

미쉐린, 트럭용타이어 5만 5천개 리콜

송 영 기*

미쉐린 타이어판매(약칭 MTSC)는 지난 4월 11일 트럭용 타이어 4가지 제품에 결함이 있음을 발표, 동일자로 해당제품을 전량 리콜한다고 발표했다.

4월 11일 현재 리콜 대상인 제품으로 인한 인명사고를 포함한 중대사고는 일체 없었으나 일부차량에 경미한 손상은 발생했다고 했다. 그러나 결함의 원인이 특정되었기 때문에 4가지 제품의 리콜을 결단했다고 설명했다.

리콜대상인것은 동사의 트럭용타이어 4가지 제품으로 제품명은

「XJS MAXI+」, 「XJS4」, 「XJW4」, 「XJD4」로 규격은 모두 11R 22.5 16PR 한 개 규격이라고 했다.

이들 타이어는 전부 미쉐린 이태리에서 가동되고 있는 동일 공장에서 생산된 것으로서 1999년 7월 26일에서 2000년 7월 31일 사이에 생산되어 일본국내에서는 1999년 10월부터 2001년 사이에 약 5만 5천개가 판매되었다. 리콜대상인 제품은 타이어의 측면(사이드월)부에 각인 되어있는 식별

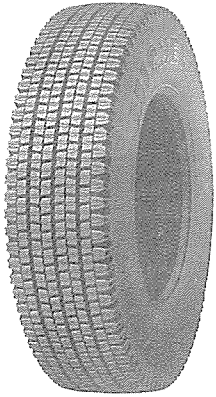
번호에 의해 판별이 가능하다. 기호는 다음과 같이 표시되어 있다.

「DOT HE3T CLT X309」~「DOT HE3T CLT X3000」또는 「HE3T X309」~「HE3T X3000」

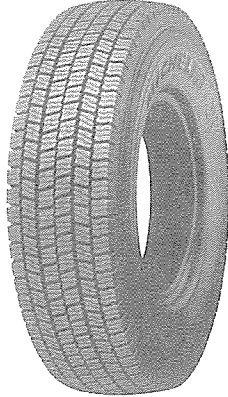
지금까지 미쉐린이 사내에서 실시한 조사에 의하면 사이드월부의 디자인 변경과 거기에 사용한 스틸코드의 결합이 당초 예상하였던 강도요건을 충족시키지 못했기 때문에 과도한 내압이나 과도한 중량에 대한 이부분의 강도가 충족되지 못하였기 때문에 경우에 따라서는 사이드월부에 균열이 생겨 급격한 내압저하가 일어날 가능성이 있다.

MTSC에서는 리콜 프로세스를 개시하여 금년 6월말까지 리콜대상인 제품의 회수를 종료하기로 했다. 또한 MTSC에서는 이미 감독청을 포함한 각 관계 기관에 보고를 끝냈으며 4월 11일 이후에는 판매점 및 최종사용자에 대한 연락업무를, 구체적으로는 판매점 및 개별 사용자에게 대하여 DM(Direct Mail)을 통한 리콜절차와 그 외의 연락사항을 개시했다.

*대한타이어공업협회 기술부장



XJS MAXI +



XJS4



XJW4



XJD4

MTSC는 리콜대상인 미쉐린제품 트럭타이어를 사용하고 있는 사용자에게 대하여 구입한 판매점에 연락을 취하도록 권장하고 있다. 사용자는 리콜대상인 제품을 장착한 차량을 판매점에 가지고 오면 무상교환을 받을 수 있게 된다.

아직 판매점이 대응할 수 없다는 등의 이유로 무상교환을 받아 줄수 없는 경우에 대비하여 동사에서는 전용전화에 의한 지원서비스를 실시하고 있다.

미쉐린에서는 다소나마 위험이 있다고 생각될 때에는 민첩하게 대응하느로서 고객만족도의 향상과 고객의 안전확보에 힘쓸 생각이며 이번의 리콜발표도 그 일환이라고 했다.

긴급 기자회견

미쉐린타이어판매는 4월12일 오전 동경의 에드몬드호텔에서 긴급 사장기자회견을 개최하여 트럭용타이어 리콜에 대하여 설명했다.

기자회견은 전날 발표한 내용을 근거로한 질문에 대하여 답변하는 형태로 진행되었는데 주된 질문에 대한 동사 사장의 답변은 다음과 같다.

질문 : 결함을 안 것은 언제인가?

답변 : 2월 13일에 사내경고를 처음 시작하였으며 그 후 조사에서 3월 초순에 원인을 특정했다. 작년 6월서 12월까지의 크레임 발생율은 도표에서 보는 바와 같이 아주 적었다. (도표에 의하면 작년 6, 7, 8월은 1자리수대의 %에서 9, 10월은 0으로 없었으며 12월은 1자리수의 %였다. 그러나 금년 1월에 12%정도, 2월은 20%를 초과하였으며 3월은 40%로 급격히 증가하였다.) 결함 발견의 계기는 1월부터 증가된 크레임 처리과정에서였다.

질문 : 발표로는 일부차량에 경미한 손상이 있었다는데 구체적인 내용은?

답변 : 결함이 발견된 것은 105건으로, 차량에 손상을 입은 것은 12건이었다. 손상은 앞쪽 및 뒷쪽의 웬다손상 12건과 1대의 브레이크호스의 손상이었다.

케이싱코드 배열간격을 넓힌것이 원인

질문 : 결함의 구체적인 원인은?

