

CONTACTE CON NOSOTROS

Teléfono

948 23 60 50

Email

redaccion@diariodenavarra.es

Nuevo VW Polo



Foto de grupo, tras la presentación. En la fila superior, de izquierda a derecha, Matthias Schalk, Thomas Gelbke, Emilio Sáenz Grijalba, Eugenio Duque Escalona, Susanne Dellit, José Arreche Artajo (gerente del proyecto del nuevo Polo), Alfredo Morales Vidarte (presidente del Comité de Empresa), Antonio Conde Esperanto (Coches Especiales, Revisión Final) y Jesús Zorrilla Ruiz. En la fila inferior, Natalia Musso Miranda, Pedro Fondevilla Martínez, Juanjo Tohane Oscoz, Borja Celaya Murillo, Francisco Azcoiti Mikele y Joaquín Montané Serrano.

VW se compromete a aumentar el empleo fijo durante la presentación del nuevo Polo

Más de 400 periodistas de todo el mundo asistieron al evento de Berlín

Landaben espera alcanzar el ritmo de producción de 1.400 coches diarios en octubre o noviembre

CARLOS LIPÚZCOA
Berlín

Tiene nombre alemán, pero es navarro de pura cepa. La nueva estrella de la fábrica de Landaben, la sexta generación del Volkswagen Polo, se convirtió ayer en el centro de todas las miradas en Berlín durante su presentación mundial ante la prensa. En concreto, se mostraron cuatro unidades que fueron enviadas desde Navarra dos semanas antes del evento, al que asistieron 400 periodistas de todo el mundo. A su lado, como unos nerviosos padres, cuatro de los responsables de Volkswagen Navarra y dos miembros del comité.

La comitiva navarra estaba encabezada por el presidente de la empresa, Emilio Sáenz, quien aseguró que la dirección está haciendo todos los esfuerzos posibles para acercar la mayor parte de los proveedores a Navarra o

sus cercanías. "Estamos volcados en reforzar el cluster del automóvil y trabajamos intensamente en aumentar el parque de proveedores. En la fábrica, seguimos comprometidos con incrementar las contrataciones fijas gracias al acuerdo de empleo", expuso poco antes de que comenzara la espectacular presentación.

Junto a Sáenz, también viajaron desde Pamplona Susanne Dellit, directora de recursos humanos de Volkswagen Navarra, Matthias Schalk, director de calidad, y José Arreche, gerente del proyecto VW270. También asistieron en representación de la plantilla el presidente del comité, Alfredo Morales, y el secretario, Eugenio Duque. El evento, que comenzó con puntualidad alemana a las once de la mañana, tuvo lugar en una antigua fábrica de Telefunken en el barrio berlinés de Spandau. Una antigua nave industrial reconvertida en salón de eventos sirvió de decorado para mostrar por primera vez el nuevo Polo, un coche que el consejero delegado de la marca Volkswagen, Herbert Diess, definió como un "pequeño gran coche". El ambiente en el interior de la nave se asemejaba a una discoteca, con música

electrónica de fondo y muchos focos cuya luz atravesaba una niebla que llenaba la estancia.

La presentación fue todo un espectáculo de luces, sonido y movimiento. Los cuatro Polos trasladados a Berlín circulaban sobre el escenario, sobre el que se situaba una plataforma giratoria en la que se detenían durante las intervenciones tanto de Diess como del responsable de desarrollo de Volkswagen, Frank Welsch, y el responsable de diseño de la marca, Klaus Bischoff, que describieron ante los asistentes, colocados en una grada ante el escenario, las peculiaridades y virtudes del nuevo coche: "Representa un salto en calidad, equipamiento, comportamiento y prestaciones".

Tras el evento, José Arreche reconocía que todavía quedaba por delante completar la "rampa de lanzamiento" del nuevo Polo, que comenzará a fabricarse en un reducido volumen, unos quince coches al día, para ir ganando velocidad y alcanzar una "velocidad de crucero" de unos 1.400 coches diarios hacia octubre o noviembre. "Es necesario hasta que desarrollemos los hábitos para ensamblar el nuevo Polo. El anterior coche ya lo podíamos hacer

de memoria y ahora tenemos que lograr lo mismo con este", resumía Arreche, quien aseguró que la plantilla nunca había recibido un entrenamiento tan intenso

Tamaño similar a un Golf IV

El nuevo coche crece prácticamente en todas sus medidas respecto al modelo que sustituye, tendencia que calca del resto de coches del sector. Su longitud es de 4,05 metros (+8 cm), su anchura de 1,7 metros (+8 cm), su altura de 1,44 metros (-1 cm), y su distancia entre ejes de 2,56 metros (+9 cm). De hecho, estas medidas casi son calçadas a las del Golf de cuarta generación, que se vendió entre 1997 y 2004. Su estética más musculosa continúa con el tradicional aire de familia de la marca, con trazos simples, discretos y atemporales.

para un lanzamiento.

Arreche asumió las riendas del proyecto hace tres años a propuesta de Emilio Sáenz, responsabilidad en la que este ingeniero industrial nunca había ejercido. "Ha sido un reto apasionante. Poder influir desde las fases iniciales del diseño para que la fabricación sea después lo más eficiente posible", explicaba el gerente del proyecto VW270, el nombre interno con el que se conoce al nuevo Polo. Arreche definía el nuevo coche como un compendio de "emoción, pasión, buen gusto y frescura". "Las mayores complicaciones para sacar adelante este proyecto han sido técnicas. A veces es difícil compaginar visiones contrapuestas, pero siempre tienen que prevalecer los intereses generales", añadía para después destacar la calidad del equipo humano, tanto en Pamplona como en Alemania, involucrado en el lanzamiento.

Antes de volver con el resto de la delegación navarra presente en Berlín, Arreche miraba satisfecho el interés de los centenares de periodistas presentes en el evento para tocar, fotografiar y montarse en el coche destinado a marcar nuevos hitos en la historia de la fábrica de Landaben.

El nuevo Polo A07 nace con el reto de revalidar el éxito comercial de su antecesor

A la caza del plusmarquista

C.L. Berlín

La sexta generación del nuevo Polo, conocido como A07, asume el reto de superar los registros del coche al que sustituye y que se dejará de fabricar la semana que viene en Pamplona tras haberse ensamblado casi dos millones y medio de unidades. En concreto, se habrán producido 2.489.583 unidades del A05 desde 2009, el modelo más exitoso de la historia de Volkswagen Navarra. Nada menos que un 39% más que su antecesor, el A04. Un coche que, además, ostenta la plusmarca de producción anual en la historia de la planta de Landaben, que se alcanzó en 2011 con 353.353 unidades terminadas.

Más importante todavía, el incuestionable éxito comercial del A05 ha servido como salvavidas de buena parte de la actividad industrial y el empleo en Navarra, ya que el tirón de ventas se mantuvo incluso en lo más crudo de la crisis económica. La producción del A05 se ha situado, como mínimo, en torno a las 300.000 unidades anualmente, dato que contrasta frente a los 211.678 coches del Polo A04 que se terminaron en 2005.

Estos niveles de fabricación han sido posibles gracias a que el utilitario pamplonés han contado con el favor del público, apreciación que queda demostrada por la cifra de ventas tanto en España como en el conjunto de Europa. El Polo se encaramó desde 2010 hasta la lista de los diez coches más vendidos tanto a nivel nacional como continental, posición de privilegio que no ha abandonado a lo largo de todos los años que el A05 ha permanecido en el mercado. Rebasar los hitos alcanzados por su antecesor no va a ser tarea fácil para el nuevo A07. Para empezar, se encontrará un mercado más complejo y con más competidores en

el que las marcas coreanas siguen avanzando a costa de los tradicionales fabricantes europeos.

A ello habría que sumar la fiebre por los SUV o todocaminos del mismo segmento que el Polo, la categoría B, cuya cuota de mercado crece en gran medida a costa de sus equivalentes convencionales. Por eso es tan importante que el SUV de Volkswagen en el segmento B, cuyo nombre comercial todo apunta a que será T-Cross, haya sido asignado a Landaben. De otra forma, el volumen de producción en Volkswagen Navarra hubiera menguado en función del tirón comercial del todocamino.

50.000 coches cada año

No obstante, esto tampoco significaría que la suma de las ventas del nuevo Polo y el T-Cross, el segundo modelo que llegará el año que viene, tenga que equivaler a las matriculaciones del anterior Polo. De hecho, los cálculos de Volkswagen son que la producción en Landaben, una vez que el todocamino esté en el mercado, se sitúe en una media de 350.000 coches al año, 50.000 más que la media de los últimos años. Cifra que incluso podría rebasar los 400.000 vehículos anuales si el mercado responde positivamente al nuevo Polo y al T-Cross.

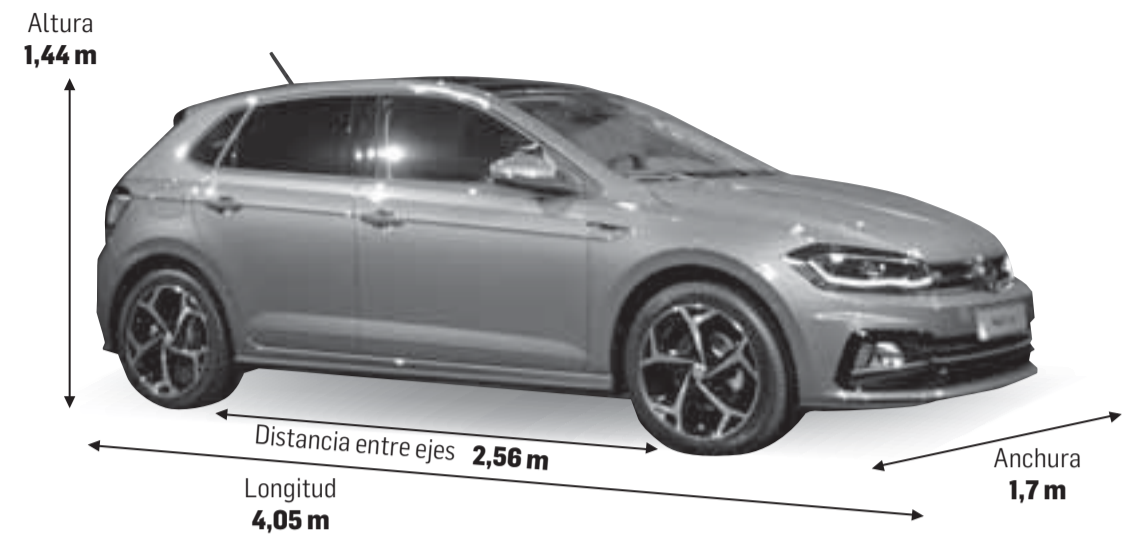
Como el resto de los utilitarios, el Polo es un coche capaz de cumplir tanto en ciudad como en carretera, además de hacer el rol de segundo vehículo en muchos hogares. El éxito de ventas de este segmento en toda Europa radica en su capacidad de ser un coche para todo y, gracias a su menor peso que otros turismos de mayor porte, lograr unos consumos más bajos, argumento que ganará peso conforme la fiscalidad de los combustibles fósiles vaya en aumento por motivos medioambientales.

Cinco navarros para mimar a la nueva criatura

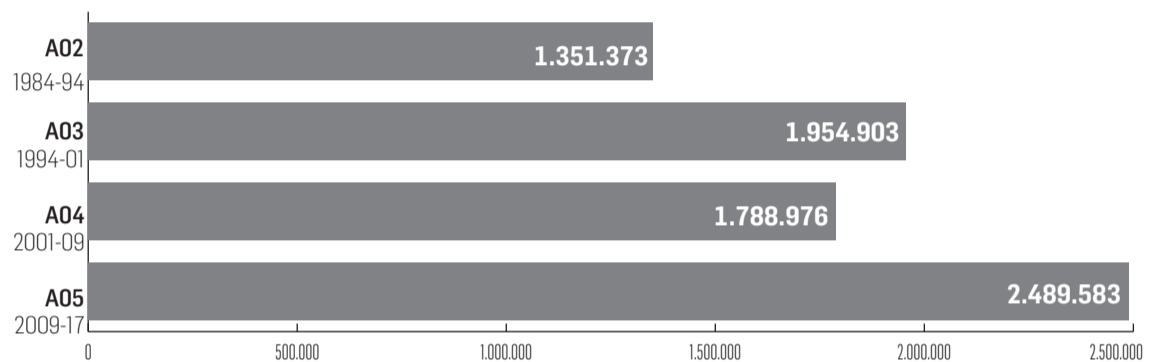
Joaquín Mortané Serrano miraba con preocupación la leve pátina blanquecina que cubría la carrocería de uno de los nuevos Polo en torno a los que se arremolinaban los periodistas ayer en Berlín. "Creemos que es por la humedad que hay en el ambiente. Estamos en una isla y es inevitable que se forme", explicaba el coordinador del equipo encargado de velar por el impoluto aspecto de los coches. Acompañado por Francisco Aizcoiti Mikelez, Juanjo Toane Oscoz, Borja Celaya Murillo y Antonio Conde Esperanco, habían llegado desde Landaben a la capital alemana el pasado miércoles para supervisar el estado de los cuatro coches, un GTi rojo, un Highline azul, un Beats blanco y un R-Line naranja, todos ellos con motor de gasolina.

"Son preseries fabricados en Pamplona hace unas semanas, aunque son perfectamente vendibles en cuanto a calidad de acabados. Fueron trasladados el pasado 2 de junio hasta Wolfsburg para recibir el visto bueno de los máximos responsables de la marca antes de trasladarlos a Berlín", detallaba Mortané. "Formamos parte de un grupo de diez personas dedicadas en exclusiva a preparar los coches de los eventos, así como aquellos que se prestan a las revistas especializadas y los que se emplean para test de choques y homologaciones", añadía.

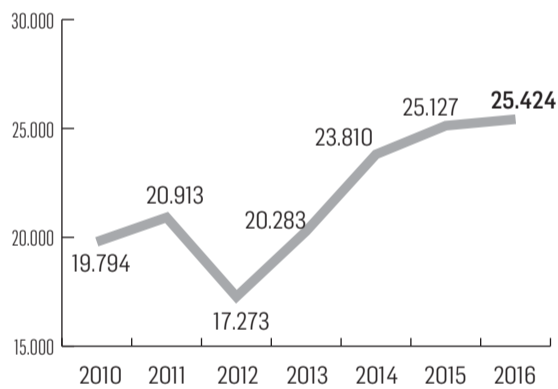
Nuevo VW Polo



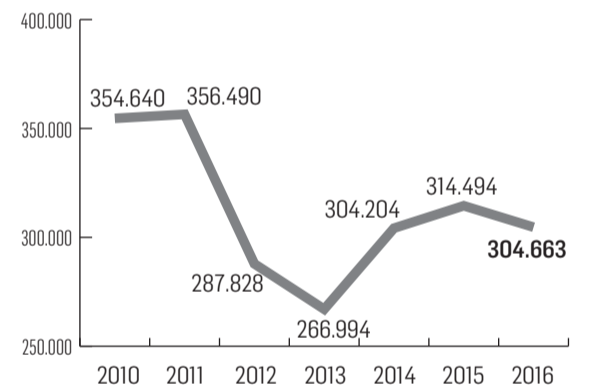
Polos fabricados en Pamplona según modelo



Polos A05 vendidos en España



Polos A05 vendidos en Europa



La renovación del Polo arranca con el deseo de reducir la eventualidad

La llegada del segundo modelo a partir del año que viene podría dar mayor estabilidad a la producción y la plantilla

C.L. Berlín

La plantilla de Volkswagen Navarra cuenta, según los últimos datos facilitados por la empresa, con 4.646 trabajadores. Es un centenar más de los que tenía a finales del año pasado, dato que puede interpretarse como consecuencia de las necesidades de personal para completar los 169.425 coches del anterior modelo antes de que se detenga la cadena de montaje por vacaciones, que comenzarán el próximo viernes. Es habitual que la demanda de personal fluctúe en función del programa productivo, fle-

xibilidad que se consigue gracias a la bolsa de eventuales, que suponen unos 600 empleados.

El acuerdo que la mayoría sindical (UGT, CC OO y Cuadros) alcanzó con la dirección de la fábrica para la llegada del segundo modelo, firmado en marzo del año pasado, reflejaba el compromiso de la compañía de crear entre 300 y 500 nuevos empleos netos, a los que se podrían sumar otros 2.000 en la industria auxiliar. Este cálculo nació del incremento de producción previsto en los próximos años, que pasará de la actual media de unos 300.000 coches por ejercicio a unos 350.000 de forma estable.

Y esa mayor estabilidad debería reflejarse en una plantilla con menos eventuales. El primer paso en esta dirección se materializó a finales del mes pasado, cuando la dirección anunció la conversión de 200 contratos temporales a fijos. Así las cosas, si todo mar-

cha según lo previsto, Volkswagen Navarra debería contar a finales de 2018 con una plantilla cercana a los 5.000 empleados.

Desde el pasado 15 de mayo, la única vía para entrar a trabajar en la fábrica de Landaben es el buzón unificado, pactado por la mayoría sindical y la dirección, un procedimiento objetivo que pretende disipar las dudas sobre la prioridad de acceso en función de filiaciones o contactos, cuestión azuzada por el resto de sindicatos con representación, los delegados de LAB, CGT y ELA.

Solo hasta el final del mes pasado el departamento de personal acumulaba 10.157 currículos, de los que unos mil estaban avalados por trabajadores fijos o eventuales. En las últimas semanas, varias decenas de candidatos se han sometido a las pruebas para engrosar la nueva bolsa de eventuales, como paso previo a un puesto fijo.