

Barcelona, 27 de junio de 2011

Comunicado de Prensa

CONDUCIR SIN CONDUCTOR: VOLSKWAGEN PRESENTA EL *TEMPORARY AUTO PILOT*

Profesor Dr. Jürgen Leohold: “Un hito importante en nuestro camino hacia la conducción totalmente automática y libre de accidentes”.

En la presentación final del proyecto de investigación de la Unión Europea HAVEit (Highly Automated Vehicles for Intelligent Transport), el profesor Dr. Jürgen Leohold, Director General de Volkswagen Group Research, ha presentado el *Temporary Auto Pilot* de Volkswagen: monitorizado por el conductor, el coche puede circular de forma semiautomática hasta una velocidad de 130 km/h en autopista. Esto representa una conexión entre los actuales sistemas de asistencia y la visión de una conducción completamente automática.

“Por encima de todo, lo que hemos conseguido hoy es un hito importante hacia la conducción libre de accidentes”, enfatizó el Prof. Dr. Leohold en la presentación final del proyecto de investigación de la Unión Europea HAVEit, que tuvo lugar el 23 de junio en la ciudad sueca de Borås. El *Temporary Auto Pilot* (TAP) junta funciones semiautomáticas, es decir, las controladas por el conductor, con otros sistemas de asistencia al conductor, como convertir los sistemas ACC de control de cruce adaptativo y Lane Assist de mantenimiento de carril en una sola función. “Sin embargo, el conductor siempre conserva responsabilidad al volante y siempre tiene el control”, añade Leohold. “El conductor puede anular o desactivar el sistema en cualquier momento y debe controlarlo también en todo momento”.

El TAP siempre ofrece al conductor un grado óptimo de automatización en función de la situación, teniendo en cuenta el entorno y el estado del conductor y el sistema. Está pensado para evitar accidentes causados por distracciones. En el modo de conducción semiautomática – llamado Modo Piloto – el TAP mantiene la distancia de seguridad con el coche de delante y también mantiene el vehículo en una posición central con respecto a las marcas del carril. El sistema también considera las normas de adelantamiento y los límites de velocidad. Las maniobras de arranque y parada en atascos también están automatizadas. Con el TAP, es posible conducir a velocidades de hasta 130 km/h por autopistas y vías similares. Aún así, los conductores deben concentrarse en todo momento en la carretera para poder intervenir ante situaciones críticas para su seguridad.

En contraste con anteriores vehículos de investigación, como “Junior” y “Stanley”, el TAP está basado en una plataforma de sensores relativamente parecida a una de producción, que consiste en sensores por radar, cámara y ultrasonidos, apoyados por un

escáner laser y un horizonte electrónico. “Un escenario concebible para su uso inicial puede encontrarse en situaciones de conducción monótona, como por ejemplo en atascos o a lo largo de secciones de autopistas donde la velocidad está extremadamente limitada”, comenta Leohold.

Sobre HAVEit

El proyecto de I+D financiado por la UE HAVEit (*Highly Automated Vehicles for Intelligent Transport*) fue establecido para desarrollar e investigar conceptos y tecnologías para la conducción altamente automatizada. Esto ayudará a reducir el volumen de trabajo de los conductores, prevenir accidentes, reducir el impacto medioambiental y hacer que el tráfico sea más seguro. Lanzado en Febrero de 2008, 17 socios europeos del sector de la automoción y suministro y de la comunidad científica colaboraron en el proyecto. El total de inversiones en HAVEit alcanzan los 28 millones de euros. Un total de 17 millones de ellos provienen de subsidios de la UE y 11 fueron aportados por los socios del proyecto, de los cuales 7 millones fueron invertidos por parte de la industria automovilística. El consorcio HAVEit consiste de fabricantes de vehículos, proveedores automovilísticos e institutos científicos de Alemania, Suecia, Francia, Austria, Suiza, Grecia y Hungría:

Continental, Volvo Technology AB, Volkswagen AG, EFKON AG, Sick AG, Haldex Brake Products AB, Knowllence, Explinovo GmbH, German Aerospace Center (DLR), Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), University of Athens, Institute of Communications and Computer Systems (ICCS), University of Applied Sciences Amberg-Weiden, Budapest University of Technology and Economics, Universität Stuttgart, Institut für Luftfahrtsysteme, Wuerzburg Institute of Traffic Sciences GmbH, Institut National de Recherche en Informatique et en Automatique (Inria), Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR).