



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

DOSSIER DE PRESSE

Page 1 sur 7

Cinq étoiles sans pause: chez ŠKODA, la sécurité est prioritaire

- › Tous les modèles ŠKODA passés depuis 2008 au test Euro NCAP ont obtenu cinq étoiles
- › ŠKODA continue d'optimiser la sécurité active et passive de ses véhicules
- › Il y a 50 ans, le premier crash test documenté sur le territoire de l'ancienne Tchécoslovaquie a eu lieu à Prague.
- › Euro NCAP a désigné la ŠKODA FABIA et le ŠKODA ENYAQ iV comme véhicules les plus sûrs dans leurs catégories respectives; évaluation de 5 étoiles également pour les modèles ŠKODA hors d'Europe
- › Le centre d'essai de Polygon à Úhelnice désigné laboratoire de crash tests pour l'année 2020

Mladá Boleslav / Cham, le 7 novembre 2022 - La sécurité maximale de ses véhicules est une priorité de ŠKODA AUTO, mais aussi une vieille tradition: il y a 50 ans, le premier crash test documenté a été organisé à Prague-Ruzyně avec une ŠKODA 100 I sur le sol de l'ancienne Tchécoslovaquie. Entre-temps, ŠKODA exploite un laboratoire de crash test ultramoderne dans son centre d'essais de Polygon à Úhelnice, qui a été largement agrandi en 2020 et a même été désigné laboratoire de crash tests pour l'année 2020 par la revue spécialisée Automotive Testing Technology International. Les résultats obtenus au test de référence Euro NCAP et au test de sécurité en cas de collision Global NCAP témoignent des succès du constructeur automobile tchèque dans ce domaine: depuis 2008 déjà, les 15 nouveaux modèles ŠKODA présentés ont obtenu la meilleure note, soit cinq étoiles. En 2021, la FABIA actuelle et l'ENYAQ iV ont été désignées comme les véhicules les plus sûrs dans leurs catégories respectives.

Johannes Neft, directeur du développement technique chez ŠKODA AUTO, déclare: «Chez ŠKODA, nous apportons tout notre savoir-faire dans le domaine du développement technique afin d'augmenter de manière conséquente la sécurité active et passive de nos véhicules. Ainsi, nos modèles d'entrée de gamme offrent déjà de nombreux systèmes d'assistance qui, sinon, ne sont embarqués que dans des véhicules de catégories supérieures. Parallèlement, notre laboratoire de crash tests ultramoderne de Polygon à Úhelnice offre des conditions optimales pour tester la sécurité de nos modèles de manière approfondie. Ainsi, nous pouvons intégrer nos connaissances très tôt dans le développement des véhicules. La meilleure note de cinq étoiles au test de référence NCAP et au test Global NCAP pour la sécurité en cas de collision pour les 15 séries de modèles ŠKODA testées depuis 2008 est un formidable succès».

Un engagement sans faille pour une sécurité active et passive optimale

Afin de garantir les meilleures conditions de test possibles, ŠKODA a encore agrandi son laboratoire de crash tests ultramoderne du centre d'essais de Polygon à Úhelnice, près de Mladá Boleslav. Les crash tests sont organisés en République tchèque depuis 50 ans: après le premier test documenté en mai 1972 avec une ŠKODA 100 I, les crash tests ont été développés par des collaborateurs spécialisés.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

DOSSIER DE PRESSE

Page 2 sur 7

Équipement de sécurité dans les modèles ŠKODA actuels

Sécurité active grâce à des systèmes d'assistance modernes

Tous les modèles ŠKODA actuels sont dotés d'un équipement de sécurité complet. Tous les modèles pouvant être commandés actuellement sur les marchés de l'Union européenne sont équipés de série de l'assistant radar avant avec protection anticipée des piétons et des cyclistes (Front Assist) ainsi que de l'assistant au maintien de la trajectoire (Lane Assist). Le Front Assist avertit de manière optique, acoustique et par une intervention de freinage en douceur d'une collision imminente, y compris avec des piétons ou des cyclistes, et freine automatiquement le véhicule en cas d'urgence. Le Lane Assist reconnaît les marquages au sol et les limites de la chaussée et aide à maintenir le véhicule dans sa voie grâce à une assistance active à la direction. En Europe, les systèmes électroniques qui assurent une traction optimale (ASR, ESP, XDS) et une distance de freinage réduite (ABS) sont également proposés de série. En cas d'accident, le frein multicollision peut éviter les collisions en chaîne.

Vaste équipement de sécurité pour toutes les séries de modèles

D'autres systèmes d'assistance innovants, parfois optionnels, sont disponibles pour toutes les séries actuelles de ŠKODA. Il y a quelques années, ces systèmes étaient réservés aux catégories supérieures de véhicules. Il s'agit notamment du Travel Assist, dont la portée varie selon le modèle. Le régulateur de distance adaptatif (ACC) fait toujours partie du Travel Assist, dans certains modèles dans une variante prédictive. Grâce aux prises de vue de la caméra située sur le pare-brise ainsi qu'aux données du système de navigation, celui-ci peut anticiper les limitations de vitesse ou les virages, sur demande. Le Travel Assist comprend en outre un assistant adaptatif au maintien de la trajectoire qui détecte également les travaux et toutes les limites de la chaussée. La version haut de gamme du Travel Assist est disponible pour l'OCTAVIA et la famille ENYAQ iV. L'assistant d'urgence «Emergency Assist» fait aussi partie de l'éventail des fonctions, tout comme la nouvelle fonction Assisted Overtaking, qui facilite les dépassements. La base de cette fonction est le Side Assist, qui signale les véhicules arrivant par l'arrière jusqu'à une distance de 70 mètres. Dans les séries de modèles OCTAVIA, KAROQ, KODIAQ, SUPERB et ENYAQ iV, la protection active des passagers est disponible en option ou de série. Elle détecte une collision ou un retournement imminent, tend au préalable les ceintures de sécurité avant, ferme les fenêtres et allume les feux de détresse. Pour l'OCTAVIA et l'ENYAQ iV, l'assistant d'évitement de collision, l'assistant de changement de direction et l'avertisseur de sortie sont également disponibles. L'assistance au stationnement en option dans certains modèles offre également la fonction d'apprentissage qui permet au système d'enregistrer l'arrivée sur une place de stationnement fréquemment utilisée, par exemple par une entrée étroite et anguleuse, afin de reproduire par la suite la manœuvre à tout moment.

Une technologie d'éclairage avancée pour une visibilité optimale à tout moment

Tous les modèles ŠKODA actuels peuvent être équipés de feux LED clairs, réactifs et en même temps efficaces sur le plan énergétique. La technologie LED est également utilisée pour certains feux arrière. Pour le KAROQ, le KODIAQ, l'OCTAVIA et l'ENYAQ iV, les phares Matrix entièrement LED sont disponibles en option ou, selon la variante d'équipement, proposés de série. La technologie Matrix permet de rouler en permanence avec les feux de route sans éblouir les autres usagers de la route, grâce à des LED contrôlables individuellement. Dès que la caméra implantée



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

DOSSIER DE PRESSE

Page 3 sur 7

sur le pare-brise détecte des véhicules ou le reflet de personnes ou d'objets, la technologie d'éclairage intelligente les exclut automatiquement du faisceau lumineux.

Sécurité passive avec jusqu'à dix airbags et fixations ISOFIX et Top Tether

Dans les pays de l'Union européenne, chaque modèle ŠKODA est équipé d'au moins six airbags. Les airbags conducteur et passager avant, les airbags latéraux à l'avant et deux airbags rideaux, qui couvrent également les vitres latérales de la première et de la deuxième rangée de sièges, sont proposés de série. Deux airbags latéraux sont disponibles en option pour les sièges arrière extérieurs. Avec un airbag central supplémentaire entre les sièges avant, qui empêche les passagers avant de se percuter en cas de collision, la famille ENYAQ iV compte jusqu'à neuf airbags, et même dix pour l'OCTAVIA, en comptant l'airbag genoux de série. Tous les modèles ŠKODA disposent de fixations ISOFIX et d'un troisième point d'ancrage Top-Tether sur les sièges arrière extérieurs pour une fixation sûre des sièges enfants. La FABIA de quatrième génération, la SCALA, le KAMIQ, l'OCTAVIA et l'ENYAQ iV (sauf l'ENYAQ iV 50) disposent de série sur les marchés de l'UE de fixations ISOFIX supplémentaires et d'ancrages Top-Tether sur le siège passager. Pour les séries de modèles KAROQ, KODIAQ et SUPERB, des fixations ISOFIX sont disponibles en option sur le siège du passager avant.

Construction moderne de la carrosserie: résistante à la torsion et absorbant l'énergie

Lors du développement de ses véhicules, ŠKODA AUTO travaille toujours sur la résistance à la torsion de la carrosserie tout en s'assurant qu'elle absorbe beaucoup d'énergie. Les zones de déformation absorbent autant d'énergie que possible en cas d'impact. L'objectif est de maintenir la stabilité de l'habitacle en cas d'accident afin de protéger au mieux les passagers. Parallèlement, une carrosserie plus rigide permet d'améliorer les caractéristiques de conduite, car la carrosserie ne se déforme pas dans les virages et les roues restent toujours dans la position souhaitée par rapport à la route. Pour ses modèles, ŠKODA mise de plus en plus sur des composants en acier formés à chaud et hautement résistants, utilisés principalement sur les montants A et B, le tablier et le tunnel à cardan. Sur la FABIA de quatrième génération, par exemple, la part des trois types d'acier les plus durs – acier multiphase, acier ultra haute limite d'élasticité et acier trempé sous presse – est passée de 15 à 40% par rapport à son prédécesseur. Au total, la carrosserie de la FABIA est composée à près de 80% de composants en acier à haute résistance et offre un rapport de rigidité idéal en interaction avec les autres pièces de carrosserie.

Protection optimale des piétons

Un autre aspect important du développement des véhicules chez ŠKODA AUTO est la meilleure protection possible des autres usagers de la route, en particulier des piétons et des cyclistes. Des systèmes d'assistance intelligents et des caractéristiques de construction spéciales de la carrosserie y contribuent. Dès la phase de développement d'un nouveau modèle ŠKODA, plus de 200 tests différents sont effectués pour la protection des piétons. Il s'agit notamment de tests d'impact obligatoires, qui simulent l'impact d'un modèle de cuisse contre le capot avant ou de jambe contre le pare-chocs avant, ainsi que des tests d'impact de la tête pour adultes et enfants en cas de collision avec le capot ou le pare-brise. Afin de protéger au mieux les piétons en cas de collision, la construction de la carrosserie doit également prévoir un espace suffisant entre les éléments tels que le moteur, les amortisseurs, la charnière du capot, la serrure du capot et les axes des essuie-glaces. Le capot ralentit une collision par une déformation ciblée et ne dispose pas à l'avant d'arêtes vives ou de structures dures qui ne soient pas absolument nécessaires. La protection des personnes est également renforcée par un matériau absorbant l'énergie placé



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

DOSSIER DE PRESSE

Page 4 sur 7

devant le renfort en acier du pare-chocs avant. Les systèmes d'assistance tels que le Front Assist avec protection anticipée des piétons et des cyclistes ainsi que l'assistant d'évitement de collision aident à éviter les accidents avec les piétons ou les cyclistes. L'assistant d'évitement de collision aide le conducteur à s'écarter de manière contrôlée et à éviter une collision imminente grâce à un renforcement actif du couple de direction. L'avertissement de sortie de véhicule indique aux passagers, lors de l'ouverture d'une porte, si un autre véhicule ou un cycliste s'approche par l'arrière.

Protection spéciale pour la batterie des véhicules électriques

Les batteries haute tension des véhicules électriques comme le ŠKODA ENYAQ iV ou l'OCTAVIA iV sont conçues pour résister aux chocs et sont particulièrement protégées contre les surcharges électriques. La batterie est installée dans le plancher du véhicule, les modules eux-mêmes sont entourés d'un boîtier stable et étanche qui résiste aux chocs violents. Les ingénieurs de ŠKODA ont accordé une attention particulière à la prévention d'une potentielle surcharge de l'accumulateur d'énergie. Une technologie de sécurité sophistiquée avec des relais de protection et de nombreux capteurs veille à minimiser la possibilité d'une surcharge électrique ou thermique de l'accumulateur. La température, l'état de charge et d'autres paramètres sont surveillés en permanence. De plus, le système haute tension est conçu pour être intrinsèquement sûr: en cas de panne ou d'accident, les composants électriques sont déconnectés de la batterie en l'espace de quelques millisecondes, coupant la tension. Des tests indépendants, dont certains vont bien au-delà des exigences légales, ont montré que les packs de batteries bien protégés n'ont pas été endommagés, même en cas de déformation de la carrosserie, et que le système de déconnexion intégré a fonctionné de manière sûre et fiable dans tous les cas en cas de collision.

Tests NCAP et crash tests en République tchèque: contexte et histoire

De nombreux examens et simulations internes pour préparer aux tests Euro NCAP

Au cours de la dernière année de test 2021, la ŠKODA FABIA et l'ENYAQ iV ont été les véhicules les plus sûrs de leurs catégories respectives lors du test Euro NCAP. L'European New Car Assessment Programme est un programme fondé en 1997 par les ministères des transports, les clubs automobiles, les associations d'assurance et les instituts de recherche de huit pays européens. Le consortium réalise des crash tests avec les modèles de véhicules actuels et évalue leur sécurité active et passive, ainsi que leur sécurité en matière d'assistance et de sauvetage. La partie la plus importante du programme de test est le test de collision frontale, auquel ŠKODA AUTO se prépare intensivement à l'aide de simulations complètes. Les premiers modèles en argile des nouveaux véhicules sont scannés et dotés de différents points, courbes et surfaces dans l'ordinateur, à partir desquels les premières ébauches numériques du véhicule sont créées. Une fois le design définitivement arrêté, l'ensemble du véhicule est créé sur ordinateur. Des modèles de simulation permettent de tester virtuellement toutes les conditions de charge et d'optimiser les propriétés importantes du véhicule telles que la rigidité, la résistance, le comportement en cas de collision ou encore la durabilité et l'acoustique. Le premier crash test réel est précédé d'un millier de simulations sur ordinateur. Pendant le développement d'un véhicule, une dizaine de crash tests réels internes sont réalisés, qui existent également pour certaines



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

DOSSIER DE PRESSE

Page 5 sur 7

pièces de carrosserie, par exemple le capot ou le pare-chocs avant. Chaque test de composant est précédé d'environ 140 simulations virtuelles.

Même en dehors de l'Europe, les modèles ŠKODA sont les véhicules les plus sûrs de leur catégorie. Global NCAP a décerné une note de 5 étoiles au ŠKODA KUSHAQ ainsi qu'au VW Taigun en tant que véhicules familiaux les plus sûrs en matière de protection des occupants, enfants et adultes confondus. ŠKODA a également obtenu d'excellents résultats aux tests ANCAP pour l'Australie et la Nouvelle-Zélande: les modèles FABIA, KAMIQ, OCTAVIA, SCALA, KAROQ et KODIAQ y ont obtenu une note de 5 étoiles.

50 ans de crash tests en République tchèque

Les premiers crash tests de véhicules ŠKODA ont peut-être eu lieu dès 1968 sur le site de l'usine de Mladá Boleslav, mais il n'existe aucun enregistrement officiel à ce sujet. À l'époque, une ŠKODA 1000 MB a percuté un mur à une vitesse d'environ 20 km/h. La voiture a été détruite par un incendie. Le carburateur était réglé de manière à ce que la voiture atteigne cette vitesse au ralenti.

Le premier crash test documenté a eu lieu en mai 1972 à Prague-Ruzyně, sur un terrain situé à côté de l'actuel aéroport international Václav Havel. Le test a été réalisé par l'Institut national de recherche automobile (ÚVMV), conformément aux règles internationales de la CEE-ONU (Commission économique pour l'Europe des Nations Unies). Le véhicule testé était une ŠKODA 100 I. Le modèle ŠKODA le plus récent de l'époque était produit depuis 1969 et également exporté vers l'Europe occidentale. Bien que l'homologation de sécurité ne soit pas encore obligatoire en Tchécoslovaquie à l'époque, elle l'était déjà dans les pays d'Europe occidentale. Le terrain d'essai a dû être planifié et construit presque en régie propre par les collaborateurs de l'ÚVMV. Ils ont développé la fusée à vapeur pour propulser le véhicule par l'arrière sur un banc d'essai sans conducteur. La base de l'installation était un réservoir sous pression de 300 litres avec des serpentins de chauffage. Le véhicule et la fusée étaient maintenus en piste par un rail qui s'arrêtait à environ cinq mètres d'un mur en béton. C'est là que la fusée à vapeur a été stoppée par un frein à coin, tandis que le véhicule a percuté le mur à une vitesse d'environ 50 km/h. La fusée à vapeur s'est ensuite écrasée contre le mur. La vitesse à laquelle la fusée propulsait la voiture dépendait de la quantité d'eau et restait déterminée par le poids du véhicule. Une caméra à haute vitesse, fonctionnant à une fréquence de 1'000 images par seconde, a enregistré le déroulement du crash test.

Suite à cette première réussite, des crash tests ont été organisés régulièrement dans ce qui était alors la Tchécoslovaquie. L'installation de tests de Prague-Ruzyně est restée en service jusqu'en 1996. Cependant, dès 1975, l'ÚVMV a ouvert dans les locaux de l'ancien constructeur tchèque de véhicules utilitaires Avia une nouvelle installation d'essais comprenant un hall ainsi qu'une tour de chute en plein air sur laquelle des tests d'impact par chute de hauteur ont été effectués. Ce centre d'essais a par ailleurs déjà testé des accessoires de véhicules, tels que des ceintures de sécurité, des sièges et des galeries de toit.

Ouverture du site de tests de Polygon à Úhelnice

Après le rachat de la société tchèque ÚVMV, l'ancien TÜV Bayern, aujourd'hui TÜV SÜD, a ouvert en 1996 son propre centre d'essais dans la commune d'Úhelnice, près de Mladá Boleslav. Le premier véhicule testé était une ŠKODA OCTAVIA. En 2000 et 2001, le hall a été transformé à l'initiative de ŠKODA AUTO et agrandi de 50 mètres à l'origine à 100 mètres. Les véhicules ont pu accélérer de manière plus régulière, sans changer la position des mannequins de test. ŠKODA a



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

DOSSIER DE PRESSE

Page 6 sur 7

également fait avancer de manière significative le passage des caméras analogiques aux caméras numériques. En 2011, le constructeur automobile a repris le centre d'essais et a continué à y collaborer avec le TÜV SÜD Czech. En mars 2020, un nouveau laboratoire de crash tests ultramoderne a été mis en service. Celui-ci a été élu la même année laboratoire de crash tests de l'année par le magazine spécialisé Automotive Testing Technology International. Il fait plus de deux fois la taille de l'installation précédente. Le hall de crash tests mesure désormais plus de 180 mètres de long. Un système de propulsion électrique constitue la pièce maîtresse du laboratoire. Il peut faire accélérer jusqu'à 65 km/h deux véhicules de 3,5 tonnes maximum roulant de front l'un contre l'autre, ou un seul véhicule jusqu'à 120 km/h. Actuellement, on y reproduit le choc frontal de deux véhicules roulant à 50 km/h. Neuf mannequins adultes et quatre mannequins enfants de différents types sont utilisés comme passagers des véhicules d'essai. Les mannequins sont placés correctement dans les véhicules à l'aide d'un dispositif optique et la position correcte des sièges est vérifiée par photogrammétrie statique. Parmi les nombreux autres équipements d'essai pour tous les scénarios de test actuels, on trouve un mur de mesure qui enregistre les forces générées lors de l'impact, ainsi que 20 caméras statiques et 30 caméras HD embarquées à haute vitesse pour documenter tous les crash tests. Dans un hall séparé, ŠKODA AUTO a également aménagé une installation permettant de submerger les véhicules. Il est utilisé en cas de besoin pour le suivi des crash tests avec des véhicules électriques.

Informations complémentaires:

Sandra Zippo

PR ŠKODA

T +41 56 463 98 07 / skoda.pr@amag.ch

www.skoda.ch / www.skodapress.ch

ŠKODA Media Room

www.skoda-storyboard.com

Téléchargez

l'application

ŠKODA Media Room



Suivez-nous sur www.twitter.com/skodaautonews pour recevoir les dernières actualités. Vous trouverez tous les contenus relatifs au nouveau ŠKODA ENYAQ RS iV sous [#EnyaqRSiV](https://twitter.com/EnyaqRSiV).



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

DOSSIER DE PRESSE

Page 7 sur 7

ŠKODA AUTO

- › continue sur sa lancée prospère avec NEXT LEVEL – ŠKODA STRATEGY 2030 pour la décennie à venir.
- › aspire à faire partie d'ici 2030 des cinq marques enregistrant les ventes les plus fortes en Europe avec des offres attrayantes dans les segments d'entrée de gamme et de nouveaux modèles électriques.
- › est en passe de devenir la marque européenne numéro un sur les marchés en développement importants tels que l'Inde ou l'Afrique du Nord.
- › propose actuellement à ses clients et clientes douze séries de modèles de voitures de tourisme: FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA et SUPERB ainsi que KAMIQ, KAROQ, KODIAQ, ENYAQ iV, ENYAQ COUPÉ iV, SLAVIA et KUSHAQ.
- › a livré en 2021 plus de 870 000 véhicules à sa clientèle dans le monde entier.
- › fait partie depuis 30 ans du groupe Volkswagen, l'un des constructeurs automobiles les plus prospères au monde.
- › développe et construit en toute autonomie, en plus des véhicules, des composants pour le groupe, comme des moteurs et des boîtes de vitesses.
- › dirige trois sites en République tchèque; la marque dispose notamment de capacités de production en Chine, en Russie, en Slovaquie et en Inde, essentiellement au travers de partenariats avec les autres marques du groupe, ainsi qu'en Ukraine avec un partenaire local.
- › emploie 45 000 collaborateurs et collaboratrices dans le monde et est présente sur plus de 100 marchés.