

# ESSAI : ALFA ROMEO TONALE 1,5l MHEV

écrit par Luc Vandersleyen



C'est au dernier **Salon de Genève, en 2019**, qu'on nous a été présenté l'**ALFA ROMEO TONALE**, sous forme de **concept**, mais ce n'est qu'au début de l'été 2022 qu'elle nous a été présentée dans sa version définitive. Si elle fait aujourd'hui partie de Groupe Stellantis, **ses origines sont encore purement italiennes**, mais **la plateforme, Global Small Wide, vient de FCA (Fiat-Chrysler)**. Sa carrosserie, très élégante, dérive du concept avec seulement quelques petites modifications comme les poignées de porte classiques, les rétroviseurs extérieurs classiques, aussi, au lieu d'être numérique et des portes arrière redessinées. **La mécanique est d'origine Fiat.**







## **PRESENTATION DE L'ALFA ROMEO TONALE 1.5 160 MHEV :**

**Avec Alfa Romeo on pense généralement à voitures sportives.** Cependant, la mode des SUV existe depuis plusieurs années et **Alfa a déjà un SUV depuis 2016 avec [le Stelvio](#).** Il lui fallait, un **SUV plus compact** et notre Tonale ne mesure que 4,53 m avec une largeur d'1,84 m et une hauteur 1,60 m. Comme déjà signalé, **le design est très réussi.** En plus, les roues de 19 pouces reçoivent les typiques jantes Alfa à 5 cercles qui permettent de voir à l'avant des étriers de frein impressionnants.

**L'habitacle, très moderne, met l'accent sur la qualité perçue,** mais aussi sur le contenu technologique. Bien sûr, les aides à la conduite sont de la partie et **pour l'infodivertissement, on trouve l'U-Connect 5** avec commande vocale Alexa, compatible Apple CarPlay et Android Auto. Bien sûr, **il y a 2 écrans de 10,25 et 12,3 pouces,** devant le

conducteur et au centre du tableau de bord. Malheureusement tout cet ensemble technologique n'est pas vraiment intuitif et même difficile à prendre en main.







ALTO  
http://www.kelleylib.com









Construit sur la même plateforme que les Jeep Renegade et Compass, elle reçoit ici, aussi le même moteur 1.5 hybride disponible en 130 ou 160 ch, comme celui de notre véhicule d'essai. Ce **moteur 4cylindres essence d'1,5 l profite d'une assistance électrique 48 V qui utilise 2 moteurs électriques**. L'un est un alerno-démarrreur qui permet un démarrage ou un arrêt plus doux. Le 2<sup>ème</sup> moteur, de 15 kW (20 ch) est intégré au niveau du carter de boîte robotisé à 7 rapports. Comme les Jeep citées ci-dessus, **le Tonale peut se déplacer comme un full hybride**, peu de temps, certes, car sa batterie lithium-ion de 48V ne dépasse pas 1,5 kWh. Rappelons que le moteur fonctionne en cycle Miller, mais ici **pour atteindre les 160 ch et les 240 Nm, il y a un turbo à géométrie variable**. Le couple est envoyé aux roues avant. Cette année, une version PHEV à 4 roues motrices sera disponible.

**EN ROUTE AVEC CETTE ALFA ROMEO**

## TONALE HYBRIDE :

Bien qu'ayant la même base technique que les petites Jeep e-Hybrid, le Tonale a pu garder sa personnalité Alfa et dès le départ, on apprécie le compromis confort/tenue de route. Les sièges avant, recouverts de cuir et d'alcantara, sont à réglage manuel. S'ils sont confortables, ils pourraient avoir un meilleur soutien. Les passagers arrière ne sont pas oubliés, mais, la place centrale est sacrifiée. Le coffre dispose de 484 l et peut passer à 1550 en rabattant les dossiers. En route, nous disposons de trois modes de conduite : **Dynamic, Normal et Advanced Efficiency**. Et la version « **Veloce** » dispose, en plus, d'une suspension adaptative à 2 niveaux. Si avec le mode **Dynamic**, la suspension est ferme, elle n'est pas trop dure, grâce aux roues de 19 pouces. Cependant, elle se montre un peu inconfortable sur route dégradée.











Avec le mode Dynamic, notre Tonale se montre plus vive, les mouvements de caisse en virage sont moins prononcés et le confort est préservé. Le 3<sup>ème</sup> mode correspond à celui qui donne la priorité à l'économie de carburant. Bien sûr, L'ensemble propulseur à hybridation légère est surtout convainquant en ville car avec les nombreuses décélérations, la batterie se recharge rapidement et on peut faire des manœuvres et rouler en électricité pour de très petites distances. Par contre, sur route, si ce petit SUV Alfa montre un certain dynamisme, il ne se montre pas vraiment sportif, même si le châssis est bien équilibré. A noter que, comme avec les petites [Jeep e-Hybrid essayées](#), la boîte robotisée à 7 rapports nous a un déçu par sa gestion trop lente et par divers à-coups qui nuisent à l'agrément de conduite. De plus, les aides à la conduite, outre qu'elles sont trop intrusives, sont aux abonnés absents sous fortes pluies et mauvaise visibilité !







# **LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE ALFA ROMEO TONALE 1.5 160 MHEV ?**

Comme pour d'autres Alfa, le constructeur propose ses niveaux de gamme traditionnels : Super, Sprint, Ti et Veloce. D'emblée, notre Alfa Romeo Tonale Veloce reçoit la motorisation de 160 ch, la plus puissante de cette version hybride MHEV. Sur les plus de 400 km effectués, nous avons consommé une moyenne de 7,8 l/100km. Ce qui est correct pour un SUV de 1600 kg mais pas extraordinaire pour une hybride. Au niveau du prix, notre ALFA ROMEO TONALE 1.5 160 MHEV VELOCE a un prix catalogue de 42.800 Euros. Bien sûr, il y a quelques options :

- Finition intérieure : 500 Euros
- Couleur extérieure : 1.000 Euros
- Kit gonflage pneus : 75 Euros
- Traffic Jam Assist : 500 Euros

Soit un total de 2.075 Euros. Notre véhicule d'essai valait donc : 44.875 Euros.



# LES TAXES :

|                              | Bruxelles | Wallonie | Flandre |
|------------------------------|-----------|----------|---------|
| Taxe de mise en circulation  | 1239,00€  | 1239,00€ | 354,30€ |
| Taxe de circulation annuelle | 271,39€   | 271,39€  | 226,50€ |
| Eco malus                    | /         | 0€       | /       |

| <b>[REDACTED]</b> | <b>[REDACTED]</b> |
|-------------------|-------------------|
| <b>[REDACTED]</b> | <b>[REDACTED]</b> |
| <b>[REDACTED]</b> | <b>[REDACTED]</b> |
| <b>[REDACTED]</b> | <b>[REDACTED]</b> |
| <b>[REDACTED]</b> | <b>[REDACTED]</b> |
| <b>[REDACTED]</b> | <b>[REDACTED]</b> |
| <b>[REDACTED]</b> | <b>[REDACTED]</b> |
| <b>[REDACTED]</b> | <b>[REDACTED]</b> |
| <b>[REDACTED]</b> | <b>[REDACTED]</b> |
| <b>[REDACTED]</b> | <b>[REDACTED]</b> |

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen