

Una maggior familiarità tecnologica

Motori - Opel presenta la sua prima vettura ibrida plug-in, la Grandland X Hybrid4, più facile da usare di tante altre

/ 10.02.2020

di Mario Alberto Cucchi

Tutti nella nostra quotidianità abbiamo a che fare con le istruzioni di utilizzo di una miriade di oggetti di uso quotidiano. Dall'asciugacapelli alla lavapiatti, dal forno alla lavatrice, dal telefono cellulare al modem di casa. Ma anche lo spazzolino elettrico e persino il nuovo rubinetto della cucina. Tantissimi libricini spesso scritti almeno in sette lingue. Con caratteri piccoli piccoli e righe fitte fitte, in alcuni casi ci vorrebbe una lente d'ingrandimento. Ma chi le legge? Pochi, anzi pochissimi. Perché? La scusa è mancanza di tempo, la verità è che spesso non se ne sente la necessità.

Nonostante la rapida evoluzione, la tecnologia è sempre più *user friendly*, ovvero amichevole, facile da usare. L'automobile, che in molti utilizzano tutti i giorni, ha in dotazione da diversi anni alcuni tra i manuali di istruzioni e avvertenze più corposi in assoluto. Centinaia di pagine racchiuse in libri che spesso vediamo solo alla consegna del veicolo e poi non escono mai dal cassetto portaoggetti. Una premessa va fatta: andrebbero letti! Almeno sfogliati. Giusto per non essere impreparati al primo inconveniente. Anche per scoprire alcune funzioni che altrimenti mai conosceremmo.

Detto questo, per molti anni le automobili sono sempre state davvero simili: acceleratore, freno, volante, radio... Dal 2000 in avanti, prima con i navigatori satellitari, poi con gli apparati multimediali e ultimamente con i sistemi di assistenza alla guida, qualcuno il manuale ha iniziato a leggerlo. I costruttori automobilistici lo sanno e quindi cercano di facilitare l'utilizzo facendo ricorso alla tecnologia dei controlli vocali mutuata dai telefoni cellulari. «Hey Mercedes...», «Ciao Bmw...» e ci si scopre a parlare con la propria vettura.

Ultimamente le cose si stanno facendo davvero difficili, anche per quanto riguarda i sistemi di alimentazione: *mild hybrid*, *full hybrid*, *plug-in hybrid* ed elettrico puro. E allora gli automobilisti iniziano a parlare di kilowattore e ampère per cercare di calcolare un dato molto semplice, ma anche molto importante: quanta strada possiamo percorrere con l'energia immagazzinata nella nostra auto? A parte le conoscenze tecniche necessarie, in molti non hanno davvero voglia di mettersi di nuovo seduti sui banchi per usare la propria quattroruote.

L'automobilista dovrebbe solo pensare a guidare ed eventualmente attaccare una presa per caricare le batterie se ne ha la possibilità ma senza dover impazzire a cercarla. In questi giorni, tra Basilea e la Foresta nera, è stata testata su strada la prima vettura ibrida plug-in del costruttore tedesco Opel: la Grandland X Hybrid4. Un Suv a trazione integrale in grado di raggiungere una velocità massima di 235 chilometri orari e di scattare da fermo a 100 orari in 6,1 secondi. Un Suv dotato di un motore termico tradizionale a cui si abbinano due propulsori elettrici, uno anteriore e uno posteriore, per

una potenza sistema di 300 cavalli.

Un Suv che può viaggiare in modalità esclusivamente elettrica, mista oppure solo a benzina.

Il bello è che a bordo la differenza quasi non si percepisce grazie a un'elettronica evoluta che sovrintende alla mobilità gestendo tutti i sistemi. Si può anche fare a meno del manuale d'istruzioni... Ed ecco che l'automobilista può rilassarsi e pensare solo a guidare. E l'ansia da autonomia? Viaggiando con il solo motore elettrico le batterie permettono di percorrere 60 km ma grazie al «tradizionale» propulsore a benzina si possono fare anche centinaia di chilometri senza preoccuparsi di dover trovare una presa di corrente.