

Test realitzat a l'Audi A4 Avant 2.0 TDI i al Volkswagen Golf 2.0 TDI BTM

El RACC avalua l'efectivitat de la reparació tècnica realitzada per Volkswagen a 4 models amb motor dièsel 2.0

- *El test en condicions reals de conducció revela que les reparacions realitzades per VW redueixen les emissions de NO_x sense que es produeixi una reducció significativa de la potència*
- *Els nivells de consum de combustible mesurats en els 4 vehicles testats no queden alterats abans i després de la reparació del software*
- *El RACC recorda que aquestes proves individuals no permeten extreure conclusions generals sobre la totalitat dels vehicles sotmesos a reparació pel grup VW*

29 de juny de 2016.- El RACC ha participat en un estudi elaborat juntament amb els clubs d'automobilistes alemany (ADAC), austríac (ÖAMTC) i suís (TCS), que avalua els resultats tècnics després de la reparació de vehicles dièsel feta pel grup Volkswagen. El RACC participa en aquest test amb l'objectiu de vetllar pels drets dels usuaris, per a garantir que les reparacions dels vehicles s'ajustin a la normativa vigent i, en paral·lel, validar que els ajustos aplicats no afecten el consum de combustible i a la potència del motor del vehicle.

El test, que ha estat validat *in situ* per enginyers del RACC i s'ha dut a terme a Alemanya (*laboratori de l'ADAC*), Àustria (*Universitat Tecnològica de Viena, Institut de motors i tecnologia de l'automòbil*) i a Suïssa (*Laboratori Federal Suís de Ciència i tecnologia dels Materials; centre de test del Touring Club Suisse*), s'ha realitzat en 4 cotxes amb motor dièsel 2.0: Audi 4 Avant 2.0 TDI (3 models testats) i Volkswagen Golf 2.0 TDI BTM (1 model testat).

Per a més informació:
RACC Premsa 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



La principal conclusió del test (el NEDC “Nou Cicle de Conducció Europeu”, la prova per a l’obtenció de l’homologació del vehicle a nivell europeu) revela que la reparació tècnica realitzada per VW permet complir la normativa d’emissions NO_x sense la manipulació del software.

Tot i això, destaca que, fins i tot abans de la reparació, els nivells de consum mesurats als 4 vehicles testats eren entre un 7 i un 15% superior als especificats pel fabricant (consum estàndard). El VW Golf a la prova d’homologació (NEDC) va excedir els límits de CO₂ en un 7,2% (114 g/km) i el consum de combustible va ser un 8,6% superior (4,3 l/km).

També es van realitzar altres proves més exigents que l’homologació, com la més similar a les condicions de conducció real “Cicle de test de vehicles lleugers harmonitzat mundial” (WLTC), o el test de condicions de circulació per autopista de l’ADAC (BAB130). En aquestes proves les emissions de NO_x van ser significativament més baixes després de la reparació del software, mentre que els consums de combustible van pujar lleugerament. Amb el software reparat, les emissions de NO_x van disminuir un 12% als 3 models Audi avaluats, i un 36% al model VW Golf. Amb tot, i tenint en compte el marge d’error del +/- 2%, el consum de combustible al VW Golf va augmentar entre un 0,4 i un 2,5% (depenent de la prova realitzada).

Exigir rigor i transparència als fabricants

El RACC recorda que realitzar proves a vehicles individuals no permet extreure conclusions generals sobre la totalitat dels vehicles cridats a reparació pel grup VW.

El RACC, considera que l’usuari o propietari dels cotxes afectats no ha de patir molèsties ni sobre costos davant d’aquesta situació, i és per això que sol·licita el màxim rigor i transparència als fabricants i a les administracions reguladores. El RACC, en coordinació amb els principals clubs automobilístics europeus, continuarà seguint el cas de prop amb l’objectiu de donar suport als socis afectats.

A partir del test de les reparacions dutes a terme, el RACC certifica que aquests models de vehicles compleixen la normativa vigent a nivell europeu pel que fa a emissions contaminants sense una major afectació a la potencia o els consums anteriors a la reparació, pel que és aconsellable que els usuaris afectats se sotmetin a la reparació sense por a perjudicis d’un altre tipus per al seu vehicle.

D’altra banda, el RACC exigeix als fabricants i a la Comissió Europea que s’articuli un sistema d’informació fidedigne sobre els consums reals dels vehicles, donat que els

Per a més informació:

RACC Premsa 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



usuaris es troben amb importants diferències entre el que anuncien els fabricants i el consum real.

Resultats globals

La següent taula resumeix totes les magnituds clau (consum, CO₂ i NO_x) mesurades amb l'antic i el nou software.

Vehicle	NEDC* Condicció estàndard d'homologació			WLTC* Condicció real de conducció			Autopista* Condicció per autopista		
	NO _x mg/km	CO ₂ g/km	Consum l/100km	NO _x mg/km	CO ₂ g/km	Consum l/100km	NO _x mg/km	CO ₂ g/km	Consum l/100km
<u>Mesures abans de reparació</u>									
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
<u>Mesures després de reparació</u>									
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
<u>Diferència abans/després</u>									
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%

*Cicle NEDC: condicions estàndard d'homologació; Cicle WLTC: condicions més reals de conducció;
Cicle BAB130: condicions per autopista

Resultats individuals

Per a més informació:
RACC Premsa 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



Volkswagen Golf 2.0 model TDI BMT

De tots els vehicles sotmesos a la prova, el Golf va ser el vehicle amb la major reducció de NOx, però també amb el major increment en el consum de combustible. Si es dedueix el marge d'incertesa en la mesura, les emissions de NOx es redueixen en un 20,4% amb un 2,5% d'increment en el consum de combustible, mentre que en el cicle BAB130, les emissions de NOx es van reduir en un 33,9% amb una eficiència de consum d'un 1,6% inferior.

Audi A4 model Avant 2.0 TDI (88kW/100kW)

Per a l'Audi A4 88 kW no s'ha observat cap diferència notable fora del NEDC. Les diferències en les emissions de NOx i en els nivells de consum es troben totes per sota del 2%.

Audi A4 model Avant 2.0 TDI (100kW)

En l'Audi A4 de 100kW, només el cicle BAB130 va demostrar canvis significatius en la mètrica. Considerant el marge d'error en la mesura, les emissions de NOx van baixar en un 11% en el cicle BAB130. Les emissions de NOx en el WLTC, i els nivells de consum en ambdós cicles de prova no van variar.

Audi A4 model Avant 2.0 TDI (105kW)

En el cicle BAB130, l'Audi de 105kW, que va ocupar l'últim lloc en la prova i té la major potència, va obtenir la reducció més significativa en les emissions de NOx. De fet, va mesurar 60 mg/km menys després de l'actualització del software. Tenint en compte el marge d'error en la mesura, això correspon a una reducció del 8% en les emissions d'òxid de nitrogen, mentre que no es van trobar diferències en el consum de combustible.

Metodologia del test

Anàlisi de tres models de l'Audi 4 Avant 2.0 TDI i un model Volkswagen Golf 2.0 TDI BMT, tots ells equipats amb transmissions manuals de 6 marxes i sistema start/stop. Van ser sotmesos a tests de laboratori per a valorar les seves emissions, consum i potència. Els tests es van realitzar durant el mes de maig i juny a Alemanya, Àustria i Suïssa. Els models de cotxes van ser testats abans i després de la reparació del software realitzada pel fabricant. Per assegurar condicions estàndard i reproduïbles dels tests, ha estat necessari dur a terme mediacions sobre un dinamòmetre de xassís al laboratori d'emissions, seguint els cicles de test prescrits. Amb aquesta finalitat, els vehicles van ser testats sota el cicle NEDC (necessari per a l'homologació), i tenint en compte altres cicles més propers a la conducció real (WLTC i BAB130).

Per a més informació: www.racc.es

Per a més informació:

RACC Premsa 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:

