

의견서

성명 : 박 병 일(자동차명장)

주민등록번호 :

주소 : 인천 남동구 고잔동 629번지 69-1

직업 : 인천 남동공단 내 카123 일급자동차정비사업소

상기 본인은 쌍용자동차에 대하여 다음과 같이 의견을 피력합니다.

I. 인젝션 펌프 관련

1. 쌍용자동차에 들어가는 인젝션 펌프 중에서 디바이스 기어와 스프로킷 기어가 마모가 되고, 그로 인해서 체인의 마모가 발생하여 유격이 발생하여 점화시기가 틀려지고, 그로 인하여 인젝션 펌프가 정상적인 작동을 하지 못하고 기능이 떨어지는 것이다. 초기에 인젝션 펌프와 엔진을 모두 독일에서 수입하여 오다가, 후에 엔진을 국산화시켰다. 그 이후 디바이스 기어, 스프로킷 기어의 마모가 더 심해졌다. 엔진과의 조화가 더 악화되었기 때문이다.
2. 인젝션 펌프는 독일에서 1970년대 개발한 것이며, 엔진은 쌍용자동차가 최근 개발한 것이다. 따라서 인젝션 펌프와 엔진의 부조화가 더욱 커졌다. 인젝션 펌프도 신형으로 교체했어야 옳다. 엔진이 신형이면 인젝션

갑제 23호증 /

펌프도 신형이어야 하며, 그에 맞는 인젝션 펌프를 장착해야 하는데 예전 구형모델이라 문제가 더욱 커졌다. 다른 자동차 회사들은 엔진과 인젝션 펌프를 서로 맞추어 간다. 아무리 벤츠에서 개발한 인젝션 펌프라 해도 워낙 예전 기술로 만든 것이라 문제가 발생할 수밖에 없다. 인젝션 펌프가 엔진의 성능을 따라가지 못해서 생긴 문제다.

3. 인젝션 펌프의 고장 빈도는 100대 중에서 한두 대를 제외하고는 모두 수리를 받았을 것이다. 근본적으로 원인을 갖고 있으므로; 문제가 발생하지 않았다면 운행을 안 한 차로 봐도 된다. 여자들처럼 운행을 조심스럽게 해도 시간이 발생하면 문제는 발생하지 않을 수 없다. 8-10만 km 운행하면 대부분 문제가 발생할 것이다. 이르면 2만km, 4만km에서도 발생한다. 정상적인 부품이라면 20만 km는 통상적으로 문제없이 운행을 한다. 따라서 쌍용자동차 측에서 20만 km까지는 무상으로 수리를 해주어야 한다. 인젝션 펌프의 문제는 마모로 인하여 발생하는 것으로 어느 날 갑자기 발생하는 것이 아니라 서서히 문제가 발생한다.

4. 인젝션 펌프를 수리하지 않고 계속 운행을 하면, 연비와 출력이 떨어지고, 매연과 공해문제가 발생하고, 엔진의 심한 진동이 발생하여 정신적으로 스트레스를 받을 수 있으며, 매연으로 인해 자동차검사를 통과할 수 없다. 엔진의 진동으로 엔진룸의 다른 부품들이 함께 진동하여 볼트가 풀리는 현상이 발생하기도 하고 브레이크에도 문제가 발생할 수 있어 안전에 매우 위험하다. 실제 이것이 원인이 되어 사고가 발생했지만 그 이

유를 모르고 넘어가는 억울한 경우가 많을 것이다. 또한 운전자가 피곤해져서 운전 자체가 매우 피곤해진다. 자동차에 진동이 발생하면 무조건 수리를 해야 한다.

