



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 417 70 22 / 70 23

E-mail: gonzalm2@vw-audi.es

E-mail: reyes.luque@vw-audi.es

<http://prensa.audi.es>

75 años de pruebas de choque en Audi

- **Hace 75 años que DKW, una de las marcas que dio origen a Audi, realizó su primera prueba de choque**
- **Audi, entre las marcas más seguras en este campo tan competitivo**
- **Los sistemas de seguridad activa del Audi A3, reconocidos por Euro NCAP**

Madrid, 23 de diciembre de 2013 - La seguridad tiene una larga tradición en Audi: hace 75 años los ingenieros de DKW hicieron rodar un F7 por una colina en pro de la seguridad, provocando un vuelco controlado. Desde esta primera prueba de choque (crash-test) llevada a cabo por DKW, una de las cuatro marcas de que dio origen a la creación de Audi, la marca de los cuatro aros siempre ha prestado gran atención a los nuevos sistemas de seguridad.

El subcompacto DKW F7 rodó por una colina en Golm, cerca de Potsdam, a finales de 1938. Los ingenieros utilizaron una rampa para volcar el coche como demostración de la seguridad y la estabilidad del modelo. Ante una cámara y espectadores atónitos, el pequeño vehículo dio varias vueltas de campana antes de detenerse, con el motor todavía en marcha y la carrocería prácticamente sin daños. Este evento marcó el inicio de las pruebas de choque de Audi y las posteriores innovaciones en el área de la seguridad del automóvil.

Entre los múltiples hitos destaca el desarrollo de zonas de deformación para reducir el riesgo de lesiones para el conductor y los pasajeros. Un NSU Prinz de 1958, por ejemplo, ya era capaz de absorber una buena parte de la energía de una colisión frontal en la zona de deformación. El desarrollo del NSU Ro 80 y el primer Audi 100 a finales de 1960 marcó el inicio del uso de dummies, maniqués especiales diseñados para analizar los efectos de un accidente en el cuerpo humano.

Para que los resultados de un choque fueran aún más reproducibles, Audi inauguró el primer laboratorio de pruebas de choque en Ingolstadt en 1970. Aunque ha sido modificado en numerosas ocasiones, todavía está en uso hoy en día. Las mediciones se hicieron cada vez más precisas con el tiempo, y esto, junto con el uso de la tecnología de cámaras habilitadas para la investigación de accidentes, mejoró el análisis de los puntos débiles de un coche.

Una de las innovaciones patentadas de Audi en este período fue el sistema "Procon-ten" (de las palabras en inglés **programmed contraction and tension**, contracción programada y tensión). Mediante este sistema, en una colisión frontal la columna de la dirección se



contraía alejando el volante de la zona del conductor, y los cinturones de seguridad delanteros se tensaban, todo ello por medio del desplazamiento del motor durante el choque, a través de un sistema de cables de acero y poleas de desviación. Introducido en 1986, el sistema redujo significativamente el riesgo de lesión en la cabeza del conductor, y sólo dejó de utilizarse tras la llegada y la utilización de los airbags en todos los modelos.

Además de los accidentes en condiciones de laboratorio, a mediados de la década de 1990 Audi sumó a sus esfuerzos para mejorar la seguridad de sus vehículos los datos obtenidos del análisis de accidentes reales. La marca de los cuatro aros creó un departamento independiente para la investigación de accidentes, el AARU (siglas de Audi Accident Research Unit, o Unidad de Investigación de Accidentes de Audi) en 1998, que ha crecido de manera constante desde entonces. En colaboración con los doctores de la Universidad de Regensburg, esta unidad analiza datos de accidentes e identifica el potencial de optimización para los nuevos modelos.

El número de modelos de Audi está creciendo de manera constante. Las diferentes plataformas también han aumentado su complejidad técnica en los últimos años, y las simulaciones de choque son ahora por tanto una parte indispensable del desarrollo de un nuevo modelo. En la actualidad se pueden simular prácticamente todos los tipos de accidentes, ya sean atropellos a peatones, las colisiones frontales o de impacto lateral. Más de 200 especialistas de Audi trabajan exclusivamente en este campo. Cada mes se realizan unas 20.000 simulaciones de choques, a menudo incluso hasta dos años antes de que se construyan los primeros prototipos de un nuevo modelo.

Los vehículos Audi se encuentran entre los coches más seguros del mundo. La marca de los cuatro aros ofrece un paquete completo de funciones de seguridad activa y pasiva también en el segmento de los compactos. El Audi A3, por ejemplo, está disponible con los sistemas Audi active lane assist, Audi multicollision brake assist y Audi pre sense front. Este último sistema utiliza el frenado activo para reducir la velocidad de impacto en el caso de un accidente, lo que minimiza sustancialmente la gravedad del mismo o, a velocidades más bajas, la prevención de accidentes por completo. El Audi A3 recibió el premio "Euro NCAP Advanced" en cuatro ocasiones en 2012, en parte por estos sistemas de seguridad activa.

- Fin -

Información y fotos en las websites de prensa de Audi <http://prensa.audi.es> o en www.audi-mediaservices.com/en