

knack.be

Manipulated in Germany: wat zijn de gevolgen voor Duitsland én onze welvaart? - Wereld

Urbain Vandormael

8-11 minuten

De (Duitse) diesel stinkt! Dat is de conclusie na een lange week van nieuwe onthullingen over het vervalsen van de uitlaatscore bij dieselmotoren van de Volkswagen-groep, ditmaal bij de *Porsche Cayenne Diesel*. Daarnaast lekte uit dat Audi, BMW, Mercedes, Porsche en Volkswagen al jaren geheime afspraken maken over maatregelen en trucs om hun dieselmotoren minder vervuilend te maken. Sommige daarvan kunnen geïnterpreteerd worden als zijnde in strijd met de Europese wetgeving op kartelvorming en kunnen straks resulteren in hoge boetes.

Alle feiten op een rijtje

Vrijdagavond 18 september 2015, uitgerekend op de openingsdag van de *Internationale Automobil Ausstellung (IAA)* in Frankfurt, maakt de Amerikaanse milieudienst *EPA* in een zogenaamde 'Notice of Violation' bekend dat het Duitse Volkswagen sjoemelsoftware heeft geïnstalleerd in sommige van zijn dieselmotoren.

Wat doet die en waarom verlaagt de nummer één in de autowereld zich tot bedrieglijke praktijken? Om te kunnen voldoen aan de strenge Amerikaanse emissienormen in het

kader van *Clean Air Act* heeft *Volkswagen*, in samenwerking met toeleverancier *Bosch*, software ontwikkeld die herkent wanneer de motor wordt getest op schadelijke uitlaten. Zo'n emissietest bestaat uit vooraf vastgelegde cyclussen. Het algoritme herkent die cyclussen en activeert de software.

Die vermindert voor de duurtijd van de test het motorvermogen en dus ook het verbruik én de schadelijke uitstoot. In plaats van zijn auto's echt zuiniger en milieuvriendelijk te maken, opteert Volkswagen dus voor een goedkopere maar bedrieglijke methode. Die levert een niet te onderschatten financieel en derhalve ook concurrentieel voordeel op voor de Duitse constructeur, die er maar niet in slaagt om voet aan de grond te krijgen op de Amerikaanse markt.

In een eerste reactie ontkent VW-topman **Martin Winterkorn** de beschuldigingen, maar onder druk van de concrete bewijslast vanuit de VS én de negatieve berichtgeving in eigen land geeft hij enkele dagen later de feiten toe en maakt hij de weg vrij voor **Matthias Müller**, op dat moment Porsche-baas. Die geniet het vertrouwen van de families **Porsche** en **Piëch** die meerderheidsaandeelhouder zijn van *Volkswagen AG* en er alle belang bij hebben dat de storm snel overwaait.

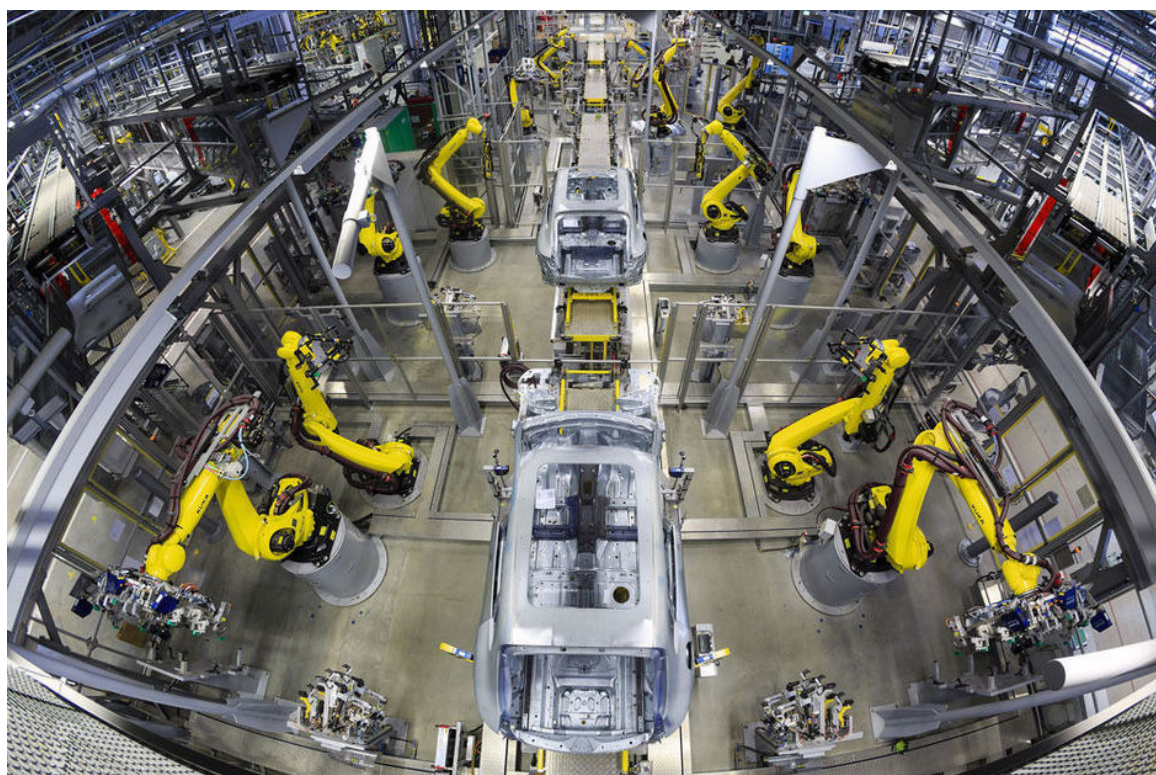
De amateuristische crisiscommunicatie van Volkswagen in de daaropvolgende maanden bewerkstelligt echter het tegendeel en zorgt ervoor dat de crisis zich uitbreidt. Voor de buitenwereld is het niet altijd duidelijk welke belangen primeren: die van het bedrijf of die van de aandeelhoudersfamilie Porsche en Piëch.

'Powered by Porsche' boven alle verdenking

Inmiddels weten we dat de sjoemelsoftware ook op de VW-modellen voor de Europese en Aziatische markten terug te

vinden is alsook op bepaalde modellen van *Audi*, *Seat* en *Skoda*. Bovendien blijkt de betrokkenheid van *Audi* bij het ontwikkelen van de software veel groter te zijn dan aanvankelijk vermoed - ondanks de dementi van Audi-baas **Rupert Stadler**.

Dat er nooit verdenkingen zijn geuit in de richting van *Porsche* heeft allicht te maken met de status die het sportwagenmerk geniet, zowel binnen als buiten het Volkswagen-concern. Raken aan de integriteit en kwaliteit van *Powered by Porsche* staat gelijk met heiligschennis.



Een Porsche-fabriek in Leipzig ©.

Toen vorige week bekend raakte dat ook bij de Porsche Cayenne Diesel sjoemelsoftware was ontdekt, zorgde dat voor de meest uiteenlopende reacties. Voor insiders kwam de beschuldiging niet als een verrassing. Die wisten al veel langer dat de 3 liter TDI-dieselmotor in de *Cayenne* in feite een Audi-motor was én dat die voorkwam op het lijstje van de Amerikaanse milieudienst *EPA*.

De pot verwijt de ketel dat hij zwart ziet

Na de onthullingen van de voorbije weken over de manipulaties bij Porsche en over de geheime afspraken tussen de Duitse automerken, kon de Duitse regering niet langer de kop in het zand steken. In plaats van grote woorden te gebruiken, greep verkeersminister **Alexander Dobrindt** (CSU) naar een veel effectiever wapen. Hij vaardigde een inschrijvingsverbod uit voor de *Cayenne Diesel*, wat in feite neerkomt op een boycot van de verkoop van voornoemd model. Een verbod dat bij uitbreiding voor alle 'verdachte' dieselmotoren van de Volkswagen-groep zou kunnen gelden. En waarom niet, ook voor dieselmotoren van BMW en Mercedes.

Quasi op hetzelfde moment velde een rechter in *Stuttgart* een vonnis met verstrekkende gevolgen. Het biedt de overheid de mogelijkheid om de Duitse stadscentra uit te roepen tot verboden gebied voor dieselauto's. De rechter kwam zo tegemoet aan de eis Duitse milieuactivisten. Die hadden enkele dagen voordien de resultaten bekend gemaakt van metingen van de luchtkwaliteit in en om *Stuttgart*, met de hoofdzetels van Mercedes en Porsche dé bakermat van de Duitse auto-industrie. Uit die metingen is gebleken dat de luchtkwaliteit in de binnenstad van Stuttgart de slechtste is van heel Duitsland. Wat koren op de molen is van de voorstanders van een dieselverbod in de Duitse grootsteden.

De politiek gaat niet vrijuit

Made in Germany heeft door dieselgate en de beschuldigingen over kartelvorming zware imagoschade opgelopen. De autobazen gaan niet vrijuit en moeten ter verantwoording worden geroepen. Hun handelswijze roept vragen op over de moraliteit van de toplieden van de Duitse automerken. Kan Audi-baas **Rupert Stadler** aanblijven na de onthullingen van de voorbije maanden, kan VW-baas Matthias Müller aanblijven nu is

gebleken dat ook de Cayenne Diesel al jaren gebruikmaakt van sjoemelsoftware, dus ook toen hij nog Porsche-baas was?



Stadler Rupert, CEO van AUDI ©.

Die vragen kunnen ook gesteld worden bij de positie van kanselier **Angela Merkel** en haar verkeersminister Alexander Dobrindt. En bij uitbreiding bij de positie van de bevoegde Europese Commissarissen en de gespecialiseerde leden van het Europees Parlement.

De politiek gaat in deze niet vrijuit! Wereldwijd hebben de politieke overheden strenge emissienormen opgelegd voor nieuwe auto's. In Europa heeft de politiek echter verzuimd om de testcriteria gedetailleerd te omschrijven en te actualiseren, waardoor een grijze zone is ontstaan die de merken uitnodigde én toeliet om creatieve toepassingen uit te werken.

Die hebben ertoe geleid dat er grote afwijkingen zijn ontstaan tussen de officiële verbruikswaarden in de reclame van de constructeurs en het gemiddeld verbruik dat u en ik in normale verkeers- en weersomstandigheden bereiken.

Ondanks de kritiek van consumentenorganisaties én de autovakpers hebben de Europese Commissie en het Europees Parlement laten begaan. De invoering van een nieuwe gestandaardiseerde testrit (New European Driving Cycle) op 1 september voor het meten van het brandstofverbruik en voertuigemissie is een stap in de goede richting, maar komt rijkelijk laat. Op 2 augustus heeft in Berlijn een zogenaamde dieseltop plaats tussen de Duitse regering en Duitse automerken over de toekomst van de diesel. Na de onthullingen van de voorbije weken zal het aan gespreksthema's niet ontbreken.

Het vermoeden bestaat dat het daar - in het vooruitzicht van de parlementsverkiezingen van 24 september - vooral zal aankomen op het relativeren van de eigen politieke verantwoordelijkheid. De auto-industrie is dé motor achter de economische groei en bloei van Duitsland. Gaat die motor sputteren, dan komen honderdduizenden jobs in gevaar. Een terugloop van de Duitse economie zou ook zware gevolgen hebben voor de tewerkstelling en welvaart in ons land.

Zo'n doemscenario zou bovendien koren op de molen zijn van sommige extremistische partijen, zowel in Duitsland als daarbuiten. Ook dat zou een gevolg kunnen zijn van *Manipulated in Germany*. Benieuwd of Winterkorn & Co. daar ooit bij hebben stilgestaan of enkel geïnteresseerd waren en zijn in hun eigen bonussen?

A large empty rectangular box with a small orange triangle at the top left corner, and a row of six smaller empty rectangular boxes below it.