



25 lat temu ruszyła seryjna produkcja systemu kontroli stabilności jazdy ESP®

Informacja prasowa

1 lipca 2020 r.

- System wprowadzony na rynek w 1995 r. w coupé Mercedes-Benz z serii 140
- ESP® wspiera kierowców w sytuacjach, w których kluczowe znaczenie ma dynamika jazdy
- Dziś ESP® jest punktem odniesienia dla branży technologicznej na całym świecie

Stuttgart. Za tym niepozornym skrótem kryje się rewolucyjna technika: system ESP® (Electronic Stability Program) wspomaga kierowcę w sytuacjach drogowych krytycznych pod względem dynamiki poprzez przyłożenie wymierzonej siły hamowania do jednego lub większej liczby kół oraz – w razie potrzeby – dostosowanie momentu obrotowego silnika. Dzięki temu pojazd może podążać w kierunku określonym przez kąt skrętu kierownicy. W maju 1995 r. system ESP® miał swoją produkcyjną premierę w Mercedesie z serii 140 coupé.

Najpierw pewna anegdota: w październiku 1997 r. rozpoczęła się błyskawiczna popularyzacja systemu ESP®. Podczas tzw. testu łosia, przeprowadzanego przez szwedzkiego dziennikarza motoryzacyjnego, Mercedes-Benz Klasy A przekroczył swoje limity z zakresu dynamiki jazdy i przewrócił się w trakcie próby gwałtownego manewru omijania. Wynik testu firma potraktowała jako wyzwanie – dostawy Klasy A zostały wstrzymane o 12 tygodnie, a wszystkie egzemplarze seryjnie otrzymały system ESP®. Rezultat

był imponujący: po zmianach Klasa A nawet w ekstremalnych testach radziła sobie lepiej niż konkurenci. W 1999 r. Mercedes-Benz jako pierwsza marka wyposażyła w nowatorski system wszystkie swoje modele samochodów osobowych. Ten krok stanowił sygnał dla całej branży.

ESP® bazuje na sprawdzonych rozwiązaniach układu zapobiegającego blokowaniu się kół (ABS) i kontroli trakcji (ASR), ale wykorzystuje jeszcze bardziej rozbudowany układ czujników, w tym czujniki kąta skrętu kół, przyspieszenia bocznego oraz odchylenia od toru jazdy. Czujnik odchylenia, produkowany przez firmę Bosch, jest kluczowym czynnikiem sukcesu ESP®. Precyzyjnie wykrywa on ruch obrotowy pojazdu wokół jego pionowej osi, dzięki czemu system może wykryć np. poślizg. Na podstawie tych danych w ciągu milisekund elektronika oblicza niezbędną, korygującą reakcję układu hamulcowego.

Prace rozwojowe w interesie bezpieczeństwa jazdy

Innowacja została wspólnie opracowana przez Daimler-Benz i Bosch. Pierwsze kroki obie firmy podjęły już w latach 80., niezależnie od siebie: ich działy Advance Development (z ang. zaawansowanego rozwoju) szukały rozwiązań mających na celu zapewnienie większej stabilności jazdy w krytycznych sytuacjach drogowych. W 1992 r. obie firmy skonsolidowały swoje osiągnięcia w ramach wspólnego zespołu. Wyniki ich pracy zostały zaprezentowane w postaci systemu Dynamic Handling Control (FDR) w 1994 r.

ESP® został wprowadzony na rynek jako „elektroniczny program stabilności” (Electronic Stability Program) w maju 1995 r. – najpierw jako standardowe wyposażenie modelu S 600 Coupé z serii 140. We wrześniu 1995 r. dołączyły do niego modele S 600 Limuzyna oraz roadster SL 600, również korzystające z silnika V12. Od tamtej pory system był dostępny jako opcja także dla limuzyn i coupé klas S oraz SL z silnikami V8. W styczniu 1996 r. wprowadzono go w debiutującej wówczas Klasie E 420 z serii 210.

Jeden z najważniejszych systemów bezpieczeństwa w samochodach

ESP® – oprócz pasów bezpieczeństwa, poduszek powietrznych i ABS-u – stał się najważniejszym systemem bezpieczeństwa we wszystkich nowoczesnych autach osobowych. Mercedes-Benz był pierwszym producentem na świecie, który wprowadził ESP® jako standard we wszystkich swoich modelach. W konsekwencji, według statystyk, liczba osobowych Mercedesów uczestniczących w wypadkach drogowych o poważnych konsekwencjach spadła o ponad 42%, podczas gdy dla aut innych marek spadek ten wynosił tylko 13%. Ta skuteczność przekonała innych: ESP® stawał się coraz popularniejszy. W listopadzie 2011 r. w życie weszło unijne rozporządzenie, które wymusiło seryjny montaż ESP® we wszystkich nowo zarejestrowanych autach osobowych i użytkowych sprzedawanych w Unii Europejskiej.

Mercedes-Benz Klasa A jest prawdziwym trendsetterem. Dowodem na „demokratyzację” zaawansowanych rozwiązań technicznych z klasy modeli luksusowych jest aktualne wydanie Klasy A (seria 177), które oferuje nie tylko innowacyjny system operacyjny MBUX (Mercedes-Benz User Experience), ale także najnowsze systemy wspomagające. Ich funkcjonalności pokrywają się

z możliwościami systemów w Mercedesach wyższych klas, włącznie z Klasą S z serii 222 – i w pewnych sytuacjach pozwalają też na jazdę częściowo zautomatyzowaną.

Kontakt:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22