II. 브레이크 관련


1. 쌍용자동차 SUV 차량은 세단에 비해 무게가 많이 나간다. 그렇다면 그에 상응하는 규격의 브레이크 장치를 장착해야 하는데, 세단형 승용차에 장착하는 규격의 브레이크 장치를 장착했다. 따라서 비정상적인 열화가 발생하는 런-아웃 현상이 발생하고, 제동 시 핸들이 심하게 진동하는 현상이 생긴다. 만약 정상 규격을 사용하였다면 비정상적인 디스크 변형이 발생하지 않았어야 하며, 변형이 생긴다는 것은 규격 미달의 제품을 썼다는 것이다. 사용되는 브레이크 규격은 쏘나타에 사용되는 것과 같다.
2. 런-아웃이 발생하면 타이어만 마모 되는 게 아니라 안전하고 직결돼있는 조향장치의 링크라던가 이런 것들이 같이 흔들리기 때문에 안전에 매우 심각한 영향을 준다. 조향장치의 링크가 마모되면 사고와 연결된다. 운전자가 이를 무시하고 정비를 하지 않는다면 사고가 발생할 수 있다. 조향장치의 링크가 마모되어 만약에 빠져버린다면 핸들이 제어가 되지 않고 제멋대로 돌아가게 되는 등으로 작동이 되지 않는다.
3. 쌍용자동차의 소비자들은, 자동차를 계속 운행하려면 부품들을 계속 교환하면서 운행해야 한다. 차량이 진동을 하기 시작하면 정비소에서 교환

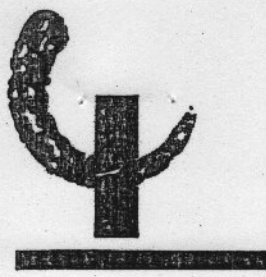
하고 또 진동하면 가서 교환하고... 타이어도 마모되면 또 바꾸고 핸들 링크도 점검을 해야 하고, 휠 얼라인먼트도 받아야 하는 등으로 비용이 많이 발생한다.

4. 위 브레이크 문제는, 통상적으로 운행하는 자동차라면 쌍용자동차 10대 중 6-7대에서 발생할 수 있는 빈도이다. 렉스턴이 무쏘보다 차량 무게가 더 나가서 문제가 더 심각하다. 제동력을 유지하기 위해서 마찰계수가 높은 패드를 쌍용자동차에서 장착하고 있는데, 그 패드는 대신에 상대적으로 무른 재질을 사용하여 마모의 속도가 빠르며, 따라서 패드 교환시기도 앞당겨진다. 통상 2만~4만km에서 교환하지만, 쌍용자동차의 경우는 통상 8천km 이하에서 교환이 된다.
5. 근본적인 해결책은 리콜을 하면서 부스터 압력, 디스크 드럼, 캘리퍼의 크기를 증가시키면 된다. 그런데 여기에 비용이 상당히 소요되므로 쌍용자동차 측에서 하지 않는 것이다. 이렇게 장치를 바꾸는데, 시중 부품 가격으로 200만원 정도 소요될 것으로 예상된다.

2008년 1월 30일

위 본인 박병일 (인)


박 병 일



제 2002-4호

명장증서

분 야 : 기 체
 직 종 : 자동차정비
 성 명 : 박 병 일

귀하는 기능인 최고의 영예인 명장으로 선정되었기에 기능장려법 제8조의 규정에 의하여 “명장”칭호를 부여하고 이 증서를 수여합니다.

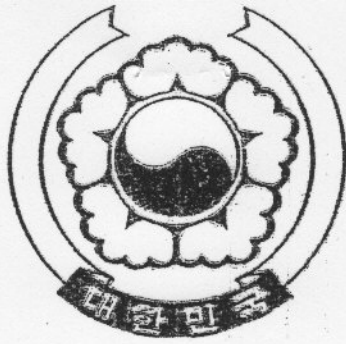
2002 년 11 월 1 일

노동부장관 방 용



갑제 23호증 2

제 5487 호



포 장 증

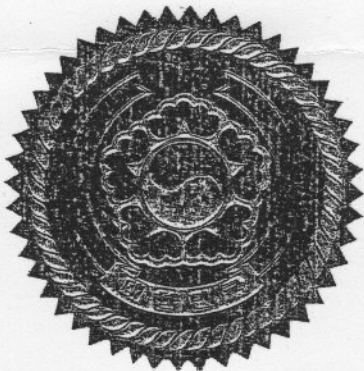
카 123 정비센터
대표 박병일

귀하는 우수기능 개발을 통하여 우리나라
산업발전에 이바지한 바 그으로 대한민국
헌법의 규정에 의하여 다음 포장을 수여함
산업포장

갑제 23호증 3

2005년 11월 8일

대통령 노무



이증을 산업포장부에 기입함

행정자치부장관 오영

