

***Test realizado al Audi A4 Avant 2.0 TDI y al Volkswagen Golf 2.0 TDI BTM***

**El RACC evalúa la efectividad de la reparación técnica realizada por Volkswagen en 4 modelos con motor diésel 2.0**

- *El test en condiciones reales de conducción revela que las reparaciones realizadas por VW reducen las emisiones de NO<sub>x</sub> sin que se produzca una reducción significativa de la potencia*
- *Los niveles de consumo de combustible medidos en los 4 vehículos testeados no quedan alterados antes y después de la reparación del software*
- *El RACC recuerda que estas pruebas individuales no permiten extraer conclusiones generales acerca de la totalidad de los vehículos llamados a reparación por el grupo VW*

**29 de junio de 2016.-** El RACC, ha participado en un estudio elaborado junto con los clubs de automovilistas alemán (ADAC), austríaco (ÖAMTC) y suizo (TCS), que evalúan los resultados técnicos después de la reparación de vehículos diésel hecha por el grupo Volkswagen. El RACC participa en este test con el objetivo de velar por los derechos de los usuarios, para garantizar que las reparaciones de los vehículos se ajusten a la normativa vigente y, en paralelo, validar que los ajustes aplicados no afectan al consumo de combustible y a la potencia del motor del vehículo.

El test, que ha sido validado *in situ* por ingenieros del RACC y se han llevado a cabo en Alemania (*laboratorio del ADAC*), Austria (*Universidad Tecnológica de Viena, Instituto de motores y tecnología del automóvil*) y en Suiza (*Laboratorio Federal Suizo de Ciencia y tecnología de los Materiales; centro de test del Touring Club Suisse*), se ha realizado en 4 coches con motor diésel 2.0: Audi 4 Avant 2.0 TDI (3 modelos testeados) y Volkswagen Golf 2.0 TDI BTM (1 modelo testado).

---

**Para más información:**

RACC Prensa [saladeprensa.racc.es](http://saladeprensa.racc.es) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

**Síguenos en:**



La principal conclusión del test (el NEDC “Nuevo Ciclo de Conducción Europeo”, la prueba para la obtención de la homologación del vehículo a nivel europeo) revela que la reparación técnica realizada por VW permite cumplir la normativa de emisiones NO<sub>x</sub> sin la manipulación del software.

Sin embargo, destaca que, incluso antes de la reparación, los niveles de consumo medidos en los 4 vehículos testeados eran entre un 7 y un 15% mayor que los especificados por el fabricante (consumo estándar). El VW Golf en la prueba de homologación (NEDC) excedió los límites de CO<sub>2</sub> en un 7,2% (114 g/km) y el consumo de combustible fue un 8,6% mayor (4,3 l/km).

También se realizaron otras pruebas más exigentes que la de homologación, como la más parecida a las condiciones de conducción real “Ciclo de test de vehículos ligeros armonizado mundial” (WLTC), o el test de condiciones de circulación en autopista del ADAC (BAB130). En estas pruebas las emisiones de NO<sub>x</sub> fueron significativamente más bajas tras la reparación del software, mientras que los consumos de combustible subieron ligeramente. Con el software reparado, las emisiones de NO<sub>x</sub> disminuyeron un 12% en los 3 modelos Audi evaluados, y un 36% en el modelo VW Golf. Asimismo, y teniendo en cuenta un margen de error del +/- 2%, el consumo de combustible en el VW Golf aumentó entre un 0,4 y un 2,5% (dependiendo de la prueba realizada).

### **Exigir rigor y transparencia a los fabricantes**

El RACC recuerda que realizar pruebas a vehículos individuales no permite extraer conclusiones generales acerca de la totalidad de los vehículos llamados a reparación por el grupo VW.

El RACC, considera que el usuario o propietario de los coches afectados no tiene que sufrir molestias ni sobrecostes ante esta situación, y por ello solicita máximo rigor y transparencia a los fabricantes y a las administraciones reguladoras. El RACC, en coordinación con los principales clubes automovilísticos europeos, continuará siguiendo el caso de cerca con el objetivo de dar apoyo a los socios afectados.

A partir del test de las reparaciones llevadas a cabo, el RACC certifica que estos modelos de vehículos cumplen la normativa vigente a nivel europeo en cuanto a emisiones contaminantes sin una mayor afectación a la potencia o los consumos anteriores a la reparación, por lo que es aconsejable que los usuarios afectados procedan a la reparación sin temor a prejuicios de otro tipo en su vehículo.

---

#### **Para más información:**

RACC Prensa [saladeprensa.racc.es](mailto:saladeprensa.racc.es) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

#### **Síguenos en:**



Por otro lado el RACC exige a los fabricantes y a la Comisión Europea que se articule un sistema de información fidedigno sobre los consumos reales de los vehículos, puesto que los usuarios se encuentran importantes diferencias entre lo anunciado por los fabricantes y el consumo real.

## Resultados globales

La siguiente tabla resume todas las magnitudes clave (consumo, CO<sub>2</sub> y NO<sub>x</sub>) medidas con el antiguo y el nuevo software

Vehículo	NEDC* Condición estándar de homologación			WLTC* Condición real de conducción			Autopista* Condición en autopista		
	NO <sub>x</sub> mg/km	CO <sub>2</sub> g/km	Consumo l/100km	NO <sub>x</sub> mg/km	CO <sub>2</sub> g/km	Consumo l/100km	NO <sub>x</sub> mg/km	CO <sub>2</sub> g/km	Consumo l/100km
<b><u>Mediciones antes de</u></b>									
Golf	119	122	4.67	397	113	4.31	724	144	5.49
A4-1	135	134	5.10	352	120	4.60	661	155	5.90
A4-2	137	129	4.90	309	124	4.7	613	156	6.00
A4	159	143	5.42	349	136	5.15	605	166	6.3
<b><u>Mediciones tras reparación</u></b>									
Golf	121	125	4.78	308	119	4.5	464	149	5.66
A4-1	147	134	5.10	364	118	4.5	635	150	5.70
A4-2	138	130	4.90	304	122	4.6	536	153	5.80
A4	169	143	5.41	334	135	5.09	545	166	6.28
<b><u>Diferencia antes/después</u></b>									
Golf-1	1.7%	2.5%	2.4%	-22.4%	4.5%	4.4%	-35.9%	3.6%	3.1%
A4-1	8.9%	0.0%	0.0%	3.4%	-1.7%	-2.2%	-3.9%	-3.2%	-3.4%
A4-2	0.7%	0.8%	0.0%	-1.6%	-1.6%	-2.1%	-12.6%	-1.9%	-3.3%
A4-3	6.3%	0.3%	-0.2%	-4.1%	-0.8%	-1.2%	-10.0%	0.1%	-0.3%

\*Ciclo NEDC: condiciones estándar de homologación; Ciclo WLTC: condiciones más reales de conducción; Ciclo BAB130: condiciones en autopista

Para más información:  
RACC Prensa [saladeprensa.racc.es](mailto:saladeprensa.racc.es) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

Síguenos en:



## **Resultados individuales**

### **Volkswagen Golf 2.0 modelo TDI BMT**

De todos los vehículos sometidos a la prueba, el Golf fue el vehículo con la mayor reducción de NOx, pero también con el mayor incremento en el consumo de combustible. Si se deduce el margen de error en la medida, las emisiones de NOx se reducen en un 20,4% con un 2,5% de incremento en el consumo de combustible, mientras que en el ciclo BAB130, las emisiones de NOx se redujeron en un 33,9% con una eficiencia de consumo de un 1,6% inferior.

### **Audi A4 modelo Avant 2.0 TDI (88kW/100kW)**

Para el Audi A4 88 kW no se ha observado ninguna diferencia notable fuera del NEDC. Las diferencias en las emisiones de NOx y en los niveles de consumo se encuentran todas por debajo del 2%.

### **Audi A4 modelo Avant 2.0 TDI (100kW)**

En el Audi A4 de 100kW, sólo el ciclo BAB130 demostró cambios significativos en la métrica. Considerando el margen de error en la medida, las emisiones de NOx bajaron en un 11% en el ciclo BAB130. Las emisiones de NOx en el WLTC, y los niveles de consumo en ambos ciclos de prueba no variaron.

### **Audi A4 modelo Avant 2.0 TDI (105kW)**

En el ciclo BAB130, el Audi de 105kW, que ocupó el último lugar en la prueba y tiene la mayor potencia, obtuvo la reducción más significativa en las emisiones de NOx. De hecho, midió 60 mg/km menos después de la actualización del software. Teniendo en cuenta el margen de error en la medida, esto corresponde a una reducción del 8% en las emisiones de óxido de nitrógeno, mientras que no se encontraron diferencias en el consumo de combustible.

## **Metodología del test**

Análisis de tres modelos de Audi 4 Avant 2.0 TDI y un modelo Volkswagen Golf 2.0 TDI BMT, todos ellos equipados con transmisiones manuales de 6 marchas y sistema start/stop, fueron sujetos a tests de laboratorio para valorar sus emisiones, consumo y potencia. Los tests se realizaron durante el mes de mayo y junio en Alemania, Austria y Suiza. Los modelos de coches fueron testeados antes y después de la reparación del software realizada por el fabricante. Para asegurar condiciones estándar y reproducibles de los tests, ha sido necesario llevar a cabo mediciones sobre un dinamómetro de chasis en el laboratorio de emisiones, siguiendo los ciclos de test prescritos. Con este fin, los vehículos fueron testados tanto bajo el ciclo NEDC (necesario para la homologación), así como bajo otros ciclos más cercanos a la conducción real (WLTC y BAB130).

**Para más información: [www.racc.es](http://www.racc.es)**

---

**Para más información:**

RACC Prensa [saladeprensa.racc.es](http://saladeprensa.racc.es) 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es)

Síguenos en:

