

EL LIBRO EN EL QUE SE BASA
LA PRÓXIMA PELÍCULA DE
LEONARDO DI CAPRIO

EL
ESCÁNDALO
DE
VOLKSWAGEN



CÓMO, CUÁNDO Y POR QUÉ
VOLKSWAGEN MANIPULÓ
LAS EMISIONES DE SUS VEHÍCULOS

JACK EWING

EL PERIODISTA DEL *THE NEW YORK TIMES* REVELA EL MAYOR
FRAUDE DE LA HISTORIA DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO

DEUSTO

El escándalo de Volkswagen

Cómo, cuándo y por qué
Volkswagen manipuló las emisiones
de sus vehículos

JACK EWING

Traducido por Paula González



EDICIONES DEUSTO

Título original: *Faster, Higher, Farther. The Volkswagen Scandal*
Publicado por W.W. Norton & Company Inc., Nueva York, 2017

Agencia literaria: c/o Marly Rusoff Literary Agency, Bronxville, Nueva York

© 2017 Jack Ewing

© de la traducción Paula González, 2017

© Centro Libros PAPP, S. L. U., 2017

Deusto es un sello editorial de Centro Libros PAPP, S. L. U.

Grupo Planeta

Av. Diagonal, 662-664

08034 Barcelona

www.planetadelibros.com

ISBN: 978-84-234-2568-6

Depósito legal: B. 12.117-2017

Primera edición: junio de 2017

Preimpresión: Medium

Impreso por Black Print

Impreso en España - *Printed in Spain*

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal).

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra. Puede contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47.

Capítulo 1

Viaje por carretera

Resultaba muy curioso ver a los estudiantes de posgrado de la Universidad de Virginia Occidental deslizándose a toda velocidad por las autopistas de California aquella primavera de 2013. Del extremo de su coche, un Volkswagen Jetta, surgía una maraña de tubos y mangueras que se mantenían unidos con bridas y abrazaderas. Unos tubos flexibles recogían el gas del tubo de escape y lo llevaban a una misteriosa caja gris sobre un trozo de madera contrachapada en el maletero. De la caja salían cables y alambres. Junto a la caja, atornillado al trozo de madera, había un generador portátil de la marca Honda, que apestaba y hacía un estruendo infernal. Los estudiantes, Hemanth Kappanna, indio, y Marc Besch, suizo, soportaban el ruido y los gases. No les quedaba más remedio: necesitaban el generador para alimentar el invento.

La gente les miraba. Un policía curioso les paró. El improvisado equipo se rompía con frecuencia. Los dos generadores no estaban hechos para recibir tantos golpes y había que cambiarlos, lo que fue mermando la modesta beca de 70.000 dólares (65.800 euros) que la Universidad de Virginia Occidental había recibido para financiar la investigación de Kappanna, Besch y otro estudiante, Arvind Thiruvengadam. Tras una avería, Besch y Thiruvengadam se pasaron una noche en el aparcamiento de una gran superficie de bricolaje intentando que el equipo volviera-

ra a funcionar. Pero el trabajo que los estudiantes realizaban era importante, mucho más de lo que por entonces se podían imaginar. Estaban comprobando las emisiones del Jetta. En concreto, analizaban los óxidos de nitrógeno, una familia de gases con una gran variedad de temibles efectos para la salud humana y el medio ambiente. Los óxidos de nitrógeno son los culpables del asma infantil y provocan crisis en aquellos que ya lo padecen. Causan bronquitis crónica, cáncer y problemas cardiovasculares. Se sabe que un exceso de óxidos de nitrógeno en zonas urbanas es la causa de los repuntes en el número de personas que acuden a urgencias con infartos. Los miembros de la familia de los óxidos de nitrógeno contribuyen a la lluvia ácida y son mucho más potentes que el dióxido de carbono como causa del calentamiento global. Asimismo, reaccionan a la luz solar produciendo el esmog que asfixia las zonas urbanas, especialmente en Los Ángeles, donde los estudiantes pasaban la mayor parte del tiempo. Con su cultura del automóvil, abundante luz solar y una topografía en forma de cuenco, Los Ángeles es una caldera ideal para el esmog. Gracias en gran parte a los óxidos de nitrógeno, el aire que se respira en LA es peor que en cualquier otra ciudad de Estados Unidos.

La razón por la que los estudiantes estaban probando el Volkswagen Jetta es que era uno de los pocos vehículos disponibles en Estados Unidos con un motor diésel. También analizaron un Volkswagen Passat diésel y un SUV BMW diésel bajo la supervisión de Dan Carder, director del CAFEE (Center for Alternative Fuels, Engines, and Emissions, Centro de Motores y Emisiones de Combustibles Alternativos) de la Universidad de Virginia Occidental, famoso por su experiencia en la medición y el análisis de las emisiones de los tubos de escape. Los motores diésel utilizan el combustible diésel de manera más eficiente que los coches de gasolina y producen menos dióxido de carbono. Pero también emiten muchos más óxidos de nitrógeno; por eso el diésel se inflama a una temperatura muy superior que la gasolina. El calor convierte el interior de un motor diésel en una verdadera fábrica de óxidos de nitrógeno, al combinar nitrógeno y oxígeno de la atmósfera crea moléculas cancerígenas de óxido de nitrógeno.

Volkswagen afirmaba que el Jetta y el Passat eran motores diésel más limpios. Estaban equipados con una tecnología que se suponía que eliminaba los óxidos de nitrógeno de los gases de escape. El fabricante de automóviles alemán había invertido millones de dólares en intentar convencer a los estadounidenses de que los motores diésel eran una alternativa respetuosa con el medio ambiente frente a la tecnología híbrida de los Toyota. Sin embargo, no es eso lo que los estudiantes de la Universidad de Virginia Occidental estaban viendo mientras conducían por Los Ángeles y San Francisco, llegando incluso hasta Seattle. Un estudiante se ponía al volante mientras el otro, sentado en el asiento del copiloto con un portátil, comprobaba los datos, que podrían haber vuelto loco a cualquier experto. Disponemos de tecnología para medir las emisiones en carretera desde la década de los noventa, pero rara vez se ha utilizado en coches de pasajeros. Las autoridades reguladoras alemanas preferían probar los coches en laboratorios, donde es mucho más fácil controlar todas las variables, como la presión barométrica o la temperatura del aire, que pueden influir en los resultados de las emisiones. El trabajo que los estudiantes estaban realizando no era precisamente revolucionario, pero sí algo inesperado.

Las emisiones del Jetta y del Passat eran correctas cuando el grupo de la Universidad de Virginia Occidental los probó sobre rodillos en un garaje especialmente equipado que tomó prestado de la Junta de Recursos del Aire de California (California Air Resources Board), el organismo público encargado de mantener la calidad del aire en el estado. Pero cuando los estudiantes sacaron el Jetta a la carretera y conectaron su equipo, el vehículo comenzó a emitir óxidos de nitrógeno en cantidades que se salían de cualquier gráfico. De hecho, el Jetta estaba emitiendo muchos más óxidos de nitrógeno que un moderno camión diésel de largo recorrido. El Passat se comportaba mejor, pero siempre muy por encima de los límites legales. El BMW lo hizo bien, excepto durante alguna que otra subida dura.

Kappanna no lo entendía. Seguía esperando que, con el tiempo, las emisiones de los Volkswagen volvieran a situarse en un nivel próximo a los límites legales. Pero eso no ocurría. «Tío —opi-

naba Kappanna—, no estamos controlando bien los datos.» Él y los demás pensaron que se debía a algún misterioso problema técnico. Los sistemas de control de la contaminación son unos complejos laboratorios químicos rodantes que intentan neutralizar todos los venenos que son un producto derivado de la movilidad moderna, no sólo óxidos de nitrógeno sino también otros contaminantes como el formaldehído o las partículas de hollín. Los ingenieros que diseñan los sistemas y programan los ordenadores del motor deben controlar docenas de variables. Es fácil que una válvula obstruida o un error de software hagan que todo el sistema se descontrola.

Kappanna y los demás no sospecharon nada oculto por parte de Volkswagen. Como cualquiera que estuviera dentro de la industria del automóvil, tenían un gran respeto por la ingeniería alemana. Después de todo, fue un alemán, Carl Benz, quien en 1886 solicitó la patente de lo que se considera el primer vehículo automotor.¹ Desde entonces, inventores alemanes como Ferdinand Porsche han estado en la vanguardia de la tecnología automovilística. BMW, Mercedes-Benz y Audi (de Volkswagen) dominaban la gama alta del mercado de la automoción. Los consumidores estaban dispuestos a pagar más por sus coches por el mero hecho de haber sido fabricados en Alemania. Prácticamente toda la economía alemana giraba en torno a la fabricación de automóviles. Probablemente, no había nadie que lo hiciera mejor. La idea de que el «diésel limpio» fuera una gran mentira y de que ésta fuera descubierta por un puñado de investigadores universitarios precarios nunca se les hubiera ocurrido.

1. «Company History: Benz Patent Motor Car, the first automobile (1885-1886)», sitio web de Daimler, <<http://www.daimler.com/company/tradition/company-history/1885-1886.html>>.