automotive news
Kiadta a Smarter Média Kommunikációs Ügynökség (https://news.smartermedia.hu)

Sajnálatos és szégyenletes eset, de talán pont erre volt szükség…

Június leghangosabb autóipari témájává vált, hogy szabálytalanságokat fedeztek fel több japán autógyártó, köztük a Toyota Motor Corporation homologizációs tesztjeiben. A helyzet azonban nem fekete-fehér, és a független szakértők szerint is minden érintettnek, így a hatóságoknak is le kell vonniuk a tanulságokat.

A japán kormány illetékes minisztériuma az idei év elején nyolcvanöt autó- és motorkerékpár-gyártót, illetve alkatrész-beszállítót szólított fel, hogy vizsgálják felül az elmúlt tíz év során elvégzett homologizációs folyamataikat, és jelentsék, amennyiben bármilyen szabálytalanságot találnak. A többi járműipari szereplővel együtt a Toyota is lefolytatta a kért belső vizsgálatot, és hat olyan egyedi mérést talált, amelynél a típusbizonyítványhoz benyújtott adatokat nem a japán hatóságok által előírt hivatalos, szabványos vizsgálati módszerek szerint rögzítették.

A japán – és nyomukban részben a nemzetközi – közvélemény kellemetlen szituációként tekint a történtekre, amivel az érintett gyártók szerintük aláásták a szigetország járműiparának hitelességét, és nevetségessé tették a hatóságokat. Az ehhez kapcsolódó, esetleges bizalomvesztés miatt ***Tojoda Akio*, a Toyota igazgatótanácsának elnöke, aki június 3-án személyesen jelentette be a vizsgálat eredményét, mély sajnálatát fejezte ki, és őszinte bocsánatkérését tolmácsolta a cég ügyfelei, minden autórajongó, valamint az összes érintett felé.**

„A japán tanúsítási rendszer feladata azt igazolni, hogy egy adott termék megfelel-e a hivatalos szabványoknak, mindenekelőtt a biztonsági és környezetvédelmi teljesítmény tekintetében. Ehhez az előírásoknak megfelelő mérési módszereket kell követni. Az autógyártók csak azután kezdhetik meg típusaik gyártását és értékesítését, hogy azok teljesítették a hatóságok által előírt szabványokat. Jelen esetben arról van szó, hogy a járművek anélkül kerültek sorozatgyártásba és forgalomba, hogy átestek volna az előírt tanúsítási folyamaton.” – mondta el a cégvezető a sajtótájékoztató résztvevőinek.

Tőle *Mijamoto Sindzsi*, az ügyfélközpontú működésért felelős csoport vezetője vette át a szót, és részletesen ismertette a vizsgálatban felfedett hat szabálytalanságot (ld. keretes írásunkat.) Előadásából az is kiderült, hogy a Toyota-csoportnak évente átlagosan ötven, azaz tíz év alatt ötszáz típusa esik át tanúsítási eljáráson. Az ötszáz modellhez mintegy hétezer jelentést készítettek (hiszen egy-egy autónak több jellemzőjét – környezetvédelmi, biztonsági, menetdinamikai stb. – vizsgálják), és minden jelentésben több mérés eredményét közlik. **Az eddig átvizsgált, több tízezer egyedi mérés között mindössze hat szabálytalanságot találtak.** A legérdekesebb pedig, hogy ezek többségében **a Toyota az előírtnál szigorúbb tesztek nyomán jutott az eredményekhez – ezek**

azonban ugyanúgy „szabálytalan” vizsgálatnak minősültek, hiszen nem a hatóság által előírt, megengedőbb szabványt követték, hanem jócskán túlteljesítették azokat.

Egyes gazdasági elemzők a „megengedőnél” szigorúbban fogalmaztak: egy **beszámoló** szerint több szakember is úgy véli, hogy az eredetileg 1951-ben hatályba lépett, és azóta számtalanszor módosított szabályzat nem tart lépést az iparág fejlődésével – magyarul, a normák elavultak.

Mivel pedig **a jelen helyzetben semmilyen jel nem utal arra, hogy bármely érintett fél megpróbálta volna eltitkolni a szabálytalanságokat, ez a botrány kiváló alkalmat teremthet arra, hogy a hatóságok aktualizálják a homologizációs követelményeket**. Hasonlóképpen fogalmazott Tojoda Akio is: *„most lehetővé vált a hatóságok és az autógyártók számára, hogy közösen megfogalmazzák, mi a legfontosabb az ügyfeleik számára, illetve a japán autóipar versenyképessége szempontjából, és hogy mit is kezdjenek a homologizációs folyamattal.”*

Tojoda Akio mindenesetre **nem várta ölbe tett kézzel, hogy a jogalkotók lépjenek és proaktívan közelítette meg a kialakulóban lévő problémát: már a vizsgálatok kezdő fázisában, január végén találkozót hívott össze a cégcsoport márkáinak döntéshozóival és érintett szakembereivel.** Egyrészt azért, hogy mindannyian pontosan megértsék a probléma lényegét, másrészt, hogy elkezdjék izolálni azokat a cégen belüli folyamatokat, amelyek az ehhez hasonló anomáliákhoz vezethetnek. Mivel ezek a vizsgálatok eredményesek voltak, most már „csak” annyi van hátra, hogy a változtatásokat a gyakorlatban is alkalmazzák a cégcsoport márkáinál.

Hiába biztonságosabb, ha nem szabványos

Valódi műszaki szakemberként Mijamoto-szan higgadt tárgyilagossággal ismertette az egyes anomáliák jellemzőit. A száraz tényekből azonban kiviláglik, hogy a Toyota a legtöbb esetben az autóipar független minősítő szervezetei által alkalmazott, illetve a cégen belüli követelményekhez igazodó mérési eljárásokat követte, azaz autói az adott szempont szerint jóval biztonságosabbak, mint amit a szakminisztérium megkövetel.

A 2015-ös Corolla gyalogosvédelmi tesztje során például az előírttal azonos tömegű „fejbábut” alkalmaztak, ám azt a hivatalosnál meredekebb szögben ütköztették a gépházfedéllel, ami a valós életben súlyosabb sérülést eredményez, mint a viszonylag lapos szögű ütközés. Ennél is nagyobb volt a különbség a 2014-es Crown és a 2015-ös Sienta ráfutásos ütköztetésénél, ahol azt vizsgálták, megreped-e az üzemanyagtartály a nagy erejű ütéstől. A homologizációs teszt 1,1 tonnás szánt ütköztet a vizsgált autó hátsó részével, a Toyotánál ehelyett 1,8 tonnás test rohant bele hátulról a vizsgált autókban. Egy harmadik esetben, ahol a Yaris Cross (amely műszakilag és formailag egyaránt eltér az Európában ugyanezen a néven forgalmazott típustól) hátsó üléseinek ütésvédelmét vizsgálták, a szabványok szerint elvégzett mérések és a típusbizonyítvány iránti igény benyújtása között eltelt időben a hatóság módosított a teszteljáráson, a Toyota azonban nem ismételte meg a vizsgálatot.

Egy negyedik teszten időzítővel szimuláltak különösen erőteljes ütközést a 2015-ös Crown/Isis modelleknél, ami a biztonságiöv-feszítő fejlesztését elősegítette, viszont az illetékes hatóságoknak nem nyerte el a tetszését. Az ötödik, szabálytalannak ítélt vizsgálat

során úgy határozták meg a Sienta és a Crown lábszárvédelmi teljesítményét, hogy a tesztet csak a lökhárító egyik oldalán végezték el, a másik oldalra pedig ez alapján extrapolálták az eredményt.

A hatodik kifogásolt vizsgálati folyamat az előző generációs Lexus RX délkelet-ázsiai piacokon forgalmazott verzióját érintette. Miután a tesztfolyamat kis híján meghiúsult a motor váratlan teljesítményvesztése miatt, a mérnökök a vezérlő elektronika átprogramozásával megemelték a motor teljesítményét, hogy el lehessen végezni a tesztet. Mind később kiderült, a kipufogórendszer véletlen, mechanikus hibája okozta az anomáliát, a tény azonban tény marad: az az autó, amit akkor és ott bevizsgáltak, a jelenleg érvényes regulák értelmében nem volt azonos azzal, amit az ügyfelek később megvásárolhattak.

Fotók: *Toyota Times*

Forrás:
https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/sajnalatos-es-szegyenletes-eset-de-talan-pont-erre-volt-szukseg