



Fotos: Alfa Romeo

Der Alfa Romeo Tonale ist ein Gesicht in der Menge. Mit gut 4,50 Metern Länge sortiert er sich im beliebten Kompakt-Segment ein

## Schön alleine reicht nicht

Optisch knüpft der Alfa Romeo Tonale an die glorreiche Vergangenheit der italienischen Traditionsmarke an, technisch bietet er eine Weltneuheit, aber auf der Straße ist nicht alles so dynamisch wie das Design.

**Der Begriff vom** „Gesicht in der Menge“ wird bei vielen Automobilen arg strapaziert. Doch der Alfa Romeo Tonale ist eines der Fahrzeuge, auf die dieses Attribut zutrifft. Das 4,53 Meter lange SUV tritt in dem hart umkämpften Kompakt-Segment gegen Konkurrenten wie den Audi Q3 sowie den VW Tiguan an und punktet mit seinem Aussehen. Zumal sich die Alfa-Designer bei seinem Aussehen an den Klassikern mit dem Scudetto-Kühlergrill orientieren: Die Scheinwerfer ähneln denen des Alfa SZ Zagato und die Fünflochfelgen sind jenen nachempfunden, die Alfa Romeo in den 1960er-Jahren bei der Straßenversion des Tipo 33 Stradale verwendet hat.

### Aufgewärmtes von gestern?

Die schöne Hülle verdeckt eine Architektur, die schon ein paar Jahre auf dem Buckel hat und die auch beim Jeep Compass zum Einsatz kommt. Genau genommen ist es die SCCS-Plattform (Small Common Components and Systems) aus dem Jahr

2005. Allerdings hat der aktuelle Unterbau nur noch wenig mit dem zu tun, der vor 17 Jahren beim Fiat Punto seine Premiere hatte. Denn die Ingenieure haben die Technik über die Jahre verbessert. Das macht sich bei den Assistenten bemerkbar, bei denen der Tonale Klassenübliches wie einen Totwinkel-Assistenten, Warnung bei Querverkehr hinten und eine 360-Grad-Kamera bietet. Dazu kommen Notbremsassistent, Spurhalteassistent, adaptiver Tempomat und Verkehrszeichenerkennung.

Beim Infotainment haben sich die Italiener richtig ins Zeug gelegt und schaffen eine ansehnliche Symbiose aus Tradition und Moderne. Das ist angesichts des eher angestaubten Unterhaltungsangebots des Technik-Bruderpaares Alfa Romeo Stelvio und Giulia auch überfällig. Der Innenraum ist entschlackt, ohne dass die Designer manisch auf möglichst viele Schalter verzichtet haben. Daher hat das Interieur eine klare Gliederung, die aber durchaus auch eine italienische Leichtigkeit verströmt. Das digitale Cockpit der 12,3 Zoll großen Instru-

mententafel zitiert mit den in tiefen Röhren liegenden Rundinstrumenten das Ambiente der klassischen Alfas.



**Nicht nur Fans der italienischen Marke werden gefallen an dem Tonale finden. Auch Praktiker. Denn 500 Liter Kofferraumvolumen und ordentlich Platz für Passagiere sind vorhanden**



1



2

ALFA ROMEO TONALE AUTO

1 Die Bedienung ist einfacher als in anderen modernen Autos. Echte Tasten helfen, Funktionen schnell zu finden 2 Übersichtlich und passend. Im digitalen Kombiinstrument sind Tradition und Moderne schön vereint. Warum dann keine Analogzeiger? Die sind teuer

Die Kommandozone ist ein 10,25 Zoll großer Touchscreen. Die Menüführung ist ebenfalls nicht zu verspielt und man findet sich schnell zurecht. Wer per Sprache mit dem System kommunizieren will, kann Amazons Alexa nutzen. Außerdem ist im Tonale ein 4G-Modul verbaut, damit drahtlose Updates schnell ins Auto kommen. Wer sein Smartphone in das System einbinden will, kann dies drahtlos per Apple Carplay oder Android Auto tun.

