

大众CEO因“排放门”或将离职

接替马丁·温特科恩的人选或是保时捷CEO穆勒

9月18日,美国环保署EPA宣布,大众汽车在当地近50万辆柴油动力车存在舞弊现象,该公司利用软件隐瞒了汽车有毒污染物排放量,从而通过污染物排放测试,实际上大众车辆排放超标将近40倍之多。环保署官员表示,大众搭载舞弊软件的车辆可以在正常驾驶时关闭该软件,而在检测过程中开启,降低了排放污染物的测量结果。其宣称:“当局将追究大众相关责任。”

至此,大众汽车再添一“排放门”事件,今年在整体市场环境不景气的大前提下,大众汽车可谓祸事不断,在中国的速腾“断轴门”还没彻底了结,在美国又在尾气排放上造假面临巨额罚款。

青年报 孙臣

大众管理层或将调整

当“排放门”事件一出,马丁·温特科恩立刻宣布,对触犯美国法律一事“深感痛心”,已下令委托外部机构进行独立调查。一些消息人士指出,温特科恩可能因此被迫辞职。德国杜伊斯堡艾森综合大学的汽车研究中心主任Ferdinand Dudenhoeffer指出:“这场灾难已远超所有人的想象。”

德国经济部长加布里尔表示:“大家应该可以理解的是,我们非常担心德国汽车工业的声誉,特别是大众汽车可能因此受到的名誉损失。”多个德国政府内部的匿名消息源指出,德国运输部长将与大众汽车CEO温特科恩就此事会晤,但具体细节暂未透露。

不久前,温特科恩刚击退被驱逐的、曾长期担任大众董事长的皮耶希对自己权威的挑战。

温特科恩从2007年至今一直担任大众CEO,而这一时间跨度涵盖了大众的柴油汽车触犯美国空气保护法的这六年。

然而有内部人士向媒体透露称,任何有关排放机制的决策都是由大众沃尔夫斯堡总部拍板,而不是由区域分支决定。这样看来,只有两种可能,一是温特科恩完全不知情,是下属部门自作主张,但可能性很低;二是此事件就是温特科恩一手操办的,丑闻的性质可想而知。

9月23日有消息透露,本周五大众监事会将举行会议,讨论建立新的公司结构和对管理层进行调整。温特科恩很可能因“排放门”事件离职,替换他的将是现年59岁的保时捷CEO穆勒,值得一提的是,穆勒是皮耶希一直扶持的人选。

区别对待只是企业个案?

笔者这里说到区别对待,当然不得不说到在中国的速腾“断轴门”,历时近两年的维权,才换来了大众集团(中国)的一句“抱歉”,后续措施还无法满足消费者。当初那句“这是中国车主不良的开车习惯导致的”最伤人心。

而在美国,当地政府组织已经出面调查,大众汽车立刻紧张起来了,CEO第一时间出面道歉。

笔者从这里也能看到,中美之间确实存在区别,美国的法制更加健全,针对企业的监控更加严密,由政府组织出面为公众维护权益。在中国,法制不够完善,即使出了“断轴门”这样的事件,第一时间也没有一个政府组织性质的机关出面调查或者调解,只能靠着消费者自身去维权,其过程是多么艰辛我们已经看到。

这里的区别对待还不仅仅

是针对中国,相比较欧洲,美国也是被区别对待。目前,大众汽车在美国市场仅占1.9%的份额,远远不及丰田12.3%的份额,甚至无法匹敌现代汽车公司的4.4%。在大众汽车全球所销售的柴油车型中,美国仅占了1/4,其余3/4基本都在欧洲销售。为什么“排放门”事件没有发生在欧洲,可能是大众汽车总部在那,大部分销量也是供给欧洲,市场因素决定他必须认真对待。

美国市场只是大众汽车的小众市场,从市场份额就能看出,利益最大化就是大众汽车所想,利用博世集团提供的尾气后处理系统组件,通过“作弊”得到的利益远大于通过技术投入控制排放所得。博世方面也对此事作出回答称:“我们确实向数家汽车制造商供应了尾气后处理系统组件,但总成应该由整车厂自己承担责任。”



