

*식순

자동차 결함 피해자 제보 간담회

주최 : 국회의원 박용진

후원 : 국토교통부, 국민권익위원회, 공정거래위원회, 한국소비자원, 교통안전공단

1부

개회사	
내·외빈소개	
환영사	박용진의원
기념촬영	

2부

피해사례발표 1	손준형(라세티프리미어 미션결함 피해자)
피해사례발표 2	장명선(벤츠 DPF 결함 피해자)
피해사례발표 3	박상봉(벤츠화물차 녹-엔진부조현상)
피해사례발표 4	최성민(부산 산타페 유가족)
피해사례발표 5	권혁윤(갯바위 산타페 피해자)
피해사례발표 6	최재규(카렌스 급발진 피해자)
피해사례발표 7	서승달(올뉴마티즈 실린더 실화 피해자)
공익제보 발표 01	공익제보자(현대기아차 결함 공익제보자)
기타 개인자료	YF소나타, 아반테MD, 투싼, 코란도C 등 결함

자동차 결함 피해자 제보 간담회

주최 : 국회의원 박용진

후원 : 국토교통부, 국민권익위원회, 공정거래위원회, 한국소비자원, 교통안전공단

〈환영사〉

〈피해사례발표〉

손준형(라세티프리미어 미션결함 피해자)	1
장명선(벤츠 DPF 결함 피해자)	3
박상봉(벤츠화물차 녹-엔진부조현상)	12
최성민(부산 산타페 유가족)	21
권혁윤(갯바위 산타페 피해자)	27
최재규(카렌스 급발진 피해자)	33
서승달(올뉴마티즈 실린더 실화 피해자)	37

〈공익 제보〉

공익제보자(현대기아차 결함 공익제보자)	42
-----------------------	----

〈개인자료 제보〉

그랜저 HG2.4, 엔진결함	48
아반테MD, 엔진결함	53
코란도C 미션결함	56
SM5 LPI 엔진실린더 & 헤드결함	64
투싼 리어사이드멤버 부식	67
YF소나타 LPG 엔진결함	69
YF소나타 MPI 엔진결함	71
이메일 제보리스트	73
유선전화 제보리스트	75

*환영사



안녕하십니까? 국회의원 박용진입니다.

오늘 간담회를 평일 개최함에도 귀한 걸음해주신 자동차 결함 피해 발표자분들께 진심으로 감사드립니다. 또한 바쁘신 와중에도 참석해 주신 국토부 자동차정책 관계자와 교통안전공단 결함조사 남궁석환 센터장님, 한국소비자원 자동차 팀장 이면상 팀장님께도 감사 말씀드립니다.

작년 운전자를 제외한 탑승자 일가족이 모두 사망했던 ‘부산 산타페’ 급발진 사건은 우리의 가슴을 아프게 했습니다. 사고차량 운전자는 운전 경력 17년이 넘는 베테랑임에도 갑작스런 차량의 돌진을 막을 수는 없었습니다. 하지만 사고의 결론이 ‘차량 결함이 보이지 않는다’는 국과수의 감정결과로 사고차량 운전자는 ‘운전자 과실’로 인해 모든 법적인 책임을 져야 하는 상황입니다.

급발진으로 낭떠러지에서 기사회생한 ‘팔공산 산타페’ 운전자도 마찬가지로, ‘운전자 과실’이라는 판정을 받았습니다. 이처럼 지금까지 급발진 의심사고는 ‘모두 운전자 책임’이라는 결론을 내렸습니다. 결함이 있는 제품을 판매한 ‘제조사’에 대한 책임을 묻기 전, 모든 잘못이 ‘운전자’에게 향하고 있는 것이 우리의 현실입니다.

오늘 간담회는 자동차 결함으로 고통을 겪으신 피해자들을 모셔 현장에서 생생한 증언을 듣고자 마련된 자리입니다. 특정 제조사에 대한 자동차 결함 피해자만을 모시지 않고, 우리나라에서 판매되고 있는 모든 제조사의 차량을 대상으로 피해자들을 모셨습니다. 보다 현실적인 논의가 있을 것으로 기대합니다.

오늘 간담회를 시작으로, 더 이상 자동차 결함 관련 피해가 ‘운전자 책임’으로만 결론짓지 않기를 간절히 바랍니다. 자동차 결함을 은폐·축소하는 것이 아니라 책임감 있게 시정하여 소비자들에게 제조사가 보다 신뢰받는 사회문화가 조성되기를 바랍니다.

오늘 자리해 주신 피해자분들과 정부 관계자 여러분, 그리고 이메일과 보배드림과 각 동호회 커뮤니티를 통해 제보해주신 국민들께도 다시 한 번 깊은 감사의 말씀을 올립니다. 아무쪼록, 더 이상 우리나라에서 자동차 결함으로 억울한 죽음이 일어나지 않기를 간절히 바라며 환영사를 마치겠습니다.

감사합니다.

2017년 2월 22일
국회의원 박용진

자동차 결함 피해자 발표 ①

- 피해자 : 손준형
- 경력
 - 회사원
 - 크루즈 동호회 회원



한국GM(쉐보레) 미션결함 사례 및 분석

2017.02.15

설계결함

GEN I (보령미션)의 설계결함

6T30/6T40

(상략) 훨씬 더 대형 미션인 GM의 6T70/75형을 소형/경량화하여 2008년부터 양산되기 시작하였다...(후략)



(상략) 보령미션이라는 악명이 있는 GEN I 과 GEN II 는 부품 공용률이 60%수준이다. GEN I 이 쉽게 과열되기 때문에, 미션오일이 변질되서 변속이 느려지고, 자체 효율이 낮아져서 연비도 하락한다. 미션오일 점도가 낮아지며 슬립이 급증하는 엄청난 하자품이었다...(중략) GEN I 이 쉽게 과열되는 진짜 원인은 복잡한 6단 변속기를 작은 케이싱에 억지로 넣은 설계미스 때문인데...(후략)

[출처: 나무위키]

결함의견

흑색 미션오일&검은색 알갱이

- 미션오일을 교체시 검은 알갱이 검출
- 하우징 내부 클러치 마모 부산물 검출



클러치 내구부족

- 대다수가 1차적으로 클러치 파손
- 1차 파손 후 슬레노이드밸브, 스냅링 등 파손



[출처: 클립크루즈/미션전문점 의견]

수리내역/항목

08.22.2016 08:46 PAGE. 3 / 3

견적서

2017-03-24 운전자명: 김민준 (주) GM 한국자동차서비스

차량번호: 63라 9322

주행거리: 123,418KM

차량: 라세티 1.6 DOHC

주행거리: 123,418KM

합계금액: 1,300,000 원

구분	품명	수량	단가	부품액	공임액	합계액
1	TCU	1	700,000	700,000		700,000
2	미션오일	10	10,000	100,000		100,000
3	오일필터	1	10,000	10,000		10,000
4	오일키트 세트	1	50,000	50,000		50,000
5	오토미션 초기화 코딩	1	80,000	80,000		80,000
6	액상가스켓	1	10,000	10,000		10,000
7	각종디스크세트	10	5,000	50,000		50,000
8	작업공임				300,000	300,000

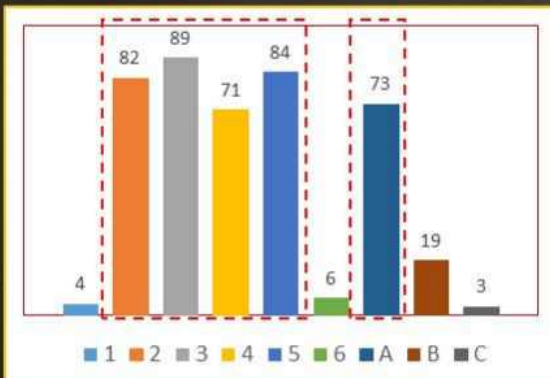
차종	라세티1.6 DOHC	일자	2015.03.27
차량번호	63라 9322	주행거리	123,418KM

합계금액 1,300,000 원

작업내용	수량	부품		공임액
		단가	부품액	
1.TCU	1	700,000	700,000	
2.미션오일	10	10,000	100,000	
3.오일필터	1	10,000	10,000	
4.오일키트 세트	1	50,000	50,000	
5. 오토미션 초기화 코딩	1	80,000	80,000	
6. 액상가스켓	1	10,000	10,000	
7. 각종디스크세트	10	5,000	50,000	
8. 작업공임				300,000

결함 증상

미션슬립, 감속후 재가속, 2단기어 부재, 변속충격, 엔진소음이 가장 큰 결함으로 조사됨
(발표자는 TCU고장으로 2단기어부재&과도한 변속충격으로 미션수리)



[항목]

- 미션사망(디스크판 또는 샤프트류 절삭, 기어마모 등으로 더 이상 운행이 불가능한 상태)
- 미션슬립(주행중 또는 변속시 기어가 걸도는 현상)
- 감속후 재가속(직진, 회전후, 박지턱 등판 후 끼어들기시 차량이 전진해야할 상황에 전진불가)
- 2단기어부재(3단에서 1단으로 바로 변속되어짐)
- 변속충격(차량의 가속시나 감속시 또는 기어변속시에 오너가 불쾌감을 느낄 정도의 충격)
- 미션누유(미션생산단계의 결함 또는 조립불량등으로 인한 미션오일 누유)
 - 엔진소음(인젝터/타이밍벨트/파워펌프 등의 소음)
 - 노킹(출력저하 포함)
 - 엔진오일 누유)

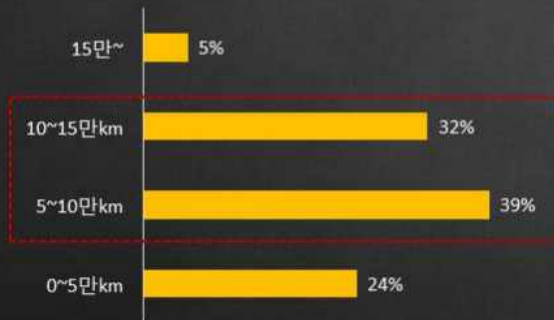
[출처: GM 크루즈 미션결함카페 내 미션문제 서명]
참여자 1373명 중 100명 임의추출

결함시기

미션보증기간 5년10만km 전후에서 결함 발생비율이 높음
클럽올란도(GEN 미션 공유)의 경우 조사자의 50%가 결함을 경험함

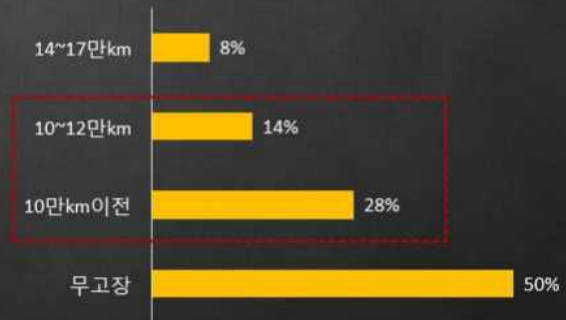
크루즈 시기별 결함 발생비율

[출처 : 클럽크루즈 자체조사]



올란도 시기별 결함 발생비율

[출처 : 클럽올란도 자체조사]



자동차 결함 피해자 간담회 발표 ②

○ 피해자 : 장명선

(1) 결함 증상과 발생 일시

○ 차량명(연식) : 벤츠 ML300 CDI

○ 사고발생 일시

- 2016년 9월 27일 엔진체크등 점등 2일 만에 주행 중 화재 발생
- DPF 결함이 차량 화재 원인

○ 사고발생 경위

- 2016년 9월 25일 일요일, 가족여행을 위하여 이동 중 이동 중 노란색 엔진체크등이 점등
- 차량은 고속도로에서 80km까지만 동력 반응, 오르막에서는 50km의 속도로 느린 이동으로 겨우겨우 목적지에 도착함
- 사건 발생 일에 가까운 정비소로 방문했으나 일요일이라 다음날인 월요일 26일 오전에 월요일 26일에 재방문하여 엔진체크등의 원인을 확인
- 스캐너로 확인 결과 DPF 고장코드가 확인
- DPF 부품에 대한 설명을 정비소로부터 듣고, 주행 중 태워서 막힌 DPF 가 뚫릴 수 있으니 귀가하는 길에 일정한 속도로 주행해보라는 답변을 받음
- 점등 이틀 후 화재 발생

(2) 결함 조치 사항 (예 : 서비스센터방문 시 조치사항, 통보받은 내용)

- 화재 이후 제작사에 화재관련 신고 및 화재조사
 - 제작사에서 당사의 AS센터 입고를 권장함
 - 제작사는 화재조사를 원하는지 물으며 자필 동의서를 요구함
 - 2016년 10월 4일, 독일에서 파견된 기술사, 국제변호사, 통역사 참여하여 화재차량의 화재 조사가 이루어짐
- 제조사의 조사결과, DPF의 결함으로 인한 화재 발생 인정 하나 제작사는 운전자 과실이 있다며 책임회피함
- 고객서비스차원에서 일부 보상은 해주겠다며 흥정을 하고 있는 실정임
 - “얼마 주겠다” , “얼마 줄테니 차량을 자기들(제조사)한테 줘라”
 - “인터넷 게시글 삭제 해 달라” , “환경부에 전화 한통 해 달라”
- 보상에 관한 협의 및 협상하는 자리에서 생명을 담보로 ‘보상금액을 흥정’ 하고 있어서 너무 실망인 상황임

(3) 결함으로 인한 피해 정도 (비용, 인명피해 등)

- 물질손해 비용, 총 32,320,000원
 - 차량 구입가 : 29,500,000원
 - 등록비 : 2,820,000원
- 정신적 손해
 - 신경정신과 진료 중

(4) 시정조치 되었으면 하는 사항

- 환경부의 공문 자체가 강제성이 없어서 제작사에서 기만하는 행위가 발생
 - 화재 원인은 DPF과열로
 - 본인 차량은 DPF 관련 보증기간이 남아있는 차량으로 환경부에 민원을 넣었고, 답변 또한 받았음
- 결함 피해자는 화재 원인 결과와 환경부의 공문을 가지고 있어도 결국, 변호사를 선임하여 민사소송을 통하여서 보상 조치해야만 한다는 것이 현실임
- 차량 결함의 경우 제작사의 능동적인 즉각 조치가 절대적으로 필요하다고 판단됨

▲ 첨부 1 주행 중 DPF연소 현장 사진



▲ 첨부 2-1 화재증명원 ①

화재 현장 조사서

1. 화재발생 개요

- 일 시 : 2016. 09. 27.(화) 16:34경
- 장 소 : 인천광역시 부평구 산곡동 159-15번지 도로상
- 대 상 : [REDACTED] (벤츠 ML300 CDI)
- 재산피해 :
 - 동 산 : 상기 차량 반소

2. 화재조사 개요

- 조사일시
 - 1차 : 2016. 09. 27. 16:34 ~ 17:08
 - 2차 : 2016. 10. 04. 09:00 ~ 13:30
- 조 사 자 : 소방장 임길현, 소방교 권승구
- 화재원인
 - ▷ 발화열원 : 작동기기-기기 전도, 복사열
 - ▷ 발화요인 : 기계적 요인-과열, 과부하 추정
 - ▷ 최초착화물 : 합성수지-플라스틱

<개 요>

- 연소형상과 차량을 조사한 바 배기계통 주변 하부 덮개가 소실된 화재로, 소유자(000,남,83년생)가 화재 발생 2일전 정비소에서 매연저감장치(DPF)와 차압센서에 이상이 있다고 진단 받은 점과 배기 머플러에 매연저감장치 필터 잔해가 묻어 있던 점으로 보아 매연저감장치 과열로 인해 발생한 화재로 판단됨.

※ 참고사항 : DPF(Diesel Particulate Filter) 디젤차에서 발생하는 유해물질을 한데 모아 고온으로 태워 없애는 장치로써 디젤엔진의 배기가스 중 PM(입자상물질)을 물리적으로 포집하고 연소시켜 제거하는 배기 후처리장치로 차체 하단 배기관에 장착되어지고 있다. DPF는 단위 부피당 표면적이 크고, 포집효율이 높은 세라믹 벌집구조 필터가 주로 사용된다.

▲ 첨부 2-2 화재증명원 ②

- 연소의 강약 등 현장에서 관찰된 형상은 차량 조수석 하부와 측면이 소실되었으며 연소확대는 없었음.

8. 화재원인 검토

○ 방화 가능성

- 운행중인 차량에서 발생한 화재로 방화 가능성은 배제 가능함.

○ 기계적 요인

- 발화 지점을 차량 조수석 하부 덮개 주변으로 한정하며 그 주변에서 발화원으로 작용할 수 있는 장치는 매연저감장치(DPF)임.
- 차량 배기 머플러에서 매연저감장치에 사용되는 필터의 잔해물이 발견된 점.
- 차량에 대한 제조사 결과 매연저감장치에 이상이 있었고 그로 인해 화재가 발생한 것으로 판단된다고 제조사 기술진(벤츠코리아 000 차장 등 3명)이 의견을 표명한 점으로 보아 매연저감장치 과열로 인해 발생한 화재로 판단됨.

