

Tysiące testów i setki stron dokumentów w trosce o najwyższy poziom bezpieczeństwa. Czym tak naprawdę jest homologacja?

- Homologacja to kluczowy element w procesach testów i certyfikacji samochodów. Bez zdobycia świadectwa homologacji typu pojazdu żaden samochód nie może trafić do seryjnej produkcji ani do klientów.
- Wymagania i normy prawne różnią się w zależności od regionu świata. Inne testy obowiązują w Europie, a zupełnie inne w Australii czy w krajach Zatoki Perskiej.
- Proces certyfikacji to złożona układanka, zaczyna się od pojedynczych części, takich jak szyby czy reflektory, a kończy na testach zderzeniowych i pomiarach emisji spalin.
- Dzięki rygorystycznym procedurom homologacyjnym kierowcy mają gwarancję, że ich samochód jest w pełni bezpieczny, przetestowany i gotowy do drogi.

Homologacja to długa i wymagająca droga, której finałem jest wydanie świadectwa homologacji typu pojazdu (Whole Vehicle Type Approval). Bez tego dokumentu linie produkcyjne pozostałyby puste, ponieważ jest to warunek konieczny, aby wprowadzić samochód na rynek. Stanowi on potwierdzenie, że pojazd spełnia wszystkie rygorystyczne wymagania prawne, przede wszystkim te chroniące bezpieczeństwo pasażerów, dbające o odpowiedni poziom emisji spalin oraz rygorystyczne specyfikacje poszczególnych układów. Przepisy nie są uniwersalne i różnią się w zależności od państw, w których marka oferuje swoje samochody. Testy homologacyjne wymagane w Europie znacznie odbiegają od tych, które obowiązują na przykład w Australii czy w krajach Zatoki Perskiej.

Samochód niczym zestaw klocków

Cały proces rozpoczyna się od najdrobniejszych elementów. Część z nich jest homologowana bezpośrednio przez dostawców, którzy ponoszą za nie pełną odpowiedzialność, tworząc w ten sposób fundament całej procedury certyfikacyjnej. Takich komponentów jest około pięćdziesięciu, a należą do nich między innymi szyby, pasy bezpieczeństwa, reflektory i opony. Škoda bezwzględnie wymaga certyfikatów na wszystkie te części, aby móc przejść do kolejnego etapu, czyli zatwierdzeń systemowych.

Zatwierdzenia systemowe natomiast to wynik szczegółowych testów całego pojazdu, podczas których weryfikowana jest zgodność z około osiemdziesięcioma przepisami i normami Unii Europejskiej. Ich dokładna liczba zależy od rodzaju napędu (spalinowy,

hybryda plug-in czy w pełni elektryczny), stopnia zaawansowania systemów wsparcia kierowcy oraz zastosowanych rozwiązań z zakresu bezpieczeństwa. Ten skomplikowany etap marka realizuje zawsze we współpracy z niezależnymi, renomowanymi służbami technicznymi, takimi jak TÜV SÜD czy DEKRA, odpowiednio upoważnionymi przez organy homologacyjne.

W praktyce wygląda to tak, że producent reflektorów musi zaprojektować i wytworzyć element spełniający wymagania przepisów, a następnie uzyskać dla niego własną homologację. Z kolei producent samochodu może użyć wyłącznie elementu homologowanego, a później musi jeszcze potwierdzić poprawność montażu w pojeździe i prawidłowe działanie. Sprawdza się na przykład czy reflektory są na właściwej wysokości, czy mocowania pasów bezpieczeństwa są odpowiednio zabezpieczone oraz czy błotniki zakrywają koła tak, aby brud nie był wyrzucany na nadwozie. Do tak szczegółowych kontroli dochodzą także wymagające testy zderzeniowe, a kolejnym kluczowym obszarem są pomiary emisji zanieczyszczeń z układu napędowego.

Homologacje systemów składają się następnie na tzw. unijną homologację całego pojazdu (EU Whole Vehicle Type Approval), w ramach której samochód otrzymuje świadectwo, bez którego nie może być produkowany. Na podstawie unijnej homologacji każdy wyprodukowany pojazd otrzymuje świadectwo zgodności (COC). Taki dokument jest absolutnie niezbędny do pierwszej rejestracji w urzędzie oraz do bezproblemowego wydania tablic rejestracyjnych.

Praca nad modelem nigdy się nie kończy

Nawet po pomyślnym zdobyciu wszystkich certyfikatów i uruchomieniu produkcji seryjnej, eksperci z działu rozwoju i homologacji nie zwalniają tempa. Modele Škody po rynkowym debiucie są nieustannie dopracowywane i unowocześniane, a w ramach bieżących prac wprowadzane są nawet dwie tury zmian technicznych każdego roku. Jeśli dana modyfikacja wpływa na jakiegokolwiek parametry homologacyjne, wszystkie dokumenty muszą zostać zaktualizowane, by przyszły kierowca miał pewność, że decyduje się na niezawodny, przetestowany i sprawdzony produkt.

Gdy do oferty trafia nowa wersja danego auta, na przykład dynamiczny wariant Sportline, nie wymaga ona przechodzenia całego procesu od podstaw. Wówczas producent wnioskuje po prostu o rozszerzenie istniejącej homologacji. Zupełnie nowe jednostki napędowe muszą jednak przejść rygorystyczne pomiary emisji spalin i hałasu. Co więcej, jeśli mocniejszy silnik sprawia, że auto staje się najcięższym wariantem w danej gamie, konieczne są dodatkowe, niezwykle ważne z punktu widzenia bezpieczeństwa testy zderzeniowe oraz próby skuteczności układu hamulcowego. To wszystko gwarantuje, że każda Škoda opuszczająca fabrykę

zapewnia maksymalną radość z jazdy w połączeniu z pewnością i ochroną na najwyższym możliwym poziomie.

Kontakt dla mediów

Klaudyna Gorzan

PR Manager

T +48 690 406 218

klaudyna.gorzan@skoda-auto.pl

Julia Pawlak

Specjalista ds. komunikacji

T +48 690 406 232

julia.pawlak@skoda-auto.pl



Pobierz

Źródło: Škoda Auto

Škoda Auto

- z powodzeniem wkracza w nową dekadę dzięki strategii Next Level Škoda;
- dąży do tego, aby do końca dekady stać się jedną z trzech najlepiej sprzedających się marek w Europie, oferując klientom „to, co najlepsze z obu światów” dzięki atrakcyjnej gamie pojazdów BEV, hybrydowych i spalinowych;
- skutecznie wykorzystuje potencjał na ważnych rynkach wzrostu, takich jak Indie, Wietnam i region ASEAN;
- obecnie oferuje klientom 12 modeli samochodów osobowych: Fabia, Scala, Octavia, Superb, Kamiq, Karoq, Kodiaq, Elroq, Enyaq, Slavia, Kylaq i Kushaq;
- w 2025 roku dostarczyła klientom na całym świecie ponad 1 040 000 pojazdów;
- od ponad 30 lat jest częścią Grupy Volkswagen, producenta samochodów, który odnosi jedne z największych sukcesów branżowych na świecie;
- jest częścią Brand Group CORE, organizacyjnego połączenia marek wolumenowych Grupy Volkswagen, którego celem jest wspólny rozwój i znaczne zwiększenie ogólnej efektywności wszystkich pięciu marek wolumenowych;

- samodzielnie opracowuje i produkuje komponenty, takie jak systemy akumulatorów MEB, silniki i skrzynie biegów, także dla innych marek Grupy Volkswagen;
- prowadzi trzy zakłady produkcyjne w Czechach; produkuje samochody również w Chinach, na Słowacji i w Indiach – głównie we współpracy w ramach Grupy – a także w Wietnamie i na Ukrainie we współpracy z lokalnym partnerem;
- zatrudnia około 40 000 pracowników na całym świecie i działa na około 100 rynkach.