



Fotos: Timo Bürger

Der Tonale passt perfekt in die SUV-Kompaktklasse. Bei der Leistung befindet sich der Plug-in am oberen Segment-Ende.

## 280 PS, Allrad – und sonst?

Mit schickem Design, einem Plug-in-Hybrid-Antrieb und fast 300 PS unter der Haube will der kompakte Italiener Kunden überzeugen. Rund 150 lassen sich pro Monat von ihm überzeugen.

„Der 1,5-Liter-Turbobenziner und der kleine Elektromotor bieten im Verbund mit dem 48-Volt-Netz eine Leistung von 130 PS und ein Drehmoment von 240 Newtonmetern. Wie es sich liest, so fährt es sich dann auch. Viel Arbeit für die Siebenstufen-Doppelkupplung-Automatik ...“ So hatte Autoflotte vor einem Jahr über den nur 130 PS starken Basis-Tonale geurteilt. Schnee von gestern – im Q4 hat sich die Leistung mehr als verdoppelt: Dieser Plug-in-Hybrid leistet nun 280 PS. Aber wichtiger als die Angaben im Datenblatt sind die Eindrücke auf der Straße. Wie macht sich das Kompakt-SUV in der Realität?

Der Antriebsstrang des Tonale Plug-in Hybrid Q4 vereint einen lediglich 1,3-Liter-Vierzylinder-Turbobenziner mit 180 PS und einen E-Motor, der die Hinterräder antreibt. Das zusammen ergibt ein 280-PS-Allrad-System. Trotz der hohen Papierleistung, die den größeren Alfa Romeo Stelvio mit einem Zweiliter-Turbobenziner auf Tempo 230 bringt, endet der Vortrieb beim Tonale bei mageren 206 km/h. Um dort hinzukommen, braucht der Fahrer zum Ende hin zudem Geduld. Flotte Zwischensprints im Zusammenspiel von Verbrenner und Elektromotor erledigt das System dagegen – abgesehen von einem leichten Motoren-Murren – klaglos. In den meis-

ten Fahrsituationen ist der Allrad-Alfa spritzig unterwegs – die 280 PS Systemleistung lesen sich aber nach mehr, als in der Realität erfahrbar ist.

### Lädt nur einphasig

Was den Verbrauch angeht, lässt sich nur mit Mühe eine verlässliche Angabe machen – zu sehr ist dieser vom Ladezustand der 15,5 kWh großen Batterie und der Fahrweise abhängig. Bei voller Ladung der Batterie und moderatem Fahrstil lässt sich eine 5 vor dem Komma realisieren. Fordert man den Tonale, fließen auch neun Liter Super durch die Leitungen. Nach 600 gefahrenen Kilometern hatten wir einen Durchschnittswert von 6,7 Litern – enthalten sind darin drei volle Batterieladungen, also kommen – mit Ladeverlusten – etwa 50 kWh hinzu und die entsprechenden Stromkosten. Rund 40 Kilometer (je nach Außentemperatur) lassen sich rein elektrisch zurücklegen. Das Umschalten von Benzin auf Strom ist kaum zu spüren. Auch beim Tonale Plug-in gilt: Das Laden ist nicht seine Domäne. 7,4 kW lautet der Maximalwert, sofern einphasig an öffentlichen 22-KW-Ladesäule geladen wird. Dann ist der Akku in zwei Stunden voll, an der dreiphasigen Wallbox in der Garage dauert es hingegen gut vier Stunden.

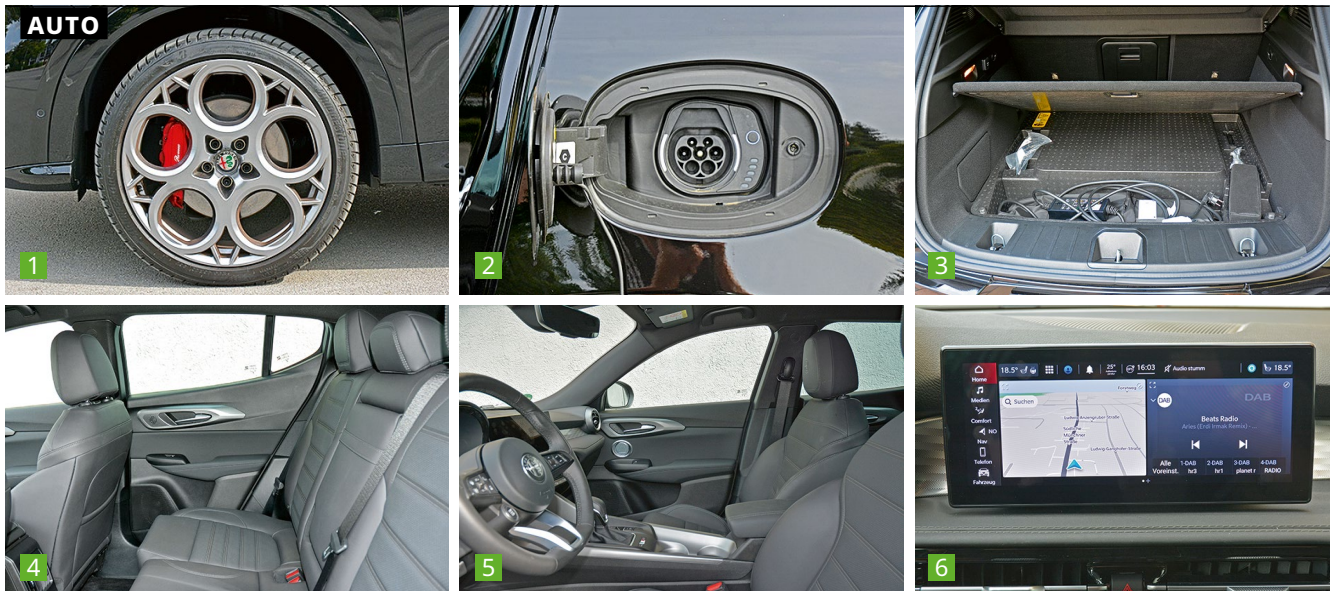
Auch eher verwunderlich für einen Alfa Romeo: Die Lenkung ist recht indifferent. Die Abstimmung des Fahrwerks ist indes ein guter Kompromiss aus Dynamik und Komfort. Erfreulich niedrig fallen die Geräusche aus. Selbst bei hohen Tempi bleibt der Italiener zurückhaltend. Der fast schon kultige DNA-Regler zur Auswahl der Fahrmodi wurde überarbeitet. Im Dynamic-Modus („D“) schöpft das Fahrzeug seine Leistung voll aus – und das Lenkgefühl ist etwas „griffiger“.

### Schick und praktisch

Ansonsten gibt es wenig am Alfa zu mäkeln – besonders was den hoch-



Den Tonale gibt es seit zwei Jahren. Das Design ist eher zeitlos als modern.



**1** 20-Zoll-Felgen sehen gut aus. Komfort, Alltagstauglichkeit und Verbrauch leiden jedoch. **2** Der Ladeanschluss befindet sich hinten links. Ladeleistung: einphasig maximal 7,4 kW. **3** Extra-Stauraum unter dem Boden. **4** Das Platzangebot im Fond ist nicht üppig. **5** Vorn gibt es zwei Wohlfühlplätze. **6** Wenig verspielt, gut infomiert.

## Alfa Romeo Tonale Plug-in-Hybrid Q4

**Preis ab:** 42.521 €

R4/1.332 cm<sup>3</sup> | 132 kW/180 PS

Gesamt: 206 kW/280 PS |

270 Nm ab 1.850 U/min + Elektro-

Motor: 94 kW/128 PS | 250 Nm

**Akkukapazität:** 12 kWh (netto)

einphasig 7,4 kW | 6-Gang-AT

6,2 s | 206 km/h | **WLTP:** 1,4 S

**E-Reichweite (WLTP):** 61 km

**Testverbrauch:** 6,7 S

**Maße:** 4.528 x 1.835 x 1.614 mm

**Kofferraum:** 385–1.430 l

**HK:** 19 | **TK:** 24 | **VK:** 25

**Wartung:** jährlich/15.000 km

**Garantie:** 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

wertig wirkenden Innenraum angeht: Der Fahrer blickt auf übersichtliche Instrumente; als Reminiszenz an die guten alten Zeiten wurden die beiden Rundinstrumente platziert, wenngleich darin alles digital abläuft. Die meisten Funktionen werden über den zentralen Bildschirm gesteuert, der nicht nur sehr elegant aussieht, son-

dern auch ein helles und klares Display mit toller Grafik bietet, die auch bei Sonne gut ablesbar ist.

Die vorderen Sitze sind bequem geformt, dick gepolstert und können zudem beheizt und belüftet werden (wobei die Lüftung selbst in der untersten Stufe ordentlich Wind macht). Zudem bietet das Gestühl einen festen Seitenhalt selbst ohne einstellbare Seitenwangen. Stämmige Fahrer könnten den Platz vorne vielleicht sogar als etwas beengt empfinden – da stößt die Schulter schon mal an die B-Säule an.

Dienstwagenfahrer, die häufig mit Taschen, Koffern & Co. unterwegs sind, freuen sich über etliche Haken und Ösen im Kofferraum, die das Verzurren von Gepäck deutlich vereinfachen und es sicher am gewünschten Platz belassen. Praktisch im Kofferabteil ist zudem der doppelte Ladeboden mit Einrastfunktion, für all die, die weniger oft benötigtes Transportgut eine Etage tiefer unterbringen möchten.

## Kein Schnäppchen

Serienmäßig ist der Tonale hinsichtlich Sicherheitssystemen und Komfort-Features rappelvoll – bei einem Preis von mindestens 42.521 Euro (Einstiegsversion Sprint als Plug-in-Hybrid) darf diese üppige Ausstattung erwartet werden. Serienmäßig

steht der Sprint auf 18-Zoll-Felgen. Der Testwagen besaß noch die Ausstattungslinie TI, diese gibt es nicht mehr. 20-Zöller – wie bei uns montiert – hingegen schon. Zwar nur noch in Dunkelgrau, aber mit 1.680 Euro Aufpreis sowieso keine Empfehlung. Nach dem ersten Bordsteinkontakt sehen sie unschön aus und kosten am Leasingende richtig Geld. Empfehlenswert sind hingegen die schwarzen Ledersitze, die es nur in Kombination mit dem Winter-Paket und dem Veloce-Paket für zusammen 2.522 Euro gibt. Ein Vorteil des Plug-in-Hybriden: Nach wie vor versteuert der Dienstwagenfahrer nur die Hälfte des Bruttolistenpreises – da hat das Förderende noch nicht gegriffen – kommt aber sicherlich auch noch. *tb*



**Ins eher beliebige Heck passen unterdurchschnittliche 385 Liter Gepäck.**