

# Aspettando l'ESP

Negli Stati Uniti sarà presto obbligatorio per legge. In Europa tanti lo auspicano. Perché, dati alla mano, è in grado di salvare molte vite umane



Nel nostro Paese non sono stati diffusi dati ufficiali, ma il sistema di controllo della stabilità, noto come ESP, può salvare la vita. Da un'indagine della Bosch, che lo ha lanciato nel 1995, è emerso che nel 2003 in Italia il 95,5% degli incidenti è stato causato da una guida scorretta, e nel 50% dei casi dall'eccesso di velocità, che ha fatto sbandare il veicolo. Purtroppo, l'ESP sulle

auto di fascia media e piccola - quelle guidate soprattutto dai giovani meno esperti - è spesso solo disponibile a richiesta. Eppure, dati alla mano, la sua validità è dimostrata. Ecco la situazione all'estero.

**-20%** Questa percentuale, diffusa dalle compagnie di assicurazione francesi, indica sia la flessione degli incidenti dei veicoli con ESP che il calo del co-

sto delle riparazioni necessarie. Il dato fornisce la flessione del numero di incidenti censiti dal Laboratorio francese di Incidentologia e Biomeccanica (LAB) sulle Renault Laguna di seconda serie con ESP rispetto a quelle prive della prima serie.

**-25%** La Volkswagen ha stimato che in Germania, se tutte le auto avessero l'ESP, il numero

dei feriti gravi calerebbe di un quarto.

**-42%** La Mercedes ha rilevato un netto calo della perdita di controllo sulle proprie auto che hanno di serie l'ESP (dal 1999) rispetto a quelle che ne erano prive.

**-44%** Il dato indica la riduzione degli incidenti gravi, in seguito a un tamponamento, os-

servato in Svezia dagli organi di controllo.

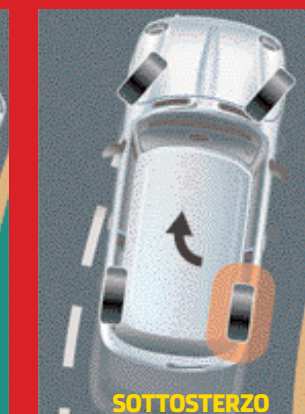
**-48%** Negli Stati Uniti, le uscite di strada delle SUV sono diminuite di oltre 2/3 dopo l'introduzione dell'ESP. Più significativa la flessione negli incidenti con ribaltamento: addirittura -73%. Ma non basta. Gli americani, infatti, stanno per votare una legge che prevede il dispositivo di serie per tutti entro

il 2012. E in Europa? L'Acea, l'associazione dei costruttori d'auto, ha già dato la sua disponibilità, come aveva già fatto per l'ABS. Max Mosley, presidente della FIA, la Federazione internazionale dell'automobile, lancerà l'8 maggio una campagna di sensibilizzazione. Tra i singoli costruttori, però, c'è ancora qualcuno che nicchia. L'ESP a richiesta, probabilmente, per molti resta un business...

## Stabilità sotto controllo



Si verifica quando, in curva, il retrotreno tende a portarsi verso l'esterno e chiudere la traiettoria. In questo caso, l'ESP frena la ruota anteriore esterna per raddrizzare l'auto.



Avviene se, in curva e a ruote sterzate, l'auto tende ad andare dritto. In questo caso, l'ESP frena la ruota posteriore interna per obbligare l'auto a riprendere la traiettoria.

## Chi lo monta e a quale prezzo

### Di serie sulla gamma

- Alfa Romeo 147
- Audi A3
- Citroën C4
- BMW serie 1
- Honda Civic
- Kia C'eed
- Mazda3
- Mercedes Classe A e B
- Opel Corsa e Astra
- Volkswagen Golf
- Smart Fortwo
- Toyota Auris
- Volvo C30, S40 e V50



Tra le compatte, la Opel Corsa ha l'ESP di serie su tutte le versioni.

### Optional su quasi tutte le versioni\*

- Citroën C3 (700 euro)
- Fiat Panda (500 euro)
- Fiat Bravo (600 euro)
- Ford Fiesta (600 euro)
- Ford Mondeo (700 euro)
- Lancia Ypsilon (650 euro)
- Mazda2 (465 euro)
- Mini (380-530 euro)
- Mitsubishi Colt (390-790)
- Nissan Note (800 euro)
- Peugeot 207 (600 euro)
- Renault Clio (610 euro)
- Renault Mégane (610 euro)
- Seat Leon (500 euro)



In attesa della nuova, sulla attuale Ford Mondeo l'ESP è a richiesta.

### Queste non lo prevedono

- Chevrolet Matiz
- Citroën C1
- Dacia Logan
- Daihatsu Cuore
- Fiat 600
- Ford Ka
- Hyundai Getz
- Kia Picanto
- Opel Agila
- Peugeot 107
- Toyota Aygo



Per Toyota Aygo, ma anche per Citroën C1 e Peugeot 107, niente ESP.