답변 : 타이어의 사이드월부의 설계단계에서의 잘못 때문이었다. 케이싱코드의 강화를 피하여 내구성을 증가시키는 것을 목표로 하였는데 결과에 있어서는 강도 부족이었다. 다시 말하면 케이싱 코드는 강화되었으나 코드와 코드의 간격을 넓게한 것이 원인이었다.

질문 : 타이어규격은 1가지였는가?

답변 : 11R-22.5는 일본에서 25톤 트럭의 후륜에 사용하는 경우가 많으나 동시에 295/80R 22.5가 표준인 전륜에도 11R-22.5를 사용하는 경우도 있다. 이번 크레임으로는 이와 같은 경우가 많았다. JATMA(일본의 자동차타이어 협회)에서 추천하는 내구하중은

295/80R 22.5는 7.1톤, 11R-22.5는 6톤이다. 25톤 트럭의 경우 적정하게 적재하였을 때 전륜타이어에는 5.9톤에서 6.5톤 의 하중을 받게된다. 물론 최종사용자가 이러한 사용방법을 전혀 알지 못하는 것은 아니나 여유있는 설계를 하지 못한 것은 메이커의 책임이 있는 것으로 인식하고 있다.

질문 : 설계변경의 이유는 원가절감을 목표로 한 것인가?

답변 : 아니다. 미쉐린은 품질과 원가를 대비할 때 반드시 품질을 우선한다. 이번에도 타이어의 내구성에 속하는 품질향상을 목적으로 했다.

고객의 안전확보와 재발방지가 긴급과제

질문 : 교환해줄 타이어는 어떤 종류의 타이어인가?

답변 : 같은 종류의 11R-22.5가 준비되어 있다. 2000년 7월 30일까지 생산된 타이어에 문제가 있어 그 후에는 원래의 Spec대로 생산하고 있는데 그것은 이시기에 유럽과 미국에서 판매가 호조였기 때문에 일본쪽으로 사용하던 케이싱을 유럽과 미국으로 전용하였다. 생산하고 있는 것은 이태리

의 알렉산드리아 공장에 있다.

질문 : 리콜에 소요되는 비용은 얼마로 보는가?

질문 : 리콜하는 타이어에는 직거래(신차용)도 포함되어 있는가?

답변 : 알 수 없다. 우리는 고객의 안전 확보와 재발방지를 최우선으로 생각하고 있으므로 리콜에 관한 비용의 계산은 아직 누구도 해보지 않았다. 이미 미쉐린 그룹전체는 현재 판매되고있는 모든 타이어에 대하여 개발경과의 전체 내용을 검토하는 작업을 하고 있으므로 문제점이 있으면 그 대응을 조직적으로 연구할 방침이다.

답변 : 시판용만 있다. 단, 사용자가 희망해서 신차 때부터 이 타이어가 장착되는 경우가 있었으나 신차메이커의 공장라인에서는 없었고 출하시에 장착된 경우는 있었다. 그것도 이기간 중에는 80대를 넘지 않았으며 직거래로는 들어간 것이 없었다.

〈자료 : 일본 「월간타이어」 5월호〉

(32쪽에서 이어짐)

합성고무 생산량

(단위 : 천톤, %)

| | 1996 | | 1997 | | 1998 | | 1999 | | 2000 | |
|--------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|-------|---------|
| | | 전년대비 | | 전년대비 | | 전년대비 | | 전년대비 | 1~10월 | 전년동기 대비 |
| 전 세계 | 9,760 | 103.0 | 10,080 | 103.3 | 9,880 | 98.0 | 10,220 | 103.4 | 8,370 | 98.9 |
| 미 국 | 2,486.0 | 98.3 | 1,589.0 | 104.1 | 2,600.0 | 100.4 | 2,354.0 | 90.5 | 2,009 | 102.8 |
| 일 본 | 1,519.9 | 101.5 | 1,591.5 | 104.7 | 1,520.1 | 95.5 | 1,576.7 | 103.7 | 1,315 | 101.5 |
| 독 일 | 548.1 | 114.2 | 555.1 | 101.3 | 619.0 | 111.5 | 720.1 | 116.3 | 692 | 116.7 |
| 중 국 | 553.3 | 112.3 | 599.7 | 108.4 | 589.0 | 98.2 | 679.3 | 115.3 | 678 | 120.9 |
| 러 시 아 | 775.1 | 92.6 | 724.9 | 93.5 | 621.0 | 85.7 | 737.0 | 118.7 | 641 | 104.9 |
| 한 국 | 515.6 | 134.1 | 540.1 | 104.8 | 547.3 | 101.3 | 654.8 | 119.6 | 561 | 104.6 |
| 프 랑 스 | 582.5 | 94.2 | 594.9 | 102.1 | 605.5 | 101.8 | 592.4 | 97.8 | 555 | 109.7 |
| 대 만 | 375.9 | 103.0 | 457.2 | 121.6 | 472.1 | 103.3 | 495.2 | 104.9 | 379 | 93.3 |
| 브 라 질 | 310.0 | 108.3 | 347.0 | 111.9 | 310.0 | 89.3 | 363.0 | 117.1 | 306 | 101.7 |
| 이 태 리 | 303.0 | 97.7 | 295.0 | 97.4 | 290.0 | 98.3 | 279.0 | 96.2 | 237 | 102.2 |
| 영 국 | 280.0 | 87.6 | 294.3 | 105.1 | 252.2 | 85.7 | 282.9 | 112.2 | 233 | 99.7 |
| 기 타 국가 | 1,511 | 111.1 | 1,491 | 98.7 | 1,454 | 97.5 | 1,486 | 102.2 | 764 | 62.1 |

(주)국제고무연구회(IRSG)의 통계자료

(자료 : 일본 「월간타이어」 6월호)