○ 가스누출

- 해당없음.

○ 전기적 요인

- 해당없음.

○ 인적 부주의 등

- 해당없음.

○ 연소확대 사유

- 해당없음.

9. 결 론

○ 현장조사결과

- 매연저감장치(DPF) 과열로 인해 차량 하부 덮개가 소실되면서 발생한 화재로 판단됨.

10. 참고사항(강화소방서 연구 논문 자료 발췌)

▲ 첨부 3 제조자 화재원인조사 보고서 원본

관두신/DOOSKIM/Service Operations_Tech Support/5312519522/20170102161432

of the Vehicle showed no fire and/or heat damage (Picture 3). Upon opening the engine hood, minor heat and/or fire damage was visible on the right of the engine compartment (Picture 4).

On the undercarriage, the front engine resin undercover showed no damage (Picture 5). Towards the rear fire damage can be seen on the rear section of the transmission resin undercover, near the area of the Diesel Particle Filter (DPF) and the right side resin undercover was completely burned away (Picture 6). Upon removing the undercovers heat marks were visible on the front differential, the axle tube and the steering housing (Picture 7). The transmission also only showed minor heat marks (Picture 8).

The front exhaust system and the DPF show signs of extreme internal heat (Picture 9). Upon removing the exhaust system, white debris was coming out of the exhaust system, which is a sign of the honeycomb of the DPF was melting (Picture 10). The upper side of the DPF, i.e. the side facing towards the engine, a lot of soot was discovered, which blocked the honeycomb of the DPF (Picture 11).

Conclusion

Based on above statement of the Owner and the findings, we can confirm that the source of the fire was due to an overheating of the DPF.

However, the Owner had all the warnings that something was wrong in the Vehicle. The fact that the outside workshops were not able to help the customer and did not know what needs to be done caused then finally the overheating and the fire. If the Owner would have contacted an official Mercedes-Benz workshop the incident could have been avoided.

Therefore we do not see any responsibility from our side or any of our affiliates.

With kind regards
Daimler AG

Robert Sarrasch

Lothar Schudzarra

Myeong-seon Jang.doc

2

This document is an asset of Mercedes-Benz Korea. Unauthorised usage is strictly prohibited

▲ 첨부 4 제조자 화재원인조사 보고서 번역본

김두선/D005KIM/Service Operations_Tech Support/5312519522/20170102161443

날짜: 2016 년 1 월 2 일

조사보고서 국문번역본

흔적입니다(사진 10). DPF 의 상부, 즉 엔진을 향하는 쪽에서는 그을음이 많이 발견되었으며, 이 그을음이 DPF 의 허니콤을 방해했습니다(사진 11).

결론

차량 소유주의 상기 진술과 결과를 토대로 화재의 원인은 DPF 의 과열에 의한 것임을 확인할 수 있습니다.

하지만 차량 소유주는 차량에 뭔가 잘못이 있다는 모든 경고를 받았습니. 외부 정비소가 고객에게 도움을 줄 수 없었고 어떤 작업을 해야 하는지 몰랐다는 사실이 결국은 과열과 화재를 초래했습니다. 차량 소유주가 공식 Mercedes-Benz 정비소에 연락했다면 이 사고는 피했을 것입니다.

따라서 당사 측 또는 당사 계열사의 어떤 책임도 당사는 인정하지 않습니다.

감사합니다.

[참영선]

본 문건은 영문 DAG 조사 보고서 국문 번역본으로서 고객의 편의를 위해 준비되어 제공됩니다. 조사 보고서와 번역본 간의 차이가 있는 경우, 영문이 우선함을 알려드립니다.

자동차 결함 피해자 간담회 발표 ③

- 피해자 : 박상봉
- 영업 트럭 운영 중

(1) 결함 증상과 발생 일시

- 차량명(연식) : 벤츠 다임러트럭 유로6 아록스 14톤(2015년 12월 출고)
- 사고발생 일시
 - 2015년 12월 1일 출고당시 운전석, 조수석 2축과 3축사이 센터허브에서 발청이 발생하여 녹물이 흐르는 것을 확인함
 - 시동을 걸고 예열하거나, 신호대기중의 정차상태에서 정체불명의 “끄륵끄륵” 하는 엔진소음의 노킹현상과 RPM이 비정상적으로 오르락 내리락 하는 부조현상도 발생함

(2) 결함 조치 사항 (예 : 서비스센터방문 시 조치사항, 통보받은 내용) (1/3)

- 해당 이상증상으로 2016년 1월 경 서비스센터에 방문
 - 노킹, 부조현상은 OBD 스캔 진단기를 물려 이상코드의 유무로만 차량의 상태를 파악
 - 센터허브 발청 문제는 한국 지사 서비스 담당자의 시정조치가 하달되어야지만 수리가능하다는 답변을 받음
- 2016년 4월 경 다임러트럭코리아 지사로 해당 이상증상에 관한 내용을 기술한 우편 송부, 국민신문고 국토교통부 민원, 다임러트럭 독일 본사에 영문 클레임 이메일을 송부
- 2016년 6월 9일, 10일 양일간에 걸쳐 센터허브 Ass'y 와 엔진부조현상의 원인으로 추정되는 고압연료펌프를 교환함

(2) 결함 조치 사항 (예 : 서비스센터방문 시 조치사항, 통보받은 내용) (2/3)

- 해당부품 교환한지 2달 후인 7월 하순경, 동일하게 센터허브에서 발청이 시작되었고 엔진부조현상이 재발함
 - 재차 한국 지사에 동일한 문제가 발생, 수차레 내용증명을 송부하여 문제 재기함
 - 하지만 본 차량의 센터허브 교환을 계기로 차량 운행의 안전상 문제가 되지 않기 때문에 교환불가와 노킹, 부조현상은 질 나쁜 연료를 사용하기 때문에 발생된다는 답변을 받음
 - 국민신문고 국토교통부에 민원을 넣었더니, 시행하고 있는 자동차 리콜 센터의 운영방안과 관련 법률에 대한 설명을 장황하게 늘어놓았으며, 추가 답변에는 이미 수리를 받은 사실에 대한 확인의 기술과 해당 결함으로 수차레 서비스센터에서 진단을 받았음에도 불구하고 차량 미 입고로 차량상태의 미확인 등 한국 지사의 답변을 대변하는 통보를 받았음
- 결함에 대한 증상은 심각해져가고 해결될 기미가 보이지 않아 다시 독일 본사에 영문 클레임 이메일을 전달
 - 2016년 10월 경, 한국 지사 서비스 담당자와 기술 엔지니어가 방문하여 ‘차체 샤시부분 무상보증서비스 기간이 1년이지만 해당 결함 부분에 대해서 1년을 추가 연장 해 줄테니 서비스기간을 연장하던지 아니면 그냥 타라’ 는 고성과 함께 협박성 통보를 받음
 - 수리가 불가하면 운행하기 위험하고 부담되어 차량을 판매하겠다고 하니 ‘차량을 판매할 경우라면 해당 증상에 대한 수리를 해주겠다’ 라는 제안을 받았음. 해당 제안에 대해 불합리하다 생각하여 제안을 거절

(2) 결함 조치 사항 (예 : 서비스센터방문 시 조치사항, 통보받은 내용) (3/3)

- 2016년 12월 경, 차량의 문제가 점점 더 심해져 재차 서비스 담당자와 연락하니 ‘더 이상 센터허브에 관해서 문제를 삼지 않겠다는 각서를 작성하면 해당 부품을 교환 해주겠다’ 는 답변을 받음
 - 며칠 후, 수리결정을 하여 유선연락을 취하였으나 서비스 담당자는 본인이 그런 말을 한 사실이 없다며 발뺌을 하며 수리를 거부하고 있음
- 서비스센터에서는 엔진 부조현상으로 인하여 엔진의 다른 부품에도 악영향을 초래할 수 있다고 예견을 하고 있으며, 정확한 원인규명을 하지 못할뿐더러 원인으로 추정되는 부품의 가격 단가가 높기 때문에 리콜되지 않고 있는 것으로 추정한다는 답변과 한국지사의 지속적인 수리거부로 차체 샤시 무상보증기간 1년이 지나버렸음

(3) 결함으로 인한 피해 정도 (비용, 인명피해 등)

- 지속적인 한국 지사의 수리 거부로 인하여 개인적으로 수리를 할 경우 예상 금액을 확인하기 위하여 서비스센터에서 견적을 수취함
(해당 견적은 센터 허브에 관한 견적임. 부조현상의 무상보증기간은 3년이며, 해당 증상의 원인규명을 정확히 하지 못하여 미포함 시킴)
- 차량을 수리하기 위해선 서비스센터에 입고를 해야 하며, 입고와 동시에 운행을 할 수 없기 때문에 대차료의 견적 또한 수취했습니다. (차량 수리시, 부대비용 발생 - 유류비, 통행료 (견적서 미포함))
(견적서 첨부파일 참조, 모든 견적은 부가세 별도임, 수리 소요 기간 - 1일)

(4) 시정조치 되었으면 하는 사항

- 2016년 4월 이전 출고차량(카고차에 한함)의 대부분은 센터허브의 발청이 발생하는 것으로 서비스센터에서 인지하고 있음
 - 해당부분의 불만이 증폭되자 2016년 4월 이후의 차량들은 센터허브 방식이 아닌 에어서스펜션으로 개선되어 출고 되고 있는 것으로 확인됨
- 엔진 노킹 및 부조현상은 카고, 덤프, 트랙터 등 특정차량을 불문하고 모든 차량에서 발생하고 있으며, 지금 이 순간에 전국 팔도를 운행하고 있는 벤츠 다임러 트럭 차량들은 위험과 불안 속에서 운행해야 하며, 달리는 시한폭탄으로 각인되고 있음
- 센터허브의 발청은 내, 외부의 표면이 부식이 진행됨을 의미하며 지속적인 부식으로 인하여 차량의 축이 무너지는 경우가 발생할 수 있고, 노킹, 부조현상으로 인하여 엔진 내부의 심각한 문제가 초래 될 수 있으며 두 결함 모두 위험한 상황으로 전개될 수 있는 요소가 있음
- 해당 차량은 다임러트럭 독일 본사의 차량으로 이미 2~3년 전 독일에서 시판되어 판매가 되고 있는 차량이며, 차량의 옵션은 상이하겠지만 동일한 모델을 2015년 하반기부터 국내에서 판매하고 있음
 - 독일에선 이미 판매가 되어 필드 클레임이나 주요 결함에 대한 정보를 분명히 수집을 하였을테고, 이에 대한 시정조치 및 개선사항들이 있음에도 불구하고 한국 지사에서는 수리를 거부하고 있는 상황이 정말 답답함

(4) 시정조치 되었으면 하는 사항

- 외산차의 국내 판매는 정부의 판매 승인이 있어야 가능하다고 알고 있음
 - 현대, 판매에만 급급한 나머지 결함에 대한 서비스는 뒷전인 외산차 판매처의 횡포에 대해 승인을 허가한 정부 기관에서 철저한 관리감독 시행과 결함에 대한 빠른 리콜 결정 등 외산차 판매에 대한 규정이 전반적으로 시정되었으면 함
 - 한국 지사에서 결함에 대해 원인규명을 정확히 할 수 없다면, 독일 본사 현지 엔지니어를 파견 요청하여 해당 결함에 대한 정확한 원인규명 및 재발되지 않는 명확한 수리가 될 수 있었으면 합니다.

▲ 첨부1 센터샤우도 발청 사진

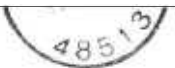


▲ 센터샤우도 최초 발청 사진



▲ 센터샤우도 교환 이후 발청 사진

▲ 첨부 2-1 내용증명 (2016. 10.03)



내 용 증 명

수신인 : 다임러 트럭 코리아(주) 조 규 상 대표
주 소 : 서울특별시 중구 한강대로 416 서울스퀘어 9층

발신인 : 박 상 봉
주 소 : [REDACTED]

제목 : 차량결함(녹물 발생 및 엔진 부조현상) 의 A/S 건

이 무본발한 2016-10-06
제 36677(20000563)호에 의하여
내용증명무본발로 발송하였음을 증명함
무본대학교회금국장

저는 주식회사 <한진>에서 용인~창원 간 기업물류를 운송하는 노선차량 경기 89마 9011 차주 박 상봉 입니다.

벤츠-유로6 아록스 14톤을 2015년 12월 초에 구매하였습니다.

차 출고 직후부터 현재까지 지역과 무관하게 전국 A/S센터를 수도 없이 방문하였으나, 수리해줄 엔지니어 및 테크니션 보유는 커녕 달 쫓던 개 지붕 쳐다보듯이 고객을 대하는 태도에 화가 납니다.

차의 증상은 이렇습니다.

차를 구매하기 전 시승을 하기 위해 벤츠 화성 출고장을 방문하였고, 전시차량을 둘러보는 중 출고사무소 직원이 국산차량과 수입차량의 다른점은 녹이 나지 않는다고 하며, 녹이 나는 벤츠차량을 뵈라며 당당하게 말을 하였습니다. 국산차량과는 달리 수입차량은 아연도장이 필수로 올라가며, 국산차보다는 수입차가 안정성 및 연비 모든 측면에서 월등히 나을것 같아 구매를 하였습니다.

여기서부터 일은 시작됩니다.

특장업체에서 원바디를 올려 운행을 시작함과 동시에 2축과 3축사이 스프링을 잡아주는 센터 샤우도에서 운전석 조수석 모두 발청이 발생하여 녹물이 나기 시작했습니다. 샤우도 안에 발청이 발생하여 녹물이 흐르는 자국이 있어 센터를 방문하였으나, 근본적인 원인을 분석하지 못할 뿐더러, 본사의 지시가 있어야지만 수리가 가능하다는 답변만 제시를 했습니다. 원인을 알지 못하는데 본사의 지시가 떨어질리가 있다고 반박을 했지만 돌아오는 대답은 같았습니다. 녹물이 발생한게 뭐 문제가 생기겠냐 하시겠지만, 짐을 가볍게 싣고 다녀서 다행이지 무겁게 싣고 다녔다면 부상이 달아서 축이 벌어지거나, 포인트가 밀고 테후가 빠지는 아찔한 상황이 발생 될 수 있기 때문에 가볍게 간과 할 문제가 아니라고 봅니다.

계속해서 문제를 제기한 후 2016년 6월 9일, 10일 2일간에 걸쳐 해당 결함부분에 대한 차량을 수리하고 운행을 한 지 약 2달 쯤 후, 7월 하순경 확인해보니 운전석 쪽에서 동일한 증상의 녹물이 발생되었고, 수리 후 3개월이 지난 9월 조수석에서도 녹물이 발생되어 본사 이현남씨께 연락을 하여 동일증상 재현에 대한 설명을 하였습니다. 그러나 '차량을 수리하였

▲ 첨부 2-2 내용증명 (2016. 10.03)

는데 왜 또 그러나?’ 는 말씀을 한 후 연락두절이 되었고, A/S 손 태근 부장에게 연락을 재차 하였으나 ‘해당 부분의 결함은 안전상에 큰 문제가 없을 것이다’ 는 말과 함께 본사에서 알아서 한다는 말만 되풀이 하였습니다. 마냥 손놓고 기다릴 순 없어 재차 이 현남씨에게 연락을 취하였으나, 통화가 되지 않았고, 8월 중순경 본사로 다시 전화했더니 이 현남씨는 휴가중이어서 메모를 남겨놓으라 하여 메모를 남겼습니다. 메모를 남겼으나 묵묵부답으로 일관하였고, 다시 콜센터에 3~4회 연락을 하였으나 해당 결함에 관해서는 해결 해 줄려는 의지조차 없었습니다. 그래서 다시 A/S 손 태근 부장에게 연락을 했고, 그제서야 이 현남씨에게 연락이 와서 하는 말씀이 확인해보겠다는 말씀이었습니다. 여태껏 매가타서 여기저기 전화연락을 하고 해결방안을 찾으려는 저의 생각, 마음과는 달리 본사직원들은 해당결함에 대하여 안일하게 생각하고 있었습니다.

그리고 9월 2일 오후 6시 경, 이 현남씨께서 전화연락이 왔선 ‘안전상에 문제가 없으며, 다른 차량들도 그렇게 동일하게 사용하고 있으니 저도 그냥 사용하라’ 는 답변이었습니다.

환 한성 과장님, 제가 구매한 벤츠 차량은 녹물이 지속적으로 발생하고 있는데, 차량을 판매하기 전에 미리 고객한테 인지를 시켜줘야 하는 부분 아닌가요? 저는 차량 구매계약서 작성 당시, 차량을 구매 후 운행을 하다가 녹물이 발생해도 안전상에 문제가 없다는 말을 들어보거나 계약서상에 언급되어 있는 부분을 찾아볼 수 없었습니다. 만약 해당결함 내용을 인지하였다면 벤츠 차량을 구입하지 않았을 것입니다. 판매처에서 고객을 속인부분에 대하여 법적으로 문제가 없는지 확인해야 할 필요성이 있는 부분이며, 만약 법적으로 문제가 있다면 무슨 문제에 해당되는지 확인해보아야 할 부분인 것 같습니다.

이 문제뿐만 아니라, 2016년 4월 11일 첫 차량결함에 대한 재가를 했을 때와 동일하게 엔진 부조현상도 지속 발생중입니다. 6월 결함에 대한 차량 수리 시 부조현상에 대해서도 부품교환을 했음에도 불구하고 3개월이 지난 지금, 동일하게 RPM이 상하로 오르락 내리락 하며 엔진소리도 노킹이 발생하는 것처럼 이상음이 발생하고 있습니다. 해당 결함에 대해서도 문제제기를 재차 하였으나, 손 태근 부장은 차량결함을 부정하며 사용하고 있는 기름이 잘못되어 증상이 발생하는 거라는 어처구니없는 답변을 일관하고 있습니다.

해당 결함으로 전국 어느 A/S센터를 방문하여도 이 현남씨 허가 없이는 차량 수리가 안된다는 답변을 받았습니다. 다임러트럭코리아는 무상보증기간만 지나가면 된다는 생각을 하고 있는 것 같은데 한국법인으로 사업자를 내고 판매를 하신 거면 대한민국 소비자들을 기만하고 우롱해서는 안되지 않습니까? 허가 없이 수리를 해주지 않을 거면 정확한 원인규명을 해야 될 의무가 있는 거 아닌가요?

무상보증기간은 말 그대로 제작사 및 판매처에서 전해진 기간 및 Km안에 결함이 발생되면 무상으로 교환 및 리콜을 실시해주는 말인데, 무상보증기간이라는 말이 부끄러울 정도로 서비스정 책을 가지고 판매를 하고 소비자에게 책임을 전가 해야되는 부분인가요?

지속적으로 운행을 하여 무상보증Km 에 도래하고 있는 상황인데, 해당 결함이 발생되어 처음 A/S 센터 방문한 Km로 적용을 해야하는 부분 아닌가요?

다임러트럭코리아가 벤츠차량을 한국시장에 판매 할 수 있도록 허가해준 기관을 찾아 해당 사실에 대해 민원을 넣고 방송을 해야 해당부분에 대한 사정을 해주실 겁니까?

다임러트럭코리아가 벤츠라는 세계적인 유명 차량을 판매하며 소비자를 우롱하고 원인규명을 하지 못하며 관리부실로 소비자에게 책임을 떠넘기는 유명무실한 기업이라 저는 생각합니다. 수입차량이라 국산차량들과 사용하는 자재가 다를 줄 알았고, 또 벤츠라는 내임별류가 있어 믿고 구매했었는데, 썩은 자재를 가지고 가공하여 조립을 하고 대한민국으로 수출까지 보내 판매하고 있는 다임러트럭코리아 정말 실망스럽다고 생각합니다.

2016-10-03
48513

▲ 첨부 3 내용증명 (2016. 10.25)

내 용 증 명

수신인 : 다임러 트럭코리아(주) 조 규 상 대표

주 소 : 서울특별시 중구 한강대로 416 서울스퀘어 9층

발신인 : 박 상 봉

주 소 : [REDACTED]

제 목 : 차량결함(녹물 발생 및 엔진 부조현상) A/S건

조규상 대표님 안녕하십니까,

이현남, 손태근씨가 저를 찾아와 현재 차의 상태가 안전상에 문제가 없으니 수리가 불가하다고 말씀하셨습니다.

차에서 계속 녹물이 흐르는데 이 부분이 안전상에 문제가 없다는 보장을 해주실 수 있는지요?

2016년 8월 중순경, 이현남씨의 직통전화로 연락을 드렸는데 당시 여직원이 전화를 받으며 이현남씨는 휴가중이라고 말씀하셨습니다.

그 여직원은 저와 통화한 내용을 메모로 전달드려주기로 약속하였고, 며칠 시간이 지나도 아무런 연락이 없어 콜센터로 전화하여

이현남씨께 메모전달을 부탁 드렸습니다. 계속되는 묵묵부답으로 콜센터에 재차 전화를 하였고, 여전히 아무런 연락을 받을 수 없었습니다.

8월 말경, 손태근씨께 연락을 드렸고, 그 즉시 이현남씨가 전화와서는 당시에 휴가중, 출장중이라 연락이 어려웠다고 말씀하셨습니다.

10월13일에 언제, 어디로, 누구와 몇번 통화를 했는지 증거를 대라며 화를 내시더군요. 그리고 현재 차의 상태는 안전상에 전혀 문제가 없으므로

차 수리는 불가하다고 통보하고는 가셨습니다.

자를 제작한 회사에서 차에 문제가 있으면 당연히 A/S를 해주셔야 하는 것 아닌가요? 안정상의 문제 여부는 어떻게 판단하시는지요?

이렇게 계속되는 시간낭비와 스트레스 받을 이유 없다고 생각합니다. 이제는 답변을 주십시오.

이 우편물은 2016-10-26
제 34013040520/2호에 의하여
내용증명우편물로 발송되었습니다
봉수원우체국직

▲ 첨부 4 내용증명 (2016. 11.17)

내 용 증 명

수신 : 다임러 트럭 코리아(주) 조 규 상 대표님
주소 : 서울특별시 중구 한강대로 416 서울스퀘어 9층

발신 : 박 상 불
주소 : [REDACTED]

제목 : 신차 출고직후부터 결함발생 건 - 차체 녹물(발청)발생, 엔진 부조현상.

저는 주식회사 <한진>에서 용인-창원 간 기업물류를 운송하는 노선차량 경기 89아 9011 지
임 차주 박 상불입니다.

2015년 12월 1일 신차 출고직후부터 차량결함이 발생하여 서비스센터에 수차례 방문을 하였
으나 본사의 지시가 없이는 차를 수리 할 수 없다는 사실을 인지하였습니다. 그리하여 본사
의 콜센터에 유선연락을 여러 번 했으며, 이 현상씨와 엔지니어가 차량의 결함을 확인 및
점검 후 수리약속을 하여 2016년 6월 9일, 10일 양일간 수리를 하였습니다. 하지만 차량 수
리를 한지 2개월 후, 동일한 증상이 재현되었고, 이 현상씨에게 유선연락을 하였더니 "또
왜 그러느냐?, 안전상의 문제가 없다" 는 말과 함께 차량수리를 거부하였고, 저는 차량을
수리해주던지 아니면 차량의 전액 환불을 요청하였지만 회신은 없었습니다.

해당 결함에 대한 부분은 제작사 및 판매처에서도 인지하고 있는 것으로 알고 있습니다. 그
렇다면 신차판매 시, 차체의 녹물(발청)이 발생되는 부분과 이 부분의 녹물발생은 안전상의
문제가 없다고 고지를 하는게 마땅하지 않습니까? 해당 부분에 대한 결함을 고지하지도 않
고 차량을 판매 후 고객이 문제를 제기하여 그제야 안전에는 문제가 없다고 답한다면, 고객
을 속이고 기만하는 태도가 아닙니까?

무상 보증기간이라 함은 이유여하를 불문하고 차량에 발생된 결함에 대해서 해당 서비스기
간동안 열 번이고 스무 번이고 결함에 대한 조치를 하는 것이 무상 보증기간입니다. 하지만
다임러트럭코리아는 결함에 대한 수리는 카빙 무상 보증기간이 지나가기만을 착수고대하는
감언이설뿐인 서비스규정입니다. 이러한 서비스규정으로 차량을 판매하십니까?

해당 결함부분에 대한 완벽한 수리를 해주던지 아니면 차량가액의 전액 환불을 요청합니다.
지속적으로 '안전상의 문제가 없다' 며 일관적으로 수리를 거부한다면 차주인 제가 차를
수리하겠습니다. 차량의 수리비는 물론이고, 차량을 수리하는동안 발생하는 비용 전부를 청
구하겠습니다.

이상입니다.

2016년 11월 17일
박 상 불
010-4556-7856

이 우편물은 2016-11-18
제 3618801008694호에 의하여
내용증명우편물로 발송하였음을 증명함
정철민송부무국장

자동차 결함 피해자 간담회 발표 ④

- 피해자 : 최성민
- 부산 싼타페 유가족 (사고차량 운전자의 사위)

(1) 결함 증상과 발생 일시

- 차량명(연식) : 산타페 (2002년)
- 사고발생 일시
 - 2016. 8. 2. 부산 감만동에서 다대포해변으로 이동 중에 발생
 - 현대2차아파트 사거리 앞을 지나던 중 갑작스런 RPM상승과 심한 굉음이 발생하면서 가속이 붙었으며 제동브레이크가 듣지 않았음
 - RPM 과다, 제동장치 결함(급발진)
- 사고경위
 - 사고 30분 전, 김밥을 사기위해 잠시 정차 중 공회전RPM이 진동과 함께 상승 후 복구되는 현상 포착됨(관련영상 있음)
 - 당시 운전자(장인어른)은 사거리 신호가 적색이지만 제동 불가로 3차로 차선변경과 함께 큰 도로를 따라 좌회전을 하심
 - 좌회전 순간에도 제동브레이크를 밟았다는 증언과 CCTV의 제동브레이크 접점이 포착됨(영상자료있음)
 - 좌회전이 끝나기도 전, 3차선 도로가에 서있는 행인을 피하기 위해 차량을 우측으로 꺾음
 - 다시 좌측으로 도로합류를 시도하지만 불법 주차되어있던 트레일러 좌측후미에 충돌함

(2) 결함 조치 사항 (예 : 서비스센터방문 시 조치사항, 통보받은 내용)

- 사고 직후, 차량은 관할경찰 남구경찰서에 넘겨져 국과수 감정의뢰 한다는 통보를 받음
 - 사고당일, 담당경찰은 현대차의 기술진을 불러도 되는지 동의를 구함
 - 결국, 차량은 경찰서 → 국과수 → 현대차로 넘겨진다는 것
 - 국과수에 넘겼으나 오작동 책임이 있는 제조사가 조사한다는 것에 납득이 되지 않음
- 단순사고에 인명피해가 없었다면 수궁할 만도 하지만 우리의 경우는 심각함
 - 이런 상황에서 제조사를 개입시킨다는 건 마치 대형병원에서 의료사고 의심을 풀기위해 해당 집도의를 부검의로 채용한다는 것과 다를 바 없음
- 국과수가 조사해주길 바랬으나, 경찰과 국과수는 제조사인 현대차의 기술진들을 불러도 될지 만 지속적으로 물음
 - 사건 이후, 02식 싼타페에 고질적인 고압펌프 결함이 있다는 것을 알게 됨
 - 국과수가 조사해주길 바랬음. 하지만 현대차 기술진을 조사에 참여해도 될지 만을 물음
- 국과수에 방문상담도 했으나 우리는 제조사개입에 대해 절대반대의사를 포함
 - 오롯이 국가의 능력 국과수의 능력 경찰 고유의 능력만으로 차량 감정 조사를 해달라고 요청함
- 이와 유사한 사고차량 조사를 위해 항상 제조사가 개입했냐는 질문을 경찰에 물음
 - “예전엔 제조사가 와서 조사했지만, 특정한 계기로 피해자의 동의를 구하고 개입시킨다” 라고 답변함

(2) 결함 조치 사항 (예 : 서비스센터방문 시 조치사항, 통보받은 내용)

- 우리는 경찰 측에 제조사 개입이 아닌 감정 가능한 사설기관에 감정하자는 제의를 했지만 말도 안 된다는 답변을 받음
 - 오로지 국과수의 감정서만이 법적효력이 있다는 이야기만 늘어놓음
- 하지만 국과수는 브레이크 점등여부 외관상태 육안검사 등 아주 기초적인 감정만 가능하고 EDR, ECU, TCU, 엔진제구성 등 전자계통 및 기계구동계통을 연구할만한 장비도 인력도 없음 (국과수상담내용 문서화 등 자료있음)
- 추가로 감정 및 조사하고 싶다는 요청에 운전자 측에서 모든 비용과 방법을 모색해 조사해야한다는 답변뿐이었음

(3) 결함으로 인한 피해 정도 (비용, 인명피해 등)

- 사망자 총 4인 박갑남 장모님, 아내 한민정, 큰아들 최준영, 작은아들 최도영
부상자 1인 운전자인 한무상 장인어른
- 유족인 나와 아내의 오빠, 장인어른, 어머니, 친형님을 비롯한 수많은 가족들이 정신적인 스트레스와 충격으로 일상생활이 힘들
- 비용으로 산출 불가한 심각한 손해를 입었음

(4) 시정조치 되었으면 하는 사항

1. 무능한 정부와 대기업의 횡포 (경찰 · 국과수 · 국토부)

- 사고조사를 위해 해당 차량의 제조사가 조사에 참여해야 하는 현실에 좌절함
- 대기업은 국토부와 국과수 전문성 부족으로 대부분의 차량결함을 감출 수 있음
- 해당 사고차량은 명백한 고압펌프 리콜 대상이었으나 무상점검으로 조치
- 정부는 이에 대한 어떠한 조치도 없었고 당연히 제조사의 능동적인 점검이 없음
- 현대차 센터에 방문한 이력이 많지만 펌프점검은 단 1회도 없었음
- 운전자가 스스로 결함 사실을 파악하여 시정하지 않으면, 사고의 책임은 운전자에게 돌아옴

2. 대기업에게만 유리한 법 제도적 문제

- 급발진의심사고 판례를 보면 국과수 감정서만 보고 판결을 내리는 것이 현실임
- 전문지식도 없는 판사가 전문장비도 없는 국과수의 전문성 부족한 감정서 하나만 보고 판결 내리는 현 상황 개선 필요함
- 구조결함, 리콜은폐, 사고차량조사비용, 변호사선임 등 너무나도 많은 부분에서 국민은 대기업 앞에 힘없이 좌절함

3. 차량결함으로 인명피해 발생 시, 해당 차량조사를 위해 다양한 전문가들이 투입되어 공정한 감정이 내려지도록 해야 함

- 경찰은 사고차량 제조사 개입에는 당연히 여기고 내가 선임한 변호사 및 전문가초빙에는 반대했음
- 마치 의료사고 집도의에게 증거인멸의 시간과 장소를 제공하는 모양 같아서 국민으로서 매우 분괴함
- 어쩌면 수많은 사망한 운전자 중 추락, 추돌, 졸음운전 등으로 추정하여 이런 급발진으로 말없이 죽어간 국민도 많을 것이라 생각됨
- 국과수의 전문화 및 경쟁화를 위해 전문적인 분석집단을 여럿 양성하여 보다 투명한 조사와 오작동 수정 및 개선 필요

▲ 첨부 1-1 유가족과 국과수 상담내용 ①

국과수 상담내용

20160824 오전 10시

참여 인원

최성민, 한재원, 서은경변호사, 김상보경위.

입구인사

담당과장(박사), 담당대리(박사) 와 인사 중 변호사는 함께 상담 불가하다고 하여 서은경 변호사님은 옥외 대기 함.

이유 : 유가족과 국과수가 직접적으로 상담하는 경우도 이례적이니 아직은 어느 측의 변호인과 함께 질의 응답하는 단계는 아닌 것 같다고 함.

상담내용

1. 핵심질문

Q1 : 국과수의 차량 조사과정 중 특정한 이유로 제조사인 '현대자동차'의 합동조사가 필요하다는데 직접적인 원인은 무엇인가?

A : EDR, ECU, ACU, 고압펌프 등 조사할 장비나 TEST 기술이 없으므로 경찰 측에 요청하여 제조사의 도움을 받는다. (본 사건 대상차량에 EDR은 미 장착)

Q2 : 국과수에 Q1번에 서술된 장치분석을 위한 자체기술, 자체장비가 왜 없는가?

A : 국과수도 보유하길 원한다, 하지만 여러가지 법적 태두리와 보안측면에서 아직은 불가하다.

Q3 : '제조사'에서 지원 받는다면 어떠한 것들을 어떻게 지원받는가?

A : 차량의 장치 및 부속 등 국과수가 분석 불가한 부분이 있을 시 제조사의 장비와 기술인력을 경찰에 요청하여 국과수 내외 에서 DATA 추출을 제공받는다.

본 사건에 유가족 측에서 '현대자동차'제조사와 합동조사를 허 할 경우 유가족이 지켜보는 상태에서 제조사 도움을 받을 것이다.

유가족은 합동조사 중 현대측과 질의응답 및 촬영은 불허 하며 단순 육안참관만 가능하다.

Q4 : '현대자동차' 외의 기관에서 장비 및 기술을 빌려올 수 없는가?

A : 인증된 곳은 제조사 및 국토교통안전공단 이 2곳 외에는 없다.

▲ 첨부 1-2 유가족과 국과수 상담내용 ②

Q5 : 유가족측이나 다른 사설기관에서 분석,조사시설이 모두 갖춰져 있다면 참여조사 또는 그곳으로 이동조사는 가능한가?

