

El ESP ya es obligatorio en todos los coches nuevos en la Unión Europea

La pregunta es, ¿por qué se tardó tanto en hacer oficial que el ESP sea un sistema de seguridad activa de serie en todos los coches? El control de estabilidad ESP es un sistema que desarrolló Bosch en 1995, y que según el fabricante de coches puede llamarse de otra manera. El nombre oficial del sistema es ESC (Electronic Stability Control), pero puedes consultar aquí como se llama en todas sus variaciones. En los modelos Citroën nos quedamos con la denominación ESP.

Como decimos, el ESP lleva vigente casi 20 años, y no fue hasta el pasado 1 de noviembre cuando se instaura, por fin, como elemento obligatorio, o sea, de serie, para todos los vehículos nuevos fabricados a partir de esa fecha. Esto sucede diez años después de que pasase lo propio con el ABS, el sistema de frenado antibloqueo que salva vidas, y también evita que las colisiones sean de mayor gravedad (además de favorecer la frenada en condiciones adversas). Que el ESP sea ya un elemento de serie es consecuencia de que el propio ABS lo sea.

La noticia de que este sistema de seguridad activa sea un elemento considerado de serie es increíblemente positiva porque este ESP salva vidas. Es un sistema de seguridad reactivo, que ante una pérdida de tracción en una rueda actúa corrigiendo la entrega de potencia de forma individual, de manera que el conductor puede mantener la trayectoria prevista, y no ha de preocuparse por nada más que eso: la dirección del volante. Ciertamente es impresionante el hecho de que un sistema garantice el mantenimiento de la trayectoria si pisamos una placa de hielo con dos ruedas, por ejemplo.

El funcionamiento de este sistema es sencillo de comprender, aunque sí es verdad que es complejo a la hora de su puesta en práctica:

El ESP se basa en las mediciones de ciertos sensores y, hasta 25 veces por segundo, comprueba si el ángulo de giro del volante coincide con la dirección real del coche.

Si ambas lecturas no coinciden es que el coche ha perdido la trayectoria deseada, y empieza la actuación sobre los diferentes elementos implicados.

Lo más peligroso que nos puede pasar es que esa trayectoria no deseada termine con derrape. Se nos puede ir el coche de morro (subviraje), o de atrás (sobreviraje). el ESP interviene para asegurar que podamos mantener el control de la dirección y llevar el coche a donde deseamos llevarlo.

Para evitar el derrape, el sistema reduce primero el par de giro del motor con el fin de estabilizar el vehículo. Si eso no fuera suficiente, frena también las ruedas selectivamente de forma individual. El ESP incluye las funciones del sistema Antibloqueo (ABS) y del sistema de Control de Tracción (ASR).

En resumen, el control de estabilidad permite al conductor mantener el control sobre la dirección en situaciones de escaso agarre, o comprometidas por las inclemencias del tiempo u otros factores. Lo consigue apoyándose en sistemas como el ABS para evitar el bloqueo de los neumáticos, y en el ASR para dosificar la potencia entregada a cada rueda de forma individual. Es, por tanto, un sistema que trabaja incansablemente para asegurar, "simplemente", que la trayectoria de nuestro coche sea la que

estamos indicando con el volante.

Datos de contacto:

Nota de prensa publicada en:

Categorías: [Automovilismo](#) [Industria](#) [Automotriz](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>