



# Verplichte ESC houdt auto's in het spoor

Is er eindelijk een veiligheidsvoorziening die echt helpt om ongevallen te voorkomen, wordt deze maar mondjesmaat toegepast. Daarom gaat Europa ESC (elektronische stabiliteitssystemen) verplicht stellen.

## DOET U MIJ MAAR...

Meer vraag naar de waarschijnlijk in 2009 verplichte ESC zal de populariteit van het veilige ESC nu al vergroten en dus ook de verkeersveiligheid. Probleem is wel de onlogisch hoge prijs van deze voorziening. Daarom dit advies: als veiligheid u lief is, maak er dan een onderhandelingspunt van bij het kopen van een nieuwe auto. Op nieuwe auto's zit al gauw een onderhandelingsruimte van 5 tot 8% van de nieuwprijs. In plaats van comfortverhogende accessoires kunt u ESC bedingen. Een andere mogelijkheid: ESC aanschaffen als onderdeel van een bepaald accessoirepakket. Het kost dan vaak belangrijk minder.

In het verkeer gaat het erom waar mogelijk ongevallen te voorkomen (de primaire veiligheid) en als het dan toch gebeurt, de klap zo goed mogelijk op te vangen (de secundaire veiligheid). Al lang denkt de autowereld dat auto's, vooral dank zij geavanceerde elektronica, steeds meer zelf in staat zullen zijn ongevallen te voorkomen. Fabrikanten vielen en vallen over elkaar heen en brengen veelbelovende hulpmiddelen uit. Mooi, blits en cool, alleen... het helpt amper of niet, zo bleek uit ongevallenonderzoek.

Tot ESC werd uitgevonden: de eerste primaire veiligheidsvoorziening die aantoonbaar wél helpt ongevallen te voorkomen. De resultaten variëren, maar ESC kan bij algemene toepassing in de EU het aantal doden onder autoinzittenden met 20% verminderen, dus duizenden per jaar, en meer dan 100.000 gewonden voorkómen. Zodra dit duidelijk was, raadden Euro NCAP op Europees niveau en de Consumentenbond in Nederland ESC van

harte aan. Een aanbeveling die de EU heeft overgenomen met de campagne [www.chooseesc.com](http://www.chooseesc.com). Met onder andere filmpjes die heel duidelijk laten zien wat ESC vermag.

## ESC kan in EU 100.000 gewonden voorkomen

Het enthousiasme over ESC in kringen van veiligheidsexperts mag groot zijn, het systeem is onder gebruikers (nog) niet zo bekend. Laat staan dat de noodzaak wordt gevoeld het aan te schaffen. Daar komt dan de hoge financiële barrière bij die de autofabrikanten hebben opgetrokken. Een onnodig hoge barrière, want ESC is gemakkelijk in te bouwen in nieuwe auto's. Het maakt namelijk gebruik van het in vrijwel alle auto's al aanwezige ABS-systeem, aangevuld met een sliphoekmeter en aangepaste software. Fluitje van

een cent om de verkeersveiligheid aanmerkelijk te verbeteren. Maar de meerprijzen blijven hoog (vanaf €500) en het aantal auto's met standaard ESC neemt daardoor maar mondjesmaat toe. Met de kanteekening dat daar sinds afgelopen mei, de start van de EU-campagne, wat beweging in lijkt te komen. Maar er zijn nog steeds auto's waarop ESC niet verkrijgbaar is. Het zijn vooral luxe en prestigieuze modellen die standaard ESC hebben. Ook blijkt dat fabrikanten hun modellen in het ene Europese land wel en in het andere niet uitrusten met deze levensredder. Je zou bijna gaan denken dat de industrie de ene Europese burger belangrijker vindt dan de andere.

De reactie van 'Europa' is niet onverwacht: ESC wordt straks verplicht gesteld, als het even kan in 2009. En die meerprijs dan? De geschiedenis leert dat in zo'n concurrerende markt als die van auto's een kunstmatig hoge prijs nooit standhoudt.

### Spraakverwarring

Een complicatie is dat veel merken andere afkortingen en namen gebruiken voor de algemeen geaccepteerde omschrijving en afkorting ESC. Wat voorbeelden:

- Electronic stability program (ESP)
- Vehicle dynamic control (VDC)
- Dynamic stability control (DCS)
- Vehicle stability control (VSC)
- Vehicle stability assist (VSA)

BESCHIKBAARHEID ESC IN 100 IDENTIEKE COMPACTE AUTO'S IN VIER EUROPESE LANDE		Standaard	Optie	Niet beschikbaar
EU-rangorde	Typering			
1. <b>Denemarken</b>	Absolute koploper	43	27	30
3. <b>Duitsland</b>	Autoland bij uitstek	23	35	42
22. <b>Nederland</b>	Bedenkelijk niveau	9	42	48
25. <b>Ierland</b>	De achterblijver	9	36	55

(Bron: Euro NCAP, mei 2007)

### UITWIJKMANOEUVRE MET/ZONDER ESC



#### Met ESC

1. De auto nadert een obstakel en wijkt bruskt uit.
2. De auto slipt, maar ESC grijpt in en houdt de auto beheersbaar.
3. Door tegensturen dreigt de auto opnieuw te slippen, maar weer grijpt ESC in.
4. De auto blijft onder controle en vervolgt zijn reis.

#### Zonder ESC

1. De auto nadert een obstakel en wijkt bruskt uit.
2. De auto raakt op de rijbaan voor tegemoetkomend verkeer en de bestuurder verliest de macht over het voertuig.
3. Tegensturen maakt dat de auto in een slip raakt.

- Active stability control (ASC)
- Dynamic stability & traction control (DSTC).

Bedenkelijker is dat sommige fabrikanten namen gebruiken die de suggestie wekken dat het om ESC gaat, maar die aanzienlijk minder kunnen. Een voorbeeld daarvan is CSC (Cornering stability control), dat Citroën, Peugeot en Toyota toepassen op de kleine drieling C1, 107 en Aygo.

Het is dus zaak om de verkoper te vragen (en schriftelijk te laten bevestigen) of het door hem/haar genoemde systeem hetzelfde is als ESC: een systeem dat een auto controleerbaar houdt bij te snel ingezette bochten en/of heftige uitwijkmanoeuvres

ESC grijpt in als een bestuurder een bocht verkeerd beoordeelt of onverwacht een obstakel moet ontwijken en in een slip dreigt te raken. Zodra het systeem dit via de sliphoeckmeter vaststelt, varieert het de remkracht op de vier wielen razendsnel (en soms ook het gas) en zodanig dat de auto weer stabiel wordt en onder controle blijft. Dit gebeurt allemaal veel en veel sneller dan de beste coureur zou kunnen. Een bekend voorbeeld van de mogelijkheden van deze systemen is de eerste generatie Mercedes A-klasse die alleen mét ESC de zogeheten 'elandtest' (een uitwijkmanoeuvre bij vrij hoge snelheid) kon doorstaan. ■

### EN ALS HET DAN TOCH MISGAAT...

Vijf nieuwe Euro NCAP-tests, die zich, in tegenstelling tot de hier besproken ESC, op de secundaire veiligheid van een auto richten: het opvangen van de klap.

Wat opvalt:

1. De Nissan haalt de hoogste score ooit in de bescherming van inzittenden. En de Nissan is de enige van de 5 geteste auto's met 5 sterren in deze test. En dat is weer een wat mager resultaat.
2. Zowel de Dodge als de Kia vallen negatief op door de slechte voetgangerstest. Auto's die je als fietser of voetganger maar beter niet te vaak tegen kunt komen... De Honda doet het traditiegetrouw hier een stuk beter.
3. Verheugend is dat het in 3 van de 5 auto's heel behoorlijk gesteld is met de veiligheid voor kinderen.

BOTSTESTS	Bescherming van <sup>1)</sup>		
	Volwassen inzittenden	Kinderen	Voetgangers
 Maximumaantal sterren (punten)	★★★★★ (37)	★★★★★ (50)	★★★★★ (36)
<b>Kleine middenklasse</b>			
Dodge Caliber	★★★★★ (29)	★★★★★ (38)	★ (5)
Honda Civic Hybrid	★★★★★ (31)	★★★★★ (38)	★★★★★ (21)
Nissan Quashqai	★★★★★ (37)	★★★★★ (40)	★★★ (18)
Skoda Fabia	★★★★★ (32)	★★★★★ (36)	★★★ (17)
<b>Compacte ruimtewagen</b>			
Kia Carens	★★★★★ (27)	★★★★★ (34)	★ (9)

1) De scores alleen vergelijken met die van auto's in dezelfde klasse

### VERDER LEZEN

- [www.consumentenbond.nl/test/auto\\_reizen/vervoer/109036/](http://www.consumentenbond.nl/test/auto_reizen/vervoer/109036/)
- [www.euroncap.com](http://www.euroncap.com)