

18. 10.2015 USAn ympäristöviranomaisen julkisti tiedon VW-konsernin EA189 diesemoottorien (VW, Audi, Seat, VW-hyötyautot) ohjelmoidusta manipuloinnista laboratorio-päästötesteissä. Asia oli vuotanut julkisuuteen pari kuukautta aikaisemmin. VW-konsernin pääjohtaja **Winterkorn** erosi 23.9. Uudeksi pääjohtajaksi nimitettiin Porschen pääjohtaja **Müller**. Ajokokeissa moottorien oli todettu ylittäneen 40-kertaisesti USAn asettaman typenoksidin eli NOx-rajan. Petos koski EPAn mukaan n. 11 miljoonaa 2009-15 mallista autoa, joista n. 580 000 USAssa. Se että myöhemmin todettiin vastaavanhenkisiä manipulointeja muissakin kilpailijoissa, ja että diesel-autojen myynti USAssa on ollut hyvin vähäistä, on jäänyt taustalle. Kohusta tehtiin maailmanlaajuinen!

USAn mahtavan oman autoteollisuuden nenälle ei hypitä USAssa - eikä muuallakaan!

Kaikki alkoi todellisuudessa Audista! Jo vuonna 1999 Audi-insinöörit pelkäsivät, etteivät dieselinä enää täyttäisi 2001 kiristettyä NOx päästörajaa 0,5 g/km. Ratkaisuihin vaihtaa dieselin tyyppillistä kalinaa ajautettiin kohonneisiin NOx-arvoihin. Ne saatiin näyttämään pienemmiltä tietyllä elektroniikkaan ajettulla "äänisoitalla", "Accustic mode'lla". Audilla sitä ei käytetty. Vuonna 2005 VW-johtaja

Wolfgang Bernhard

haki konsernin sisältä insinööriä kehittämään uutta EA189 diesel-sukupolvea. "Accustic mode" -tieto siirtyi mukana. EA189 dieselin kehittäjät eivät onnistuneet rajoittamaan NOx-päästöjä USA/EPAn rajaun. Acustic mode tarjosi ratkaisun jalostettuna haistamaan laboratoriotestin. 2005 lopulla Bernhard sai mennä (tiedot mukana), ja pääsi alta pois rimaa hipoen! Nyt hän on Daimlerin hyötyautojen pääjohtaja!

Saksan isossa autoteollisuudessa pieni piiri pyörii!

USA/EPAn määräämä raja NOx-päästölle on 32 mg/km. EU/EUSn raja on 180 mg/km.

VWn EA189 dieselin (VW, Audi, Seat, VW-hyötyautot)

NOx-päästöt eivät koskaan ole ylittäneet

EUssa EUS-päästörajaa!

VW-manipulaatio USAssa on EUssa ja muualla lähinnä eettinen kysymys.

1.10.2015 Suomen VV-auto ilmoitti EA189-manipulaation koskevan jo liikenteessä olevaa 26 215 VW:ia, 13 896 Audia, 2401 Seatia, 4612 VW-hyötyautoa.

15.10. Saksan hyväksyntäviranomainen KBA päätti EA189 dieseliä takaisinkutsusta Saksassa.

13.11. VW-konserni ilmoitti maailmalla myynnissä olevien EA189-moottoristen autojen määräksi 430000 ynnä 800 000 jo myytyä 2016-mallista autoa.

16.12. KBA hyväksyi Saksan osalta VW-konsernin esittämät korjaustoimenpiteet aloitettaviksi 2016 tammikuun alusta. Euroopassa VW aloitti korjaukset 3.2. Suomessa aloitettiin VW Amarokin korjaukset. Toukokuun alusta Golfit ovat työn alla. Korjaus kestää 30-60 minuuttia. Omistajalle annetaan kirjallinen todistus, ettei auton suorituskyky ja polttoaineen kulutus ole muuttuneet.

EA189-moottorien korjaus on lähinnä muodollisuus.

VW-konsernille ja sen autoille (VW, Audi, Seat, VW-hyötyautot) USAn NOx-testipetos on aiheuttanut unohtumattoman maineenmenetyksen koko maailmassa. Suuren syyn kantaa VW-konsernijohdon arrogantti, ylimielinen, suhtautuminen omiinsa. Se kielsi maahantuojiaan ympäri maailmaa sanomasta mitään. Se keskitti tiedottamisen itselleen kuvitellen hallitsevansa asian paremmin kuin alan maakohtaiset ammattilaiset. Tiedottaminen hidasteli, rakoili, jätti sanomatta, oli "saksalaisen" jäykkää, ei vastannut kysymyksiin. Täydellinen floppi! Euroopassa Ruotsi ei noudattanut määräystä ja selvisikin muita paljon vähemmällä maineen ja rahan menetyksillä.

Tiedotustoiminta vaatii nykymaailmassa ammattitaitoa, jota ei synny yritysjohtossa!

VW-konsernin kömpelö tiedotus- ja suhdetoiminta kasvatti muualla kuin USAssa eettisesti

tuomittavasta tempusta järjettömiin mittasuhteisiin kasvaneen skandaalin, joka tuli sille hyvin kalliiksi. VWn "USA-dieselgate" arvoidaan tuottaneen yli 16 miljardin euron tappiot maailmanlaajuisesti. Eettisessä kysymyksessä! EA189-moottori edustaa yhä korkeaa laatua, samoin autot joihin se on asennettu. Mikään ei ole muuttunut.

Paitsi VW-konsernin tappiot. Jo 2015 liiketoiminnallinen tappio nousi konsernin historian suurimmaksi: -1,6 miljardiin euroon. Aseman vahvuus autonvalmistajana näkyy kuitenkin vahvoissa kaupallisissa näkymissä 2016 ennen kaikkea Kiinan markkinoiden turvin. Sitä pönkittää vuoteen 2019 tähtäävä modulierakentamisen uusi Modular Electro Baukasten eli MED-ohjelma ja SUV-tyyppisten autojen hyvät kasvunäkymät Euroopassa.

Hyvä ei kaadu pahaankaan sähläykseen!