
15.09.2016 - 11:42 Uhr

Rétrospective sur une année EA 189

Schinznach-Bad (ots) -

Il y a un an, l'utilisation par Volkswagen AG d'un logiciel interdit dans le cadre des tests sur banc d'essai sur les moteur Diesel EA 189 a été révélée au public. Le temps est venu de faire une rétrospective et une mise à jour.

Lorsque le 18 septembre 2015, il a été rendu public que Volkswagen AG utilisait un logiciel de détection d'un test, les responsables d'AMAG en ont également eu connaissance à travers les médias. Dès lors, la collaboration avec Volkswagen AG a débuté pour trouver une solution pour les clients concernés, respectivement leurs véhicules.

Un an plus tard, il est temps de faire le point.

Que s'est-il passé?

Un logiciel a été installé dans le calculateur moteur des véhicules avec un moteur Diesel de type EA 189; il identifie le diagramme de conduite des tests d'homologation par type officiel, peu importe que le véhicule se trouve sur un banc d'essai ou sur la route. En fonction de l'identification du diagramme de conduite, le calculateur moteur sélectionne 2 modes différents: mode 1 optimisé NOx pour le fonctionnement sur banc d'essai ou mode 2 optimisé Particules pour la conduite sur route.

Les véhicules concernés sont de marque VW VT, VW Véhicules utilitaires, SEAT, SKODA et Audi équipés d'un moteur Diesel EA 189, à partir de la période de production au milieu de l'année 2007. Toutefois pas tous ces véhicules sont concernés car l'introduction du logiciel de gestion du moteur dépend du véhicule et de la norme antipollution.

Combien y a-t-il de véhicules concernés en Suisse?

Environ 175 000 véhicules des marques Volkswagen, Audi, SEAT, SKODA, et VW Véhicules Utilitaires.

Comment se passe le rappel des véhicules et quelle est la situation actuelle en Suisse?

Des mises à jour de logiciels ont été - et continuent d'être - développées pour les différentes marques, les différents modèles et les variantes de moteur, de boîte de vitesses et de traction. Il s'agit d'environ 1600 versions. Celles-ci sont validées et autorisées par les autorités d'agrément (la plupart du temps l'Office fédéral allemand pour la circulation des véhicules à moteur, KBA). Ensuite, les mises à jour sont installées dans les systèmes et les marchés peuvent démarrer les rappels.

En Suisse, le logiciel est disponible pour environ 46 000 véhicules et 16 000 d'entre eux ont déjà été rappelés. Aucun problème n'a été constaté dans les faits, ni au niveau de la mise à jour, ni après son installation (environ dix véhicules ont eu des à-coups après la mise à jour, mais ce problème a pu être résolu avec une nouvelle mise à jour).

Plus de la moitié des véhicules en Europe disposent d'une mise à jour. En Suisse, ce chiffre est actuellement encore plus bas, car les véhicules avec transmission intégrale et/ou boîte automatique sont plus fréquents et le constructeur a d'abord développé les mises à jour pour les modèles de grande diffusion européens. Mais une mise à jour devrait être disponible pour toutes les variantes d'ici la fin de l'année.

L'Office fédéral allemand pour la circulation des véhicules à moteur (KBA) a constaté que, pour toutes les variantes de modèles autorisées, les seuils d'émissions polluantes en vigueur et d'autres critères d'exigence ont été respectés après la modification. De même que la mise en oeuvre des mesures techniques n'aurait entraîné aucune dégradation en termes de consommation de carburant, d'émissions de CO₂, de puissance du moteur, de couple et d'émissions sonores. Des tests indépendants, effectués par le TCS, l'ADAC et l'OeAMTC, ont confirmé aussi bien en mode test que dans des conditions réelles de circulation.

L'action de rappel 2016 peut-elle être terminée?

Finalement, c'est le client qui décide quand il veut se rendre chez le partenaire de marque officiel. Ainsi, il profite dans la mesure du possible d'un rendez-vous de changement de pneus pour faire effectuer la mise à jour. Il faut partir du principe que les derniers clients ne feront effectuer la mise à jour qu'en 2017.

Comment les clients ont-ils été et sont-ils informés?

Dès le mois de novembre, les détenteurs des véhicules concernés ont reçu une première lettre d'information. Puis la deuxième lettre a été adressée à tous les détenteurs concernés en février pour les informer qu'ils recevraient un courrier leur notifiant que le logiciel destiné à leur véhicule a obtenu le feu vert des autorités. Après obtention du feu vert, les clients reçoivent à chaque fois un courrier les invitant à se rendre à l'atelier. Pour que tous les détenteurs puissent être contactés, l'OFROU met à disposition leurs coordonnées exclusivement dans ce but. Au cas où un détenteur du véhicule ne réagit pas à ce courrier, il reçoit une lettre de relance ultérieurement. De plus, les clients trouveront de plus amples informations à ce sujet sur les pages d'accueil des marques concernées.

Contact:

AMAG Automobil- und Motoren AG
Dino Graf
Responsable Corporate Communication
Téléphone +41 56 463 93 51
presse@amag.ch

AMAG Automobil- und Motoren AG
Roswitha Brunner
PR-Manager AMAG
Téléphone +41 56 463 93 35
presse@amag.ch

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100001252/100792850> abgerufen werden.