A : 국과수 입장에서 필요에 의해 가능한 부분이지만 지금 판단에는 필요치 않는다.

경찰에서 받은 조사 의뢰 건 인만큼 이미 경찰조사계에 '현대자동차 제조사 분석'을 요청한 상태이며, 유가족은 허용의사 유무만 판단 해주면 된다.

Q6 : 만약 '현대자동차'를 수사에 참여시킨다면 제조결함을 판단하는 현 시점에서 '제조사'에게 유리한상황을 만들어 주는 것 아닌가?

A : 아니다. 인증된 기관이고 단순 DATA만 받아서 공정하게 조사 할 것이다.

(유가족측에서는 곧 씹어 생각해도 사전조작 및 조사간 조작을 염두에 두지 않을 수 없다.
소소한 부속까지 조사장비가 없어서 제조사에 의뢰 한다는데 우리가 '현대제조사'를 허용하면 그 범위가 엄청나질 것이며, 어디부터 어디까지가 진실이고 거짓인지 더욱 판단하기 힘들어 질 것 같다.)

Q7 : 제조사인 현대자동차 및 다른 곳에서 차량을 점검해간 적이 있는가?

A : 현대자동차에서 접촉을 시도하는 전화가 왔었지만 유가족측의 동의를 구해야 한다고 거절한 상황이다. 국토교통안전공단에서 방문하여 외관만 확인하고 갔었다.

2. 국가의 차량조사 능력의 확인질문.

Q1: 국과수에 본 조사와 유사한 사건이 있었는가?

A : 있었다.

Q2 : 'Q1'에 관련된 사건 중 급발진/출발 등의 분석결과가 나온적이 있는가?

A : 없다.

Q3 : 'Q1'에 관련된 많은 양의 사건들도 모두 제조사의 도움을 받아서 조사했는가?

A : 조사내용은 각 사건의 고유 보안문제가 있으므로 말씀드리기 어렵다.

Q4 : 국과수에서 산타페 차량조사가 어디까지 진행되고있나?

A : 세부내역은 말해줄 수 없다. 시작은 했으며 조사 중반이라고 말해줄 수 있다.

자동차 결함 피해자 간담회 발표 ⑤

○ 피해자 : 권혁윤

○ 경력

- 해군 장교 출신으로 작은 군함 3년 무사고 운전
- 23년간 무사고 운행
- 1994년부터 엘란트라 7년 무사고 운전 경력
- 2000년부터 16년 정도 소나타 무사고

(1) 결함 증상과 발생 일시

○ 차량명(연식) : 현대 산타페 DM(2015년)

○ 2017년 1월 1일 오후 1시경, 경상북도 경산시 와촌면 소재 내리막 길가에 주차

- 오후 5시경, 주차된 차량 이동하고자 브레이크를 밟고 정차 후 아내를 태움
- 브레이크를 놓고 반 브레이크 상태(ON)에서 출발하는 순간,

“뿔” 하는 굉음과 동시에 급발진

- 브레이크를 최대한 세게 밟아도 가속이 붙어 제어 불가 상태 됨.
- 사이드 브레이크 밟아도 제어 불가 상태 됨.
- 80미터 전속력으로 전진 후 길가에 주차된 SM5, 카렌스를 들이 받고, 우측으로 튕기면서 벼랑 위 큰 소나무에 충돌
- 본인 소유 사고차량 앞부분 전파(폐차)되면서 멈춤.

(2) 결함 조치 사항 (예 : 서비스센터방문 시 조치사항, 통보받은 내용)

- 2017년 1월 4일 15시 경, 경북 영천시 금호읍 소재 삼천리 정비공장(현대차 직영)
 - 판매자 권혁진, 현대자동차 파견직원 김진조, 현대자동차 포항 고객지원팀 상담 실장 김경태, 현대 파견업체 직원 1명, EDR 분석 담당 오토리부 입회하에 점검 마침.
 - 출발 5초의 운행 결과 기록 : 출발 전 안전벨트 착용, 컴퓨터 기록상 계속 브레이크 ON, 출발할 때부터 엑셀레이터 100%(전속력) 기록. 제어장치 미작동(OFF), 에어백 미작동

○ 2017년 1월 10일 EDR 분석 자료 현대자동차로부터 제공받음

◦ 출발 순간

속도	회전수	엔진 스로틀밸브 열림량	가속페달 변위량	제동 페달 작동여부	ABS 작동여부	ESC 작동여부
5kph	2700	100%	99%	on	off	미작동

◦ 출발 2.5초 후

속도	회전수	엔진 스로틀밸브 열림량	가속페달 변위량	제동 페달 작동여부	ABS 작동여부	ESC 작동여부
19kph	3200	100%	99%	on	off	미작동

◦ 출발 5초 후(충돌 전)

속도	회전수	엔진 스로틀밸브 열림량	가속페달 변위량	제동 페달 작동여부	ABS 작동여부	ESC 작동여부
16kph	2300	100%	99%	on	off	미작동

○ 2017년 1월 5일

- 현대해상과 오토리부(에어백담당자) 에어백이슈자료(EDR) 보존을 현대차 상담 실장에게 요청함

(3) 결함으로 인한 피해 정도 (비용, 인명피해 등)

○ 차량피해

- 본인차량 및 충돌차량 2대 폐차

○ 에어백 미작동으로 인한 사고 부상 발생

- 본인 : 좌측 목부분 통증, 좌측 허리 통증, 좌측 무릎밑 타박상, 우측 손목 타박상, 양쪽 어깨 인대 손상
- 아내 : 좌측 하악골 타박상, 우측 갈비뼈 골절상, 좌측 손등 골절상, 요통, 양무릎 타박상
병원 퇴원 후에도 정상생활을 하지 못하고 물리치료를 받고 있음
정신적 충격 지속.

(4) 시정조치 되었으면 하는 사항 및 의문점

○ 산타페 차량의 급발진 원인 규명 및 에어백 미작동에 대한 원인 규명

○ 정신적 피해보상, 물질보상

- 차량결함에 따른 보상, 에어백 미 작동에 대한 해명 및 보상
- 치료비

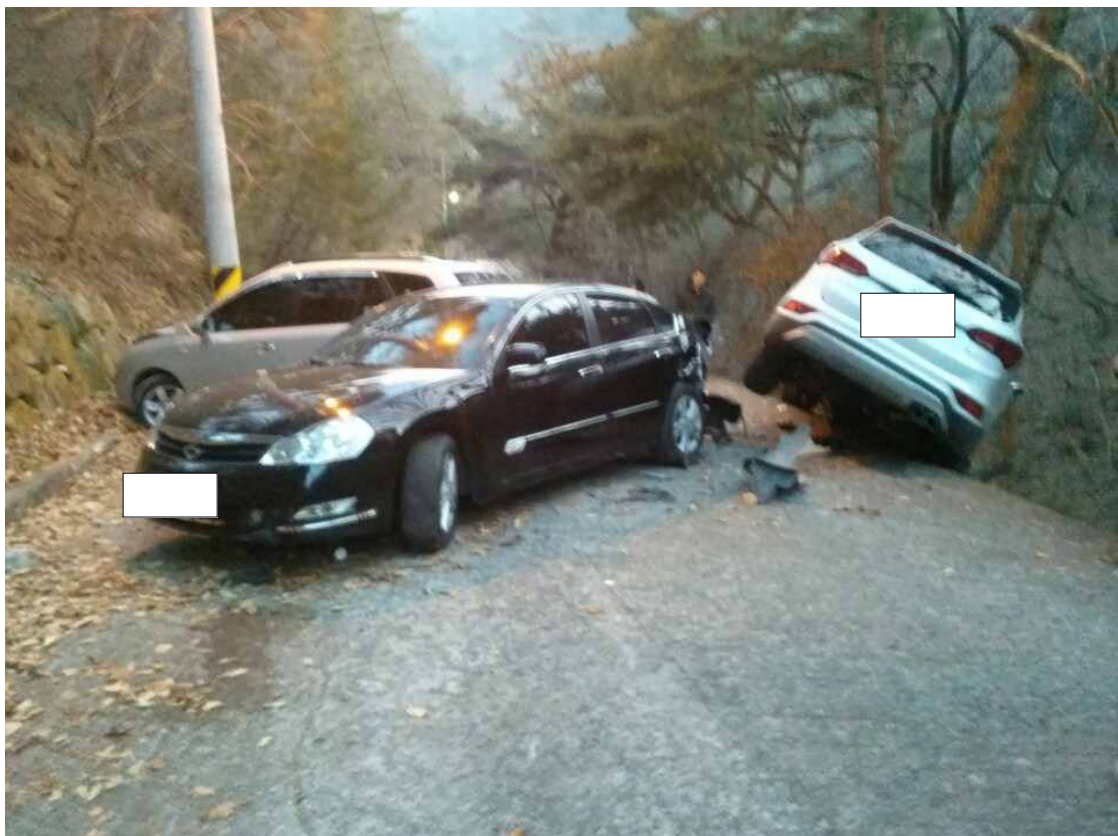
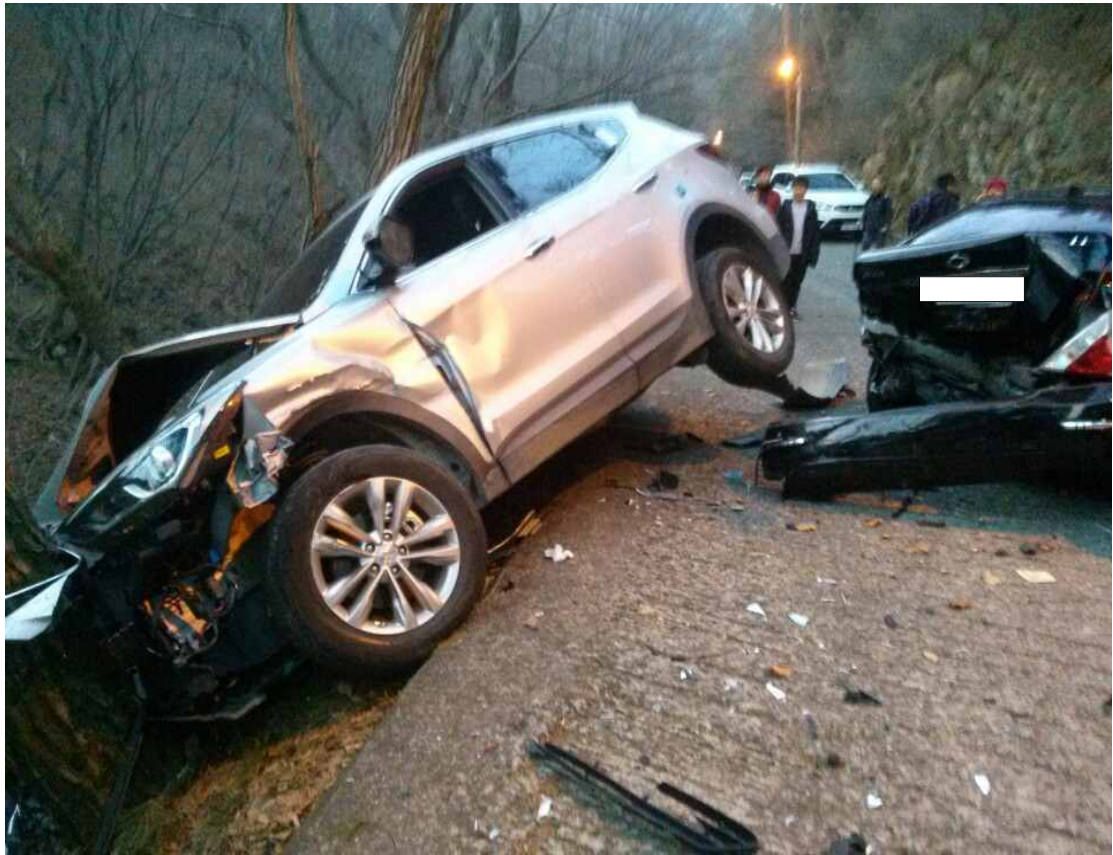
(5) 사고결과 에 대한 의문사항 (1/2)

- ① 경사 50도 내리막길에서 반 브레이크(on) 상태로 출발하였는데, 출발 때부터 어떻게 엑셀레이터 100%(전속력)으로의 전속력이 나왔는지?
- ② 50도 정도의 내리막길을 우측 발로 브레이크를 힘껏 밟아도 제동이 되지 않아, 좌측 발로 사이드 브레이크 밟고 있었는데, 엑셀레이터를 출력 100%(전속력)으로 힘으로 어떻게 엑셀레이터를 밟을 수 있는지? (1월4일 오전 12:00경 현대자동차 파견 직원 김진조가 사고현장에 가보니 브레이크 자국이 전혀 없었음. 브레이크 밟았으나 제동장치가 작동되지 않았음)

(5) 사고결과 에 대한 의문사항 (2/2)

- ③ 의문점은 길옆에 주차해 놓은 두 대의 차와 충돌(2대 폐차)하고,
두 번째 큰 소나무와 충돌해서, 제차(산타페 폐차) 앞부분이 전파될 정도
의 두 번의 큰 충격이었는데, 에어백 7개중 한 개도 터지지 않았다는 것
이 말이 되는지?
- ④ 자동차 사고기록장치인 EDR(Event Data Recorder)분석자 오토리부(에어백담당자 : 실명공개 및 화면 카피회피)담당자가 제가 옆에 앉아서 화
면을 보면서, 화면상 나타나는 결과를 휴대폰 촬영을 요청하니,
이 기록은 자기회사의 기밀 자료이니 절대 외부에 노출시켜서는 안 된다
면서 거둬진 요청에도 거부를 하고, 노트북 두경을 급히 닫아 버리고, 명
함을 달라니 절대 줄 수 없다며 회피하니(뭔가 숨기는 느낌), 화면상 나
타난 운행결과를 정확하고 확실하다면 왜 저에게 촬영을 못하게 하는지?
- ⑤ 2017년 1월5일 9:00경 현대 자동차 포항 고객지원팀 상담실장 김경태에
게 휴대폰으로 자동차 사고기록장치인 EDR(Event Data Recorder)분석
자 오토리부(에어백담당자 : 실명공개 및 화면 카피회피)담당자의 명함
및 연락처를 알려 달라하니 내부 기밀사항이라 외부인에게 절대 알려 줄
수 없다며 거부하였으며(뭔가 숨기는 느낌), 오토리부 담당자가 실제 컴
퓨터 점검을 하였는데 몇몇하면 왜 사고 당사자에게 명함 및 연락처를 알
려주지 않았는지?
(실제 자기네들끼리 1월4일 점검 현장에서 명함을 주고받고 하는 것을 보았음)

▲ 첨부 1 사고현장 사진



▲ 첨부 2 차량 인도 후 사진



자동차 결함 피해자 간담회 발표 ⑥

- 피해자 : 최재규
- 경력
 - 前 교통안전공단 자동차 검사부장(현 처장)
 - 교통안전공단 25년 근무 (81년 창설 멤버)

(1) 결함 증상과 발생 일시

- 차량명(연식) : 기아 카렌스 디젤(2014년)
- 사고발생 일시
 - 2016. 7. 18. 18시경 화천군 파로호상류 비포장 도로
 - 8km/h 로 서행 운전 중 급발진 사고. (수중돌진 예방)
- 사고경위
 - 서행 운전중 급 발진발생 반사 작용으로 제동을 두 번 했으나 차량의 반응이 없이 계속 돌진 이를 즉시인지 최선의 방법으로 우측 산 쪽으로 회전 충돌로 대형사고 예방
 - 제동을 두 번이나 하였으나 차량은 반응이 없이 급속도로 질주

(2) 결함 조치 사항 (예 : 서비스센터방문 시 조치사항, 통보받은 내용) (1/2)

- 교통안전공단 자동차 연구소 조사의뢰 및 조사
 - 사고차량을 수원 정비 업소에 보관 중
 - 2016. 7. 29. 16시경 위 연구원이 차량에 부착된 EDR를 수거 조사
 - EDR 각종데이터 차량 현황 등 적출 수거
 - 연구소에서 자료 데이터화 경찰서 사고증명 보험사 현장사고 보고등 수거 제출 및 구두로 사고경위를 진술 하였으나
 - 1차 심의 결과 차량결함 발견 못함과 운전자 과실로 구두 통보
(제동과 가속페달을 동시에 밟음)

(2) 결함 조치 사항 (예 : 서비스센터방문 시 조치사항, 통보받은 내용) (2/2)

- 연구소 및 공단본부에 재심의 요청 및 통보.
 - 조사결과 1차 심의결과 와 동일한 내용 통보 받음
 - 이에 의뢰인의 반론
 - 연구원은 단순EDR자료에만 근거로 운전자가 제동과 가속페달을 동시에 밟았다고 주장, 이에 데이터 그래프에 제동시 다른 수치인 RPM, 속도, 개도량, 등의 변화가 있어야 함에도 무반응 상승함을 지적
 - EDR에 변화에 대한 명쾌한 해명을 못하고, 제동량의 반응이 늦을 수 있다는 설명으로는 납득 할 수 없음
 - 기 제출한 경찰 증명서 확인서, 등은 전혀 심사에 참고 하질 않았음으로 추정함 (이에 대한 구체적인 설명이 없음)
 - 또한, 차량의 제어장치 ECU등 차량제반 상태도 함께 조사하여 EDR와 상호작용, 연관성 등 조사를 배제 단순 EDR결과만 최고 가치로 결론 (의뢰인의 요구에 무반응)
 - 이에 EDR기록 장치를 본인이 수거 보관중 이를 제시 여타 전문 기관에 정밀 재조사 요청

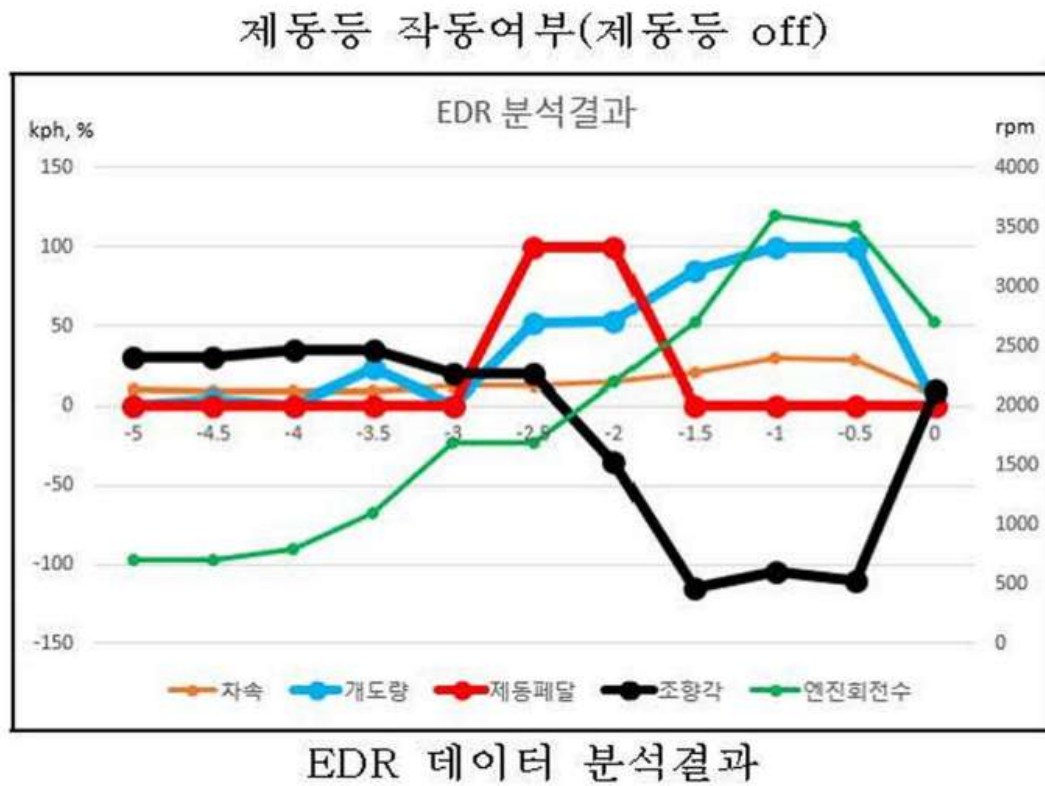
(3) 결함으로 인한 피해 정도 (비용, 인명피해 등)

- 인명피해
 - 탑승자 4명 전원(초고령,81-90세) 부상 없이 단순 진단으로 이상 유무를 확인
 - 1명(90세)은 60여일 물리 치료 등 진단 확인 등 있음
 - 탑승자 전원 사고 휴유증(트라우마)등 신경과민 치료
- 물적 피해
 - 해당차량(2014년식 카렌스)폐차 신차구입
 - 사고 수습비 및 부대비용
 - 탑승자 위로 및 부대비용
 - 보험료 등 인상

(4) 시정조치 되었으면 하는 사항

- 종합적으로 사고조사, 관련기관 등 연관 적극적, 신속한 대응이 부실, 연구소의 재심제도 수용(국가법체계의 3심제도 도입)
- 급발진은 AUTO에 발생함으로 STICK 변속 차량 보급을 시행
(제작사가 고의로 생산치 않음)
- 연구원은 자동차 형식증명(심사)발급 시 더욱 높은 기준을 도입 국가연구기관으로 국민의 신뢰 확보
- 자동차 결함 사고 보상 등 입법 시, 선의의 피해 보호차원에서 시행일로부터 소급적용 할 것(5년 정도)
- 제조사는 결함 차량이 발생치 않는 완벽하고 안전한 제작은 물론 결함 차량 발생 시 적극적인 조치를 할 수 있는 강제조항 신설

▲ 첨부 1 EDR 분석결과



자동차 결함 피해자 간담회 발표 ⑦

○ 피해자 : 서승달

(1) 결함 증상과 발생 일시

○ 차량명(연식) : 쉐보레(구 대우) 올뉴마티즈 SX등급(2008년

○ 결함일시

1) 최초인지 : 2015년 8월

2) 증상 : 엔진체크등 점화

3) 증상판단 : 쉐보레 유성바로정비 정비사

◦ 엔진체크등 스캐너(오류코드 확인 장치) 확인 결과 3번 실린더 실화 감지 판정

◦ 아래 사진은 2번으로 표시된 것(출처 네이버)

4) 주행거리 : 약 90,000km



(2) 결함 조치 사항 (예 : 서비스센터방문 시 조치사항, 통보받은 내용) (1/2)

1. 2015년 8월 : 쉼보레 유성바로정비

1) 엔진 크리닝 권유 : 비용 약 13만원

- 다음에 하겠다고 한 후에 실린더 실화에 대한 인터넷 정보 검색
- 가장 저렴한 정비는 점화 플러그 교체라는 글을 보고

2. 2015년 9월 : 쉼보레 직영 대화동정비사업소

- 1) 올뉴마티즈용 점화플러그 구매
- 2) 자가교체 후 정비소에서 엔진체크등 소거
- 3) 약 1주일 후 엔진체크등 다시 점멸

3. 2015년 9월 : 쉼보레 신탄진정비사업소

1) 엔진밸브간격 조정

- 정비사 권유
- 실린더 실화 코드의 경우 실린더 헤드를 교체하는 것이 가장 확실하나 교체 비용(약 60만원) 과다로 인하여 비용이 저렴한 것부터 해보려고 함

2) 엔진밸브간격 조정 : 비용 약 5만원

3) 엔진체크등 소거 후 운행 중 바로 다시 들어옴

4) 별 효과 없음

4. 2015년 10월 : 쉼보레 직영 대화동정비사업소

1) 압축비 확인

2) 점화플러그를 제거한 후에 압력게이지로 압축비 확인

3) 1번과 2번 실린더는 약 12~14(단위는 기억 안남) 정도 측정, 3번은 6~7로 측정

4) 실린더 헤드 교체밖에 답이 없다고 함

(2) 결함 조치 사항 (예 : 서비스센터방문 시 조치사항, 통보받은 내용) (2/2)

5. 2015년 11월 : 엔진 진동이 더욱 심해져 결국 헤드를 교체하기로 하고

1) 재생헤드를 정품헤드의 절반 가격에 교체 진행

6. 2015년 12월 : 대전 덕승1급자동차공업사, 97,000km 주행

1) 실린더헤드교체 : 재생헤드(3개월 보증), 30만원

2) 교체 후 엔진체크등 제거, 엔진 진동 감소 등 정상적으로 운행 가능

3) 진동이 심해져서 더 이상 운행이 불가할 정도여서 수리 진행

7. 2016년 6월 : 다시 엔진 체크등 들어옴

1) 웨보레 신탄진정비사업소 : 3번 실린더 실화 감지 코드

2) 엔진체크등 소거 후 점화 플러그 세크(케이블 포함)교체 : 약6만

3) 주행거리 : 110,000km

8. 그리고 현재까지 계속 엔진체크등은 들어와 있으며, 차의 진동은 늘어감

1) 진동 헤드교체 전과 같은 수준은 아니나 계속 증가하는 것으로

2) 조만간 운행을 못할 수준이 될 것 같음 -> 폐차를 해야 하지 않을까
생각됨

(3) 결함으로 인한 피해 정도 (비용, 인명피해 등)

○ 정비 비용 : 50만원 이상

1) 실린더헤드 교체비용(재생) : 30만원

2) 점화플러그, 엔진밸브간격조정 등 기타 정비 비용 : 약 20만원

3) 기타 정비에 소요된 시간 : 측정 불가

(4) 시정조치 되었으면 하는 사항

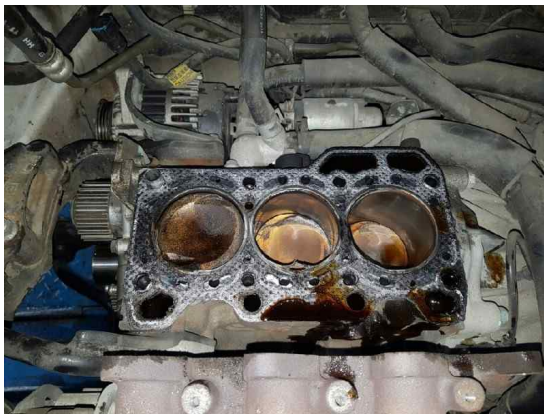
1. 실린더실화 증상이 올뉴마티즈에만 한정되는 것은 아니나, 올뉴마티즈의 경우 특이하게

1) 10만키로 이하 주행한 차에서도 다수 발생

2) 점화플러그 및 케이블, 이그니션코일 등 점화 계통 교체 후 개선되기도 함

3) 1번에서 3번 중 특정한 1개의 헤드에서 빈번하게 발생

4) 헤드 사진을 보면 대체로 밸브 쪽에 문제가 발생하는 것으로 예상



5) 헤드를 교체하는 것이 가장 완벽한 방법임에도 교체 후에 다시 재발하는 것으로 보면 헤드교체 또한 근본적 해결 방안이 아님

6) 올뉴마티즈를 많이 정비하셨던 정비사들과 대화를 나눠보면

- 올뉴의 실린더 실화는 매우 빈번하게 발생된다.

- 헤드를 교체하는 것이 가장 좋으나 비용 문제로 추천하지 않는다.

- 비용이 적게 드는 것부터 수리해보자. 잘 되면 좋고 안 되면 말고 식

7) 제조사에서는 당연히 문제를 알고 있으리라 생각됨

2. 제조사에서는 올뉴마티즈에서 발생하는 실린더실화에 대한 대책을 공지해줄 것

3. 일선 정비사들에게 정확한 교육을 통하여 실린더실화를 좀 더 정확하게 대처하는 것이 소비자를 생각하는 것이라 판단됨

(4) 시정조치 되었으면 하는 사항

4. 비용의 경우 제조사에서 헤드 부품값 만으로(공임 제외, 공임비가 정비비의 거의 50% 정도) 수리를 해주면 소비자는 한결 쉽게 정비가 가능하리라 봄.
5. 저의 경우 엔지니어(전자공학)라서 여러 가지 가능성과 정보를 통하여 정비 방법에 접근하고 있으나 결국 차 자체의 문제는 해결이 쉽지 않고, 헤드를 정품으로 교체하는 것은 비용이 과해 쉽게 해결 안 됨.

참고) 제 사례는 아니나 인터넷에서 올뉴마티즈 실린더 실화와 관련된 블로그 등 관련 내용 링크

1) <http://blog.naver.com/cjh94041/220909350593/>

2) <http://blog.naver.com/yongjini76/220914490195/>

3)

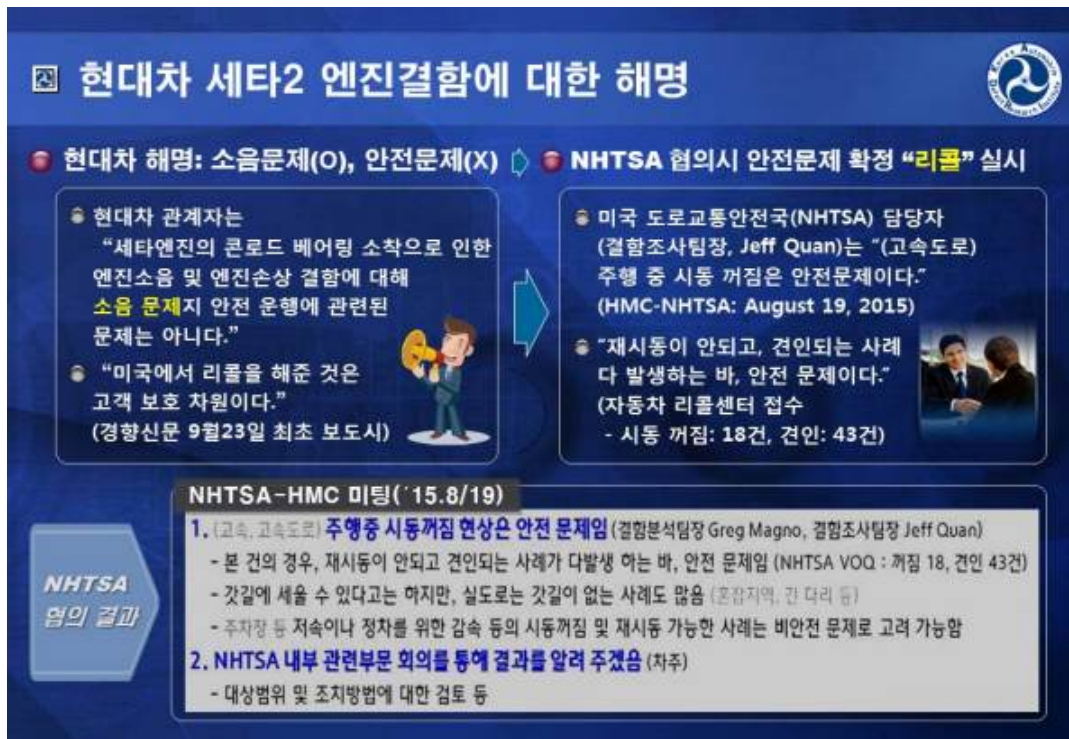
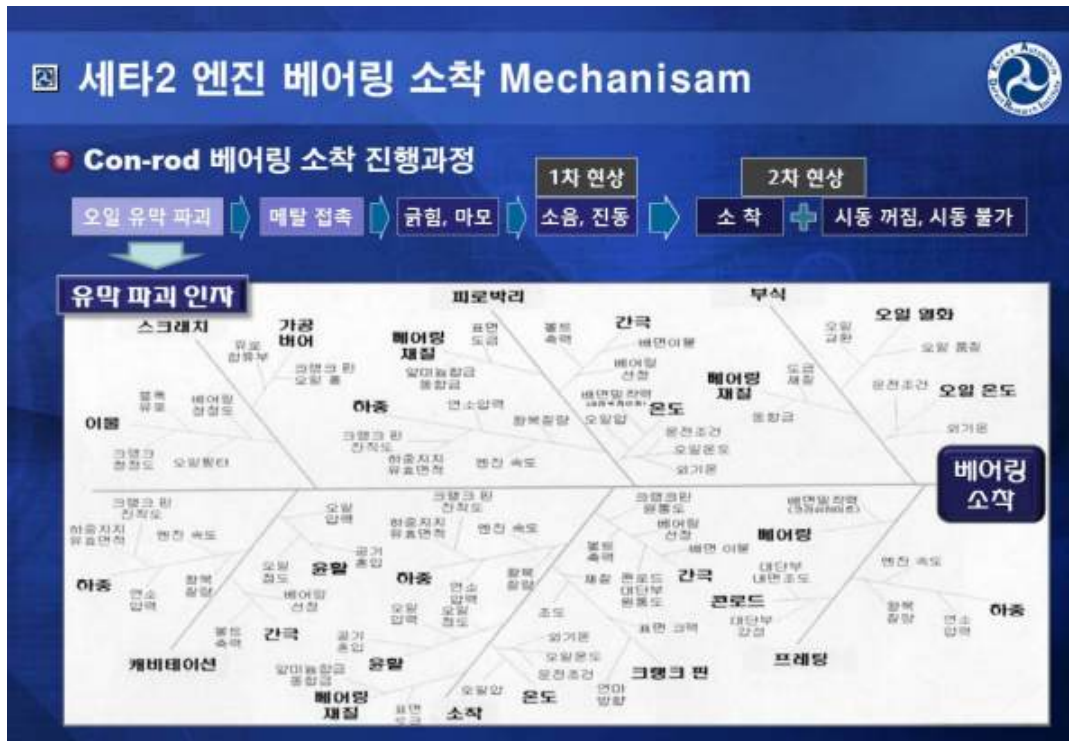
http://blog.naver.com/PostView.nhn?blogId=car_clinic&logNo=130110951546&parentCategoryNo=&categoryNo=34&viewDate=&isShowPopularPosts=true&from=search/

