

ÉCOLE POLYTECHNIQUE – ÉCOLES NORMALES SUPÉRIEURES
ÉCOLE SUPÉRIEURE DE PHYSIQUE ET DE CHIMIE INDUSTRIELLES

CONCOURS D'ADMISSION 2016

FILIÈRES MP, PC ET PSI

ÉPREUVE ÉCRITE DE LANGUE VIVANTE – (XEULCR)

ALLEMAND

Durée totale de l'épreuve écrite de langue vivante (A+B) : 4 heures

Documents autorisés : aucun

**PREMIÈRE PARTIE (A)
SYNTHÈSE DE DOCUMENTS**

Contenu du dossier : trois articles et un document iconographique pour chaque langue. Les documents sont numérotés 1, 2, 3 et 4.

Sans paraphraser les documents proposés dans le dossier, le candidat réalisera une synthèse de celui-ci, en mettant clairement en valeur ses principaux enseignements et enjeux dans le contexte de l'aire géographique de la langue choisie, et en prenant soin de n'ajouter aucun commentaire personnel à sa composition.

La synthèse proposée devra comprendre entre 600 et 675 mots et sera rédigée intégralement dans la langue choisie. Elle sera en outre obligatoirement précédée d'un titre proposé par le candidat.

**SECONDE PARTIE (B)
TEXTE D'OPINION**

En réagissant aux arguments exprimés dans cet éditorial (document numéroté 5), le candidat rédigera lui-même dans la langue choisie un texte d'opinion d'une longueur de 500 à 600 mots.

A - Document Iconographique



von ERL
6. Oktober 2015
Copyright © 2007-2015 toonpool.com GmbH

A - Document 1

VW : Unterstützung nach dem ersten Schock

Im Abgasskandal bemüht sich Volkswagen, sein ramponiertes Image zu retten. Unterstützung erhält der Autobauer dabei von Kunden, berichtet unser Reporter Peter Dahl in Berlin.

Hinter der Glasfassade eines der größten VW-Autohäuser in Berlin werden die Kunden von einer Girlande blauer und weißer Luftballons begrüßt. Doch Volkswagen hat in diesen Tagen keinen Grund zu feiern.

Zwei Wochen ist es her, dass US-Behörden einen der größten Betrugsfälle in der jüngeren Automobilgeschichte aufgedeckt haben. Der deutsche Autoriese hatte versucht, bei Abgastests zu tricksen - mit Hilfe einer Software, die in bis zu elf Millionen Dieselfahrzeugen in Betrieb ist.

Das Nachbeben des Skandals ließ manche schon vom Ende des VW-Konzerns sprechen. Das Schuldeingeständnis habe die Totenglocke für Europas größten Autokonzern geläutet, behaupteten einige Analysten.

Doch während viele enttäuschte Kunden außerhalb Deutschlands schon den Abgesang auf Volkswagen anstimmen, hoffen viele VW-Kunden in der deutschen Hauptstadt auf eine rasche Erholung.

Zu ihnen gehört der 48-jährige Michael, ein leicht aufbrausender Berliner, der eine Reinigungsfirma betreibt. Er ist wie viele Deutsche überzeugt, dass die ganze Aufregung nur politisches Theater ist. "Normalen Kunden sind doch ein paar zusätzliche Milligramm Emissionen völlig egal. Denen ist viel wichtiger, dass sie für ihr Geld auch das beste Auto bekommen. Und da ist VW unschlagbar", sagt er dem DW-Reporter vor dem Autohaus und zieht an seiner Zigarette. "In sechs Monaten ist über die Sache Gras gewachsen."

Langsam lässt er dann seine Hand über die glänzend-weiße Motorhaube eines neuen VW Transporters streichen. Genau diese Bewegung war auch das Markenzeichen des VW-Chefs Martin Winterkorn – sie galt als Zeichen für dessen Liebe zum Detail. Dann sagt Michael einen Satz, den man in letzter Zeit häufiger zu hören bekommt in Deutschland : "Die schummeln doch alle. Volkswagen war nur so dumm, sich erwischen zu lassen."

Für ihn ist es keine Überraschung, dass VW ausgerechnet in den USA erwischt wurde. "Wirtschaftlich ist Deutschland doch eine große Konkurrenz für die USA. Deshalb wollen sie uns ruinieren. Was mich dabei wirklich aufregt, ist die Ironie an der Sache : Der weltgrößte Umweltverschmutzer - ein Land, wo sogar die Hundehütten beheizt sind - will uns jetzt Lektionen in Sachen Umweltbewusstsein geben."

Dann schnippt er die Zigarette weg und geht in Richtung Eingang. "Ich habe immer deutsche Autos gekauft", sagt er. "Diesmal wird es ein VW Caddy. Ein Diesel." Er grinst und verschwindet hinter den Ballons.

Ein junger Verkäufer sagt, das Geschäft laufe seit dem Skandal unverändert. "Wir müssen uns jetzt ein paar mehr dumme Sprüche anhören. Aber niemand wirft uns die Scheiben ein."

In Wolfsburg, Volkswagens Heimatstadt, haben nicht alle so viel Glück. Mitarbeiter seien auf dem Weg zur Fabrik angegriffen worden, so einige Berichte. Viele Arbeiter sind seit Generationen bei VW und stolz darauf; einige haben sich sogar ihre Mitarbeiternummer tätowieren lassen. Der Skandal wird hier sehr persönlich genommen.

Auch in anderen Ecken des Landes. Einige Deutsche reden über ihren Volkswagen wie über ein Familienmitglied : warme Erinnerungen, zärtliche Gefühle; Höhen und Tiefen. Schwer zu sagen, für wen sie sich entscheiden würden, müssten sie zwischen dem Familienhund und dem VW Passat wählen.

Auch nach zwei Wochen sind viele Deutsche noch geschockt. Viele verweigern einen Kommentar zum VW-Skandal. Selbst die Verkäuferin in einem Jeep-Autohaus gegenüber der VW-Niederlassung sagt, sie habe strikte Anweisung, nicht über den Skandal zu sprechen. Ähnlich sind die Reaktionen bei den Händlern von Daimler, Infiniti und Maserati um die Ecke.

Und doch scheint es eine Gegenreaktion zu geben, eine Bereitschaft, jetzt erst recht für Volkswagen Partei zu ergreifen. Sebastian Lorenz sagt, der Abgasskandal habe nicht die geringsten Auswirkungen auf den Absatz. Er ist Vizepräsident Marketing bei Autoscout24.de, einem der größten Autoportale für Neu- und Gebrauchtwagen in Europa.

"Die Nachfrage nach VW-Dieselfahrzeugen, egal ob neu oder gebraucht, ist nicht zurückgegangen. Auch die Preise sind seit dem Skandal nicht gesunken."

Dem Kundenandrang in der Audi-Niederlassung gegenüber nach zu urteilen wird sich das so bald nicht ändern. Auch die VW-Tochter ist wegen manipulierter Dieselaautos in die Schlagzeilen geraten. Die Kunden im vollen Laden scheint das nicht zu stören.

"Abgaswerte sind doch allen egal", sagt ein Mann, der sich gerade einen weißen Q3-SUV mit zwei Liter Dieselmotor zum Startpreis von 32.000 Euro anschaut. "Das interessiert vielleicht die Firmen und die Umweltbehörden. Aber ich interessiere mich nur für Leistung." Ein Herr Mitte 50 wirft ein : "Es gibt so viele Modelle. Wenn man keinen Diesel mag, nimmt man einfach was anderes."

Deutsche Welle, 02.10.2015

A - Document 2

Von deutscher Tücke

Der Betrug um die Abgaswerte von VW-Motoren hat bei Weitem mehr beschädigt als nur das Vertrauen in den Automobilkonzern. Das wahre Ausmaß der Lügen und Tricksereien war noch nicht einmal bekannt, da fürchteten einige schon um das Ansehen der deutschen Industrie als Ganzes. Der traditionelle Glaube an die Rechtschaffenheit deutscher Manager und Funktionäre ist weitgehend zerstört.

