

大众集团

史上的每一出宫斗剧，都和美剧一样精彩，这次CEO迪斯被下课的戏码同样如此

。

距离7月22日大众集团官宣更换CEO过去三天了，这次换帅的更多细节也被曝光

。

据悉整个换帅计划从策划到最终官宣只用了7天，迪斯本人毫不知情，最终监事会只给了他24小时考虑是否同意离职，而他获得的赔偿或超过3000万欧元。

惊心动魄的7天

在得知CEO迪斯即将赴美进行业务考察的时候，大众集团监事会成员开始酝酿一出大戏。

7月16日至17日，监事会八人主席团成员们聚在一起讨论，是不是应该趁着迪斯不在德国期间换掉他，而继任者早就选定了——保时捷品牌CEO奥博穆。

7月20日，包括保时捷、皮耶希家族

代表，下萨克森州

官员和工会主席在内的大众集团监事会主要成员达成一致，让奥博穆接替迪斯担任大众集团CEO。

一天后，还在倒时差的迪斯正在享受午餐，突然接到了监事会的通知，他必须在24小时内给出答复，是否接受离职。

迪斯自己也感到震惊，不过他也意识到这一天终会到来，只是比他设想的要早了一些。

在咨询了法律顾问后，迪斯同意离职，他将这一决定通知了大众汽车集团监事会主席潘师。

7月22日16点30分，大众集团召开了监事会会议，20名监事会成员全票通过了罢免迪斯的决议，并且只留给他一个月的时间，与奥博穆完成交接。

就在去年，迪斯才拿到了与大众集团续签的合同，他的任职本应到2025年10月结束，而这次提前被迫离职，他有权拿到剩下三年的薪酬，根据大众集团目前的业绩和股票表现，这笔遣散费可能超过3000万欧元。

折在软件上

从宝马

跳槽过来的迪斯，在大众集团一直是一个“外来者”，这样的背景让他成为带领大众走出“柴油门”危机的最佳人选，但同时也让他缺少盟友。

2015年因“柴油门”下台的时任

大众集团CEO文德恩曾对迪斯说，“你可以改变一切，但你改变不了狼堡。”

事实也确实如此。

原本拥有多数股权的保时捷和皮耶希家族一直站在迪斯这边，在他与工会的多次冲突中力挺他，因为他们清楚，改革要动很多人的奶酪，会让迪斯到处树敌。

而拥有监事会一半席位的工会，是迪斯最大的敌人。

迪斯

曾经的一

句“裁员3万人”，

让工会主席大为恼火，而他动不动就称赞特斯拉的做法也让工人不满。

“大众汽车需要30个小时生产一辆电动汽车，而特斯拉的工人完成同样的工作只需要10个小时”。这种长他人志气、灭自家威风的言语，在迪斯看来可能是激将法，但是工人们显然并不理解。

或者，道理他们都懂，但是依然不愿承认这种差距的存在，更不愿做出改变，因为革自己的命太疼了。

但是最终让迪斯下台的，并非工会，而是软件。

即便与工会树敌，保时捷和皮耶希家族也愿意支持迪斯进行他的改革，但是最近几周，家族成员失去了耐心，甚至认为去年同意与迪斯续约就是个错误。

迪斯牵头成立了专门的软件部门Cariad，负责集团旗下所有品牌的软件项目，但是研发进展缓慢，并且开始影响奥迪、保时捷和宾利等品牌的电动新车的推出速度。

奥迪的新旗舰电动车原计划2024年上市，现在延期到了2027年，而保时捷电动Macan和奥迪Q6 e-tron这些重磅车型也面临延迟推出，这些新车的硬件都已经准备就绪，但是因为Cariad的软件开发落后被拖了后腿。

这让保时捷和皮耶希家族大为恼火，毕竟他们曾经支持迪斯拿出890亿欧元去投

资电动车和软件。

而迪斯也很不满，他试图将责任推到奥迪和保时捷身上，因为它们一再对软件提出特殊的需求。但是最终，迪斯输了。

革新者不适合大众

最终取代迪斯的奥博穆，是标准的“大众人”，老家就在狼堡附近，在大众集团从实习生做起，一步步成长到今天，如今负责的又是最赚钱的保时捷品牌业务，支持者甚多。

熟悉奥博穆的人评价他“不是一个想要彻底改变局面的变革者”，所以他不会像迪斯那样总是玩火，更不会做出直接惹怒工会这样的事。

至于电动化，奥博穆应该不会像迪斯那样激进，后者和马斯克一样，是一个纯粹的纯电动车支持者。保时捷正在推进的能够兼容燃油发动机的合成燃料（e-fuel）项目，就是奥博穆一手主导的。

不过奥博穆也有拿得出手的成绩，保时捷纯电Taycan就是他主推的，这款车如今的受欢迎程度已经超过了保时捷经典车型911。

所以，目前还无法判断，奥博穆领导下的大众集团会不会对电动化不再那么全力以赴，但是至少，接下来的大众集团内部，不会再那么剑拔弩张了。