



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

DOSSIER DE PRENSA

Página 1 de 7

Cinco estrellas consecutivas: ŠKODA prioriza la seguridad

- › Desde 2008, todos los modelos de ŠKODA sometidos a las pruebas de Euro NCAP han sido galardonados con cinco estrellas
- › ŠKODA sigue mejorando la seguridad activa y pasiva de sus vehículos
- › La primera prueba de choque documentada en la antigua Checoslovaquia se realizó hace 50 años en Praga
- › Euro NCAP calificó al ŠKODA FABIA y al ŠKODA ENYAQ iV como los vehículos más seguros en sus respectivas clases; los modelos de ŠKODA fuera de Europa también reciben cinco estrellas
- › El centro de pruebas Polygon, en Úhelnice, recibe el premio Crash Lab of the Year 2020

Mladá Boleslav, 4 de noviembre de 2022 – Garantizar la máxima seguridad posible en sus vehículos es una prioridad indispensable para ŠKODA AUTO, además de una larga tradición: El ŠKODA 100 L fue el primer vehículo documentado que se sometió a pruebas de choque hace 50 años en Praga-Ruzyně, en la entonces Checoslovaquia. En la actualidad, ŠKODA cuenta con unas instalaciones para 'crash tests' de última generación en su centro de pruebas Polygon, con sede en Úhelnice, que se amplió en gran medida en 2020 y que incluso ganó el premio Crash Laboratory of the Year 2020 de la revista especializada *Automotive Testing Technology International*. Los resultados de la prueba de referencia Euro NCAP y de la prueba Global NCAP para la seguridad en caso de colisión certifican el impresionante historial del fabricante checo de automóviles; los 15 nuevos modelos de ŠKODA introducidos desde 2008 han conseguido la máxima calificación de cinco estrellas. En 2021, los FABIA y ENYAQ iV actuales fueron nombrados los vehículos más seguros en sus respectivas clases.

Johannes Neft, responsable de Desarrollo Técnico del Comité Ejecutivo de ŠKODA AUTO, afirma: "En ŠKODA utilizamos toda nuestra experiencia en desarrollo técnico para mejorar de manera constante la seguridad activa y pasiva de nuestros vehículos. Incluso nuestros modelos más básicos disponen de varios sistemas de asistencia al conductor que normalmente solo se encuentran en vehículos de categoría superiores. Al mismo tiempo, nuestro laboratorio de pruebas de choque de última generación Polygon, en Úhelnice, proporciona el escenario ideal para probar a fondo la seguridad de nuestros modelos. Esto nos permite incorporar nuestros hallazgos en el desarrollo de los vehículos ya desde una fase muy temprana. Conseguir la máxima puntuación de cinco estrellas en la prueba de referencia NCAP y en la prueba Global NCAP de seguridad en caso de colisión en los 15 modelos ŠKODA probados desde 2008 es un logro extraordinario".

Compromiso firme para una seguridad activa y pasiva óptima

ŠKODA ha vuelto a ampliar su laboratorio de crash tests de última generación en el Centro de Pruebas de Polygon, en Úhelnice, cerca de Mladá Boleslav, para garantizar que los ensayos se realicen bajo las mejores condiciones posibles. Sin embargo, en la actual República Checa se llevan realizando estas pruebas desde hace 50 años; tras la primera prueba documentada en mayo de 1972 con un ŠKODA 100 L, los crash tests fueron diseñados posteriormente por expertos.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

DOSSIER DE PRENSA

Página 2 de 7

Dispositivos de seguridad en los modelos actuales de ŠKODA

Sistemas de asistencia modernos para la seguridad activa

Todos los modelos actuales de ŠKODA vienen con una completa gama de dispositivos de seguridad. Todos los modelos disponibles actualmente en los mercados de la UE incluyen los sistemas Lane Assist y Front Assist, con protección anticipada contra peatones y ciclistas. El sistema Front Assist utiliza alertas visuales y acústicas, junto a una suave intervención en el frenado para advertir de una colisión inminente, incluso contra peatones o ciclistas, además de frenar automáticamente el vehículo en caso de emergencia. El sistema Lane Assist identifica las marcas de la carretera y los límites del carril para ayudar a mantener el vehículo en su carril mediante la asistencia de la dirección activa. Los sistemas electrónicos que garantizan una tracción óptima (ASR, ESP, XDS) y unas distancias de frenado más cortas (ABS) también vienen de serie en los vehículos en Europa. El freno multicolisión puede evitar colisiones secundarias en caso de accidente.

Equipamiento de seguridad amplio para todas las series de los modelos actuales

Los innovadores sistemas de asistencia adicionales, algunos de los cuales son opcionales, están disponibles para todos los modelos actuales de ŠKODA. Hasta hace unos años, estaban destinados únicamente a los vehículos de categoría superior. Entre ellos se encuentra el sistema Travel Assist, cuyo alcance varía según el modelo. El Control de Crucero Adaptativo (ACC) siempre se incluye como parte del Travel Assist; en algunos modelos está disponible una variante previa. Si se desea, el sistema utiliza las imágenes de la cámara del parabrisas y los datos del sistema de navegación para responder a tiempo a los límites de velocidad o a las curvas. El Travel Assist también incluye el sistema Adaptive Lane Assist, que reconoce las obras en carretera y todas las marcas de los carriles. La versión superior del Travel Assist está disponible para el OCTAVIA y la familia ENYAQ iV. El sistema Emergency Assist también se incluye en la gama de funciones, al igual que la nueva función Assisted Overtaking, que facilita los adelantamientos. Esto se consigue gracias al sistema Side Assist, que detecta los vehículos que se acercan por detrás a una distancia de hasta 70 metros. La protección proactiva de los ocupantes está disponible como opción o viene incorporada en las series de los modelos OCTAVIA, KAROQ, KODIAQ, SUPERB y ENYAQ iV. El sistema detecta una colisión o un vuelco inminente, tensa los cinturones de seguridad delanteros con antelación, cierra las ventanillas y enciende las luces de emergencia. El Sistema de Frenado de Emergencia, el Turn Assist y el Exit Warning también están disponibles para el OCTAVIA y el ENYAQ iV. El sistema Parking Assist opcional también ofrece, en algunos modelos, la función Trained Parking, en la que el sistema registra la trayectoria hasta una plaza de aparcamiento utilizada con frecuencia, por ejemplo, a través de un camino estrecho y con curvas. El vehículo puede repetir esta trayectoria en cualquier momento si es necesario.

Tecnología de iluminación avanzada para una visibilidad óptima en todo momento

Todos los modelos actuales de ŠKODA pueden estar equipados con faros LED de gran luminosidad, con capacidad de respuesta y, al mismo tiempo, eficiencia energética. En algunas variantes, la tecnología LED también se utiliza en las luces traseras. En los KAROQ, KODIAQ, OCTAVIA y ENYAQ iV, los faros de LED Matrix están disponibles o vienen de serie en función del nivel de acabado. Gracias a la tecnología Matrix, los LED se pueden controlar individualmente para permitir una conducción en la que se puedan mantener las luces largas encendidas permanentemente sin deslumbrar a los demás usuarios de la carretera. En cuanto la cámara del



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

DOSSIER DE PRENSA

Página 3 de 7

parabrisas detecta vehículos, personas u objetos que reflejan la luz, la tecnología de iluminación inteligente los protege automáticamente del haz de luz.

Seguridad pasiva con hasta diez airbags y puntos de anclaje superior e ISOFIX

En los países de la UE, todos los modelos de ŠKODA vienen con al menos seis airbags. Los airbags del conductor y del copiloto vienen de serie, además de los airbags laterales delanteros y los dos airbags de cabeza, que también cubren las ventanillas laterales de la primera y la segunda fila de asientos. También existe la opción de dos airbags laterales en los asientos traseros exteriores. Con un airbag central adicional entre los asientos delanteros, que evita que los pasajeros delanteros se golpeen entre sí en caso de colisión, la familia ENYAQ iV está equipada con hasta nueve airbags, y el OCTAVIA con diez, si se incluyen los airbags a la altura de la rodilla, los cuales vienen de serie. Para fijar de forma segura los asientos infantiles, todos los coches de ŠKODA cuentan con soportes ISOFIX y un tercer punto de anclaje superior en los asientos traseros exteriores. Los modelos FABIA (de cuarta generación), SCALA, KAMIQ, OCTAVIA y ENYAQ iV (excepto el ENYAQ iV 50) que se comercializan en los mercados de la UE traen de serie soportes ISOFIX adicionales y puntos de anclaje superiores en el asiento del copiloto. Los soportes ISOFIX en el asiento del copiloto están disponibles para las series de los modelos KAROQ, KODIAQ y SUPERB.

Construcción de la carrocería más moderna: Rigidez torsional y absorción de la energía

A lo largo de todo el proceso de elaboración del vehículo, ŠKODA AUTO trabaja para garantizar que la carrocería tenga un alto grado de rigidez torsional, asegurando al mismo tiempo que pueda absorber una cantidad considerable de energía. Esto implica el uso de zonas de deformación para absorber la mayor cantidad de energía posible en caso de impacto. El objetivo es mantener el habitáculo estable durante un accidente para ofrecer la mejor protección posible a los ocupantes. Al mismo tiempo, una mayor rigidez de la carrocería permite mejorar las características de manejo, ya que la carrocería no se tuerce en las curvas y las ruedas siempre permanecen alineadas con precisión respecto a la carretera. ŠKODA utiliza cada vez más piezas de acero de alta resistencia y forjadas en caliente en sus modelos, principalmente en los pilares A y B, el salpicadero y el túnel de transmisión. En la cuarta generación del FABIA, por ejemplo, la proporción de los tres tipos de acero más duros (acero multifásico, acero de ultra alta resistencia y acero endurecido a presión) aumentó del 15% al 40% en comparación con su predecesor. En general, la carrocería del FABIA está formada por casi un 80% de componentes de acero de alta resistencia y ofrece una relación de rigidez ideal en combinación con otros componentes de la carrocería.

Protección óptima de los peatones

Otro aspecto importante en el desarrollo de vehículos en ŠKODA AUTO es lograr la mejor protección posible para otros usuarios de la carretera, especialmente los peatones y los ciclistas. Aquí es donde entran en juego los sistemas de asistencia inteligentes y las características especiales del diseño de la carrocería. Incluso en las fases iniciales de desarrollo de un nuevo modelo de ŠKODA, se llevan a cabo más de 200 pruebas de protección de peatones. Entre ellas se encuentran las denominadas pruebas de impacto obligatorias, que simulan el impacto de un modelo a la altura del muslo contra el capó o contra el parabrisas delantero a la altura de la rodilla, así como las pruebas de impacto en la cabeza para adultos y niños que chocan contra el capó o el parabrisas. Para proteger a los peatones de la forma más eficaz posible en caso de colisión, el diseño de la carrocería también debe proporcionar espacio suficiente entre las piezas, como el motor, los amortiguadores, la bisagra del capó, la cerradura del capó y los ejes de los



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

DOSSIER DE PRENSA

Página 4 de 7

limpiaparabrisas. El capó absorbe el impacto mediante una deformación específica y no tiene bordes afilados ni estructuras duras innecesarias en la parte delantera. El material de absorción de energía instalado delante del refuerzo de acero del parachoques delantero también mejora la protección de las personas. Los sistemas de asistencia al conductor, como el Front Assist (con protección predictiva para peatones y ciclistas) y el Collision Avoidance Assist, ayudan a evitar accidentes con peatones o ciclistas. El Collision Avoidance Assist ayuda al conductor a esquivar controladamente y a evitar una colisión inminente, controlando de forma activa el *torque steer*. Además, la alerta de salida avisa a los pasajeros, cuando abran una puerta, de la presencia de vehículos o ciclistas que se acerquen por detrás.

Protección especial para la batería de los vehículos eléctricos

Las baterías de alto voltaje de los vehículos eléctricos, como el ŠKODA ENYAQ iV y el OCTAVIA iV, son resistentes a los golpes y están especialmente protegidas contra las sobrecargas eléctricas. La batería está integrada en el suelo, mientras que los propios módulos están alojados en una carcasa estable e impermeable que puede soportar incluso colisiones graves. Los ingenieros de ŠKODA prestan especial atención a la prevención de la sobrecarga de la unidad de almacenamiento de energía. Gracias a una sofisticada tecnología de seguridad con relés de protección y numerosos sensores, se minimiza la posibilidad de que la batería se sobrecargue eléctrica o térmicamente. La temperatura, el estado de la carga y otros parámetros se controlan constantemente. Además, el sistema de alto voltaje está diseñado para ser seguro por naturaleza; en caso de defecto o accidente, los componentes eléctricos se desconectan de la batería en milisegundos. A través de pruebas independientes, algunas de las cuales van mucho más allá de los requisitos legales, se ha demostrado que las baterías están bien protegidas, ya que no sufrieron daños, ni siquiera cuando se deformó la carrocería. También se ha comprobado que el sistema de desconexión integrado funcionó de forma segura y fiable en todas las colisiones.

Prueba NCAP y crash tests en República Checa: Antecedentes e historia

Numerosas pruebas y simulaciones internas para preparar las pruebas Euro NCAP (European New Car Assessment Programme)

El ŠKODA FABIA y el ENYAQ iV fueron los vehículos más seguros en sus respectivas clases en la última prueba Euro NCAP 2021. El Programa Europeo de Evaluación de Automóviles Nuevos (Euro NCAP) es un programa interinstitucional fundado en 1997 por los ministerios de transporte, clubes de automovilismo, asociaciones de seguros e institutos de investigación de ocho países europeos. El consorcio realiza pruebas de choque a los vehículos actuales y evalúa su seguridad activa y pasiva, así como la seguridad de rescate y recuperación. El punto más importante del proceso de ensayo es la prueba de impacto frontal, para la que ŠKODA AUTO se prepara intensamente mediante simulaciones exhaustivas. Se escanean modelos preliminares de arcilla de los nuevos vehículos y se les aplican diversos puntos, curvas y superficies en el ordenador, lo que da lugar a los primeros diseños digitales del vehículo. Una vez finalizado el diseño, se construye todo el vehículo como un modelo informático. Gracias a las simulaciones, se pueden probar de forma virtual todos los requisitos de carga y optimizar las características relevantes del vehículo, como la rigidez, la resistencia, el comportamiento en caso de colisión, o incluso la durabilidad y la acústica. Unas 1.000 simulaciones por ordenador preceden a la primera prueba de choque real. Durante la elaboración de un vehículo, se llevan a cabo unas diez pruebas de choque reales



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

DOSSIER DE PRENSA

Página 5 de 7

internas. También se realizan pruebas en partes individuales de la carrocería, como el capó y el parachoques delantero. Se realizan aproximadamente 140 simulaciones virtuales antes de probar cada componente.

Los modelos de ŠKODA también son considerados los vehículos más seguros de su clase fuera de Europa. El Global NCAP ha galardonado a los modelos ŠKODA KUSHAQ y VW Taigun una calificación de 5 estrellas, declarándolos entre los vehículos familiares más seguros para la seguridad de adultos y niños. ŠKODA ha obtenido también unos resultados excelentes en las pruebas ANCAP para Australia y Nueva Zelanda; los modelos FABIA, KAMIQ, OCTAVIA, SCALA, KAROQ y KODIAQ han recibido cinco estrellas.

50 años de pruebas de choque en la República Checa

Las primeras pruebas de choque con vehículos ŠKODA podrían haber tenido lugar ya en 1968, en las instalaciones de la fábrica de Mladá Boleslav, aunque no hay registros oficiales de ello. Un ŠKODA 1000 MB se estrelló contra un muro a una velocidad de unos 20 km/h. El carburador se ajustó para que el coche alcanzara esa velocidad al ralentí.

La primera prueba de choque documentada tuvo lugar en mayo de 1972 en Praga-Ruzyně, en un lugar próximo al actual aeropuerto internacional Václav Havel. La prueba fue realizada por el Instituto Estatal de Investigación de Vehículos de Motor (ÚVMV) siguiendo las normas internacionales de la CEPE (Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa). El vehículo de prueba era un ŠKODA 100 L; el modelo más nuevo de ŠKODA en ese momento se fabricaba desde 1969 y también se exportaba a Europa Occidental. Aunque la homologación de seguridad aún no era obligatoria en la antigua Checoslovaquia, ya lo era en los países de Europa Occidental. La maquinaria para realizar las pruebas tuvo que ser diseñada y construida por el personal de la ÚVMV casi en su totalidad. Desarrollaron el cohete de vapor para propulsar el vehículo desde atrás en un banco de pruebas sin conductor. La base del equipo era un tanque a presión de 300 litros con bobinas de calentamiento. El vehículo y el cohete se mantenían en la pista gracias a un raíl que terminaba a unos cinco metros de un muro de hormigón. El cohete de vapor se detenía con un freno de cuña y el vehículo se estrellaba contra el muro a unos 50 km/h. La velocidad a la que el cohete podía propulsar el coche dependía de la cantidad de agua y del peso del vehículo. Una cámara de alta velocidad con una frecuencia de imagen de 1.000 fps grabó la secuencia de la prueba de choque.

Tras el exitoso estreno, se realizaron pruebas de choque periódicas en la antigua Checoslovaquia. El centro de pruebas de Praga-Ruzyně estuvo en funcionamiento hasta 1996. Sin embargo, la ÚVMV abrió un nuevo centro de pruebas ya en 1975 en las antiguas instalaciones del fabricante checo de vehículos comerciales Avia, que incluía una sala y una torre de caída al aire libre donde se realizaban pruebas de impacto dejando caer los vehículos desde una cierta altura. Los accesorios de los vehículos, como los cinturones de seguridad, los asientos y el portaequipaje, también se probaban en este centro de pruebas.

El centro de pruebas de Polygon abre en Úhelnice

En 1996, tras la adquisición de la ÚVMV checa, la por entonces TÜV Bayern (ahora TÜV SÜD) abrió su propio centro de pruebas en el municipio de Úhelnice, cerca de Mladá Boleslav. El primer vehículo probado allí fue un ŠKODA OCTAVIA. En 2000 y 2001, ŠKODA AUTO hizo reconstruir la sala y la amplió a su tamaño original de 50 x 100 metros. Los vehículos podían acelerarse a un ritmo más constante para que la posición de los maniqués de prueba no cambiara. ŠKODA también desempeñó un papel clave en la promoción de la transición de las cámaras analógicas a



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

DOSSIER DE PRENSA

Página 6 de 7

las digitales. En 2011, el fabricante de automóviles adquirió el centro de pruebas y siguió trabajando allí con TÜV SÜD Czech. En marzo de 2020, se comenzó a construir un laboratorio de choque más nuevo y moderno. Ese mismo año, fue nombrado Laboratorio de Choque del Año por la revista especializada *Automotive Testing Technology International*. Su tamaño es más del doble que el de las instalaciones anteriores, y la sala de choques tiene ahora más de 180 metros de largo. El centro del laboratorio es un sistema de propulsión eléctrica. Se pueden acelerar hasta 65 km/h dos vehículos con un peso total de hasta 3,5 toneladas que se aproximan frontalmente o un solo vehículo hasta 120 km/h. Actualmente, se simulan en el laboratorio colisiones frontales entre dos vehículos a velocidades de 50 km/h. En los vehículos de prueba se utilizan a modo de pasajeros nueve maniqués adultos y cuatro maniqués infantiles con distintos diseños. Los maniqués se colocan adecuadamente en los vehículos con la ayuda de un dispositivo óptico, y la posición adecuada de los asientos se comprueba también mediante fotogrametría estática. De entre la amplia gama de equipos adicionales para simular todos los escenarios de prueba actuales, se incluyen: una pared de medición que registra las fuerzas generadas en el impacto, así como 20 cámaras estáticas y 30 cámaras HD de alta velocidad para documentar todas las pruebas de choque desde el vehículo. En un espacio separado, ŠKODA AUTO también ha habilitado una sala que inunda los vehículos. Se utiliza para el seguimiento de las pruebas de choque con vehículos eléctricos.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

DOSSIER DE PRENSA

Página 7 de 7

Para más información:

Vítězslav Kodym

Responsable de Comunicación de Producto

T +420 326 811 784

vitezslav.kodym@skoda-auto.cz

Zbyněk Straškraba

Comunicación de producto

T +420 326 811 785

zbynek.straskraba@skoda-auto.cz

ŠKODA Media Room

skoda-storyboard.com

Descarga la aplicación de ŠKODA Media Room



Síguenos en twitter.com/skodaautonews for all the latest news para estar al día de las últimas actualizaciones. Puede encontrar todo el contenido relacionado con los modelos de ŠKODA RS en [#SkodaRS](https://twitter.com/skodaautonews).

ŠKODA AUTO

- › Está liderando la nueva década con éxito a través de la estrategia NEXT LEVEL – ŠKODA STRATEGY 2030.
- › Aspira a convertirse en una de las cinco marcas que genera más ventas en Europa antes de 2030, con una atractiva gama de modelos en los segmentos de entrada y otros modelos electrónicos.
- › Se está convirtiendo en la principal marca europea en los mercados clave de crecimiento como la India y el África del Norte.
- › Ofrece actualmente a sus clientes diez series de turismos: los modelos FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA y SUPERB, así como los modelos KAMIQ, KAROQ, KODIAQ, ENYAQ iV, ENYAQ COUPÉ iV, SLAVIA y KUSHAQ.
- › Vendió más de 870.000 vehículos a clientes de todo el mundo en 2021.
- › Ha formado parte del Grupo Volkswagen desde hace 30 años. El Grupo Volkswagen es uno de los fabricantes de vehículos más exitosos del mundo.
- › Fabrica y desarrolla de forma independiente no solo vehículos, sino también componentes como motores y transmisiones en asociación con el Grupo.
- › Opera en tres centros en la República Checa; adicionalmente con capacidad de producción en China, Rusia, Eslovaquia y en la India, principalmente a través de asociaciones del Grupo, así como en Ucrania con un socio local.
- › Proporciona empleo a más de 45.000 personas a nivel mundial y está presente en más de 100 mercados.