Und wie könnte es anders sein? Noch ist die Erinnerung an die unglaublichen Schiebereien und Börsenmanipulationen der Deutschen Bank nicht verblasst, die von dem einstmaligen wie in Erz gegossenen Denkmal deutscher Solidität nur eine moralische Ruine übrig gelassen haben. Einige ihrer Führungsfiguren stehen weiterhin vor Gericht. Auch dem Allgemeinen Deutschen Automobil-Club sind die Wahlfälschungen nicht vergessen, die zur Auszeichnung von Automodellen mit dem Gelben Engel führten. Dass der zuletzt betrügerisch ermittelte Gewinner ausgerechnet ein VW Golf war, macht den Vorgang im Rückblick noch bitterer.

Vielleicht ist die innige Beziehung zwischen VW und dem Automobil-Club überhaupt ein guter Schlüssel zu dem eskalierenden Vertrauensverlust. Es wurden ja nicht nur die Preiswahlen zugunsten von VW gefälscht, es gewannen seit Menschengedenken auch in den Autotests auf wunderbare Weise Modelle von VW, und zwar insbesondere, wenn sie gegen ausländische Autos antraten. So gut konnte offenbar nirgendwo in der Welt ein Auto gebaut werden, dass es nicht am Ende in den Augen der ADAC-Tester neben einem VW jämmerlich aussah. Falls in der Testkonkurrenz ausnahmsweise kein VW zur Verfügung stand, wurde meist ein anderer deutscher Sieger gefunden.

Man fragt sich im Rückblick, warum dies nicht auffiel. Aber wahrscheinlich fiel es auf – nur nicht als Voreingenommenheit, sondern als gern gesehene Bestätigung eines undurchschauten Vorurteils: dass deutsche Waren zwar ihren Preis haben, jedoch an Solidität und Verlässlichkeit dem ganzen Rest der billig zusammengeschusterten und pannenträchtigen Weltproduktion weit voraus sind. Der ADAC, nach Umfragen ehemals die vertrauenswürdigste Institution der Deutschen, und der VW-Konzern, nach Publikumszuspruch die solideste Firma der Nation, bestätigten sich gegenseitig in ihrem nachgerade moralischen Überlegenheitsanspruch, und beide zusammen formulierten für die deutsche Industrie noch einmal einen Hegemonialstatus, der in der Politik seit dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr zu holen war.

Nun ist es ein offenes Geheimnis, dass die Reste des angeschlagenen deutschen Nationalstolzes sich in den Produktstolz hinübergerettet haben. Was waren seine Bestandteile? Es war nicht nur die Qualität der deutschen Waren, ihre Langlebigkeit und Verlässlichkeit (amerikanische Produkte können auch sehr schwer und solide sein), es war die selbstgewisse Überzeugung, dass sich in den Produktqualitäten moralische Qualitäten niederschlugen. Die guten deutschen Waren waren Zeichen des guten deutschen Charakters. Man litt nicht darunter, dass sie oft plump und bieder, gerade Autos von VW niemals elegant oder extravagant oder auch nur charmant waren. Im Gegenteil sah man im etwas Muffigen, betont Unaufregenden und Sachlichen den Kern eines Wesens, das nie mehr verspricht, als es halten kann.

Dagegen die italienischen oder französischen Aufschneider im Automobilbau! Außen hui,

innen pfui. Verführerisch war die Lebensart der Franzosen, Italiener, auch Engländer, aber verkommen, unehrlich und verdorben.

