraisons pour nos magasins en France. De ce fait, nous pouvons garantir un suivi des vélos expédiés.

Selon vous, le Focus First correspond-t-il au marché français

qui est très pointilleux sur la notion de poids ?

Nous développons tous nos modèles en interne. Nous sommes très fiers de notre concept d'amortisseur du First qui est unique et qui apporte quelque chose de différent sur le marché mondial. Le poids est améliorable pour cette catégorie de vélo, mais nous proposons avec le First un modèle avec une très grande fiabilité. Vis-à-vis de la performance, c'est un des vélos qui donne le plus de plaisir et de confort. C'est pour cela que nous avons créé plusieurs vélos de test du First spécialement pour les magasins et magazines en France. Là aussi nous perfectionnons ce vélo selon nos exigences et nous ne sortons que des vélos prêts à 100 % pour le marché.

Tous les VTT de la gamme Focus seront-ils dispo en France ?

Ils seront tous disponibles pour la France. Nous n'aurons pas de stock spécial pour l'Allemagne ou d'autres pays avec des vélos non-disponibles pour la France. Pour Focus, il existe une ligne européenne. Les vélos de la série 2008/2009 seront les mêmes pour le Portugal comme pour la Suède.

Sur quels salons 2008 les consommateurs pourront-ils venir voir les vélos ?

Le premier salon où nous présenterons notre nouvelle gamme 2008/2009 sera notre propre salon à Cloppenburg du 24 au 25 août 2008. 1 500 personnes nous rendent visite chaque année. Ensuite viendront l'IFMA à Cologne et l'Eurobike à Friedrichshafen. Pour terminer la saison des salons nous serons présents en octobre au Roc d'Azur à Fréjus (83).