4) <http://m.blog.naver.com/speed4713251/220702781777/>

자동차 결함 피해자 간담회 공익제보 ①

○ 공익제보 신고 : 공익제보자

▲ 세타2 엔진 결함



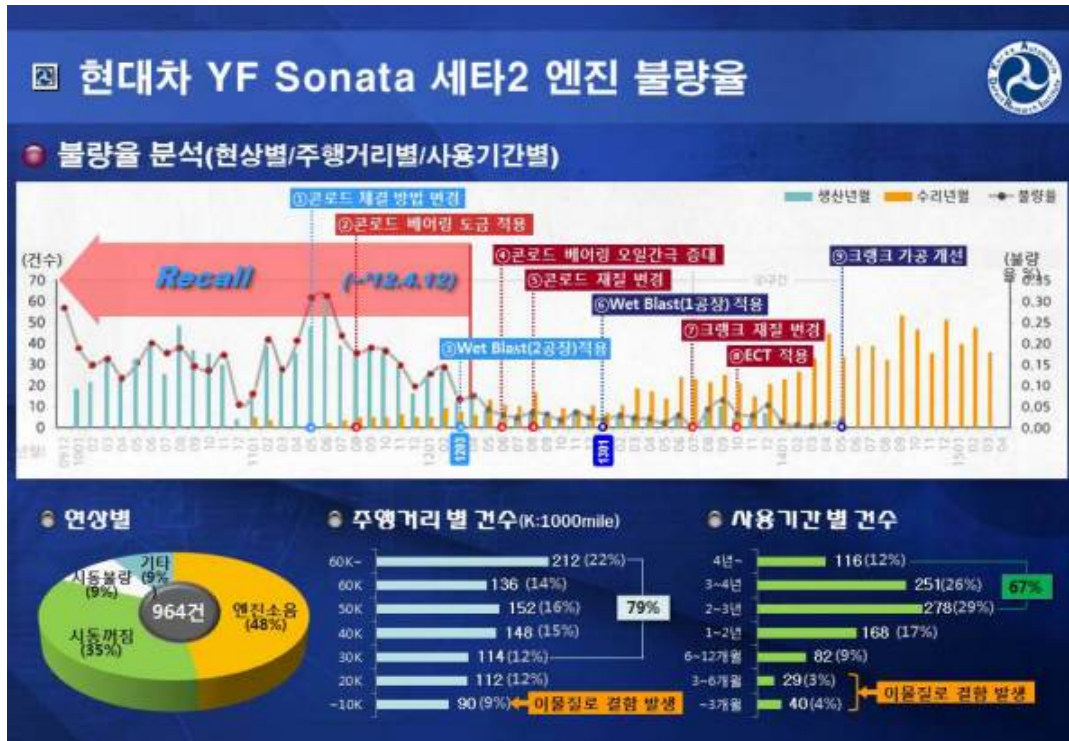
▲ 세타2 엔진 결함 (계속)



현대기아차 세타2 엔진 불량율(베어링)

내수			북미(수출 및 미국내 생산차량)		
	Model	불량율		Model	불량율
HMC	YF	0.15% (26건/17,085대)	HMC (수출)	Tucson	0.10% (71건/68,325대)
	HG	0.01% (18건/166,513대)	KMC (수출)	K5(TF)	0.14% (228건/156,487대)
KMC	TF	0.10% (14건/13,641대)		Sportage	0.22% (194건/88,926대)
			HMMA (미국)	YF Sonata	0.10% Recall (964건/943,844대)
			KMMG (미국)	QF(TF)	0.12% (567건/463,495대)
				AN(NC)	0.11% (327건/301,900대)
				XMa	0.19% (473건/250,971대)
				Total	0.12% (2,824건/2,273,948대)

▲ 세타2 엔진 결함



▲ MDPS 결함



▲ MDPS 결함(계속)

아반떼급 MDPS 결함 리콜 축소

아반떼급 MDPS 결함 리콜 미신고 및 축소 현황

기아차 리콜 미신고

	Total	현대차	기아차
리콜 전체 대상	4	아반떼, i30	포르테, 쏘울
국토부 리콜 신고	2	○	×

현대차 복미 리콜 대비 국내 대상차량의 9%(40,705대)만 리콜 축소 신고

	아반떼 (HD)	i30 (FD)
리콜 실시(복미)	204,768 (HD: 08.6.1~10.4.30, FD: 08.11.1~10.4.30)	
리콜 검토대수 및 기간	458,662 (= 417,957+40,705) (2008.6.1 ~ 2010.4.30)	
국토부 리콜 신고 (40,705대: 9%)	36,259 (09.11.1~10.4.30)	4,446 (09.11.1~10.4.30)

● 복미 리콜 대상기간(HD: 23개월, FD: 18개월) 대비, 국내 리콜 대상 기간 축소(HD/FD: 6개월)하여, 국내는 리콜 축소(HD: 17개월, FD: 12개월) 실시

● 현대차 대상 차량(458,662대)중 9%에 해당하는 40,705대 리콜

기아차 포르테/쏘울 MDPS 무상수리 안내문

기아차 MDPS 무상수리 실시 현황

	대상 차량	대상 기간	수리기간
포르테	117,828	2008.8.23~2011.3.15	2012.9.11~2013.9.10 (12개월)
쏘울	63,103	2008.8.28~2011.6.17	

쏘울

63,103대: 2008.8.28~2011.6.17

포르테

117,828대: 2008.8.23~2011.3.15

● 차량: 포르테

● 대상범위: 2008.08.23 ~ 2011.03.15 생산차량 (117,828) 중 현물 무거움 현상 발생 차량

● 조치방법: 동 현상 발생 차량 입고 점검 후 토르센서 불량 확인 시 MDPS 업그레이드 또는 관련 부품 교환 조치

● 기간: 2012.09.11 ~ 2013.09.10 (1년간)

● 차량: 쏘울

● 대상범위: 2008.08.28 ~ 2011.06.17 생산차량 (63,103대)

● 조치방법: 현물 무거워짐 발생 차량 점검 후 업그레이드 또는 관련 부품 교환

● 기아차와 쏘울 6만여대가 현물 조향장치 이상으로 무상수리에 들어간다.

한국소비자원은 기아차의 쏘울 차량 일부에서 'EPS(Electronic Power Steering) 경고등 작동 후 현물이 무거워진다' 비자위해감시시스템'으로 접수된 조사한 결과를 14일 발표했다.


소비자원은 시동을 걸기 위해 키를 ON 시키면 현물 조향장치인 MDPS 자체 시스템 점검과정이 있는데, 점검 중 외부 요인으로 현물의 정상적인 작동을 방해해 현물이 무거워지는 것을 확인했다.

기아차는 소비자들의 경고를 수용해 무상 수리를 실시하기로 했다.






대상 차량은 2008년 8월 28일 ~ 2011년 6월 17일 생산된 쏘울 6만 3103대다.

▲ 고압펌프 급발진 의혹

고압펌프 누유로 급발진 의혹



디젤 고압펌프 누유로 엔진손상, 급발진 의혹

- 고압펌프 플랜지 볼트 풀림으로 연료 누유
- 누유된 연료 Cyl/Head 등에 크랭크실로 유입
- 연료와 오일 희석되어 (연료+오일)연소실 유입
- 엔진 현준(Run-on)현상 Key 해도 시동 Off 안됨
- 엔진제어 불가 상태로 급발진, 엔진부품 손상

대상 차종/대수(생산기간: 2000.10.1~2005.10.31)

합 계			현 대 차									기아차		
			싼타페			트라제			투싼			스포티지		
대상	교환	미교환	대상	교환	미교환	대상	교환	미교환	대상	교환	미교환	대상	교환	미교환
613,565	286,896	326,669	300,198	166,065	134,133	145,764	54,977	90,787	43,693	16,614	27,079	124,000	49,239	74,761

검 토

- 고압펌프(CP1) 교환 대상차량 613,565대중 286,896대 교환하여 수리율 47%
- 리콜이 아닌 무상수리 기간(2007.4.5~2008.4.4)완료되어, 제작사 교환의무 없음.
- 한국 소비자원에 “연료 비침” 문제, 일부 차량으로 축소 신고(싼타페: 198,512대)

고압펌프 누유로 급발진 의혹



고압 O-ring 손상으로 누유(①)



- 현상: 실린더 헤드 누유
- 원인: 고압 O-ring 조립중 씰링
- 개선 대책
 - 고압 유 설계 변경
 - O-ring 규격 변경

플랜지 볼트 풀림으로 연료 유입(②)



- 현상: 플랜지 볼트 풀림으로 시동개짐 및 급발진 의혹
- 원인: 볼트 조임도크 및 안전볼 부족 및 엔진 진동 과다
- 개선 대책
 - 볼트 조임도크 증대 (11.0±1.0→12.5±0.5 Nm)

기 조치 내용 및 추가 요구 사항

	기 조치내용	추가 요구 사항
대상 차량	1차종 (싼타페): 198,512대	현대차 3차종 (싼타페, 트라제, 투싼) 기아차 1차종 (스포티지)
대상 기간	2000.11.15 ~ 2004.12.30 (49.5개월)	2000.10.1 ~ 2005.10.31 (61개월)
결함 내용	① 고압펌프 “연료 비침”	① 고압펌프 “연료 비침” 및 ② “플랜지 볼트 풀림”으로 연료 유입
조치 방법	무상수리 기간 종료 (2007.4.5~2008.4.4)	리콜 실시 (자비 수리비용 보상)

▲ 고압펌프 급발진 의혹

☐ 고압펌프 누유로 급발진 의혹



● 현대기아차 해명(고압펌프 리콜 실시하지 않은 이유?)

Q) 2004년 부터 지금까지 매년 수만대에 이르는 CP1 고압펌프를 무상으로 교환해 주면서도 리콜을 하지 않은 이유는 무엇입니까?
(경향신문 9월23일 보도를 위한 질문 내용)

고압펌프(CP1)



A) 현대기아차 홍보팀 답변

초기 싼타페(SM) 등 1세대 커먼레일의 부품인 고압펌프 (보쉬) 일부에서 연료가 묻어 나오는 현상입니다.

단순히 오염 문제만 발생할 뿐 안전 문제는 아니고 이로 인한 사고는 전혀 파악된 바 없습니다.

따라서 리콜 대상이 아니며 고객 서비스 차원에서 무상 수리를 진행하고 있습니다.

고압펌프(CP1)



자동차 결함 피해자 간담회 개인정보 제보 ①

○ 피해자 : 광00

(1) 결함 증상과 발생 일시

○ 차량명(연식) : 그랜저 HG 2.4(2013년 출고)

○ 결함발생 일시

- 2015년 1월 24일, 주행 중 엔진 굉음과 함께 시동꺼짐
- 당시 주행거리는 8,500km

○ 사고경위

- 울산에 갔다 돌아오는 도중, 차에서 이상한 소리가 나기 시작
- 마치 엔진에 돌이끼어 달달거리는 느낌으로 rpm과 비례해서 갈수록 소리가 커짐
- 당황한 나머지 근처 블루핸즈를 찾아 우여곡절 끝에 도착함
- 근데 엔진 쪽 이상이라 자기들은 못 봐주고 사업소에 입고 시켜야 한다고 알려줌
- 이 상태로 운행해도 되겠냐고 물어봤더니 “엔진오일이 없는 것도 아니고 큰 무리는 없을 것” 이라 함
- 출발 후 한 800미터 정도 이동 중 엔진경고등 뜨면서 시동이 꺼짐

(2) 결함 조치 사항 (예 : 서비스센터방문 시 조치사항, 통보받은 내용)

○ 별 다른 조치사항 없이 엔진교환 수리를 진행한다고 통보 받음

- 그래서 8,500km 밖에 안 된 차의 엔진이 교환될 정도로 망가진 이유가 뭐냐고 물음
- “기계니깐 그럴 수 있다” , “모른다” , “교환해주겠다” 는 답변으로 일관하더군요.

(3) 결함으로 인한 피해 정도 (비용, 인명피해 등)

- 다행히 인명피해는 없었고, 무상보증수리기간이 지나지 않았기 때문에 무상으로 수리 받음

(4) 시정조치 되었으면 하는 사항

- 결함 발견 당시, 동호회 카페에 2.4세타 엔진관련 결함 피해 글이 많이 올라오는 상황이었음
 - 하지만 당시에는 이슈화가 되지는 않았음
 - 그리고 몇 년 후 현대자동차 세타엔진 결함 관련하여 이슈가 되었음
 - 현대 측에서는 이슈가 되기 전부터, 제 차가 고장 났을 당시에도 결함이라는 사실을 알고 있었을 것임.
 - 그런데 근본적인 문제는 해결하지 않고, 1차원적인 수리로만 조치했음
- 만약 제가 고속도로에서 고속주행 상황 시 그런 일이 있었다면 인명피해로 이어졌을수도 있는 상황이었음
 - 비단 이 세타 엔진 문제뿐만 아니라 현대차는 꾸준히 급발진, 에어백 미전개 등등 국민의 생명과 직결될 수 있는 결함으로 구설수에 오르고 있음
 - 대한민국을 대표하는 글로벌 기업이 자동차라는 물건을 파는 한낱 장사치에 머물러 있다는 사실에 국민들은 분노하고 있음

▲ 첨부 1-1 엔진 점검 · 정비 내역 ①

▶ 점검·정비 완료일자	2015-01-28	▶ 출고일자	2015-01-28
--------------	------------	--------	------------

점검·정비 내역

〈무상수리〉			
NO	소 요 부 품	구 분	수 량
1	엔진 어셈블리-쇼트	A	1
2	실린더 헤드 컴플리트 서브 어셈블리	A	1
3	와셔-인젝터 브라켓	A	4
4	가스켓-배기 매니폴드	A	1
5	가스켓-흡기 매니폴드	A	4
6	쿨러 어셈블리-엔진 오일	A	1
7	필터 어셈블리-엔진 오일	A	1
8	가스켓-써모스테트 하우징	A	1
9	가스켓-써모스탯 하우징	A	1
10	오일	A	1
11	가이드-오일 펌프	A	1
12	하이드로릭 텐서너 어셈블리	A	1
13	텐션 양	A	1
14	가이드-타이밍 체인	A	1
15	텐서너 양 어셈블리	A	1
16	텐서너 어셈블리-타이밍 체인	A	1
17	오일 플로어 컨트롤 밸브-익조스트	A	1
18	인속 가변 밸브 타이밍 기구 어셈블리-배기	A	1

부품▶	0 기술료▶	0 소계▶	0 VAT▶
-----	--------	-------	--------

영업자가 점검·정비의 잘못으로 다음 구분에 따른 기간중 발생하는 고장 등에 대하여는 무상점검·정비를 합니다. (자동차령 1년 미만 또는 주행거리 2만 킬로미터 이내의 자동차: 점검·정비일로부터 90일 이내
 자동차령 3년 미만 또는 주행거리 6만 킬로미터 이내의 자동차: 점검·정비일로부터 60일 이내
 자동차령 3년 이상 또는 주행거리 6만 킬로미터 이상의 자동차: 점검·정비일로부터 30일 이내

▲ 첨부 1-2 엔진 점검 · 정비 내역 ②

정비 사업자	▶ 업체명(대표자)	부산광역시 연제구 중앙 대로 1168 거제동	▶ 주소	부산광역시 연제구 중앙 대로 1168 거제동
	▶ 점검·정비 완료일자	2015-01-28	▶ 출고일자	2015-01-28

점검·정비 내역

〈무상수리〉			
NO	소 요 부 품	구 분	수 량
19	오일 플로어 컨트롤 밸브-인테이크	A	1
20	연속 가변 밸브 타이밍 기구 어셈블리-흡입	A	1
21	체인-오일 펌프	A	1
22	체인-타이밍	A	1
23	캠샤프트 어셈블리-배기	A	1
24	캠샤프트 어셈블리-흡기	A	1
25	샤프트 어셈블리-밸런스	A	1
26	가스켓-인료 펌프	A	1
27	가스켓-로커 커버	A	1
28	가스켓-로커 커버	A	1
29	커버 어셈블리-로커	A	1
30	볼트-실린더 헤드	A	2
31	볼트-실린더 헤드	A	8
32	가스켓-실린더 헤드	A	1
33	팬 어셈블리-엔진 오일	A	1
34	가스켓-리퀴드 엔진	A	1
35	씰-오일 라이	A	1
36	볼트	A	4

부품 ▶	0	소계 ▶	0	VAT ▶
------	---	------	---	-------

사업자가 점검·정비의 잘못으로 인하여 과분해 따른 기간중 발생하는 고장 등에 대하여는 무상점검·정비를 합니다. (단, 차량 1년 미만 또는 주행거리 20만 km 이하인 차량의 자동차: 점검·정비일로부터 90일 이내)

▲ 첨부 1-3 엔진 점검 · 정비 내역 ③

▶ 점검·정비 내역표 ▶		2015-01-28	▶ 점검·정비 내역표 ▶		2015-01-28	▶ 정	
정비 내역							
〈무상수리〉							
NO	소 요 부 품		구 분	수 량			
37	볼트 어셈블리		A	3			
38	커버 어셈블리-타이밍체인		A	1			
39	플러그-타이퍼		A	2			
40	부동액(고급형)		A	1			
41	저마찰 엔진오일(가솔린 LPG)		A	1			
42	저마찰 엔진오일(가솔린 LPG)		A	1			
43	브라켓 어셈블리-엔진 마운팅		A	1			
44	AIR CON GAS(NEW R134a)		A	1			
NO	작 업 내 용		구 분	엔지니어			
1	쇼트 엔진 어셈블리 (세타 엔진)			김경욱			
2	실린더 헤드 서브 어셈블리			김경욱			
3	미케니컬 랙시 어지스터 (MLA)			김경욱			
4	엔진 서포트 브라켓 (세타 엔진)			김경욱			
5	★고객관사 동질기 무상 점검 서비스			박정일			
품 ▶		0 ▶	소 계 ▶		0 VAT ▶		
가 점검·정비의 잘못으로 다 구분에 따른 엔진을 발생하는 고장 등에 대하여는 무상점검·정비를 합니다. (자동차 년 미만 또는 주행거리 2만 km 이하의 차량은 점검 정비일로부터 90일 이내 년 미만 또는 주행거리 6만 km 이하의 차량은 점검 정비일로부터 60일 이내 년 이상 또는 주행거리 10만 km 이상 차량은 점검 정비일로부터 30일 이내 년 이상 또는 주행거리 10만 km 이상 차량은 점검 정비일로부터 30일 이내							

자동차 결함 피해자 간담회 개인정보 제보 ②

○ 피해자 : 이00

(1) 결함 증상과 발생 일시

○ 차량명 : 아반떼MD

○ 결함 및 발생 일시

- 엔진오일을 매번 6천 킬로미터 정도 탄 뒤에 교체를 함.
- 2016년 9월 14일 (84,417km) 엔진오일 교체를 하며 엔진오일이 많이 없다고 함.
- 2016년 10월 6일 엔진오일을 확인하니 거의 없어서 보충함. 엔진오일이 없어짐을 알게 됨.
- 차량을 확인하였으나 엔진 걸스로 누유가 되지 않음을 확인함.
- 2016년 10월 13일 현대서비스센터에 방문함.