In den Jahrhunderten, in denen sich Deutsche auf dem europäischen Parkett als unbeholfen, plump und ungeschickt erlebten, den höfischen Finessen wenig gewachsen, wurde aus dem Unterlegenheitsgefühl eine moralische Überlegenheitsvermutung : die deutsche Eiche, knorrig und krumm gewachsen, aber standhaft und hart. Doch während das Klischee in dieser Offenheit nach dem Krieg der Lächerlichkeit verfiel, formulierte es sich mit dem Siegeszug der deutschen Industrie noch einmal neu. Die Deutschen spiegelten sich nicht mehr in ihrer Landesnatur, sondern in ihrer Warenwelt, und wie ihre anerkannt zuverlässigen Waren, so begriffen sich die Deutschen abermals : als zuverlässig, rechtschaffen und treu.

Und nun? Nun hat sich gezeigt, dass der Deutsche mit weit fieseren Tricks als die anderen voranzukommen versucht. Er, der mit seinen Produkten stets beweisen wollte, nichts zu versprechen, was er nicht halten kann, hat in Wahrheit noch weniger gehalten, als andere jemals zu versprechen wagten. Die Dieselmotoren von VW, die sauberer sein sollten, als von der strengsten Norm verlangt, zeigten sich schmutziger, als überhaupt erlaubt. Es war kein Versehen, sondern geplanter Betrug. Und gerade weil der Deutsche die Integrität seines Charakters mit der Integrität seiner Produkte illusionär verschmolzen hatte, beginnt die moralische Katastrophe nun beide zu vernichten.

Es ist jetzt alles nicht mehr wahr. Der Deutsche ist nicht mehr unbeholfen, aber ehrlich, sondern nur noch unbeholfen. Seine Autos sind nicht mehr unsexy, aber solide, sondern nur noch fantasiearm. Und dieses Fazit gilt auch nur für den günstigsten Fall : dass sich die Welt als gutmütig und vergesslich erweist und deutsche Manager und deutsche Produkte von dem entstandenen Misstrauen wieder befreit. Im schlimmsten Fall wird sich dagegen ein neuer Zusammenhang als Vermutung etablieren : dass Ungeschicklichkeit und Biederkeit typisch deutsche Masken des Betrugens sind.

Die Zeit, 5. November 2015

A - Document 3

Keine Panik, Volkswagen !

Während VW hierzulande nun als vogelfrei gilt, glaubt Zhang Danhong, dass die Chinesen dem Autokonzern die Treue halten werden. Deshalb hat sie einen tröstenden Brief an die Wolfsburger geschrieben.

Liebe Volkswagen AG,

ich weiß, es ist keine angenehme Zeit für Euch. Im Moment seid Ihr gerade die Sau, die von den hiesigen Medien durchs Dorf getrieben wird. Mit Berichten, Kommentaren und Analysen schreiben sich die Journalisten die Finger wund, um ja nicht eine Spekulation auszulassen. Und davon gibt es reichlich. Sogar über Eure Pleite wird spekuliert. Zwei Dinge würden Euch zum fast sicheren Tod führen : Der Käuferstreik und horrenden Schadenersatzsummen durch Sammelklagen in den USA. Auf dem Weg dorthin reißt Ihr auch noch das Label "Made in Germany" mit in den Abgrund. Ich kann von daher zu gut nachvollziehen, wenn bei Euch Weltuntergangsstimmung herrscht.

Aber so schlimm wird es nicht kommen. Die Rettung heißt China. Erstens, weil der chinesische Markt, Euer wichtigster Markt, kaum von der Affäre betroffen ist ; zweitens, weil Ihr als deutsches Unternehmen vom Mythos Deutschland in China bisher profitiert habt und weiterhin profitieren werdet. Skandale wie der um den Berliner Flughafen tun dem chinesischen Glauben an deutsche Tugenden keinen Abbruch. Im Gegenteil : Manche Chinesen sehen darin sogar ein Zeichen für die strenge Kontrolle und das Verantwortungsbewusstsein des Aufsichtsrates.

