



Volkswagen. Das Auto.

**INNOVATION AT VOLKSWAGEN
ALWAYS MAKES THE HEADLINES.**

Samo jedan od četiri vlasnika Volkswagenovih automobila danas o markama iz tog koncerna (VW, Audi, Škoda, Seat) ima povoljno mišljenje. Prije skandala s varanjem pri homologaciji i godišnjem mjerenu sastava i količina onoga što izlazi iz auspuha 11 milijuna automobila dizelskih motora od 1600 i 2000 kubika s ta tri slova na repu (TDI) situacija je bila obrnuta: tri zadovoljna prema jednom nezadovoljniku.

Valja naglasiti, to su rezultati istraživanja od prošlog petka koje je tvrtka AutoPacific izvela na uzorku od 500 vlasnika Volkswagenovih dizelaša širom SAD-a, da bi opipala puls sljedećih događaja.

LAŽU NAS, PLJAČKAJU I TRUJU

Što se Hrvata tiče neće se promijeniti ništa. Rezignirano smo se navikli da nas varaju na svim mogućim i nemogućim područjima. I u puno većoj skali. A kao magare naviknuto na batine, ne reagiramo ni kad netko otvoreno vara državu. Tu državu na kojom se krvlju zaklinju oni koji su je branili.

Pokušavamo odgovoriti na pitanje: Kako to?

Kako to da Hrvate nimalo ne sablažnjava Volkswagenova golema korporacijska prijevara kada je u SAD-u prevareno gotovo pola milijuna vlasnika golfova, jetta, buba i passata s oznakom TDI te analogno opremljenih audija? U Europi je – gdje su pravila o ekološkoj kompatibilnosti automobila još oštrega – od 2009. godine prodano preostalih 10,5 milijuna automobila s

Autor Miroslav Ambruš-Kiš

Ponedjeljak, 05 Listopad 2015 11:45 - Ažurirano Ponedjeljak, 05 Listopad 2015 16:08

Volkswagenovim prijevarnim dizelima. Zasad se zna da je među njima 2,1 milijun iz Audija, 1,2 milijuna Škodinih automobila te 700 tisuća Seatovih. Svi drugi se bune, psuju korporacije jer one – naravno – varaju gdje i koga stignu, svoje kupce pa i državu.

A mi – ništa.

Kako to da se na društvenim mrežama, od onih koji o tome uopće puste glas, uglavnom javljaju samo oni koji Volkswagen brane, a ako treba još i pljucnu na »prereguliranost« koje si je u ime okoliša uzela država? I taj okoliš, nije li to samo malograđansko prekenjavanje?

U nas se o Volkswagenovom skandalu izvještavalo u najsažetijim rubričicama i gotovo jednorečeničnim napomenama, tipa »i još samo ovo...« pri završecima informativnih emisija, ako si je neki urednik dao malo više truda. Kako je to, i u čemu, Volkswagen varao države i milijune kupaca svih tih godina u nas se nema gdje doznati, makar ni u nas nije zanemariv broj prevarenih?

SPECIJALIZIRANI MEDIJI »NE TALASAJU«

To nam sasvim sigurno neće rastumačiti u Lovrecovom TV automagazinu, jer je u toj emisiji »i trabant je najbolji automobil u svojoj klasi«, a još manje u tzv. specijaliziranim tiskanim magazinima i u istim takvim prilozima. Tamo jednostavno ne znaju kako prikazati taj katastrofalni skandal iz svog sektora. A nekako mi se čini da za to nema baš ni volje, jer te publikacije postoje zbog oglasa i poneke avionske karte. U nas nisu ništa uzrujaniji ni oni koji se prometom bave na akademskoj razini. Klasična je tehnika izvrтанja razmjera ovakve svinjarije (i sitnijih) – relativizacija: [»Svi to rade, samo su njih uhvatili«](#).

Pa, od čega se sastoji Volkswagenov skandal?

SAD i Europska unija znaju svoje planove regulacije u tom sektor, korak po korak sa svim specifikacijama, objaviti i po desetak godina unaprijed. Tako se, na primjer, još 1965. godine znalo da će svi proizvođači automobila od 1970. godine u nove automobile morati ugrađivati sigurnosne pojaseve. Slično su uvodene i druge novosti da bi nakon nekog vremena postale obvezne. U tom sektor, dakle, nema prekonoćnih iznenadenja.



LAŽ KOJA UBIJA

Volkswagen je u svoje TDI dizelaše od 2009. godine opremio elektronikom koja upravlja režimom rada motora, a detektira trenutak kada se na motor priključi testna oprema. Svi se sustavi rada motora tada prebace u »čisti mod«; ispuh u tom zadovoljava sve okolišne propise. Istina, snaga motora u tom trenutku dramatično je manja, ali to nitko nije mjerio, a još se manje u tom modu vozio. Kad se testna oprema otkopča vozite se »normalno«. Pritom se iz auspuha, uza sve ostalo, ispušta do 40 puta više dušikovih oksida od najveće dopuštene količine! Dušikovi oksidi u spoju s atmosferskom vlagom stvaraju, između ostalog, najžešće poznate oksidanse. Nije teško zamisliti koliki je to utjecaj na ljudsko zdravlje. Dušikov dioksid je međuspoj iz kojega nastaje otrovni prizemni ozon koji uzrokuje astmu, bronhitis i neizlječivu kroničnu opstruktivnu plućnu bolest. Dušikovi oksidi u zraku znatno pojačavaju i razornu djelovanje sitnih krutih čestica koje uzrokuju srčane bolesti.

U SAD-u je tamošnja agencija za zaštitu okoliša procijenila da je 1300 tona dušikovih oksida koje su ispustili Volkswagenovi automobili u spomenutom razdoblju izravno skrivili smrt od 12 do 69 ljudi. To je prilično uzdržana brojka, kakva se može očekivati od držane agencije čija riječ može imati i sudsku težinu, a statističari The New York Timesa su procijenili da je tih jedan posto automobila na američkim cestama izravno krivo za smrt od 40 do 106 osoba.

NAMJERNA PRIJEVARA NA ŠTETU SVIH

Ugradnja takvoga sustava u dijagnostičko-upravljačku elektroniku nije bio slučajan. Nije ni mogao biti djelo kakvog zaigranog inženjera, čak ni istraživačko-razvojnog odjela. Po tome što u poduzećoj analizi piše [Slate](#), bilo je potpuno nemoguće da je takvu odluku mogao donijeti i sam glavni direktor (sada u odlasku od 23. rujna sa 37 milijuna eura otpremnine) Martin Winterkorn. Isprva se Winterkornova uprava natjecala u bacanju drvlja i kamenja na državu i regulatore, kao reakciju na [pismo američke Agencije za zaštitu okoliša](#) od 18. rujna Volkswagenovoj grupaciji u SAD-u, a koje upućuje na to što su otkrili. Kada se pokazalo na koji je način taj nalaz nedvojbeno i nezavisno potvrđen te je razotkriven mehanizam prijevare koji je

Autor Miroslav Ambruš-Kiš

Ponedjeljak, 05 Listopad 2015 11:45 - Ažurirano Ponedjeljak, 05 Listopad 2015 16:08

morao biti namjeran, promišljen i organiziran, uprava je grijeh dokraja prznala, posula se pepelom i otišla. S glavnim su otišla još četiri direktora razvojnih odjela.

{clgallery}images/stories/komentar-tjedna/MAK/2015/Listopad/VW_05_10/G1/{end-clgallery}

Vokswagenove su dionice preko noći sa 21. na 22. rujna izgubile na vrijednosti sa 134 eura na 111. Posljednjeg dana u rujnu ta je dionica vrijedila samo 105 eura. Samo je Katar, jedan od većih "malih" dioničara Volkswagena s pet-postotnim udjelom u jednom danu izgubio pet milijardi dolara. Istovremeno se ozbiljno stanjilo povjerenje proizvođače automobila Made in Germany, jer je Daimler Benz izgubio 5,8 posto, a BMW 4,9 posto vrijednosti. Tek će se vidjeti koliko će Volkswagenova dionica još biti obezvrijedena jer pravi troškovi za koncern iz Wolfsburga tek slijede.

BOLJE BI PROŠLI DA SU AUTE DAROVALI

SAD-u najavljuju kaznu za Volkswagen u vrijednosti do 37.500 dolara po vozilu u prekršaju, ukupno oko 18 milijardi dolara, Europska unija neće biti puno nježnija, pri čemu mora odmjeriti kaznu za dvadeset puta više vozila nego u SAD-u. Gnjevni su kupci u Americi najavili skupne tužbe zasad ih je 37) s potpuno neizvjesnim kaznenim iznosima. Sam je Volkswagen objavio da će na preinake motora o svom trošku pozvati sve američke vlasnike te da je u to spreman uložiti 7,3 milijarde dolara, a to je tek početak niza brojki koje će se dodavati. Tako je, primjerice, samo Nizozemska kao poticaj za svoje kupce Volkswagenovih »čistih« dizela isplatila milijardu eura. Država sasvim sigurno taj novac neće tražiti od kupaca.

Kada samo te iznose usporedite npr. s hrvatskim državnim proračunom, ili dugom Grčke o čemu se dramilo ljetos, ispada da bi Volkswagen financijski bolje prošao da je te automobile vlasnicima darovao.

Volkswagenov koncern ima 100 proizvodnih pogona u 27 zemalja, a sa 50,7 posto najveći mu je dioničar Porche Automobil Holding SE, praktično privatna grupacija obitelji Ferdinanda Porschea. Ostali su veći dioničari Volkswagen Holdings (više od 40 posto) te savezna država Donja Saska. U vlasništvo holdinga upletena je i njemačka savezna država, a ti su interesi pojačani činjenicom da koncern zapošljava gotovo 600 tisuća ljudi u proizvodnji automobila, a osim četiri najmasovnije marke na tržište izbacuje još i Bentley, Bugatti, Lamborghini i naravno Porsche. Zato je ovaj skandal ne samo financijski težak, nego je ujedno i težak udarac autoritetu Njemačke kao države.

GLAVNI KRIVAC I DALJE DRŽI UZDE

Kolikogod sablažnjiva bila otpremnina od 37 milijuna eura za otpuštenog Winterkorna – za druge menedžere iznosi nisu poznati – ona je samorazumljivi honorar za njihovu šutnju. Stvarno, oni su samo žrtveni jarci, a ne i glavni krivci.

Kroničar njemačke autoindustrije David Auerbach prst krivnje upućuje izravno u Ferdinada Piëcha, austrijskog magnata. Taj je unuk slavnog Ferdinanda Porschea, rođen 1937. godine, do 25. travnja ove godine bio predsjednik Nadzornog odbora Volkswagenove grupacije, ali je njegov utjecaj i danas nezamjenjiv, s obzirom da se brojnoj obitelji (sam ima dvanaestoro djece sa četiri različite žene) nametnuo kao patrijarh klana te se odluke donose pod njegovim autoritetom u obiteljskom krugu i snagom natpolovične većine nameću na skupština dioničara.



Posve je jasno da je osobno odabrao svakog vrhunskog menedžera pa tako i Winterkorna 2006. godine. Svi su mu, koliko formalno i neformalno, i prije polagali račune kao glavnom autoritetu. Njemu se samom pripisuje strategija i ključne odluke na kojima počivaju svi Volkswagenovi poslovni uspjesi i preuzimanja, počevši od prijelomnog napuštanja zastarjele »bube«, auta s motorom hlađenim zrakom u stražnjem dijelu automobila koji pokreće stražnje kotače, do preorientacije cijelog koncerna na »golfa«, s vodom hlađenim motorom u prednjem dijelu auta s prijenosom na prednje kotače.

Timesov autor James B. Stewart taj stil vladanja nazvao je »sklerotičnim i incestuoznim obrascem autoritarne upravljačke kulture«, u kojem je nadarenost manje važna od krvnog srodstva. Piëch je preživio brojne pučeve kojima su ga htjeli svrgnuti, u koncernu i u obitelji, a posljednji je navodno bio upravo Winterkornov pokušaj da se domogne Piëchove fotelje u Nadzornom odboru, otkad je u Piëchovoj nemilosti. Baš dobro da ga se ovim slučajem riješio.

KORPORATIVNA LICEMJERNA BEŠĆUTNOST

Jest, glave su se kotrljale, a sam je Winterkorn u svojoj izjavi prilikom odlaska patetično naglasio: »Iznad svega, zaprepašten sam što se prijevara takvih razmjera mogla dogoditi u Volkswagenovoj grupaciji. Odlazim u korist kompanije iako sam sebi u vezi s ovim nemam što predbaciti.« Valja zamijetiti licemjernu nijansu u priopćenu o tome da Winterkorn *nije naglasio kako nije znao*

za ovu podvalu. Naravno, morao je znati. I prije nego je 2006. došao na vrh Volkswagena bio je u Volkswagenovom menedžmentu Piëchov štićenik, a samo tri godine nakon što je otjeran njegov prethodnik Bernd Pischetsrieder pod haube dizelaša se instalirao taj softver za varanje države.



Malo tko sumnja da je upravo Ferdinand Piëch donio ključnu odluku o tome da će koncern zanemariti trend dolaska električnih automobila i onih s hibridnim pogonom, samo ako pronađe uvjerljiv način da nastavi prodavati postojeću tehnologiju. I tako je krenula kampanja »Das Auto« u kojoj se izokola tvrdilo da su *strujici* za geekove, bogatune i ekscentrike, a da normalni vozači voze TDI pod zaštićenim marketinškim sloganom »Clean Diesel/Čisti dizel«, te da će za to još primiti poticaje, a tijekom eksploatacije će kako u kojoj zemlji biti oslobođeni dijela obveznih davanja. Tako je Volkswagen uspio postati prvi proizvođač automobila na svijetu, pretekavši Toyotu, koja je od 1997. stidljivo počela prodavati prius s hibridnim pogonom. Danas taj model čini 65,4 posto od osam milijuna svih automobila s kombiniranim pogonom. Volkswagen od 2010. godine, kao neku vrstu alibija, u prodajnom programu ima luksuzni terenac Touareg Hybrid. Koliko je inovacija u njega ugrađeno vidi se po tablici učinkovitosti automobila s hibridnim pogonom. Čak ni na ovojesenskom autosalonu u Frankfurtu od 17. do 27. rujna iz VW-a nije nagoviješteno da bi taj auto bio rodonačelnik moguće buduće, ili ikakve *elektrifikacije*.

Uostalom, drugi proizvođači automobila s dizelskim pogonom trudili su se da ih opreme skupim sustavima katalizacije i posebno uklanjanja neizbjegnih čestica čađe, ali Volkswagen to nije zanimalo. Rekli su si, golf i passat ne spadaju u premium cjenovnu klasu, pa se to ne isplati...

Hybrid vehicle	EPA combined miles per gallon	Environmental improvement score	Hybrid value	Forced features
Toyota Prius	50	9.2	Very good	None
Honda Civic Hybrid	41	7.2	Very good	\$\$\$
Honda Insight	41	6.5	Good	None
Ford Fusion Hybrid	39	7.8	Very good	\$\$\$
Hyundai Sonata Hybrid	37	6.8	Good	None
Honda CR-Z	37	6.2	Very good	\$\$
Toyota Camry Hybrid	33	6.1	Good	\$
Nissan Altima Hybrid	33	5.7	Good	\$\$
Ford Escape Hybrid FWD	32	7.0	Good	\$\$
Ford Escape Hybrid 4WD	29	6.5	Good	\$\$
Toyota Highlander Hybrid	28	7.1	Good	\$\$
Chevrolet Tahoe Hybrid 2WD	21	4.3	Poor	\$\$\$\$\$
GMC Yukon Hybrid 2WD	21	4.3	Poor	\$\$\$\$\$
Chevrolet Silverado Hybrid 4WD	21	4.3	Good	None
GMC Sierra Hybrid 4WD	21	4.3	Poor	\$
Chevrolet Tahoe Hybrid 4WD	21	4.3	Poor	\$\$\$\$\$
GMC Yukon Hybrid 4WD	21	4.3	Poor	\$\$\$\$\$
Chevrolet Silverado Hybrid 2WD	21	3.7	Very poor	None
GMC Sierra Hybrid 2WD	21	3.7	Poor	\$
Volkswagen Touareg Hybrid	21	3.0	Very poor	\$\$\$\$\$

TKO JE SVE OŠTEĆEN

U ovoj aferi s prijevarom kao najveća žrtva može se doživjeti sam Volkswagen. Desetljećima će se od ovoga morati prati, a u reklamama umjesto blještavila i pouzdanosti morat će biti mesta za upućivanje na vlastito *novo poštenje*.

Vidi se, sjena je pala i na cijelu njemačku autoindustriju. Loše prolazi i globalna autoindustrija, jer je – pogotovo u našim – birtaškim naklapanjima »jasno da svi varaju, a samo su VW u tome uhvatili«. Uostalom, tko još vjeruje da npr. Kijin kompakt troši 3,2 litre na 100 km...

Loše je prošla i Njemačka, čiji su ugled poštenja, solidnosti i perfekcije, osim ove afere načela i afera s nekompetentnošću, korupcijom, rastrošnošću i drugim »balkanizmima« u gradnji nove berlinske zračne luke.

Oštećeno je i pola milijuna američkih vlasnika VW-ovih dizelaša, koji će zbog nenadanog gubitka vrijednosti automobila i izgubljenih poticaja pri registraciji sudski tražiti da im taj novac Volkswagen nadoknadi. I dok u SAD-u dizel u osobnim automobilima i nije zaživio, u EU takav motor pokreće svaki drugi prodani auto. Jest, štedljivi su pa zato i malo toga ispuštaju, a svi drugi proizvođači modernih dizela investirali su u sustave koji štetne tvari iz ispuha dodatno smanjuju, pa je Volkswagenov potez nepošten i prema konkurenciji koja još proizvodi automobile s dizelima, konceptom koji je još prije desetak godina dao svoj maksimum i nema budućnosti.

PITANJA BEZ ODGOVORA

Autor Miroslav Ambruš-Kiš

Ponedjeljak, 05 Listopad 2015 11:45 - Ažurirano Ponedjeljak, 05 Listopad 2015 16:08

U svemu tome zatajila je, ponajprije, specijalizirana javnost. Magazini i revije, novinari koji su tehnički potkovani toliko da jako dobro znaju koliko tko laže, kao i da je nemoguće samo podešavanjem motora u stvarnom životu – a bez dodatnih tehničkih podsustava – dobiti podatke kakvima se kitio Volkswagen, i na temelju njih godinama dobivati razne poticaje i oslobođanja od poreza. Pogotovo ne u našim medijima, jer ovdje znaju da će provincijska odanost golfu (i mercedesu) ovdje proći gotovo neokrznuta.

Na istim tim forumima sad se prebacuje pozornost na količine onoga što ispuštaju brodski dizeli i mlazni motori putničkih aviona, umjesto da se od državnih regulatora zatraži da se i ti segmenti prometa opterete još strožim kriterijima.

Kod nas se odavno u autotestovima ne mijere stvarna ubrzanja, stvarna maksimalna brzina, stabilnost, potrošnja. Odavno u domaćem tisku nije bilo prikaza što koji tehnički sklop u automobilu radi, i koja je konцепцијa bolja. Tekstovi se uglavnom svode na: »Ožeži!«. Svi bi se htjeli ubaciti u neobvezujući govor Top Geara, a koji je samo zabava. Zar se, onda, od osiromašenih vozača može očekivati išta drugo do li da sline nad novim modelom s autosalona koji si neće moći priuštiti, dok ćemo istodobno gledati novokomponirane bogataše i njihovu dječurliju kako nekažnjeno divljaju u novim automobilima čija je cijena jednaka povećem stanu.

Specijalizirana javnost, koja bi po definiciji morala provjeravati ono što tvrde prodavači – ne postoji.



NISU AUTOMOBILI JEDINI VARALICE

Ali, zar je tako jedino u automobilskoj industriji? Uostalom, u bivšoj je državi svojedobno izlazio koliko-toliko pošteni potrošački informator, a danas nema ni najmanjega izgleda da se pojavi jedna takva publikacija koja bi bila otvoreno na strani potrošača.

Autor Miroslav Ambruš-Kiš

Ponedjeljak, 05 Listopad 2015 11:45 - Ažurirano Ponedjeljak, 05 Listopad 2015 16:08

Kad ste, uostalom, zadnji put mogli pročitati poštenu kritiku koja će reći da najnovija izložba nekog poznatog slikara nije ni sjena njegovih ranijih radova, da je najnoviji roman neke književne vedete potpuni promašaj? Da je neki pompozno najavljeni koncert bio raštiman, a da je npr. Severina cijele večeri pjevala falš? Naprotiv, saznat ćete sve o njenom bračnom sporu, ali ne i to da je imala lošu večer.

Ili da je neka banka izumila novi »financijski proizvod« koji će vas oguliti?

A tek o politici? Da je neki istup u javnosti bio bestidna laž. Ili prodaja magle.

Možda, ali vidite da si to ne može priuštiti ni Zvonimir Boban.

Eto, u takvom društvu živimo, pa možda i u Albaniji postoji javnost koja prati što se događa s Volkswagenovim skandalom, ali ne i u nas.

U nas jedino ima poduzetnika i »poduzetnika« koji se žale na prereguliranost, a nitko ne upućuje na to da se Zagrebom i danas vozi tramvaj na kojem je reklama za gljive koja tvrdi da one liječe rak.

Eto, zato. Pomirili smo se s time da svi varaju i držimo se vlastitih praznovjerica i predrasuda. Jer se nemamo za što drugo.