

## Visite inédite: Top Block nous ouvre ses portes



### SOMMAIRE

1. [Reportage, visite d'usine: Top Block, un savoir-faire made in France](#)
2. [Visite d'usine: Top Block, complément d'information](#)

### 1. Reportage, visite d'usine: Top Block, un savoir-faire made in France

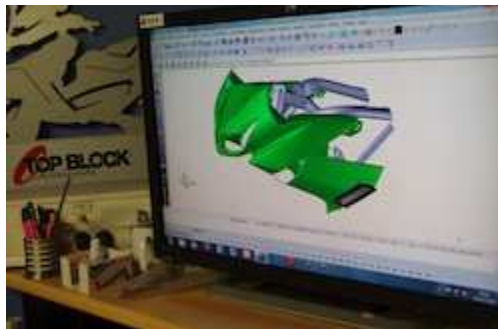
Créée en 1986, Top Block a su, au fil des années, s'adapter aux exigences du marché sans pour autant délocaliser. Avec un vrai savoir-faire à la française, l'entreprise franc-comtoise nous ouvre ses portes pour une [visite guidée](#).

Connue et reconnue dans le monde de la sécurité avec ses antivols, de la protection deux-roues avec ses pads particulièrement bien intégrés, Top Block a bien d'autres cordes à son arc. On retrouve notamment au catalogue du frenchy une riche gamme d'accessoires allant des repose-pieds aux embouts de guidon en passant par les supports de plaque... et tout est pensé et réalisé ici à Boron, dans le Territoire de Belfort.

C'est dans 3 200 m<sup>2</sup> que la cinquantaine d'employés est en charge d'imaginer, concevoir, développer, réaliser, assembler et expédier les différents accessoires à travers l'hexagone mais aussi le monde entier.

### CFAO

C'est sur place, dans le bureau d'étude situé à l'étage, que l'équipe en charge de la réalisation des nouveaux accessoires travaille sur ce qui équipera votre moto demain, comme ici par exemple pour la [Nuda](#) (*pad de protection bientôt disponible chez les revendeurs représentant Top Block*).



Après la conception informatique des produits, [Top Block](#) coule la pièce (*en volume*) en ABS.

Pièce qui servira de modèle de base avant d'être retravaillée sur différents points afin de répondre aux exigences, tant du point de vue du look que des impératifs techniques et protecteurs et ce jusqu'à la visserie (*classe 10, classe 12*).



Une fois le proto abouti, il ne reste plus qu'à lancer la production de la pièce taillée dans de l'aluminium brut pour le support et dans de l'Ertacétal pour les patins. Certes la finition et le design font partie intégrante des exigences de la marque mais l'accessoire est avant tout technique afin d'offrir une vraie résistance à l'abrasion et aux vibrations.



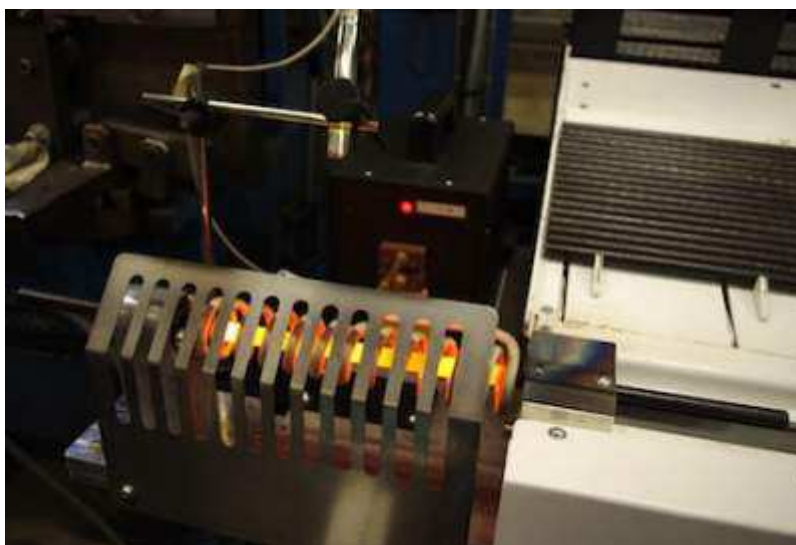


Sur ces derniers points la société ne rigole pas : calcul de la résistance des pièces, tests dans différentes positions, multiples angles de chute passés au crible afin de mettre un maximum de chance de son côté, tout est mis en oeuvre pour ne laisser que peu de place au hasard !

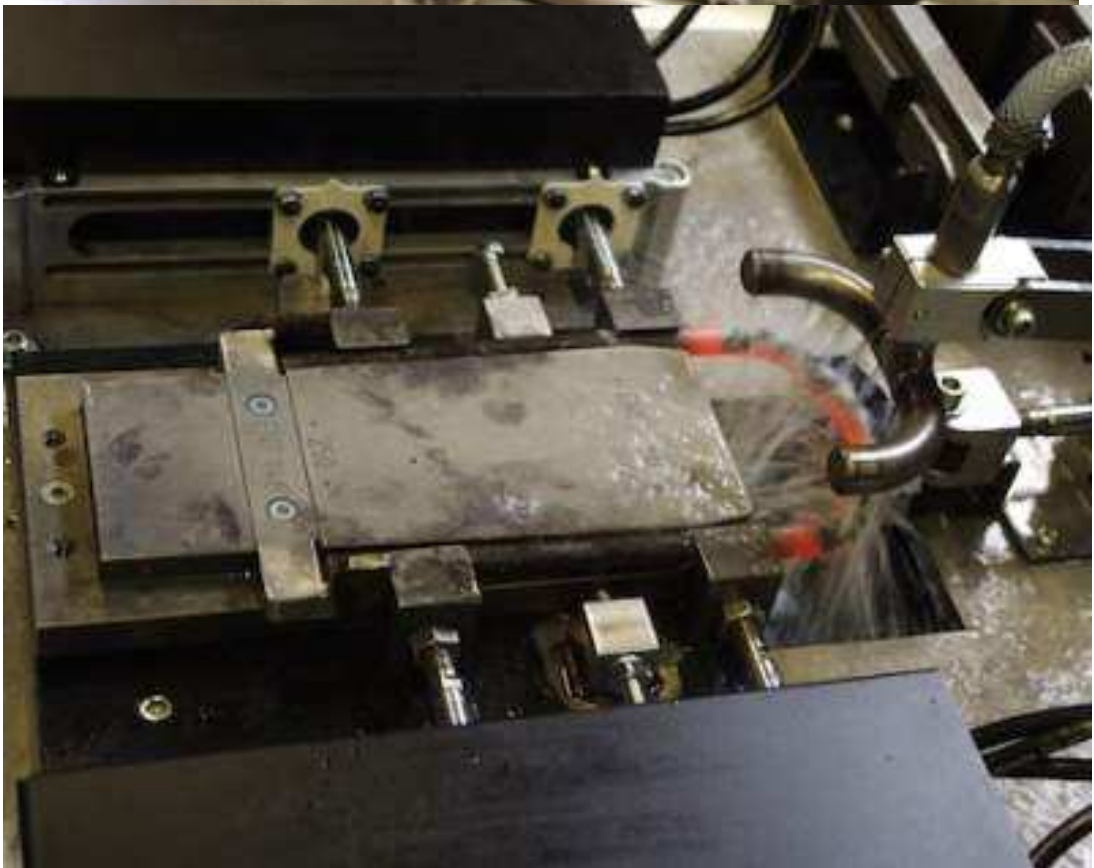
Il est bien entendu impossible de prévoir la trajectoire de la moto lors d'une perte d'équilibre tellement les paramètres inconnus et aléatoires peuvent faire varier l'équation finale (*trous dans le bitume, trottoirs, raccords à la mode soudure chinoise etc...*) mais ici les tests de sécurité dans différentes positions sont légions. Le but premier est de protéger la moto du choc tout en favorisant le glissement en évitant que la machine « *raccroche* ».

### **NAISSANCE D'UN ANTIVOL**

Après être débitées numériquement les différentes pièces sont amenées sur un chargeur en amont du pliage. Ces dernières passent une à une à travers un inducteur permettant de les chauffer en 8 secondes à 900°C. La tige métallique est alors courbée, refroidie puis calibrée. L'anse est ainsi formée avec une précision de l'ordre de 5/10ème.









Un peu plus loin dans l'usine nous assistons à la naissance du corps d'un antivol.

Ici le poudrage des embases de U avant leur passage au four qui permettra d'avoir une couleur résistante au temps et aux intempéries. Après passage en machine, la barre en acier ressort tournée, fraisée pour donner la partie interne de l'antivol directement utilisable par l'atelier d'assemblage qui unira à la main l'embase ainsi que les différentes parties plastiques créés aussi sur place.







Après avoir imposé via des tampons marqueurs les différentes inscriptions de part et d'autre sur les caches plastiques encerclant le corps du U, les 2 parties de l'antivol sont assemblées. S'en suit la vérification de chaque produit fini avant de recevoir les différents autocollants (SRA, NF, FFMC) et clefs. Il ne reste plus qu'à les mettre sous blister avant d'être en partance pour les différents points de vente.





## GENÈSE D'UN CRASH PAD

La protection de la moto a droit à autant d'égard que les antivols, pour preuve les mousses des coffrets (*découpées au laser s'il vous plait*) offrant au final un packaging abouti et qualitatif qui permettra aussi de vérifier qu'il ne manque aucun élément dans le coffret lors de la vérification finale.



Mais avant d'en arriver là le bureau R&D conçoit en DAO avant de prototyper la pièce en plastique pour avoir un aperçu en 3D avant de lancer la production définitive.

La pièce en aluminium brute est usinée dans une machine qui travaille sur 5 axes en simultané. Une fois la pièce terminée il est temps de passer au polissage automatique pour avoir un élément à la finition et au rendu irréprochable. Notons que le poudrage, quelle que soit sa couleur, se fera aussi sur place.







Le support en lui même est terminé. Il est temps de s'intéresser à la partie protectrice proprement dite.

Les blocs d'Ertacétal auront droit au même type de découpe numérique sur des centres de tournage fraisage combinant des tours bi-broche et des outils de fraisage avant de recevoir un marquage laser (*Top Block, modèle de moto ou nom d'un team par exemple*) synonyme de rendu haut de gamme... du savoir-faire à la française pour que le pad s'imbrique dans la continuité de son support pour avoir une harmonie sans fausse note.





L'assemblage des différentes pièces (*kit de montage inclus*) composant le coffret permettra aussi de vérifier que rien ne manque dans la nomenclature, proposant ainsi au client final un accessoire bien fini.





## DES SUPPORTS DE PLAQUE AUX PROTECTIONS DE MOTO-ÉCOLE EN PASSANT PAR LA COMPÉTITION

Top Block c'est aussi du **tuning** avec des repose-pieds en aluminium anodisé à la couleur de votre choix et des supports de plaque numéros pour la quasi-totalité de la production actuelle, mais aussi passée.

Ces derniers ont droit à une découpe laser avec une précision de l'ordre de 5/100ème avant de passer dans une plieuse numérique 9 axes avec contrôle en continu des angles de pliages et correction automatique servant à plier les pièces (qui intègre les **accessoires** tel que support de plaque etc) sans faire aucune marque. S'en suit le passage en peinture.







Le centrage numérique multiaxe permet quant à lui de cintrer la tige brute sur différents angles. La pièce passera par la suite par un robot de soudure MIG- MAG (*toujours multiaxe*) permettant d'assembler différentes pièces ensemble afin de réaliser les kits de protection pour moto-école.





Le savoir-faire, la précision de réalisation et le soin apportés lors de la conception de leurs accessoires ont aussi séduit le milieu de la compétition comme par exemple le team Luc1 de [supermotard](#), [champion de France](#) depuis quelques années mais aussi champion de Suisse, d'Espagne et des États-Unis. Outre différentes petites pièces, Top Block réalise pour eux un bras oscillant haut de gamme ici présenté à côté de l'origine histoire de voir le boulot effectué...