Auch diesmal könnt Ihr auf die Chinesen zählen. So zeigt der bekannte Autoexperte Zhong Shiin Interviews indirekt Verständnis für Eure Schummelei : VW sei in der ersten Jahreshälfte an Toyota vorbeigezogen und habe das Ziel, Nummer eins auf der Welt zu werden, drei Jahre vor dem Plan erreicht. Um den winzigen Vorsprung zu halten, müsse Volkswagen den Absatz vor allem von Dieselfahrzeugen in Nordamerika drastisch erhöhen. Es sei von daher nachvollziehbar, dass die Deutschen den Durchbruch bei solchen Modellen suchen. Der Zweck heiligt also die Mittel. Dass Ihr unbedingt Nummer eins auf der Welt werden und bleiben wollt, das beeindruckt die Chinesen ungemein. Alles andere ist erst mal zweitrangig.

Der Euch gewogene Chinese macht die strenge Abgasnorm in den USA fast mitverantwortlich für das Desaster : "Obwohl VW über fortschrittliche Abgastechnik verfügt, ist es dennoch schwierig, die Anforderungen in Kalifornien zu erfüllen. Deshalb kam VW auf die Idee mit der Software, die Testergebnisse manipuliert." Andere sind direkter. "Wenn die Deutschen es nicht schaffen, den Kriterien zu entsprechen, dann sind die Kriterien einfach unrealistisch", schreibt ein chinesischer User. Für viele Chinesen sind Amerikaner die Bösen schlechthin. So wie sie China auf dem Weg an die Weltspitze ein Bein in den Weg stellen, so versuchen sie mit hinterhältigen Methoden, auch andernorts die Konkurrenz auszuschalten.

Ist VW erst mal in die Opferrolle katapultiert, kennt das Mitleid der Chinesen mit Euch keine Grenzen mehr. Ein Kommentator der renommierten Caixin-Gruppe lehnt es ab, Euch als Betrüger zu bezeichnen. Das Wort "schummeln" benutzt er im Zusammenhang mit Euch nur in Anführungszeichen. Und falls Ihr tatsächlich "geschummelt" hättet, dann hätten es bestimmt

alle getan. Eigentlich habe die US-Umweltbehörde nur eine Erklärung von dem Autokonzern gefordert, warum die Test-Ergebnisse im Labor von denen auf der Straße abweichen, doch Volkswagen habe umgehend die Existenz der Manipulationssoftware zugegeben. "So ehrlich sind die Deutschen!" "Ganz ehrlich haben sie die Welt betrogen", schreibt ein User lapidar.

Ja, das Image der ehrlichen und zuverlässigen Deutschen mag durch Euch sogar in China einen Kratzer bekommen haben. Aber die tief verwurzelte Sympathie der Asiaten für deutsche Produkte werde sich so schnell nicht ändern, prophezeit ein anderer Autoexperte aus China. Was das Auto anbetrifft, so kommt man an Euch sowieso nicht vorbei. In den ersten acht Monaten landeten gleich sechs VW-Modelle unter den Top 10 der absatzstärksten Autos in China. Da müsst Ihr keine Sorgen haben, dass sich die Chinesen nach dem Abgas-Skandal scharenweise von Euch abwenden. Sie werden Euch treu bleiben - auch mangels Alternative. Denn für viele Chinesen kommt es nicht in Frage, ein Auto von den verhassten Japanern zu kaufen.

Mit China habt Ihr also die halbe Miete sicher. Und mit dem dort verdienten Geld könnt Ihr die amerikanischen Rechtsanwälte und deren Forderungen bezahlen. Hochachtungsvoll Zhang Danhong

Zhang Danhong ist in Peking geboren und lebt seit über 20 Jahren in Deutschland.

Deutsche Welle, 1.10.2015

B - Editorial

Lasst VW pleitegehen - und helft den Arbeitnehmern

Eine Kolumne von Wolfgang Münchau

Der Abgasskandal wird VW viel Geld kosten. Statt zu helfen, sollte die Bundesregierung den Konzern in die Insolvenz schicken - und mit einem staatlichen Unternehmen in Zukunftstechnologien investieren.