俞霞 制图

[笔者手记]

从“排放门”反思“断轴门”

据了解,涉嫌违规排放的几款大众柴油车未在我国渠道正式销售。除美国外,韩国国土交通部日前也宣布,将调查大众汽车在韩国销售的高尔夫、捷达和奥迪A3等3种型号柴油车是否安装了可以规避尾气排放检测的软件,计划在10月中旬对这些汽车进行检测。

大众汽车韩国分公司则声明,大众汽车在韩国执行与欧洲一样的排放标准,将在美国召回的汽车与将在韩国接受检测的汽车“毫无关系”。

此外,美国环保署一位官员21日表示,该机构将与加州空气资源局一起工作,以检查其他品牌柴油车辆是否也存在大众汽车那样使用“欺骗设备”规避排放标准的情况。

受“排气门”事件影响,大众汽车股价21日大幅下跌,盘中一度下跌超过20%,最终收于132.2欧元,比前一交易日下跌

18.6%,市值单日蒸发超过150亿欧元。而大多数中国车主和网友都在此事件中表示,应该严厉惩罚大众汽车。

笔者很能理解中国的一些车主以及网友的感受,把遭遇大众汽车“断轴门”的不公平对待的情绪放入其中。

众泰汽车的一位销售总经理高江涛在微博上宣称“我们想收购大众”的时候,他可能没想到机会来得如此之快,德国大众连续两日跌停,为众泰省下数千亿人民币。

虽然笔者对此也是一笑而过,但对于众泰汽车模仿大众汽车的决心还是肯定的,说不定众泰真的在未来某一天能够收购大众。

大众汽车一直希望在美国打开柴油车市场,可是这次“排放门”事件后,大众汽车形象严重受损,大众汽车在美国今后的路会更难走。

■资讯

中国量产车性能大赛开赛

本报讯 车键 9月19日,由国家体育总局汽摩运动管理中心与中国汽车技术研究中心共同发起中国量产车性能大赛,正式进入上海半决赛。本次大赛不仅为国内的量产车型搭建了一个可以全面展示性能特色的平台,也为广大消费者和车主参赛提供了机会,使广大消费者和车主亲身体会汽车运动的独特魅力,从而推进中国汽车运动的普及与汽车文化的发展。

本次上海站半决赛都是来自民间海选机制挑选X组的参赛选手,在展现最佳成绩的同时,也挑战单一品牌的车辆性能极限。应该说,这是为广大拥有赛车梦想的平民车手而设的X组赛事,大大消除了观众平日对赛车运动“高高在上”的距离感,让观众有机会欣赏一班在心念和状态上都与自己相当接近的车手的表现,增加了现场观赛的投入感和紧张程度。

联合国道路安全十年行动走进同济

本报讯 孙臣 9月17日,联合国道路安全十年行动再次走进大学校园——同济大学。此次活动,由联合国道路安全十年行动中国办公室和中国汽车技术研究中心共同主办,博世底盘控制系统中国区、中国大学生方程式大赛组委会以及同济大学汽车学院共同协办,以“安全·使命·未来”为主题,面向校园大学生推广道路安全知识,开展一系列道路安全教育活动。

此次活动邀请到中国汽车技术研究中心情报所副所长、联合国道路安全十年行动中国办公室副秘书长孟岩,同济大学汽车学院党委副书记史成宇,中国大学生方程式大赛规则委员会主任、同济大学机械与能源工程学院常务副院长李理光,同济大学汽车学院老师陈君毅,博世底盘控制系统中国区市场部经理丰浩,武警上海总队医院急诊科主治医师王立东等专家出席。

通过此次行动,再次唤起同学们道路安全意识,引起同学们对于宝贵生命的重视,提升社会责任感,学习在危机时刻急救的正确方法。本次活动延续了大学生公益之旅的校园宣讲、知识讲座与问答、安全体验三大专题板块,同时进行线上推广,呼吁校园全体师生对于道路安全意识的重视,并得到了强烈的反响。