

Essai - Alfa Romeo Tonale Plug-In Hybrid Q4 : Le nouveau défi d'Alfa Romeo

« Le futur prend une nouvelle apparence ». Extérieurement, le petit SUV Alfa Romeo ne change pas mais ses « dessous » évoluent vers le tout électrique. En attendant 2024, c'est la version Plug-in Hybrid du Tonale que nous vous proposons à l'essai aujourd'hui.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'332 cm³
- 280 ch à 1'850 t/min
- 360 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 206 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.2 sec.
- Poids : 1'835 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'528 x 1'841 x 1'601
- Conso. mesurée : 2.9 l/100 km
- Emissions de CO₂ : 34 g/km (C)
- dès CHF 61'900.-, mod.essayé: CHF 71'800.-

Fabriqué dans l'usine de Gianbattista Vico à Pomigliano d'Arco, près de Naples, Alfa Romeo a lancé le Tonale avec des motorisations essence et diesel, nous vous avons d'ailleurs proposé l'essai du Tonale 160 ch en fin d'année dernière. Or pour se mettre aux normes actuelles, il fallait une version hybride rechargeable.

C'est donc chose faite et le constructeur italien mise beaucoup sur ce Tonale. D'autant qu'avec cette hybridation, le Tonale dispose maintenant de 4 roues motrices. Le défi est donc d'en faire la version la plus vendue de la gamme avant l'arrivée de l'électrique. Sur le papier, cette déclinaison forte de 280 ch lui permet de rivaliser avec la concurrence mais qu'en est-il de l'agrément au quotidien ? C'est ce que nous allons voir ensemble.



A l'extérieur

Beaucoup pensent au Stelvio en le voyant. Pour ma part, je le trouve plus haut et moins large. 4,53 mètres de long, 1,84 mètre de large et 1,60 mètre de haut, le Tonale est dans la moyenne des SUV du segment et pourtant, il en impose visuellement. Peut-être est-ce son regard, avec ses optiques matricielles et adaptatives de forme sinusoïdale façon SZ Zagato, ou sa calandre « Scudetto » qui s'étire moins vers le bas que sur le Stelvio, ou encore ses formes athlétiques qui rappellent la Giulia GT de la belle époque.

Le Tonale, même s'il partage pas mal d'éléments techniques avec le Jeep Compass, bénéficie d'un design qui lui est spécifique. Le dessin des portes arrière, qui s'intègrent dans les montants, est superbe mais un peu dangereux à l'usage ; ouverte, le haut de la porte présente un angle qu'il faut prendre soin d'éviter pour ne pas se blesser le visage.

J'aime beaucoup les feux arrière. Ils reprennent les codes lumineux Alfa Romeo et le bandeau qui les relie. Deux grosses sorties d'échappement montrent que ce

SUV peut en découdre s'il le faut. Même si c'est un SUV, ce Tonale, perché sur de magnifiques jantes 19 pouces montrant de beaux étriers Brembo rouges, reste esthétiquement parlant une Alfa.



A l'intérieur

Je m'attendais à plus d'espace à l'avant mais la console centrale est assez large avec ses portes gobelet et son accoudoir. A l'arrière, une fois passée la porte qu'il faut ouvrir en grand, les grands gabarits sont à l'aise. Les sièges en cuir à réglages électriques maintiennent correctement. La qualité des matériaux est correcte même s'il reste ici ou là quelques plastiques durs et des vis apparentes qui pourraient être cachées. Si la température extérieure augmente, les sièges avant ventilés peuvent pulser du froid, un petit luxe assez agréable. Je trouve le volant multifonction très beau.

Doté d'un écran-compteur numérique de 12.3" et d'un écran central tactile de 10.25" avec toute une rangée de raccourcis, la navigation demande un temps d'adaptation pour trouver toutes les informations nécessaires au réglage du véhicule. J'ai connu plus intuitif. Si besoin, l'assistant vocal Alexa d'Amazon vous aide et les mises à jour à distance se font via une connexion 4G. Les rangements sont nombreux et le pack Premium de cette version Veloce propose la recharge téléphone par induction.

Le hayon s'ouvre très haut sur un coffre de 385 litres très carré. Les pédales en

aluminium participent à l'ambiance très sportive. Moins austère que chez la concurrence et avec globalement un bon niveau de finition, l'habitacle est réussi même si, comme souvent chez les Italiennes, de petites choses pourraient être améliorées.