Die meisten Krisen verlaufen nach einem ähnlichen Muster, ähnlich wie klassische Tragödien. Zuerst kommt die Initialzündung, dann folgt eine Kettenreaktion. Der Held scheitert nicht an einer grundsätzlich aussichtslosen Situation, sondern an Entscheidungen, die er als Konsequenz der Ausgangslage trifft. Was den Fall Volkswagen zu einer Tragödie macht, ist nicht der eigentliche Software-Skandal, sondern der Versuch, die Ereignisse herunterzuspielen, zu vertuschen und am bitteren Ende wahrscheinlich auch noch der Versuch des Staates, VW irgendwie zu retten.

Nach den Enthüllungen dieser Woche wissen wir jetzt, dass Betrug bei diesem Unternehmen Normalität war. Hier hat nicht etwa eine kleine Truppe bössartiger Mitarbeiter eine unschuldige Firma vor sich hergetrieben.

VW hat Software eingesetzt, um bei Abgastests zu schummeln. VW hat Abgaswerte trotz besseren Wissens falsch angegeben. VW hat bei Dieseln und Benzinern gemogelt - und bei Motoren, die auch in anderen Firmen des VW-Imperiums eingesetzt wurden.

Der Staat steht jetzt vor einer monumentalen Herausforderung. Nach den Bankenrettungen kann die Regierung jetzt eigentlich nicht auch noch ein betrügerisches Unternehmen retten. Er könnte aber trotzdem etwas Positives bewirken : Im Falle einer Insolvenz von VW sollte er ein zunächst staatliches Unternehmen gründen - mit dem Ziel der Erforschung und Herstellung eines Elektroautos, gestützt von entsprechenden Infrastrukturinvestitionen.

Anstatt Hunderte Milliarden für die Rettung von VW auszugeben, könnte der Staat mit einer mittleren zweistelligen Milliardensumme eine Technologie fördern, um die wir sowieso nicht herumkommen. Und für dieses Projekt stünden genügend qualifizierte Arbeitnehmer zur Verfügung : die große Menge der Mitarbeiter von Volkswagen, die eben nicht mit dem Betrug in Verbindung stehen. Damit könnte man VW in ein geordnetes Insolvenzverfahren verabschieden - wenn es notwendig würde.

Dieser Weg böte den Vorteil, dass er die Schadensersatzforderungen aus den USA begrenzen würde. Mehr als das Firmenvermögen ist ja nicht zu holen. Die Entwicklung einer neuen Technologie könnte man zudem als eine industrieübergreifende Maßnahme betreiben, die der gesamten deutschen und europäischen Fahrzeugindustrie dienlich sein könnte - gegen entsprechendes Entgelt natürlich. So würde der Staat einen Teil der Investitionen zurückbekommen. Möglicherweise würde die Firmengründung sogar zur profitabelsten Investition, die Deutschland je getätigt hat. Die deutsche Autoindustrie hat sich aus niederen Beweggründen dieser Technologie verweigert und eröffnet dem Staat damit die Möglichkeit eines Monopolprofits.

Das mit staatlichen Investitionen geschaffene Unternehmen könnte in der Zukunft wieder

privatisiert und an die Börse geführt werden. Kleiner Nebeneffekt : Man wäre diese fürchterlich verfehdeten Familien los, die den erweiterten VW-Konzern wie Feudalbesitz regierten. Und man hätte die Möglichkeit, eine neue Unternehmenskultur zu schaffen, ohne die kein Neuanfang möglich wird.

Meine Einschätzung ist : Die Bundesregierung wird VW am Ende retten. Deutschland zahlt dann so eine Art Kohlepfennig für die Rettung einer weiteren perspektivlosen Industrie. Und genau das wird sich als die eigentliche Tragödie dieser ganzen Geschichte herausstellen, nicht der Betrug, der die ganze Geschichte ausgelöst hat.

Der Spiegel, 6.11.2015