
Fahrbericht Alfa Romeo Tonale: Elegantes SUV mit hohem Anspruch

Von Matthais Knödler, cen

Ein kompaktes SUV hat Alfa Romeo bislang im Programm gefehlt. Nun soll der Tonale dieses lukrative Segment bedienen. 2019 wurde die Studie in Genf gezeigt und erfreulicherweise ist das Design dicht an der Studie geblieben. Die Namensgebung nimmt Bezug auf den Tonale-Pass in den Rätischen Alpen, der auf der Wasserscheide zwischen Etsch und Po liegt. Der neue Alfa weist sich damit auch als kleiner Bruder des Stelvio aus, der nach dem legendären Stifser Joch benannt ist.

Es mangelte nicht an Superlativen aus dem Marketing: Der Alfa Romeo Tonale sei das dynamischste und sportlichste Angebot weit und breit, man habe „Sportlichkeit für das nächste Jahrhundert neu erfunden“. Tatsächlich jedoch mussten die Ingenieure mit einer bewährten Basis vorliebnehmen: Die Arbeiten an der SCCS-Plattform begannen vor genau 20 Jahren, zahlreiche Modelle von Fiat, Opel und Jeep basieren darauf. Die Arbeiten am Tonale haben sich übrigens noch einmal verzögert, weil die Hybridisierung in den Vordergrund gerückt ist. Ob das dem Auto gut getan hat, sollte sich bei Testfahrten am Comer See zeigen.

Erste Informationen gab es im Volta-Tempel in Como, der Alessandro Volta, Kind der Stadt Como und Erfinder der Batterie, gewidmet ist. Die Lokalität ist sinnfällig, denn der Tonale bedeutet den Einstieg der Marke in die Elektrifizierung. 48-Volt-Hybride machen den Anfang, ein Plug-in-Hybrid mit insgesamt 275 PS (202 kW) sowie ein klassischer 1,6-Liter-Diesel mit 160 PS (118 kW) sollen folgen. Alfa Romeo, so die Presseabteilung, sei die Marke, die den Umstieg auf die Elektrifizierung am schnellsten schaffen wolle.

Vier Ausstattungsvarianten mit historischen Alfa-Romeo-Bezeichnungen stehen für das 4,53 lange Fahrzeug im Angebot: Super, Sprint, Ti und Veloce. Zunächst gibt es zwei Motorisierungen: Super und Sprint verwenden einen 130 PS (96 kW) starken 1,5-Liter-Ottomotor mit 48-Volt-Technologie kombiniert. Die Hybrid-Batterie wiegt 13 Kilogramm und ist unter der Mittelkonsole verbaut; so erreicht Alfa eine ideale Gewichtsverteilung von 50:50. Der E-Motor bietet zusätzliche 15 kW (20 PS) und ein Drehmoment von 55 Newtonmetern.

Dazu kommen die Varianten Ti und Veloce mit 160 PS starkem Benziner. Die Drehmomentabgabe steigt stark an, um bei 1500 Umdrehungen in der Minute eine weiter leicht ansteigende „schiefe Ebene“ zu erreichen; damit soll neben viel Dampf von unten heraus die Linearität eines klassischen Saugmotors simuliert werden. Die Ingenieure haben die Konzernmotoren überarbeitet, um sportliche Gene freizusetzen – unter anderem mit eigenständigem Zylinderkopf, Turbolader mit variabler Geometrie, höherem Einspritzdruck und einigem mehr.

Die 48-Volt-Hybridisierung soll den Normverbrauch um bis zu 20 Prozent senken. Die Motoren sind an ein Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt. Zum ersten Mal wird ein Auto mit Non-Fungible-Token-Technologie (NFT) ausgestattet, welche die individuelle Service- und Kilometer-Historie jedes Tonale fälschungssicher dokumentiert.

Dieser Aufwand manifestiert sich – sicherlich auf aufgrund des beträchtlichen Gewichts des kompakten SUV – in eher durchschnittlichen Fahrleistungen. Auf den engen Bergstraßen um Como war der Tonale Hybrid mit den 160 PS keineswegs sportlich motorisiert. Nur im Dynamic-Modus, bei dem der Benziner stets mitläuft, ist das Ansprechverhalten so direkt, wie man es von einem Italiener erwartet. Im „Neutral“-Modus schaltet sich der Verbrenner bei niedrigem Tempo ab, und das bedarfsgesteuerte

Zuschalten geschieht so auffallend ruppig, dass man die Ingenieure eigentlich noch einmal zur Nacharbeit schicken müsste. Und im Sparmodus „Advanced“ wirkt der Tonale ausgesprochen phlegmatisch.

Übrigens klingt der Motor erst oberhalb von 4500 U/min wirklich gut, und weil die Doppelkupplungs-Automatik oft mit einer gewissen Hilflosigkeit nach der richtigen Übersetzung sucht, hilft man am besten mit den Schalt paddeln nach, die in der Veloce-Version zum Serienumfang gehören. Eine Handschaltung, mit der das besser klappen würde, gibt es im Tonale leider nicht. Die Fahrleistungen: Von 0 auf 100 km/h in 8,8 Sekunden, Spitze 210 km/h. Die 130-PS-Variante, die nicht zu fahren war, benötigt für den Standard-Sprint 9,9 Sekunden und schafft 195 km/h.

Ein positives Kapitel ist das Fahrwerk. Der Tonale hält sauber die Spur und erlaubt hohe Kurvengeschwindigkeiten, und die sehr direkte Lenkung ermöglicht es, ohne Umgreifen Kehren zu fahren. Das Auto wirkt steif und solide, das Handling ist deutlich sportlicher als der Klassendurchschnitt. Die von Brembo zugelieferte Bremsanlage packt bissig zu und ist äußerst standfest.

Zu den größten Vorzügen des Tonale zählt neben dem Fahrwerk auch der optische Auftritt. Das Design ist außen wie innen sportlich-elegant und emotional, wobei die Räder vielleicht noch etwas weiter außen stehen könnten. Innen sind die Bildschirme ideal erreichbar und gut einsehbar, unter dem Mittelbildschirm ordnen sich die wichtigsten Funktionen in Schaltern an. Platz gibt es reichlich, trotz der leicht abfallenden Dachlinie ist die Kopffreiheit im Fond erstaunlich gut.

Die Materialauswahl ist in der Basis ordentlich, einen großen Sprung nach oben vollzieht der Tonale allerdings in der Spitzenversion Veloce, und zwar dann, wenn die Armaturentafel mit Alcantara überzogen ist. Den Einsatz dieses edlen Materials beherrschen die Italiener so gut wie kein anderer, und mit dem Alcantara-Interieur positioniert sich der Tonale in Sachen Anmutung und luxuriösem Ambiente direkt in der Oberklasse.

Die Preise für den Tonale beginnen mit 130 PS und der Basis-Ausstattung bei 35.500 Euro, das Spitzenmodell Veloce kostet mit dem 160-PS-Motor 44.500 Euro. Nicht zuviel für ein derart elegantes und agiles Kompakt-SUV. Für den Tonale-Pass können wir uns allerdings geeignetere Fahrzeuge vorstellen. (Matthias Knödler, cen)

Daten Alfa Romeo Tonale 1.5 VGT 118 kW

Länge x Breite x Höhe (m): 4,53 x 1,84, x 1,60

Radstand (m): 2,63

Antrieb: R4-Turbobenziner, 1469 ccm, 15-kW-Elektromotor, Vorderradantrieb, 7-Gang-TCT

Leistung: 118 kW / 160 PS bei 5750 U/min

Max. Drehmoment: 240 Nm bei 1500 bis 4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 212 km/h

Höchstgeschwindigkeit elektrisch: 140 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,8 Sek.

Leergewicht / Zuladung: 1600 kg / 535 kg

Max. Anhängelast: 1500 kg

Kofferraum: 500–1550 Liter

Bilder zum Artikel



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthais Knödler



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthais Knödler



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthais Knödler



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthais Knödler



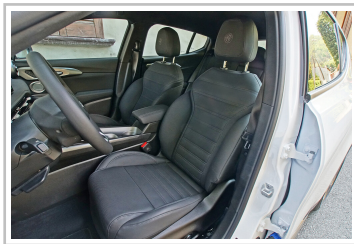
Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthais Knödler



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthais Knödler



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthais Knödler



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthais Knödler



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthais Knödler



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthais Knödler



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthais Knödler



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthais Knödler



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthais Knödler



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthais Knödler



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthais Knödler



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthais Knödler



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthais Knödler