Sous le capot

A la tête du constructeur depuis janvier 2021, Jean-Philippe Imparato a été clair : le Tonale devait se démarquer des véhicules cousins basés sur la même plateforme. Ainsi, Le Tonale dispose d'une batterie de 15,5 kWh qui alimente un moteur électrique de 122 ch placé sur l'essieu arrière. A l'avant, le moteur turbo essence 1.3 l MultiAir développe 180 ch et 270 Nm. Avec cette combinaison, l'autonomie atteint 600 km. Au total, la puissance est de 280 ch et l'auto abat le 0 à 100 km/h en 6.2 sec. Ainsi motorisé, comme je le disais au début de cet article, le Tonale devient donc un SUV à quatre roues motrices.

Coté consommation, selon le cycle mixte WLTP, l'autonomie électrique devrait

atteindre 69 km. Le constructeur annonce même 80 km en milieu urbain. Dans les faits, j'ai réalisé 48 km comprenant 12 km sur autoroute et 10 km en montagne. Nul doute que les 69 km en ville sont possibles. A noter que le Tonale atteint 135 km/h en propulsion électrique comme presque toutes les voitures Plug-In Hybrid. La batterie peut se recharger en 6 heures sur une prise 3 kW et en 2h30 sur une Wallbox de 7,4 kW. La boîte automatique à six rapports se montre douce à l'usage. La consommation normalisée varie entre 2.9 l/100 km en mode hybride et 10.5 l/100 km dès que les batteries sont vides.



Au volant

Dès les premiers tours de roue, je remarque une assistance de direction qui manque de consistance et offre très peu de retour. C'est agréable en ville mais sur route, ça ne donne pas confiance car je ne peux pas vraiment sentir les limites. Certes, le train avant efficace et précis, qui plus est équipé du Torque Vectoring, mais c'est plutôt une question de feeling, d'autant que le rappel de direction est faible. Voilà pour ce qui fâche.

Parlons de la transmission automatique à six rapports. Elle se montre douce et s'adapte bien à ce « petit moteur ». Elle n'est pas super rapide mais la gestion est globalement bien étudiée et adaptée au véhicule. Par ailleurs, je peux à tout moment reprendre le contrôle manuel et utiliser les grandes palettes fixes que j'apprécie toujours chez les Italiennes.

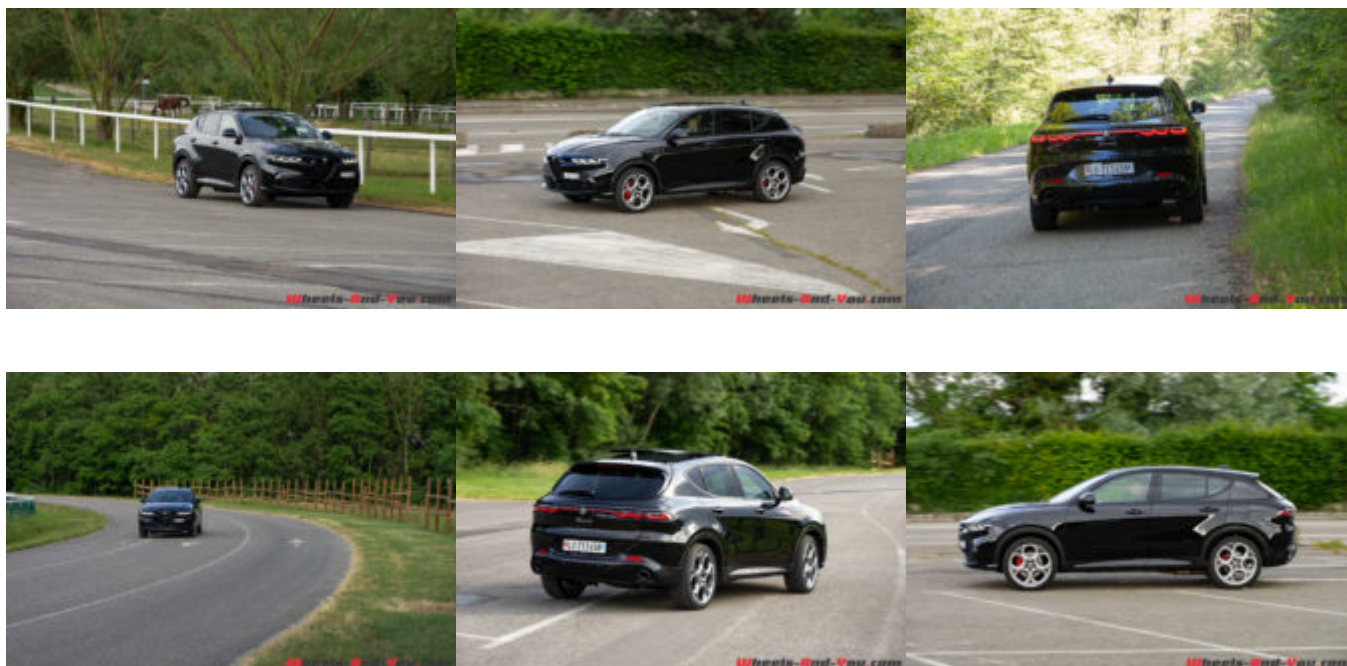
La transition entre électrique et thermique se fait sans à coup ni vibration. En revanche, le moteur thermique s'avère assez bruyant sur les premiers rapports car il mouline dans les tours pour tirer les 1'835 kg. A noter que si le son n'est pas extraordinaire de l'intérieur, il l'est plus de l'extérieur. En ville, le gabarit est compensé par la facilité d'utilisation et des nombreuses aides (cameras et détecteurs). De plus, le Tonale braque très bien.

Un bouton rotatif permet de choisir le mode de conduite entre N (Normal) et D

(Dynamic). En mode N, le démarrage se fait en tout électrique quand la batterie est disponible. C'est alors une propulsion. Dès que l'on sort des zones urbaines et qu'il reste de l'autonomie électrique, le Tonale est agréable, coupleux et ce mode normal est idéal. Sous la pluie ou en hiver, il est le partenaire idéal avec ces quatre roues motrices. Sur autoroute, les batteries se vident rapidement et il devient traction, uniquement propulsé par le moteur thermique. Pour être agréable, je l'utilise en mode dynamique en prenant soin de supprimer la suspension Sport d'une simple pression sur le bouton dédié, je vous dirai plus loin pourquoi. Avec ce mode, la boîte est bien plus réactive. Les rapports changent à 3'000 t/min plutôt que 2'000 en mode normal. Je note également une plus forte récupération d'énergie lors des ralentissements ou freinages.

Le quatre cylindres est bien secondé par un châssis rigoureux et l'amortissement Alfa Romeo « Dual Stage Valve Suspension System » (DVS). Très réactif, ce dernier s'adapte à la conduite mais avec beaucoup de fermeté. Le Tonale offre un confort que je qualifie de sportif. Le roulis est bien contenu et même si le touché de direction n'est pas parfait, je le dirige avec précision. Seuls les 300 kg supplémentaires liés à l'hybridation se ressentent, surtout en descente. C'est le point noir de ce Tonale : trop d'embonpoint. Comparé au 1.6 diesel qui développe 130 ch et 320 Nm mais dont le poids n'est que de 1'600 kg, les performances ne sont guère différentes. Batteries pleines, le couple cumulé des deux motorisations font de ce Tonale un SUV puissant, au confort sportif et politiquement correct dans la chasse au CO₂.



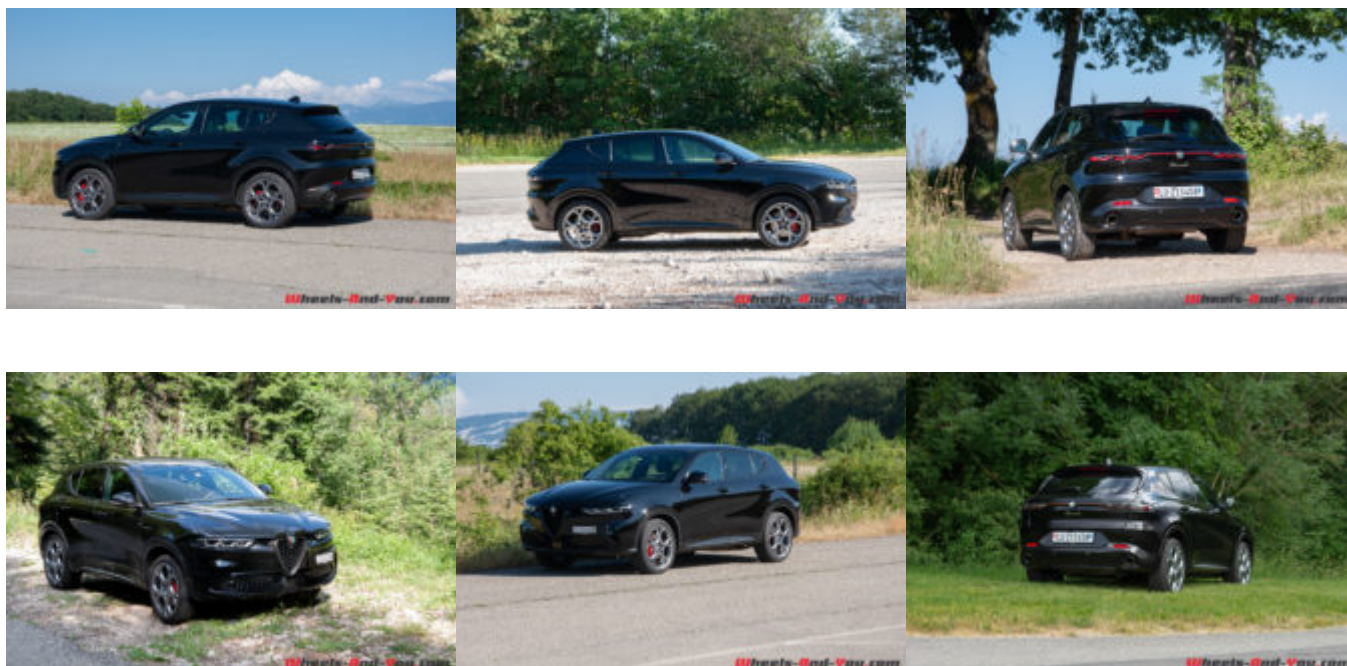


Verdict

Bien équipé dans sa finition Veloce pour notre véhicule d'essai, le Tonale est esthétiquement très réussi autant à l'extérieur qu'à l'intérieur aux multiples rangements. Moderne, il plaira à une clientèle qui aime se différencier. Sa motorisation hybride lui offre une transmission 4×4, lui permet de rouler en ville sans polluer et lui assure la puissance nécessaire pour faire face à la concurrence allemande (Audi Q3, BMW X1) ou suédoise (Volvo XC40). Le confort, loin d'être exceptionnel, est plutôt typé sport et sur mauvaises routes, les passagers ne sont pas à la fête.

L'Alfa Romeo Tonale reste très bien placé par rapport à la concurrence et offre un style qui devrait plaire aux habitués de la marque. Le défi est ainsi en passe d'être relevé et les chiffres de vente nous diront s'il se transforme en succès pour la marque italienne.





Prix et options - Alfa Romeo Tonale "Veloce" 1.3 Plug-In Hybrid Q4 280ch AT6

Prix de base : CHF 64'900.-

Peinture « Nero Alfa » : CHF 900.-

Pack Sky : CHF 2'000.-

Pack Premium : CHF 4'000.-

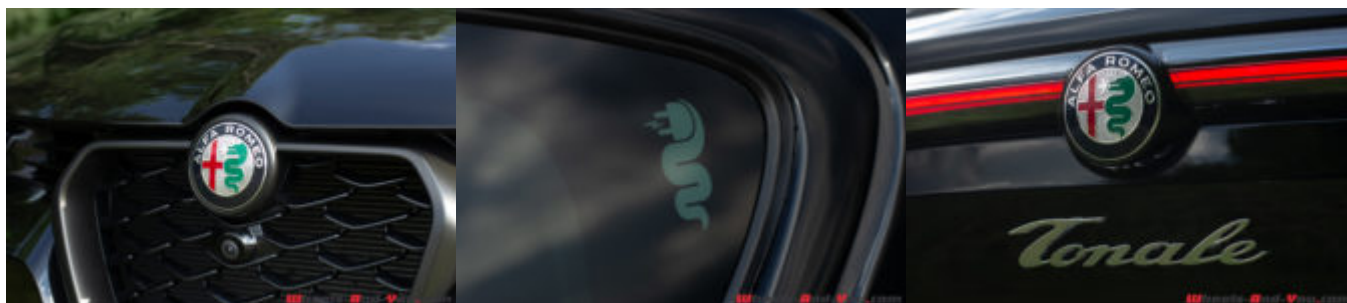
Prix TOTAL : CHF 71'800.-

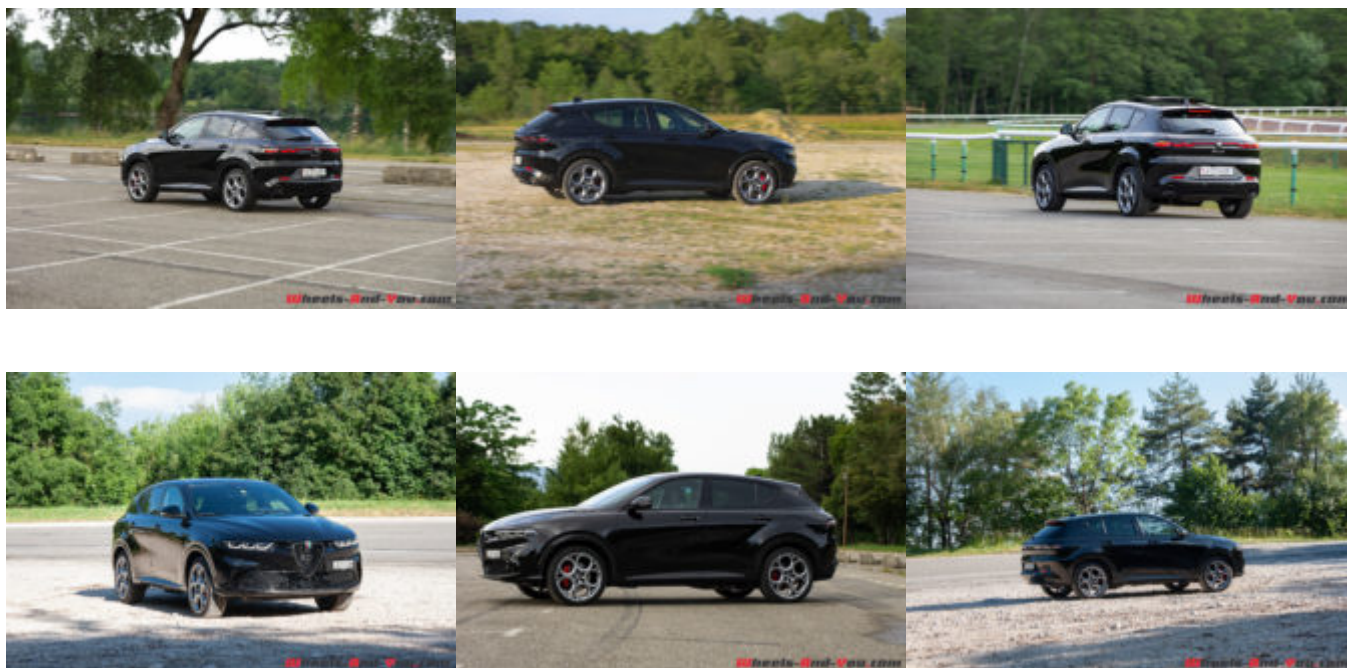




Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Alfa Romeo Suisse (Astara Ital Switzerland AG) pour le prêt de cet Alfa Romeo Tonale Plug-In Hybrid Q4 ainsi qu'au garage GSG Racing Concept S.A. à Gingins pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Alfa Romeo Tonale : Mise-t-il tout sur son physique ?

Premier contact - Alfa Romeo Giulia et Stelvio MY2020 : Importante mise à niveau

Essai - Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio : Un volcan pour tous les jours !

Essai - Alfa Romeo Stelvio Q4 : SUV comme Sculptural Utility Vehicle

Essai - Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio : L'Alfa Rodéo !

Essai - Alfa Romeo Giulia Veloce 2.0 Q4 : La Bella Macchina !

Premier contact - Alfa Romeo Stelvio : La nouveauté sportive du Trèfle !

Loisirs - FCA Group Winter Training : Le plaisir de la neige sous différents angles

Essai - Alfa Romeo 4C Spider : Carbone, mon amour !

Premier contact - Alfa Romeo Giulia : La propulsion est de retour

Essai - Alfa Romeo 4C : Cuore 100% Sportivo !

Premier contact - Alfa Romeo Mito QV : Survitaminée grâce à un régime végétarien

Essai - Alfa Romeo Giulietta TCT : La boîte "six" à malices

Essai - Alfa Romeo Giulietta : Romeo retrouve Juliette

Nouveauté - Alfa Romeo Tonale

Evènement - Alfa Romeo, la marque automobile préférée des Suisses

Nouveauté - Alfa Romeo Giulia et Stelvio Quadrifoglio

Nouveauté - Alfa Romeo Giulia GTA

Sport Auto - Alfa Romeo Sauber F1 Team

Nouveauté - Alfa Romeo Stelvio

Présentation - Alfa Romeo Giulia

Nouveauté - Alfa Romeo Giulietta Sprint

Economie - La (énième) renaissance d'Alfa Romeo ?

Nouveauté - Alfa Romeo 4C

Economie - Collaboration entre Mazda et Fiat

Genève 2012 - Touring Superleggera Disco Volante

Genève 2011 - Alfa Romeo 4C Concept