(2) 결함 조치 사항 (예 : 서비스센터방문 시 조치사항, 통보받은 내용) (1/2)

1. 2016년 10월 13일 대구 현대자동차직영서비스센터 방문 (86,156km)
엔진오일이 실제 새는지 확인해야 한다며 엔진오일을 새로 갈고 F선에 맞춰 엔진오일을 교체
엔진부조화 현상(RPM요동)문제 있어 스로틀바디 청소, ECU업그레이드 함.
2. 2016년 11월 중에 방문해서 엔진오일이 얼마나 줄었는지 확인함.
엔진오일이 반 정도 줄어 있었음.(측정 후 1,300km탐.) 2천~3천 킬로 타면 다시 방문하라 함.

(2) 결함 조치 사항 (예 : 서비스센터방문 시 조치사항, 통보받은 내용) (1/2)

3. 2016년 12월 21일 방문 (88,717km, 측정 후 2,561km탐)

엔진오일이 'L' 밑 계지지 끝부분에 조금 찍힘. 엔진오일 과다소모를 확인함.
현대서비스센터에서는 보증기간(5년에 10만 킬로미터)이 지났기 때문에
무상수리는 불가능하고 해줄 수 있는 게 없다고 함.

① 새 엔진으로 교체 - 비용이 3백만원 이상 나옴

② 엔진오일을 자주 확인해서 보충하며 타라고 함.

엔진오일 과다소모를 기록으로 남겨 달라 하였으나 엔진오일을 새로
교체하지 않으면 해줄 수 없다고 함

4. 2016년 12월 22일 재방문 (88,766km)

현대서비스 가서 항의함. 엔진교체 말고 다른 방법이 없냐고 하니

③ 중고엔진으로 교체 - 현대서비스에서는 하지 않음. 일반 정비공장으로
가야 한다함.

④ 엔진 폴리싱 - 현대서비스에서는 하지 않음. 임시방편임

당장 서비스센터에서 할 수 있는 게 엔진오일 보충 말고는 없다 함.
엔진오일 보충함.

5. 결함신고센터에 신고 함. 12월

6. 혹시나 싶어서 현대서비스 상담원에게 엔진오일 소모에 대해서 항의 전화를 함. 2월에 다시 현대서비스 북대구센터에 예약 후 상담을 받으라고 함.

7. 2017년 2월 14일 현대서비스 북대구센터 방문(91,908km)

엔진과다소모가 확인이 안 되었다며 다시 측정하자고 함.

직영서비스센터에서 얼마나 줄었는지 기록을 남겨 놓지 않아 기록이 없다함.
2,000km 타고 서 다시 방문하라고 함. 새 엔진으로 교체할 경우 비용은
4백만원 이상 나온다고 함.

(3) 결함으로 인한 피해 정도 (비용, 인명피해 등)

- 크게 사고가 나지 않았기 때문에 큰 피해는 없지만 엔진오일이 줄기 때문에 엔진오일을 한통 사서 줄 때마다 보충해 주고 있음.
- 혹시라도 엔진오일이 없어서, 아니면 다른 결함으로 인해 차량이 가다가 멈춰서 큰 사고로 이어지지 않을까 매번 불안함에 차를 운행하고 있음.
- 중고로 차를 판매하더라도 중고차 값으로 제 가격을 받을 수도 없음.
- 만약 사고라도 나면 사회적인 비용까지는 측정하기 어려우나 큰문제가 될 것임.

(4) 시정조치 되었으면 하는 사항

- 엔진오일 과다소모는 GDI 엔진결함으로 10만킬로미터 운행한 차량에서 서서히 발생하는 것으로 실린더의 벽을 긁아서 그곳으로 엔진오일이 새는 것이라고 함.
- 무상보증기간을 5년(10만킬로)이 아니라 차량에서 제일 중요한 엔진은 10년(20만킬로)으로 올려 차량제조사가 차량 엔진의 내구성을 보증하는 방법으로 바뀌야 할 것임.
- 엔진결함이라면 리콜 조치를 해서 문제가 있는 아반떼 모든차량의 엔진을 무상으로 교체해야 할 것임.
- 차를 한번 사면 10년은 타리라 생각하고 차를 구입하는데 6년정도 타고 나니 차량중에 제일 중요한 엔진을 교체할 정도의 문제라면 차엔진의 심각한 결함이 있는 것임.
- 그러한 결함을 제조사는 인정하지 않고 수리비 부담을 전부 소비자에게 전가 시키고 있음. 엔진내구성문제를 소비자가 알아서 해결하라고 함. 차량을 계속탄다면 고가의 비용(400만원이상)을 지불해야 근본적인 해결이 될 것임.

자동차 결함 피해자 간담회 개인정보 제보 ③

○ 피해자 : 이00, 코란도 동호회 제보

(1) 결함 증상과 발생 일시

○ 차량명(연식) : 코란도C(2012년)

○ 결함발생 일시

- 신차 구입 후 5개월 뒤에 미션 결함 발생
- 2015년 8월 고속도로 운행 중 시동꺼짐 등 일명 ‘말타기’ 증상으로 주행 중 변속 충격 발생

○ 사고경위

- 고속도로 4시간이상 운행 중, 차량 하부에서 쇠 파열음과 동반한 충격 후 미션에서 이상 증상 발생
- 주요 증상으로는 R-P-D-N 변속 시 발생하는 충격 및 소음 발생, 저속 운행 시 변속충격 발생
- 쌍용사업소에 입고하여 미션교체 등 3번의 보증수리를 받았으나, 변속충격은 개선되지 않았음
- 2015년 8월, 광주순환 고속도로를 운행 중 시동이 꺼짐으로 엔진계통 보증수리 받았음
- 2015년에 미션오일 온도를 체크하기 위해 온라인으로 DAG라는 OBD스캐너를 구입하여 모니터링한 결과, 미션오일 최고온도는 140도까지 상승한 것을 확인함
- 2016년 1월, 쌍용사업소에서 미션고착으로 운행판정받고 미션수리 전문점에서 사비로 미션교체 1회 함. 또한 미션쿨러 역할을 하는 라디에이터 누수로 사비 들여 교체함

(2) 결함 조치 사항 (예 : 서비스센터방문 시 조치사항, 통보받은 내용)

- 미션문제로 처음 입고할 당시 정비기사님께서 정상이라는 말만 되풀이
 - 본인의 요청으로 입고된 본인 차량 중 동급인 차량과 비교를 통해 정상이 아니다라는 소견을 받아냄
- 쌍용사업소에선 해당 증상은 처음이며 본사 하이테크팀이라는 엔지니어가 직접 방문수리한다 전해들었음
 - 3번의 미션 관련 수리를 받았으나 진전 없음에 엔지니어에 항의
 - 돌아오는 답변은 “할 수 있는 방법은 다 취해드렸으며 더 이상 해줄 것이 없다”
 - 이에 저는 “이 문제로 고속도로에 차가 서면 사고를 당할 수도 있다” 라 항의
 - 엔지니어는 “이로 인해 사고 나면 내가 책임지겠다.” 라고 답변 변명
 - 증상은 있으나 쌍용은 고칠 수 없으며, 운행 가능하니 문제없다는 것이 쌍용 입장
- 재생이 아닌 새미션 교체 후 누적거리 약 6만 킬로미터 되는 시점에 미션이 고착되었음
 - 사업소에 입고했더니 보증누적거리에서 약간 넘어서 보증수리 불가하단 답변을 듣고 사설 미션전문점가서 미션을 분해해 보았음
 - 미션 내부엔 쇠가루가 가득하였고 내부 부품은 마모정도가 심각하여 재사용이 불가함에 따라 모두 교체하였음
 - 미션분해 해본 제 소견은 “비트라 미션 내구성은 문제가 심각하다.” 임

(3) 결함으로 인한 피해 정도 (비용, 인명피해 등)

- 본인은 미션 관련하여 인명피해는 없었으며, 보증기간 종료로 사설업체에서 미션교체 약 160만원, 쌍용사업소에서 라디에이터 교체 약 30만원 지출하였습니다.



(4) 시정조치 되었으면 하는 사항

- 다만, 2011~2014년 쌍용 코란도C에 탑재된 비트라 미션의 내구성에 문제가 있으며 이는 탑승자의 생명과 직결되는 중대한 결함이라 생각함
 - 쌍용 코란도C에 탑재된 비트라 미션의 내구성 관련 국토부에서 나서서 관련 피해 및 해당 부품에 대한 정밀조사해주길 바라며 혹여 비트라 미션에 문제가 있다면 리콜을 통해 근본적인 문제를 해결할 수 있는 리콜을 시행해주기를 바람
 - 동호회를 통해 본 비트라미션이 장착된 코란도C 오너들은 미션이 언제 고장 날지 모르는 불안감에 하루하루 맘을 졸이며 운행을 하고 있음
 - 제가 비트라 미션이 결함이다 확신하는 이유는 최소 한번에서 많게는 5번 이상 미션을 교체 하였다는 동호회원의 게시글 통해 알 수 있음
 - 이는 2017년 2월 16일인 현재 역시 나타나고 있는 문제이며 근본적인 문제 해결 없이는 나타날 문제임
 - 분명 이와 관련하여 코란도c 오너들은 자동차결함신고센터, 신문고, 국토부, 교통안전공단, 소비자 보호원에 수많은 민원을 올렸습시다만, 답변은 copy&paste 같은 내용뿐 이렇다 할 대안도 개선내용도 받질 못하였음
- 이제는 쌍용자동차를 산 오너 잘못이란 말까지 나오는 상황임
- 본인은 계란으로 바위치기라 생각되게 만든 위 해당기관과 관련법령 역시 개선되어야 한다 생각함


▲ 코란도C 동호회 카페 미션결함 글 ①

[코란도C] 코란도C 엔진떨림 및 미션교환 | — 『코란도결함률』

2017.02.02 15:55

 일산O김천중(kcjw****) 일병  1:1

<http://cafe.naver.com/ssangyoungcar/469446> 주소복사

 신고하기

이 글은 2014년식 이전의 비트라 미션을 사용하는 차량에 해당됨을 말씀드립니다 또한 동일한 장애로 고생하시는 분께 도움이 되고자 올립니다.

차종 : 코란도C

연식 : 2014년식(2013.12월 출고)

주행거리 : 65,000

증상 : 시속 60km 탄력 혹은 연비 주행 시 엔진 떨림.

오토크루즈 모드 주행 시 속도에 관계없이 때때로 엔진 떨림.

특이사항:

- 위 증상이 발생한 시점은 주행거리 50,000 초과 시 부터 발생.

- 출고 이후 미션오일 교환한 적 없음.

원인 : 연비운전 하면서 미션이나 엔진에 무리를 준것인지, 미션오일을 교환하지 않아서 인지, 알 수 없음.
정비소에 방문하여 점검 요청 함.

두가지 요건이 충족되어야 미션교환이 가능함.

1.시험 주행 중 엔진 또는 하부 떨림이 있어야 함.

2.Tcu인가요? 이 소프트웨어가 최신 버전으로 업데이트 되어 있는 상태여야 함.

지난 주 미션체크를 하였고, 이상확인을 하여, 오늘 오전 출근하면서 차량을 정비소에 맡김. 교환수리는 오후에 완료됨.

하루가 채 안걸리네요. 다만 미션을 본사에 요청해야 하므로 정비소에 미션이 도착한 후 연락이 오면 그때 차를 맡기면 됩니다.

비트라 미션이 문제가 있다고 하지만 조금 일찍 미션오일을 교환하고 잘 관리를 해 준다면 어땠을까 하는 생각도 듭니다..

같은 증상을 갖고 있는 동호회 분들 계시면 참고 하시기 바랍니다

항상 안전운전 연비왕 운전 하세요 ^^

▲ 코란도C 동호회 카페 미션결함 글 ②

[코란도C] 미션교체 후기입니다. (가속시 떨림 / 스포츠등 점 등 / 변속잘안됨 등등..)

2017.01.31. 21:27

안산O김도현(kkdh****) 일병

<http://cafe.naver.com/ssangyoungcar/469190> 주속복사

신고하기

안녕하세요~! 14년 10월생산 뉴코씨 (비트라 15년식) 이제 49900탄 차주입니다.~!
어제 미션을 교체해서요~~ 후기남깁니다.. 같은증상 있으신분들 참고하세요..

49500정도까지 저속 미션충격은 있었지만 4만 미션오일교체 (사제) tcu 업데이트후 변속충격도 거의없이 잘타고있었습니다.

그런데 한 이삼주전부터 처음 발견했는데요. 참고로 출퇴근(약 8키로)에서는 안산이라 가속할일도 없고 시내주행이라 문제가 없었습니다.

그런데 주말이나 가끔가끔씩 고속주행(90이상) 달릴때 100-110키로구간 차 전체가 부들부들 떨더라고요..

변속을 못하고 출력도 딸리는 그런느낌?? 그후로 시내주행 짧게 주행할땐 아니지만 좀 종장거리 땐

계속 그런상이 일어나더라고요.... 그렇게 삼주가 지났습니다.

증상요약

1. 100-110키로시 변속안되고 차전체가 부들부들 덜덜덜덜 전체적으로 떨
2. 이런상 일어나기 시작하면 60~80키로 변속도 잘안되고 평소와 다르게 차체 전체 진동이 심해짐 (**풀렁풀렁거림)
3. 60~80 키로에서 엑셀밟으면 속도 안올라가고 갑자기 알피엠 확올라감!!
4. 갑자기 키지도 않은 스포츠등 깜빡깜빡.. 꺼지지도않음... 시동꺼다키니 없어짐.. (장거리운행 중 1회)

이런증상이일어났구요. 이런현상이 단거리 운행할땐 잘안나타나서 일어날때마다 동영상 열심히 찍어두었습니다.

그리고 어제 1/30 안산사업소가서 이런내용 설명하고 동영상 보여드리니 주행도 안해보시고 미션교체 해야겠다고.. 스포츠등점멸은 미션온도가 높아져서? 아무튼 설명해주시고, 바로 미션교체 판명해주시고 원래 2-3주정도 주문하면걸리는데 더큰문제 생기기전에 처리해주신다고..당겨서 빨리받아서 당일 수리받았습니다. 830반 1빠로 가서 점검받고 5시에 찾아왔습니다.

일단 하루 운행해봤는데 저속미션변속중 충격은 조금있고 가속시 떨림이나 문제가 되는점은 아직 발견못했습니다..

하지만 저도 5만 거의다와서 이런문제가 생겨서...또 언제 이렇게 뭘지 솔직히 걱정부릴 뉘네요...ㅠ ㅠ

아무튼 같은증상 있으신분들 꼭 동영상이나 증거 잘남기시구요.~!

이상 미션교체 후기마치겠습니다.

이런증상 있으신분들이 없으셨으면 좋겠지만 .있으신분들!! 참고하세요~!

다들 감기조심하시고 눈도 많이오는데 안전운행하세요^^ 좋은밤되세요^^

▲ 코란도C 동호회 카페 미션결함 글 ③

[코란도C] 미션온도가 최고치를 찍네요,, — 『코란도결함률』

2016.11.05. 16:49

부여O이일형(leei****) 일병 1:1

<http://cafe.naver.com/ssangyoungcar/456078>

주소불러

신고하기



안녕하세요~~혹시 저와 같은 증상을 갖고 계신 분이 있는지 모르겠습니다~~12년식 코씨 비트라미션이구요~~작년 12월 미션 초기 반응 속도 느리다고 익산 사업소에서 쿨하게 미션교환 먼저 제의해서 교체했고 그간 별일없이 잘 탔는데 최근에 미션온도가 미친듯이 올라가네요~~이런경우에 미션교체 해야 되는건가요?

▲ 코란도C 동호회 카페 미션결함 글 ④

[코란도C] 배터리 들어 보니 하자 투성이.. | — 『코란도결함률』

2016.09.24. 13:31

남양주O박찬호(rad0****) 일병

<http://cafe.naver.com/ssangyoungcar/450549> 주소불사

신고하기



미션 교체 하자던 사업소,
말을 바꿔서 케이블 핀이 휘었다고 핀을 펴서 다시 조립 중이네요
휴게소 있다가 혹시나 해서 수리하는데 왔는데 안 와 봤으면 그대로 구부러졌던 핀을 다시 펴고선 이상 없다 했겠죠?
화나네요
수리하는거 지켜보다 보니 헉!
사진과 같이 인터쿨러?쪽 고정 하는게 부러져 있네요
충격과 흔들림에 부러질수 있는거라네요 ..그게 말이 됩니까?
튼튼 할꺼라 믿고 산 쌍용차인데
더구나 보증기간 지났다고 유상 이라네요 ㅜㅜ
믿지못할 안정성 ㅜㅜ 두피할꼬

▲ 코란도C 동호회 카페 미션결함 글 ⑤

[코란도C] 자동차 결함 신고 했습니다. | — 『코란도결함률』

2016.06.23. 11:18



성남O김찬재(cool****) 일병



<http://cafe.naver.com/ssangyoungcar/438878>

주소불서

신고하기

교통안전공단(car.go.kr)에 결함신고를 했습니다.

이 통계가 쌓이면 리콜이 진행되지 않을까 하는 조그만 희망을 가지 면서~~

변속기 충격현상이야 안고 갈 수 있는 문제지만 미션이 고장나는 문제는 또 다를 거라 생각합니다.

어떤 분들은 고장으로 인해 위험한 상황이 발생한 적도 있을 것 같은데 그런 내용은 안전과 직결되기 때문에 리콜로 더 쉽게 갈 수 있을 것입니다.

미션 불량으로 교체 판정 받으신 분들은 car.go.kr에 접속하셔서 결함 신고를 해주세요..

리콜로 연결되면 코란도 가치가 다시 올라갈 것으로 기대합니다.

전 이차 폐차할 때까지 탈려고 맘먹고 산 것입니다. ^^

20년 넘게 십 수종의 차를 운행해봤고 10년 넘은 노후 차량도 많았지만 미션 고장은 처음입니다.

자동차 결함 피해자 간담회 개인정보 제보 ④

○ 피해자 : 오00

○ 결함 신고 : SM5 LPi 모델의 엔진 실린더 및 헤드 결함

결함 증상과 발생 일시

○ 차량명(연식) : SM5 LPi (2009~2011년식)

○ 결함발생

◦ 엔진 실린더 및 헤드 결함

르노삼성차 SM5

SM5는 총 262건의 결함신고가 접수됐다. SM5는 2011년부터 지난해까지 4년 연속 가장 많은 신고 접수가 진행된 차가 됐다. SM5에 대한 결함신고 LPG 모델에 관한 것이 대부분이었다. 2009년에서 2011년 사이에 생산된 SM5 LPi 모델의 엔진 실린더 및 헤드와 관련한 사항이 가장 많았다. 또 주행 중 갑자기 시동이 꺼지거나 엔진회전수가 불안정해지는 것에 대한 신고도 많았다.





▼ 차량에서 아직까지도 발생하는 문제

개선 방안을 찾겠다고 했지만, 인터넷(동호회, 카페, 블로그 등)을 보면 수많은 사람들이 아직도 이와 관련된 내용으로 정비 고민을 하고, 수리를 진행하고 있으며, 수리를 완료했습니다.



- ▼ 신품가격이 200만원 정도 하기에 다들 재생부품을 알아봅니다. 재생은 약 70~100만원선. 헤드전체를 교환해야하기에 가격이 매우 비쌉니다. 이 부담은 소비자가 온전히 떠안아야합니다. 이 차량을 타는 동안은 언제 또 고장 날지 걱정이 될 수밖에 없는 상황입니다.



자동차 결함 피해자 간담회 개인정보 제보 ⑤

○ 피해자 : 박0

(1) 결함 증상과 발생 일시
<p>○ 차량명(연식) : 2005년 12월 투싼</p> <p>○ 결함 내용</p> <ul style="list-style-type: none">◦ 리어사이드멤버 부식(하부부식) <p>○ 결함 조치</p> <ul style="list-style-type: none">◦ 2015년부터 투싼 차량 하부부식 언론화◦ 2016년 5월경부터 소리 소문 없이 무상리콜 진행◦ 2017년 1월 25일, 무상수리 중단

(2) 시정사항
<p>○ 무상수리를 재개해 줄 것</p>

▲ 첨부1 하부부식 사진



자동차 결함 피해자 간담회 개인정보 제보 ⑥

○ 피해자 : 꺾00

(1) 결함 증상과 발생 일시

○ 차량명(연식) : YF소나타 LPG (2010년)

○ 결함 내용

- 엔진결함으로 인한 주행 중 멈춤
- 실린더 바닥에 500원짜리 동전만한 구멍으로 엔진오일이 흘러들어 주변이 새까맣게 타 있었음

○ 사고경위

- 2017년 1월 29일 설 연휴를 맞아 강원도 가족 여행 중 남제천 IC 부근에서 차량이 덜컹거리고 계시판의 ECO 표시 등이 흰색과 붉은색을 오가며 점등됨
- 차량 엔진 소음이 심하고 시속 100km이상 속도가 나지 않았음
- 남제천 톨게이트 빠지자마자 차량 멈춤
- 긴급출동 서비스로 제천에서 대구현풍에 있는 블루헨즈로 견인 해 옴

(2) 결함 조치 사항 (예 : 서비스센터방문 시 조치사항, 통보받은 내용)

- 2017년 1월 30일, 현풍 블루헨즈에서는 엔진이라 원인을 알 수 없다고 함
 - 남대구 서비스로 가라고 하여 또 다시 견인, 현대자동차 남대구 서비스로 이동
- 남대구 서비스센터, “엔진 결함이라 엔진을 교체해야하며 보증기간이 지나서 자비로 수리해야한다” 는 내용을 들음
 - 엔진교체 해야한다는 말에 항의하였으나, “미리미리 오셨으면 이런 일 없었다” 라는 식의 답변을 들음
 - 차량 소유주인 아버지가 차가 없으시면 불편하신 장애인이시라 차량 점검에 철저하셨음
 - 아버지께서 차가 없으시면 당장 움직이지 못하니 385만원 결재하여 엔진교체 함
 - 자동차 결함에 대해
 - 증상은 있으나 쌍용은 고칠 수 없으며, 운행 가능하니 문제없다는 것이 쌍용 입장
- 자동차 결함에 대해 현대에 항의
 - 고치기 전에 이야기 했으면 무상으로 해줄 수 있었는데, 이미 지출해서 환불을 해줄 수 없다는 소리만 늘어놓음

(3) 시정조치 되었으면 하는 사항

- YF소나타 차량 엔진 결함이 해당차량에 많이 일어나는 결함이라는 것을 엔진교체한 후 알게 됨. 어떻게 회사에서 고지 해주지 않는데, 소비자가 결함을 미리 알 수 있나?
- 무상으로 진행 해줄 수 있었다고 한 만큼, 해당 수리비를 환불해 줄 것을 요구함

자동차 결함 피해자 간담회 개인정보 제보 ⑦

○ 피해자 : 김00외 7명

(1) 결함 증상과 발생 일시

- 차량명(연식) : YF소나타 MPi(2010, 2011)
- 결함 내용
 - 엔진결함으로 인한 주행 중 멈춤
 - 엔진소음이 엄청 크고, 엔진떨림이 심함
 - 보증기간(5년·10만km) 이후인 7만~10만km 사이에서 주로 발생.
 - 매 3,000km마다 오일교환(최대 3달 안에 오일교환)
 - 아침 시동 걸때마다 엔진소리 엄청 큼. 심지어 주행 중에도 큼

(2) 결함 조치 사항 (예 : 서비스센터방문 시 조치사항, 통보받은 내용)

- 현대 서비스센터에서 “안전에는 이상 없다” 는 말만 믿고 타다가 봉변
 - 주행거리 4만km에서 엔진 소음이 발생하여 서비스 센터를 방문, “안전에는 이상 없으니 계속 타도 된다” 라는 서비스센터의 말만 듣고 타다 엔진결함 발생
 - 최고 문제제기한 점검 내역이 없어 보상 못 받음
- 해결 방법은 엔진 보링하거나 엔진교체뿐임
 - 엔진보링 한다고 해서 해결된다는 보장도 없음. 비용 120만원 발생
 - 엔진교체도 이미 결함 발생한 엔진으로 교체하는 것으로 믿을 만하지 못함. 교체 비용 400만원 가량 됨.

(3) 시정조치 되었으면 하는 사항

- ☐ YF소나타 MPi 엔진결함이 명백한 만큼, 무상수리 및 보증 기간 연장을 요구함
- ☐ 제조사의 사과

<이메일 제보 리스트>

○ 제보접수 기간 : 2017년 1월 3일~2017년 2월 17일

연번	차종	결함내용	비고
1		급발진 원인, 엔진결함 등	공익신고
2	① 스타렉스, 포터2 ② sm5	① 엔진결함 ② 오일씼 불량(오일누유)	
3	① 제네시스 ② 렉스턴W	① 엔진결함 ② 미션결함	제네시스건은 2580에서 보도됨 최근 렉스턴 결함차량 구입
4	BMW320D	급발진	
5	BWM GT	애드블루 부족으로 인한 시동꺼짐 현상	
6	K7 lpi	엔진결함(엔진오일 감소)	
7	SM5	LPG 차량 엔진 결함	
8	SM5(2013)	자동차 전면유리 크랙, DCT 미션 누유	
9	YF소나타	엔진결함(소음 과다)	
10	Yf소나타	엔진결함(엔진오일 누유)	
11	YF소나타	엔진오일 감소	
12	YF소나타 2.0 mpi	엔진결함(엔진 스크래치)	
13	YF소나타 LPG (2010)	엔진결함 (실린더 바닥 500원짜리만한 구멍 뚫려 있었음)	장애인차량, 평소자주점검했음, 고속도로주행중멈춤
14	YF소나타 Lpi(2011)	엔진결함(엔진떨림, 울렁거림, 소음과다)	
15	YF소나타(2011)	엔진결함(엔진오일 감소, 엔진떨림)	
16	YF소나타	엔진소음 과다	
17	그랜저HG 2.4(2014)	세타엔진결함	
18	라세티 프리미어	미션결함(보령미션)	

연번	차종	결함내용	비고
19	라세티프리미어 1.8	미션결함(보령미션)	
20	라세티프리미어 1.8	미션결함(보령미션)	
21	라세티프리미어 1.8	미션결함(보령미션)	
22	라세티프리미어 1.8	미션결함(보령미션)	
23	라세티프리미어 1.8	미션결함(보령미션)	
24	라세티프리미어 1.8	미션결함(보령미션)	
25	라세티프리미어 1.8	미션결함(보령미션)	
26	라세티프리미어 1.8	미션결함(보령미션)	
27	라세티프리미어 1.8	미션결함(보령미션)	
28	라세티프리미어 1.8	미션결함(보령미션)	
29	라세티프리미어 1.8	미션결함(보령미션)	
30	라세티프리미어 1.8(2011)	미션결함(보령미션)	
31	라세티프리미어 1.8(2012)	미션결함(보령미션)	
32	벤츠 유로6 아투스(트럭)	엔진부조현상	
33	벤츠ML300	DPF연소	
34	벤츠다임러트럭 유로6 아룩스	운전석,조수석센터샤우도발청발생,엔진결함(소음과다,RPM불안정)	
35	싼타페(2011)	급발진	부산 싘타페 유가족
36	싼타페(2015)	급발진	
37	싼타페,뉴아반떼,그랜저,K7,투싼등	①싼타페(SM01년초기)뒤바퀴웬더양쪽부식 ②싼타페(SM01년초기)수동 변속기플라이휠열변형 ③뉴아반떼XD(06년도단종)웬더부식 ④그랜저MDPS커플링마모 ⑤그랜저(HG디젤),K7싼타페,투싼,스포티지,쏘렌토등유로6엔진오일증가	
38	아반떼 MD	급발진	주차 중 급발진

연번	차종	결함내용	비고
39	아반테 MD	엔진결함(엔진오일감소)	
40	아반테 MD(2011)	엔진결함(엔진오일 감소)	
41	아반테(2010)	엔진결함(엔진오일감소)	
42	아반테(2010)	엔진결함(엔진오일감소)	
43	아우디A4	시동꺼짐	
44	아이오닉,니로	BMS 결함	해외 차량은 9000대 교환,국내 판매차량은 목인
45	알티마(닛산)	미션결함	
46	올뉴마티즈(2008)	엔진결함(실린더 발화)	
47	올뉴말리부	시동불량, 파워스티어링 기능 저하	2017년 1월 14일 구입, 구입 5일 만에 결함 발생
48	코란도C	미션 결함	동호회 차원국토부 신고했으나 목인 당함
49	크루즈(2012)	미션결함(보령미션)	
50	투싼	리어사이드멤버 부식(하부부식)	2017년 1월 25일을 기점으로 무상수리 중단
51	투싼	리어사이드멤버 부식(하부부식)	2017년 1월 25일을 기점으로 무상수리 중단
52	포드(2014년식)	엔진출력저하, 시동꺼짐 등의 엔진 결함	고속도로에서 엔진저하 경험

<유선전화 제보 리스트>

○ 제보접수 기간 : 2017년 1월 3일~2017년 2월 17일

연번	차종	결함내용	비고
1		모비스, MDPS 토크센서 대체품 사용 안함	공익신고
2		현대 EDR 공개 꺼려, 현대 EDR은 해외 차와는 달리 전용 판독기 필요함	공익신고
3	BMW 320D	급발진	
4	YF소나타(2010)	엔진결함(경운기 소리 남)	보증기간 만료 핑계로 수리 회피MPi 엔진 보증기간 연장 요망
5	YF소나타(2010)	엔진결함(엔진오일연소, 오일감소)	
6	YF소나타(2010)	엔진결함(Mpi)	서비스센터에서 안전하다는 말을 믿고 넘겼나 이후 소음 심해졌음 무상 수리도 안 되고 최초방문 때 수리내역도 없어 무상 수리받기 어려워졌음
7	YF소나타(2010)	엔진결함(Mpi)	보증기간 연장 요망
8	YF소나타(2010)	엔진결함(Mpi)	보증기간 연장 요망
9	라세티프리미어(2010)	미션결함(보령미션)	
10	랜드로버 디스커버리 스포츠(2016)	엔진결함 (엔진소음과다,시동꺼짐)	엔진 무상교체 받았으나, 신차로 교체 원함
11	봉고3 1.2톤	수동차량급발진다수발생	클러치로 스스로 조정기아차 결함 인지하고 있음소문 내지 않는 건으로 "쉬쉬"하면서 수리 진행
12	아반테 MD(2010년식)	엔진결함(엔진오일 누유)	무상수리요망 보증기간연장요망
13	아반테 XD(2001)	전후진 중 간헐적 시동꺼짐	총 주행거리 10만km된 차량
14	아반테(2010년식)	엔진결함(엔진오일 감소)	엔진오일 2,000km 마다 보충

연 번	차종	결함내용	비고
15	아반테(2011년식)	엔진결함(엔진오일 감소)	엔진교체 비용 200~400 만원 소요
16	에쿠스	브레이크 결함(급발진)	
17	올뉴마이티 유로 6	내연장치 결함	
18	올뉴쏘렌토	직진이 안 됨. 주행 중 핸들 좌우로 심하게 흔들림	엔진 룸을 드러내서 차 바닥에서 잡아아하는 중대한 결함
19	카렌스 2013년식	급발진 발생	EDR 브레이크 on 기록 있음
20	현대 메가트럭 4.5톤	2010-2012년식 차량 실린더 폭발력 일으키는 벨브 결함, 실린더 깨짐 수리 비용 7-800만원	주행거리 많으면 많다고 수리 회피, 주행거리 적으면 더 타고 와야 수리 해준다고 서비스센터 대응함