



# SILENZIO, È UN'ALFA!



LA PRIMA VETTURA ELETTRIFICATA DELLA CASA DEL BISCIONE SEGNA ANCHE IL DEBUTTO DEL MARCHIO MILANESE NEL SEGMENTO DI MERCATO PIÙ COMPETITIVO A LIVELLO EUROPEO.

IL "MILLECINQUE" TURBOBENZINA A CICLO MILLER CON MOTORE ELETTRICO INSTALLATO NEL CAMBIO A DOPPIA FRIZIONE, PER COMPLESSIVI 160 CV, RIVELA CONSUMI CONTENUTI E UN PIGLIO SPORTIVO SOPRATTUTTO CON IL DNA IN MODALITÀ DYNAMIC, MENTRE STERZO E ASSETTO CONVINCONO, NELLA SCIA DELLA TRADIZIONE ALFA ROMEO

di Alberto Franzoni

**E**cco l'Alfa Romeo che non ti aspetti. Eppure è una C-SUV, ossia un'interprete del segmento di mercato più affollato e competitivo a livello europeo, dove tutti i marchi generalisti e di prestigio sono presenti, a volte anche con più di un modello. Sì, perché dopo la Tonale Concept del 2019 e con le naturali e logiche aspettative generate dall'eccellente Stelvio, autentico punto di riferimento per qualità dinamiche nel segmento D-SUV, sarebbe stato lecito attendersi una sorella minore di quest'ultima per impostazione (più stradale che offroad) e stile (più Macan e meno Cherokee). La genesi è invece stata diversa, anche per ottimizzare il budget, di progettazione e produzione. Così, accantonata la piattaforma Giorgio e presa a prestito quella della Compass, la Tonale gioca le sue carte in tema di innovazione presentandosi come la prima Alfa Romeo elettrificata. Con il mild-hybrid a ciclo Miller della Tonale Ti in prova e con il plug-in da 280 CV della Q4 che vi abbiamo fatto assaggiare sul numero di dicembre di AutoCapital. Un argomento, quello dell'elettrificazione, che, più che a eccitare gli ormoni degli Alfisti più irriducibili, servirà senz'altro a rendere più appetibile la Tonale ai fleet manager e ai direttori acquisti delle grandi aziende, aprendo finalmente le





porte dell'Alfa Romeo a nuove categorie di clienti. Che i tempi son cambiati, poi, lo si capisce sfogliando la brochure tecnica: sulla novità del Biscione non è previsto il cambio manuale, e si tratta della prima Alfa di grande serie a farne a meno. Nel segno della continuità con il concetto di "cuore sportivo" sono le ruote in lega leggera (da 20 pollici!) con disegno a 5 fori e le pinze dei freni rosse, firmate Brembo, un vezzo non solo estetico ma anche una firma tecnica che fa il paio con il profilo tricolore sui gusci dei retrovisori esterni (ripreso poi all'interno alla base del tunnel centrale) a rimarcare una volta di più l'italianità della Tonale.

Il frontale trilobato (che porta l'alloggiamento della targa sul lato del guidatore in posizione asimmetrica come su tutte le Alfa Romeo più recenti) ben si accompagna alla sottile fanaleria full-LED che prevede luci diurne a "U" come sulle Giulia e Stelvio model-year 2023, a sottolineare la nuova identità estetica dei modelli Alfa Romeo; dietro viene ripreso lo stesso motivo, con l'elemento luminoso-catarifrangente interrotto al

centro dal marchio della Casa di Arese (sotto il quale campeggia la scritta Tonale in corsivo) e, ai lati, dal portellone, dotato di comando elettrico.

Coerentemente con gli auspici e agli obiettivi che Jean-Philippe Imparato, CEO di Alfa Romeo, ha individuato, il livello qualitativo della Tonale è piuttosto elevato, allineato a quello delle sorelle maggiori Giulia e Stelvio che hanno aperto il "nuovo corso" della Casa del Portello. Materiali qualità, assemblaggi corretti, finiture accurate, esecuzioni irreprensibili generano una solida impressione positiva e la sensazione che la tanto decantata "premiumness" dei modelli tedeschi sia stata raggiunta dalla C-SUV del Biscione.

A proposito di interni: qui tradizione e innovazione vanno a braccetto, con i rivestimenti a "cannelloni" dei sedili, orientati stavolta orizzontalmente, che si accompagnano a un buon livello di digitalizzazione dei comandi. Senza eccessi, beninteso, con i tasti della climatizzazione (l'impianto bizona è di serie sulla Ti) al centro della consolle, sovrastati dalle due bocchette



L'abitacolo e, soprattutto, il posto guida della Tonale rivelano la ben riuscita compresenza di elementi della tradizione Alfa Romeo e tante componenti innovative. I sedili a "cannelloni" e la schermata della strumentazione con palpebra antiriflesso a "cannocchiale" fanno parte del primo gruppo, le dotazioni dell'infotainment e i comandi della guida assistita (optional) del secondo.

di ventilazione tra le quali c'è il pulsante dell'hazard. A proposito: nulla vieta di gestire il climatizzatore in modo più moderno, con i comandi vocali o con lo schermo tattile da 10,3 pollici dedicato anche all'infotainment e alla navigazione.

A metà strada tra passato e futuro il quadro strumenti digitale riconfigurabile: diagonale da 12,3 pollici e visualizzazione principale in stile "Alfa Romeo d'antan" con il lettering anni Sessanta che tanto piacerà agli Alfisti meno giovani all'anagrafe. La modernità è invece rappresentata dalla manopola del DNA (con regolazione separata della taratura degli ammortizzatori) che sporge sul lato sinistro del tunnel, a portata di mano del guidatore, e dal pulsante di avviamento sotto la razza sinistra del volante, quella che ospita i comandi del cruise control adattivo e della guida assistita di Livello 2, con il sistema di mantenimento della traiettoria che va ad aggiungersi alla frenata automatica d'emergenza (solo nella marcia avanti), al monitoraggio dell'attenzione del pilota e degli angoli morti dei retrovisori esterni. Peccato che questa dotazione, presente sulla Tonale Ti in prova, sia un optional su tutta la gamma Tonale.



Detto che le misure di abitabilità sono tra le migliori nel segmento d'appartenenza e in rapporto agli ingombri (451 cm di lunghezza per 184 cm di larghezza) e che il bagagliaio è un'autentica piazza d'armi, accreditato com'è di una capacità da 500 a 1550 dmc, meritano di essere sottolineati due aspetti che rendono piacevole anche per i passeggeri seduti dietro il viaggio: l'ottima imbottitura di tutti i sedili e la saggia configurazione del divano posteriore, dotato di schienale sdoppiato ribaltabile in due parti, passaggio centrale per oggetti lunghi (due paia di sci da discesa trovano adeguatamente posto) e zona centrale sagomata ad hoc per accogliere un adulto come quinto ospite compensando la sporgenza del mobiletto centrale anteriore con una seduta accorciata di qualche centimetro. Sul piano dell'infotainment va detto che si basa sulla piattaforma Android e dispone dell'assistente vocale Alexia. Navigatore con mappe TomTom, ricarica wireless del cellulare e connettività Apple CarPlay e Android Auto sono di serie dall'allestimento Sprint e quindi anche sulla "nostra" Tonale Ti, al pari dei servizi online accessibili scaricando la app My Alfa Connect, da cui si può accedere ad alcuni dati dell'auto in tempo reale, come la pressione dei pneumatici, il livello del carburante e altre informazioni legate alla manutenzione della vettura. In aggiunta, e questa è un'esclusiva della Tonale, il primo proprietario può attivare un'apposita sezione della app che registra digitalmente la storia dell'auto, specie sul piano della manutenzione, così da certificarne il chilometraggio e tutti i principali eventi occorsi all'auto al fine di incrementarne il valore residuo.

Vi sarete chiesti a questo punto come va la Tonale Ti Hybrid: ricordato che qui è presente la versione più potente del turbobenzina da 1,5 litri di cilindrata a ciclo Miller, accreditata di

**SCHEDA TECNICA****Alfa Romeo Tonale Ti Hybrid**

**MOTORE TERMICO:** 4 cilindri, 16 valvole, turbobenzina, 1469 cc, ciclo Miller, full hybrid  
**POTENZA MASSIMA:** 160 CV a 5750 giri/min  
**COPPIA MASSIMA:** 240 Nm a 1500 giri/min  
**MOTORE ELETTRICO:** sincrono a magneti permanenti, alimentato da batteria agli ioni di litio  
**POTENZA MASSIMA:** 15 kW (20 CV)  
**COPPIA MASSIMA:** 55 Nm  
**POTENZA COMBINATA:** 160 CV  
**COPPIA COMBINATA:** 240 Nm  
**TRAZIONE:** anteriore  
**CAMBIO:** a doppia frizione e 7 marce con modalità automatica e manuale-sequenziale  
**CERCHI:** 7Jx20"  
**PNEUMATICI:** 235/40 R20 96V  
**FRENI:** anteriori a disco autoventilanti, posteriori a disco.  
**SOSPENSIONI:** ant e post a ruote indipendenti, avantreno McPherson, retrotreno McPherson  
**DIMENSIONI:** lungh/largh/alt: 4528 x 1841 x 1601 mm  
**PESO:** 1600 kg  
**BAGAGLIAIO:** 500-1550 litri  
**SERBATOIO:** 55 litri  
**VELOCITÀ MASSIMA:** 212 km/h  
**ACCELERAZIONE:** 0-100 km/h in 8,8 sec  
**CONSUMO COMBINATO:** 6,1 litri/100 km  
**CO2:** 139 g/km  
**PREZZO:** 42.800 euro



160 CV e dotata di turbina a geometria variabile, catalizzatore e filtro antiparticolato (oltre a una forma di elettrificazione a 48 Volt ottenuta collocando il motore elettrico da 15 kW all'interno del cambio a doppia frizione sviluppato dall'austriaca Magna Steyr), bisogna ammettere che, come per quasi tutte le vetture elettrificate, sono più appaganti le prestazioni in valore assoluto che le sensazioni di guida in senso stretto, condizionate in parte dal baricentro alto e dal dialogo perfezionabile (in arrivo un aggiornamento nel corso del 2023, secondo le promesse di Monsieur Imparato) tra motore termico e unità elettrica. Sterzo diretto, ammortizzatori a controllo elettronico, assali McPherson garantiscono un handling di ottimo livello e un piacere di guida all'altezza della fama del marchio. Con, in aggiunta, la versatilità di un assetto a ruote alte e la sostenibilità eco del motore ibrido.

Dietro le cinque razze circolari delle ruote in lega da 20 pollici occhieggiano le pinze dei freni Brembo verniciate in rosso, segno della sportività dell'allestimento Ti. Il motore ibrido a ciclo Miller integra l'unità elettrica nel cambio a doppia frizione e 7 marce. Ottima la capacità del bagagliaio: da 500 a 1550 dmc.

