

Comunicado de prensa  
2 de abril de 2009

## **BMW Motorrad desarrolla sistemas de asistencia**

### **Más seguridad con las motos gracias al ConnectedRide de BMW Motorrad**

BMW Motorrad sigue siendo pionero en cuestiones de seguridad activa para motos: para aumentar la seguridad en los cruces, en el marco de un proyecto de investigación, los ingenieros han desarrollado un sistema de asistencia para la prevención de accidentes en cruces. Por primera vez se incluye a los motoristas en la comunicación entre vehículos que BMW Group ha ido desarrollando con el programa ConnectedDrive. Paralelamente a este programa de comunicación hasta ahora exclusivo para el sector automovilístico, la nueva iniciativa para motos se llama ConnectedRide.

El asistente de aviso sobre tráfico transversal de ConnectedRide es parte del proyecto nacional de investigación AKTIV (sigla alemana para “tecnologías colaboradoras y adaptables para el tráfico inteligente”) y se está desarrollando conjuntamente entre varias empresas. Su objetivo consiste en apoyar la Carta Europea de la Seguridad Vial, que como una de las principales iniciativas de la Comisión Europea se propuso como meta para el año 2010 reducir a la mitad el número de muertes en accidentes de tráfico ocurridos en el 2001.

### **No respetar la preferencia de paso es una de las causas más frecuentes para accidentes mortales de motos.**

El asistente de aviso sobre tráfico transversal se orienta en una de las causas más frecuentes de accidentes de motos con resultado de muerte. Algunos análisis han comprobado que las principales causas de accidentes en cruces se deben a distracciones o cálculos erróneos de los vehículos que están esperando para arrancar.

El asistente está diseñado como un sistema de seguridad activo previsor que pueda evitar este tipo de situaciones críticas o por lo menos reducir su peligrosidad. Para ello utiliza los datos del tráfico vial, posición y velocidad de los vehículos que se acercan al cruce, situaciones de paso y posibilidades de colisiones para ponderar el comportamiento del conductor del turismo que está esperando.

Si el conductor no reacciona adecuadamente en una carretera sin prioridad, recibe en su coche, advertencias en etapas de una posible colisión, primero ópticas, después hápticas y finalmente acústicas, pidiéndole que frene. Paralelamente aumenta la percepción de la moto. Con el aumento del peligro de colisión en la moto misma se empieza paulatinamente a modular la luz, aumenta

la intensidad lumínica y adicionalmente se activa una luz de advertencia con LED para ensanchar la silueta. Si aumenta aún más el peligro de colisión suena el claxon de la moto.

El objetivo consiste en captar la atención del conductor del turismo para una situación potencialmente crítica en la intersección. Por un lado, la advertencia ocurre con suficiente tiempo para que el conductor pueda frenar debidamente su vehículo. Por otro, la advertencia llega tan tarde que el conductor solamente recibe una advertencia si hay una gran probabilidad de choque. Se sale del supuesto que el conductor pueda frenar en seco para esquivar la situación de peligro.

Para la información simultánea del motorista está el display en el tablero de instrumentos que adicionalmente a las indicaciones corrientes del ordenador de a bordo, indica advertencias e informaciones adicionales sobre la situación del tráfico actual.

Otras aplicaciones como el asistente en semáforos, advertencia de peligros locales o advertencia de acercamiento al último coche de un atasco también han sido consideradas en base a la comunicación de vehículo a vehículo en los proyectos de investigación de BMW Group Investigación y Técnica.

La base de la comunicación son los protocolos y las frecuencias estandarizadas por el grupo de trabajo "CAR 2 CAR Communication Consortium" que opera para varios fabricantes. Para el asistente se ha utilizado una BMW K 1300 S como base de ensayo en cuyo revestimiento se han incorporado los testigos LED adicionales. La moto comunica con otros vehículos de ensayo a través de una comunicación por radio según el WLAN-Standard (IEEE802.11p) y dispone de un Differential Global Positioning System (DGPS).

Mejorar la seguridad para la conducción de motos es hace mucho tiempo uno de los objetivos primordiales de BMW. BMW Motorrad ha sido uno de los primeros fabricantes de vehículos de dos ruedas que ya en los años 70 se dedicó activamente a la seguridad de motocicletas. La estrategia de seguridad comenzó en 1976 con el casco desarrollado por BMW Motorrad al que se sumaron otros logros sobresalientes como en 1986 el equipamiento de los motoristas y en 1988 la primera moto con ABS en el mundo. Desde 2005 la seguridad activa ha sido ampliada con otros elementos modulares de las motos BMW: control de presión de neumáticos (RDC), el control automático de estabilidad (ASC) y la luz de cruce xenon. La seguridad pasiva está respaldada tanto por el equipamiento de motoristas y los protectores NP para los trajes como también por el Neck Brace System introducido en 2007.