



REPORTAJE

PISTA ABIERTA

EL ESP YA ES OBLIGATORIO Salvavidas electrónico





► Junto con los reposacabezas, el cinturón de seguridad y los airbags, el ESP ya forma parte de los avances técnicos que llegan de serie y evitan centenares de muertes al año. Desde noviembre, el programa electrónico de estabilidad forma parte del equipamiento obligatorio en todos los coches salidos de concesionario.

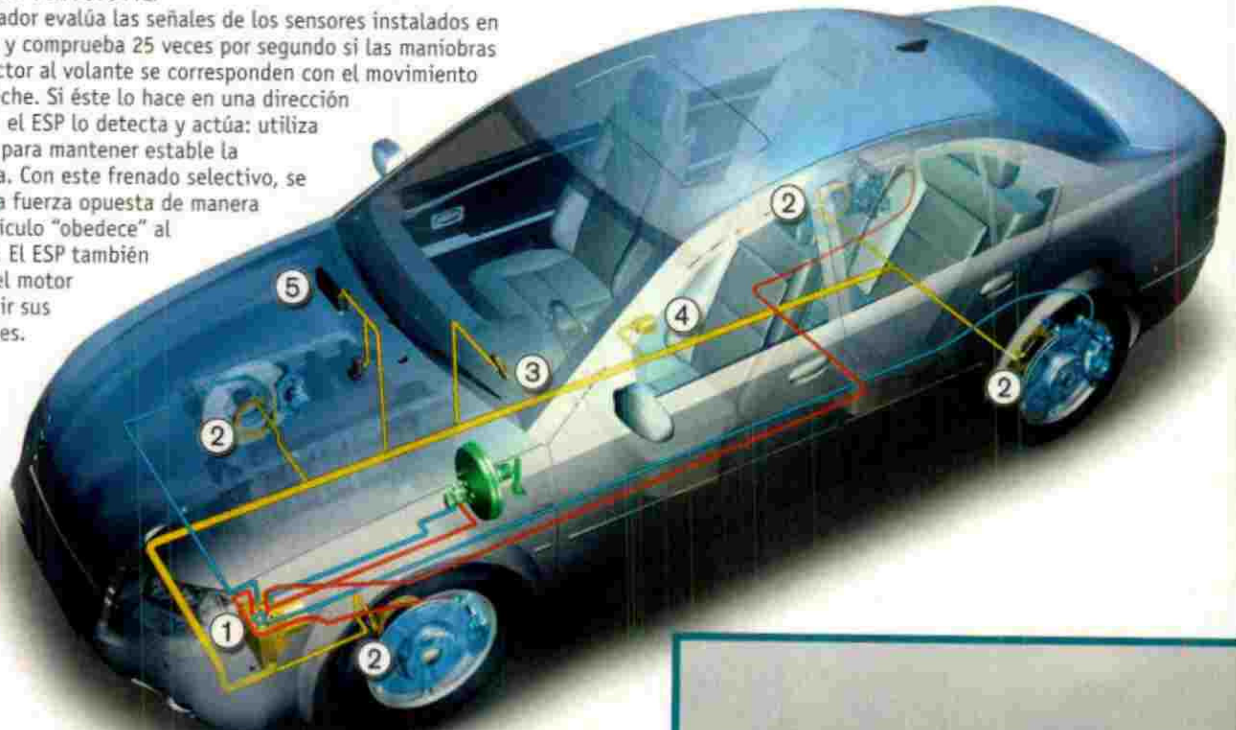
El cinturón de tres puntos que usamos en nuestros coches data de 1962, año en el que The Beatles comienzan su triunfante andadura musical; en 1968, cuando nace el príncipe Felipe y Richard Nixon es elegido presidente de Estados Unidos, Volvo y Mercedes incorporan los primeros reposacabezas delanteros. En 1970, el ABS electrónico irrumpe a la par que los rockeros lloran la muerte de Jimi Hendrix y en 1974, con Amparo Muñoz como Miss Universo, organismos independientes





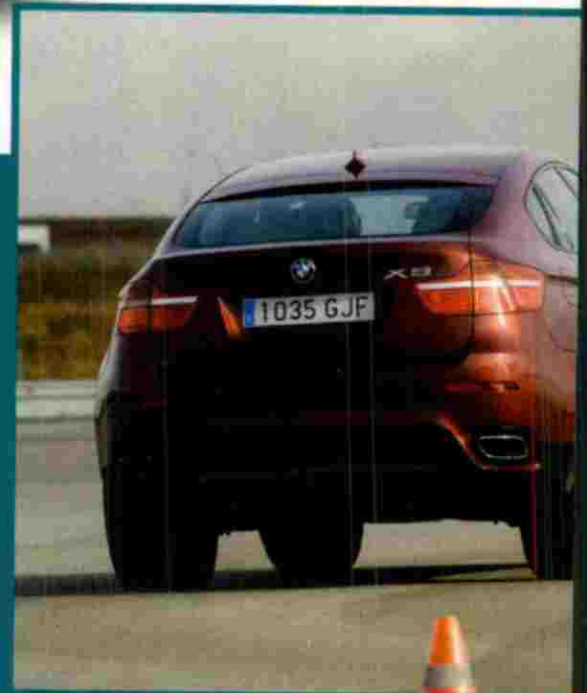
✕ Cómo funciona

Un procesador evalúa las señales de los sensores instalados en las ruedas y comprueba 25 veces por segundo si las maniobras del conductor al volante se corresponden con el movimiento real del coche. Si éste lo hace en una dirección "anormal", el ESP lo detecta y actúa: utiliza los frenos para mantener estable la trayectoria. Con este frenado selectivo, se genera una fuerza opuesta de manera que el vehículo "obedece" al conductor. El ESP también media en el motor para reducir sus revoluciones.



✕ Cuando desactivarlo

Todos los fabricantes de automóviles dan al conductor la posibilidad de desconectar el ESP a través de un botón. ¿Cuándo es recomendable quitarlo? Que nadie piense que para hacer trompos. Los expertos aconsejan hacerlo cuando se instalan cadenas y se circula sobre nieve. En el caso de los TT, sobre terrenos complicados, con agua, barro, arena o grava, es conveniente apagarlo —hay TT que detectan de forma automática el tipo de asfalto y se adaptan a él, o bien el conductor selecciona un programa—.



de la automoción realizan los primeros crash-test. Podíamos seguir con la lista de avances técnicos que han revolucionado el automovilismo aunque, sin duda, el ESP es de los sistemas electrónicos de la seguridad activa que evitan más muertes en la carretera. Ya lo adelantó hace cuatro años el RACC cuando lanzó la campaña "¡Exija ESC!", protagonizada en su momento por el piloto de Fórmula 1 Pedro de la Rosa: el control de estabilidad salvaría al año

en España 600 vidas. Desde entonces, muchas instituciones han luchado por la obligatoriedad de su instalación en todos los vehículos salidos de una cadena de producción, como la propia RACC, el RACE, la DGT, la ADAC alemana y EuroNCAP, entre otras, más teniendo en cuenta que está disponible desde 1995 —en aquella época, en los catálogos de los vehículos de gran lujo—. Tras años de reivindicaciones apoyadas en diversos estudios, desde este pasado

mes de noviembre el ESP es obligatorio en todos los turismos nuevos matriculados en los países de la Unión Europea —entiéndase por turismo desde un urbano a un monovolumen—, incluidos los industriales ligeros.

Insuperable. Pero, ¿tal grado de importancia tiene este pequeño dispositivo que es capaz, en milisegundos, de frenar una rueda? Sí. Bosch, el fabricante del ESP universal instalable en todos



✕ El ESP, vital para EuroNCAP

Conseguir que un organismo independiente como EuroNCAP evalúe tu automóvil con cinco estrellas es uno de los objetivos publicitarios que persiguen todos los fabricantes, pero hay que adaptarse a unas normas: para EuroNCAP, que un vehículo

monte el ESP como opción es motivo suficiente como para no otorgarle la mejor puntuación. Esto es lo que ha ocurrido recientemente con el Kia Picanto de segunda generación, por el que hay que pagar 450 euros. Con la obligatoriedad de equiparlo de serie, consigue las cinco estrellas.

✕ La prueba del alce dicta sentencia

La lista de modelos a los que se les resiste la prueba del alce —a 80 kilómetros/hora hay que dar, primero, un volantazo a la izquierda para, a continuación, dar otro a la derecha y recuperar la posición— es extensa: Mercedes Clase A, Dacia Logan, Citroën Nemo... Todos ellos, con haber equipado el ESP, hubiesen pasado la prueba sin problemas, puesto que no se hubiese producido un derrape de ninguno de los dos ejes. En Youtube puedes ver videos de cómo se hace el test y cómo vuelcan los coches.



los modelos del mercado, asegura que más del 40 por ciento de los accidentes se producen por un derrapaje, así que el que una pequeña centralita actúe en estos casos resulta vital para reducir la siniestralidad viaria, puesto que el ordenador programado para ello detecta una pérdida de tracción en cualquiera de las cuatro ruedas y la corrige de forma inmediata —siempre que atienda a las leyes de la física y el coche no se encuentre descolocado totalmente—.

Un auténtico salvavidas. La National Highway Traffic Safety Authority norteamericana, una mezcla entre DGT y EuroNCAP, ha descrito al ESP como la tecnología con el mayor potencial de salvar vidas desde la aparición del cinturón de seguridad de tres puntos, y eso que se desconocen muchas funciones añadidas opcionales que aumentan el confort y la seguridad de marcha, como su actuación en el arranque en rampa —función Autohold—, el descenso en pen-

diente de los todoterreno —Hill Descent Control—, la mitigación del balanceo del remolque —en caso de llevarlo— o el control adaptativo de la carga en industriales). Sin duda, una cantidad de funciones que, con el paso de los años, será estándar para todos los vehículos, sea cual sea la categoría a la que pertenezcan, pero todo a su debido tiempo... ●