

Estudios nacionales confirman la elevada emisión de NOx y aumento de consumo en los vehículos Volkswagen

El primer estudio desarrollado en España confirma una elevadísima emisión de gases NOx en condiciones reales de conducción, así como un posible aumento de consumo de combustible en los vehículos de Volkswagen una vez sean rectificadas

En el día de ayer y a través del procedimiento penal que se sigue ante el Juzgado central de Instrucción nº 2 de la Audiencia nacional por el Fraude de Volkswagen (Diligencias Previas de Procedimiento Abreviado 91/2015), se ha dado a conocer a las partes en el procedimiento (el despacho Vilches Abogados a través de su plataforma está personado desde el inicio) un informe elaborado por Ministerio de Interior, a través de la Dirección General de la Policía (Grupo de Medio Ambiente de la sección de consumo medio ambiente y dopaje) de similares características al realizado en su día en California (E.E.U.U) y que destapó el 'Diesel Gate'. El informe elaborado en España y que ahora es conocido a través de los autos judiciales, ha sido realizado respecto de dos vehículos afectados por el fraude y han reproducido el ciclo de homologación en cada uno de ellos. Posteriormente, tomando esos valores como estándares les han sometido a diferentes modificaciones (ciclo NEDC incrementando la velocidad un 10%, ciclo NEDC reduciendo la temperatura hasta los 10°C, ciclo NEDC pero realizando las pruebas en un circuito en el exterior midiendo las emisiones con un medidor portátil y pruebas en carretera midiendo las emisiones con un medidor portátil).

Este es el resumen del resultado obtenido sobre dos vehículos afectados por el software fraudulento y sometidos a los ensayos anteriormente descritos.

- Ciclo de homologación NEDC: El software actúa y por tanto reduce las emisiones de NOx. El máximo de emisiones por normativa es de 180 mg/km y por tanto superarían la homologación.

Altea - 140 mg/km

León - 145 mg/km

- Ciclo NEDC a 10°C de temperatura. Superan los límites anteriores. En este caso, la centralita no detecta una temperatura de homologación y el software no actuaría. El máximo de emisiones por normativa es de 180 mg/km. No superarían la homologación.

Altea - 572 mg/km

León - 362 mg/km

· Ciclo NEDC + 10% velocidad. El máximo de emisiones por normativa es de 180 mg/km. No superarían la homologación.

Altea - 456 mg/km

León - 145 mg/km

· Simulación del ensayo NEDC pero en pista. Sin que actúe el software. El máximo de emisiones por normativa es de 180 mg/km. No superarían la homologación.

Altea - 800 mg/km

León - 500 mg/km

· Ensayo en pista sin simular ningún ciclo y sin que actúe el software. Es decir el 100% de la vida de estos coches. El máximo de emisiones por normativa es de 180 mg/km. No superarían la homologación.

Altea - 670 mg/km

León - 500 mg/km

Conclusión. Lo que ya se sabía. Actúa el software y se reduce los NOx, sin embargo cuando deja de actuar se elevan las emisiones de NOx, tal y como se constatan en la tabla adjunta:

Ciclo homologación NEDC Vs NEDC en pista

NOX : + 290,3 %

CO : - 88,7 %

CO2 : + 10,7 %

Ciclo homologación NEDC Vs Test en Carretera

NOX :+ 248,2 %

CO :- 62,3 %

CO2 :- 5,6 %

Tabla aportada por la plataforma de afectados caso Volkswagen

En este cuadro, además de poder comprobar en % la diferencia de emisiones de NOx con software y sin software (en todos los casos se observa que hay un incremento elevadísimo con respecto al ciclo de homologación), hay una serie de datos también muy interesantes. Las emisiones de CO como consecuencia de una mezcla rica de O2 en la combustión se ven reducidas de forma considerable, lo que de manera manifiesta, a juicio del equipo pericial de Vilches Abogados, demuestra como en condiciones de desactivación del software los vehículos trabajan en condiciones de mezcla rica en O2 y gran rendimiento del motor, sin embargo se constata que las emisiones de CO2 (y por tanto el consumo de combustible) cuando no actúa el software se reducen, algo que no ocurrirá con las modificaciones que el fabricante se ve obligado a implementar y provocará sin lugar a dudas un aumento del consumo de combustible en los vehículos que modifiquen el software.

Dicha tesis, y los valores conocidos en el día de ayer a través del informe del Ministerio del Interior, avalan lo ya manifestado en el propio informe pericial que la propia Volkswagen aportó a la autoridades estatales a fin de realizar las sustituciones del software, toda vez que en dicho informe se refiere que no existen datos objetivos para conocer si la modificación del software fraudulento implicará aumento o variaciones en el consumo y la aceleración, pues bien, aun cuando los peritos de Volkswagen parece que no tienen datos objetivos en una circunstancia que para cada afectado es de vital importancia, lo cierto es que cada vez se van teniendo más datos que ratifican los efectos perjudiciales para el vehículo en el consumo y la aceleración tras la modificación el software.

Fdo. Manuel Hernández.
Letrado del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid
Socio-Director Vilches Abogados.
VilchesAbogados.com

Datos de contacto:

Manuel Hernández (Vilches Abogados)
Letrado del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid
91 575 90 82

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Nacional](#) [Automovilismo](#) [Industria](#) [Automotriz](#) [Otras Industrias](#) [Otras ciencias](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>