Besonders stolz sind sie bei Alfa Romeo auf den „Non-Fungible Token“ (NFT), ein fälschungssicheres digitales Zertifikat, das Alfa Romeo als erster Automobilhersteller weltweit verwendet. Der NFT basiert auf der Blockchain-Technologie, also einer dezentralen und von vielen Teilnehmern gemeinsam genutzten Datenbank. Um dieses Ausstattungsdetail nutzen zu können, ist die Zustimmung des Nutzers erforder-

lich. Sobald diese erfolgt ist, werden verschiedene Daten abgespeichert. Darunter das Fahrverhalten und die Wartung des Fahrzeugs, wovon sich Alfa Romeo einen höheren Restwert verspricht. Natürlich nur, wenn das digitale Scheckheft auch geflissentlich geführt wird. Diese Funktionen helfen sicher den Flottenbetreibern und dem Autohandel, dem es die Arbeit erleichtert. Ob sich ein Privatfahrer einen solchen digitalen Big Brother ins Auto holt, wird sich zeigen.

### Agil kann Alfa

Die Kernkompetenz eines Alfas ist die Agilität. Deswegen haben die Techniker beim Fahrwerk Hand angelegt und beide McPherson-Achsen mit einem Element unten zwischen den Federbeinen versteift, um so die Verwindungssteifigkeit zu erhöhen. Außerdem haben die Ingenieure an der Vorderachse den Sturz erhöht und auch die Radlager des Alfa Romeo Stelvio und Giulia verwendet – was das Einlenkverhalten verbessert. Die Kniffe zeigen ihre erwünschte Wirkung. Wenn es um die Richtungswechsel geht, agiert der Tonale deutlich leichtfüßiger als das Jeep-Pendant, dabei hilft das elektronische Sperrdifferenzial. Die direkte Lenkung hilft beim präzisen Durcheilen der Kurven, ohne aber dem Fahrer vollumfänglich mitzuteilen, wie es um das Zusammenspiel zwischen Asphalt und Räder wirklich bestellt ist.

Unser Alfa Romeo Tonale Veloce TI war mit elektronisch gesteuerten Stoßdämpfern („Dual Stage Valve“, kommen von Marelli) ausgestattet, die je nach Fahrmodus komfortabler (bei „Advanced Efficiency“ und „Normal“) und straffer (bei „Sport“) abgestimmt sind. Auch wenn es dynamisch vorangeht und die Dämpfer sportlicher fe-

dern, wird der Alfa Romeo Tonale nie ungemütlich und das Fahrwerk hat mit dem 1.525 Kilogramm schweren Crossover nie ein Problem. Platz ist genug vorhanden – sowohl im Fond als auch im Kofferraum, der ein Volumen von 500 bis 1.550 Litern bietet.

### Benziner, Hybrid und Plug-in

Die Kraftquelle des Vortriebs ist eine Kombination aus einem 1.5-Liter-Vierzylinderbenziner und einem 48-Volt-Elektromotor mit 15 kW/20 PS. Zusammen ergibt das eine Systemleistung von 118 kW/160 PS und einem maximalen Drehmoment von 240 Newtonmetern, was reicht, um dann den Tonale in 8,8 Sekunden auf 100 km/h zu wuchten und weiter bis 210 km/h zu beschleunigen. Klingt ordentlich. Allerdings schöpft der Mildhybrid-Antriebsstrang das Potenzial des Fahrwerks nicht aus. Solange man entspannt im Verkehr mitschwimmt, ist alles in bester Ordnung. Sobald man aber die Sportlichkeit des Italiens abrufen will, löst das Triebwerk das dynamische Versprechen der ansehnlichen Hülle nur noch bedingt ein. Am besten kaschieren die Siebengang-Doppelkupplung sowie die E-Maschine die Temperamentlosigkeit noch im „dynamic“-Fahrmodus. Den Verbrauch gibt Alfa Romeo mit bis zu 6,5 Litern an. Ein Plug-in-Hybrid soll folgen, der hat 275 PS und seine 15,5-kWh-Batterie soll 60 reine E-Kilometer schaffen – na wenn der mal für Deutschland nicht zu spät kommt.

Die Preise starten bei 29.832 Euro für den Tonale Super (130 PS). Unser Testwagen (Tonale TI) kostet ab 35.000 Euro. Beim Leasing der FCA-Bank startet der Tonale inklusive 5-Jahres-Garantie bei 299 Euro (40.000 km/vier Jahre). *Wolfgang Gomoll*

## Alfa Romeo Tonale TI

Preis: ab 35.294 €

R4/1.469 cm<sup>3</sup> | 118 kW/160 PS

240 Nm bei 1.500 U/min

7-Gang-DKG | 212 km/h | 8,8 s

Verbrauch: 6,5 l | 148 g/km

4.528 x 1.835 x 1.601 mm

Kofferraumvolumen: 500 – 1.550 l

HK: 18 | TK: 21 | VK: 25

Garantie: 4 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer