
Praxistest Alfa Romeo Tonale e-Hybrid: Von Schein und Sein

Von Frank Wald, cen

Die schöne Form beherrscht Alfa Romeo wie kaum eine andere Marke. Exemplarisch zu sehen am neuen Tonale, dem zweiten SUV der Italiener, das vor allem mit seinen Sechsen-LED-Augenschlitzen und markentypischem „Scudetto“-Kühlergrill die Blicke auf sich zieht. Anders sieht es mit dem markentypischen Sportsgeist aus, der zumindest in der 130 PS (96 kW) starken e-Hybrid-Version eher selten zu erfahren ist. Dafür punktet der kleine Stelvio-Bruder mit Materialqualität und Wertigkeit – Stellantis lässt grüßen. Und fünf Jahre Garantie gab es vor dem Tonale auch noch in keinem anderen Alfa.

Der Mini-Fahrer vor der Waschanlage zeigt sich interessiert: „Ist das der neue Alfa? Sieht gut aus, vor allem die Farbe, ist ja der Hammer!“ Wohl wahr, nicht nur in der metallisch-grünen Lackierung „Verde Montreal“ (1500 Euro) ist der Tonale ein echter Hingucker. Auch die coupé-artige Silhouette, die großen Räder mit den 5-Loch-Felgen oder das elegante Rückleuchten-Band machen was her. Auf 4,53 Meter Länge und mit 2,63 Meter Radstand bietet der Fünfsitzer auch hinten ausreichend Platz und trotz abfallender Dachlinie muss dort niemand den Kopf einziehen. Richtig üppig ist mit 500 bis 1550 Liter der Kofferraum ausgefallen.

Auch der Innenraum kann sich sehen lassen. Alles sauber verarbeitet, die Materialien wirken hochwertig und fassen sich gut an. Ob Oberflächen, Verkleidungen, Knöpfe oder Regler, Sitze oder Kofferraumabdeckung, nichts wackelt, nichts knistert. Alfa hatte uns zwar die Basismotorisierung vor die Tür gestellt, diese aber in der Launch-Edition „Speciale“, zu der neben 20-Zoll-Leichtmetallfelgen inklusive roten Brembo-Bremssätteln unter anderem auch Matrix-Scheinwerfer, eine elektrische Heckklappe und Lederausstattung zählt. Alles selbstverständlich auch zu einem Speciale-Preis, aber dazu später.

Lustiges Gimmick beim Starten

Der Fahrer blickt auf ein gut sortiertes Cockpit mit tubenförmig gestaltetem Digital-Kombidisplay, in dem als lustiges Gimmick beim Starten ein Scheinwerfer-Scudetto-Gesicht aufleuchtet. Davor prangt ein griffiges Drei-Speichen-Sportlenkrad mit Schaltpaddels und allerlei Multifunktionstasten. Etwas deplatziert darauf allerdings links neben dem Pralltopf der Starter-Knopf, der sich schon nach leichtem Volant-Einschlag oben wiederfindet. Ansonsten aber sitzt alles am zu erwartenden Platz und man findet sich schnell zurecht.

Selbst die Logik und Bedienung des modernen Infotainment-Systems gibt überraschenderweise keine großen Rätsel auf, es ist schnell, umfassend und auch die Darstellung auf der Höhe der Zeit. Über den zentralen 10,25-Zoll-Touchscreen lassen sich alle Funktionen – nach einigen Probeläufen – intuitiv steuern. Auch wenn manche Bedienfelder (Sitz- und Lenkradheizung) arg klein ausgefallen sind, so dass es während der Fahrt immer mal wieder zu Fehltippern kommt. Dankenswerterweise funktionierte die Klimasteuerung gleich darunter durch eine vollwertige Tastenleiste. Navisystem, Rückfahrkamera, kabelloses Ladepad fürs Smartphone und dessen Einbindung ins Bordsystem gehören außerdem zur Serie des Sondermodells.

Schaltpaddel lassen sich einsparen

Allerdings, so hübsch der Tonale auch anzusehen und zu bedienen ist, nach den ersten gefahrenen Kilometern gehen die Mundwinkel nach unten. Der kleine Basisantrieb wird dem dynamischen Äußeren und erst recht nicht dem sportlichen Image der Marke gerecht. Wobei Antritt und Beschleunigung, erst recht im städtischen Stop-and-Go-Verkehr, gar nicht mal gravierend auffallen. Knapp zehn Sekunden für den Standardsprint sind, trotz zusätzlichem 15-kW-Elektro-Boost, zwar nicht die Welt, doch schwimmt man damit von

Ampel zu Ampel locker mit. Die (optionalen) Schaltpaddel hinterm Lenkrad jedenfalls hätte man sich dafür getrost sparen können.

Und dann auch wieder nicht. Denn schon hier fällt die 7-Stufen-Doppelkupplungsautomatik durch ihre merkwürdige Unentschlossenheit und verzögerte Reaktion auf, sodass man doch besser selbst eingreift, um überhaupt ein wenig von dem Alfa-Feeling zu erhaschen. Auch die ruckelnden Übergänge zwischen Elektro- und Verbrennerbetrieb sind wenig schmeichelhaft

Handling stimmt versöhnlich

Ähnlich zwiespältig läuft's hinterm Ortsausgangsschild. Beim Kickdown braucht die Automatik eine Gedenksekunde, um sich zu sortieren, dann geht es mit 240 Newtonmeter Schub voran. Wenn auch nicht so flott wie man es ob der angestregten Geräuschkulisse erwarten dürfte. Das mindestens 1600 Kilogramm schwere SUV kommt (s.o.) nur gemächlich auf Landstraßentempo und erst nach langem Anlauf auf Höchstgeschwindigkeit. Der „DNA“-Fahrprofilwähler bringt da nur wenig Abhilfe, allein im „Dynamic“-Modus geht es gefühlt etwas flotter voran, im Sparprogramm „Advanced“ dafür umso träger.

Versöhnlich stimmt hingegen das Handling. Trotzdem der Tonale auf der alten Plattform des Jeep Compass aufbaut, wirkt das Fahrwerk frisch und leichtfüßig, zeigt Spurtreue und erlaubt hohe Kurvengeschwindigkeiten. Die Lenkung ist präzise und direkt, könnte um die Mittellage etwas mehr Feedback liefern, doch alles im Rahmen. Dazu wirkt das Kompakt-SUV steif und solide, ist äußerst gut gefedert und rollt auch auf seinen optionalen 20-Zöllern straff, aber keineswegs hart ab.

Selbstbewusste Preise

Bei den Preisen gibt sich Alfa Romeo im Vergleich zum Wettbewerb durchaus selbstbewusst. Mindestens 36.800 Euro rufen die Italiener aktuell für die Einstiegsversion ihres kleinsten SUV in der Ausstattung „Super“ auf. Darin enthalten immerhin Voll-LED-Scheinwerfer, 18-Zoll-Leichtmetallfelgen, Klimaautomatik, 12,3-Zoll-Digital-Cockpit, Infotainment-System mit 10,25-Zoll-Touchscreen sowie wesentliche Assistenzsysteme wie Kollisions- und Müdigkeitwarner, Abstandsregeltempomat mit Verkehrszeichenerkennung, Spurverlassenswarner und – halteassistent sowie Regen- und Lichtsensor.

Zum Vergleich: Konzernbrüder ähnlicher Größe mit identischen Leistungen wie Opel Grandland (ab 31.875 Euro) oder Peugeot 3008 PureTech 130 (ab 34.720 Euro) sind günstiger, ebenso wie ein Renault Arkana Mildhybrid mit 140 PS ab 31.000 Euro. Dagegen sind ein Hyundai Tucson mit 150 PS ab 37.150 Euro oder der VW Tiguan, ebenfalls mit 150 PS, ab 37.355 Euro etwas teurer. Wenn auch nicht so viel wie unser „Speciale“-Sondermodell, das mit seinen vielen Extras aus den höheren Ausstattungen mit gut 44.000 Euro zu Buche schlug. (cen/fw)

Daten Alfa Romeo Tonale e-Hybrid Speciale

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-E--Motor, FWD, 7-Stufen-Doppelkupplung

Leistung: 96 kW/130 PS bei 5750 U/min

Max. Drehmoment: 240 Nm bei 1500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 198 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,6 Sek.

Verbrauch (WLTP): 6,1 l

CO₂-Emissionen: 139 g/km

Leergewicht/Zuladung: 1600 kg/535 kg

Max. Anhängelast: 1500 kg

Kofferraum: 500–1550 Liter

Basispreis: 36.800

Testwagenpreis: 43.950 Euro

Bilder zum Artikel



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Alfa Romeo



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Alfa Romeo



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Alfa Romeo



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Alfa Romeo



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Alfa Romeo



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Alfa Romeo



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Alfa Romeo



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Alfa Romeo



Alfa Romeo Tonale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Alfa Romeo
