



## Alfa Romeo Tonale 1.5 VGT 48V-Hybrid Ti TCT

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (118 kW/160 PS)

Mit dem Tonale bringt Alfa Romeo nach dem Stelvio ein weiteres SUV auf den Markt und wagt sich damit in das hart umkämpfte Segment der Kompakt-SUV. Die Designer haben ein schickes Karosseriekleid gezeichnet, wie man es von den Italienern gewohnt ist. Dass darunter eine GM-/Fiat-Plattform steckt, die in ihrer Grundform bis ins Jahr 2005 zurückreicht, sieht man dem Italiener dabei nicht an. Doch im Gegensatz zu Alfa Giulia und Stelvio, die nicht nur betörend aussehen, sondern auch überzeugend fahren, kann man dies vom Tonale nicht behaupten. Ob es an der veralteten technischen Basis oder der fehlenden Feinabstimmung liegt, lässt sich schwerlich beantworten. So oder so, das Ergebnis ist ziemlich ernüchternd. Hier wäre zuerst der Antrieb zu nennen. Der mildhybridisierte Turbobenziner mit 160 PS wirkt zäh und scheint oftmals überrascht davon, wenn ihm der Starter-Generator mit bis zu 20 PS unterstützend zur Seite springt oder er von diesem angeworfen wird. Das Zusammenspiel wirkt teils unkoordiniert. Mit 6,9l/100 km fällt der Verbrauch zudem nicht sonderlich gering aus. Als weiteres steht die Abstimmung von Fahrwerk und Lenkung im Fokus der Kritik: Die Feder-Dämpfer-Elemente sind unnötig straff abgestimmt. Der Fronttriebler stolpert ziemlich unbeholfen über Unebenheiten. Hinzu kommt, dass die Lenkung übertrieben direkt übersetzt ist. Eine ähnliche Auslegung kennen wir vom größeren Stelvio, doch hier fehlt es zudem an jedweder Rückmeldung, da die Lenkunterstützung zu hoch ausfällt. Kommen wir zu den Vorzügen des Alfa: Hier wäre das gut verarbeitete und wertige Interieur zu nennen, hier haben sich die Italiener sicht- und spürbar Mühe gegeben. Zudem punktet der Tonale mit einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung, einem Fünf-Sterne-Ergebnis bei Euro NCAP sowie der vierjährigen Fahrzeuggarantie. Das Ganze gibt es in der getesteten Variante ab 43.300 Euro - viel Geld für ein Auto, das den Alfa-typischen Fahrgegnuss leider nicht bieten kann. **Konkurrenten:** u. a. Ford Kuga, KIA Sportage, Renault Austral, VW Tiguan.

- +** gute Verarbeitung, umfangreiche Komfortausstattung, gutes Sicherheitsniveau, vierjährige Fahrzeuggarantie
- gefühllose Lenkung, schlechte Rundumsicht, unharmonische Antriebseinheit, unkomfortable Federung, schlecht dosierbare Bremse

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **3,1**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,8</b>
	Stadtverkehr	<b>3,8</b>
	Senioren	<b>2,8</b>
	Langstrecke	<b>3,3</b>
	Transport	<b>2,7</b>
	Fahrspaß	<b>3,6</b>
	Preis/Leistung	<b>2,8</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,4 Verarbeitung

⊕ In puncto Verarbeitung schneidet der Tonale bemerkenswert gut ab. Man hat nicht den Eindruck, dass der Italiener zusammengespart wurde, wie es inzwischen bei vielen Neuerscheinungen der Fall ist. Die Materialauswahl im Innenraum verdient durchaus das Prädikat "wertig", zudem wirkt alles solide zusammengebaut. Auch auf schlechtem Fahrbahnnuntermgrund verkneift sich der Alfa unschöne Klappergeräusche. Bemerkenswert: Mit Stoff überzogene A-

Säulen, Türrahmenverkleidungen und Gasdruckfedern zum Öffnen und Halten der Motorhaube findet man in diesem Segment allenfalls im Premiumbereich.

Auch am Finish der Karosserie gibt es nur wenig zu mäkeln: Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal, der Unterboden ist überwiegend verkleidet sowie gut geschützt und selbst der Bereich des Reserverads unter dem Ladeboden ist mit Teppich verkleidet.

### 3,2 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 6,9 l/100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 55-l-Tank eine theoretische Reichweite von 795 km. Trotz des hohen Fahrzeuggewichts von 1.590 kg fällt die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens mit 545 kg recht hoch aus. Auf dem Dach lassen sich Lasten von bis zu 50 kg Last transportieren, allerdings gibt es eine Dachreling nur optional über das Zubehör - ungewöhnlich für ein SUV. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf 75 kg betragen, was bei zwei Pedelecs gerade noch reichen kann. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,5 t wiegen, sofern er über eine eigene Bremse verfügt. Ungebremste Anhänger sind bis maximal 700 kg erlaubt. Mit 4,53 m Länge ist der Tonale länger als er auf den ersten Blick wirkt. Auch die Breite

(inkl. Außenspiegel) fällt mit 2,07 m recht groß aus. Erschwerend kommt hinzu, dass der Wendekreis mit 12,3 m ebenfalls vergleichsweise groß ist.

⊕ Praktisch: Der Tonale verfügt über einen integrierten Tankdeckel (inkl. Fehlbetankungsschutz) ohne zusätzlichen Drehverschluss, womit das umständliche Öffnen und Schließen entfällt.

⊖ Nicht einmal ein Reifenpannenset ist serienmäßig an Bord. Ein Ersatzrad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Tonale nicht lieferbar, auch einen Wagenheber oder Radmutternschlüssel sucht man vergebens.

### 3,2 Licht und Sicht

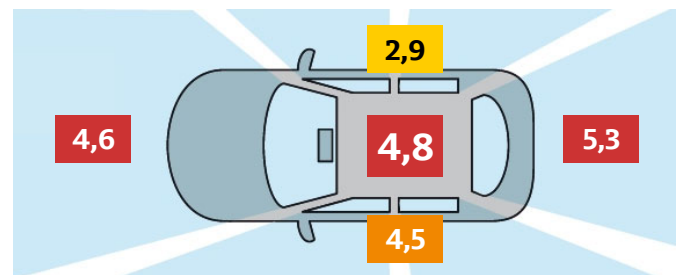
⊕ Der Tonale ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern samt dynamischem Fernlichtassistenten und Kurvenlicht ausgestattet. Das Lichtsystem überzeugt mit einer hellen und homogenen Fahrbahnausleuchtung, auch wenn das Abblendlicht etwas weiter leuchten dürfte. Dafür entschädigt das Fernlicht mit einem sehr hellen und weit reichenden



Durch die sehr breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach hinten stark eingeschränkt.

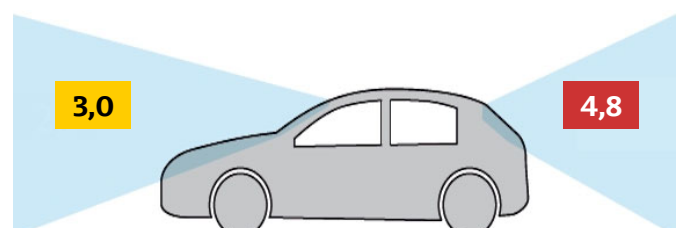
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Lichtkegel. Es gibt eine automatische Leuchtweitenregulierung, aber keine Scheinwerferreinigungsanlage. Bereits ab Werk bringt das SUV Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera mit. Gegen Aufpreis erleichtern seitliche Parksensoren sowie ein 360-Grad-Kamerasystem das Rangieren.

⊖ Um die Rundumsicht ist es schlecht bestellt. Besonders die Sicht nach hinten ist aufgrund der breiten-C-Säulen sowie der nicht versenkbaren und gleichzeitig hoch aufragenden Fondkopfstützen stark eingeschränkt. Beim Blick nach vorn stören die breiten A-Säulen sowie die breite Sensoreinheit oberhalb des Innenspiegels.

Kurios: Laut Preisliste verfügen die LED-Scheinwerfer über ein

Abbiegelicht. Und tatsächlich findet sich im Scheinwerfer eine zusätzliche LED, mit dessen Hilfe der Lichtkegel innerorts dauerhaft verbreitert wird. Setzt man allerdings den Blinker, was man bei einem Abbiegevorgang dringlichst tun sollte, wird die LED ausgeschaltet und der zuvor hell beleuchtete seitliche Bereich wird schlagartig dunkel. Die scharfe Hell-Dunkel-Grenze der LED-Scheinwerfer sorgt in Kombination mit dem bockigen Fahrwerk für einen Lichtkegel, der permanent in Bewegung ist. Dies ist für das Auge irritierend und lenkt ab, da rechts von der Fahrbahn unentwegt Objekte in den Lichtkegel ein- und austreten.

Ist die Warnblinkanlage aktiviert, ist die Funktion der Fahrtrichtungsanzeige nicht mehr möglich.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen gelingt leicht, einzig die Schweller könnten noch etwas niedriger sein. Die Fahrersitzfläche befindet sich mit 56 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) in günstiger Höhe. Die Türen öffnen weit und geben recht große Türausschnitte frei. Das SUV ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet.

⊖ Die Türen besitzen lediglich zwei Rastungen, die zudem nicht sonderlich kräftig ausgeführt sind, wodurch die Türen leicht zufallen. Im Fond gibt es keine Haltegriffe am Dachhimmel, diese sind den Insassen in der ersten Reihe vorbehalten.

## 2,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 410 l. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 505 l. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu elf handelsübliche Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 860 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.305 l Volumen verfügbar. Befindet sich der variable Ladeboden in der oberen Position, lassen sich 55 l vom Gepäckraum abtrennen. Unter dem Kofferraumboden können Kleinigkeiten verstaut werden, mit 25 l ist das Volumen recht überschaubar.



Immerhin 410 l Gepäck passt in den Kofferraum des Tonale.

## 2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Jeder Tonale ist ab Werk mit einer elektrischen Heckklappe samt berührungsloser Betätigung per Fußschwenk ausgestattet. Die Karosserieöffnung besitzt ein praktisches Format und erst ab 1,90 m Größe muss man darauf achten, sich nicht den Kopf an der Heckklappe zu stoßen. Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine weitgehend ebene Ladefläche. Gut gemacht: Klappt man den Ladeboden hoch, wird er an den Seitenwänden fixiert und bleibt damit oben.

Der Gepäckraum wird von den beiden Lampen an den Seiten gut ausgeleuchtet.

⊖ Die Ladekante ist mit 78 cm sehr hoch, was vor allem das Beladen erschwert. Befindet sich der variable Ladeboden in der unteren Position, muss zudem eine 18 cm Stufe innen überwunden werden (4 cm in oberer Position). Baut man die Laderaumabdeckung aus, lässt sich diese nicht unter dem Ladeboden verstauen.



## 2,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, zudem gibt es eine Durchladeeinrichtung in der Mitte der Lehne. Die Entriegelung erfolgt vom Innenraum aus, das Wiederaufstellen erfordert ein beherztes Zupacken. Die Kopfstützen müssen auch bei ganz nach hinten gefahrenem Sitz nicht entfernt werden.

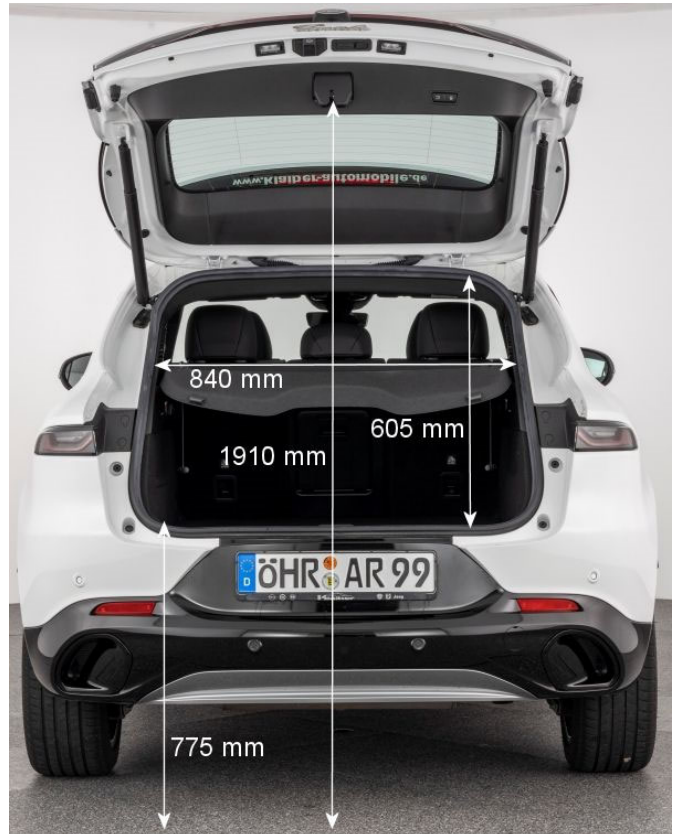
Bis auf das Fach unter dem Ladeboden gibt es keine weiteren Ablagemöglichkeiten im Kofferraum, es finden sich lediglich zwei Taschenhaken an den Seitenwänden.

## 2,5 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

Das Cockpit des Tonale sieht nicht nur schick aus, es lässt sich zudem ordentlich bedienen. Die beiden Hutzen über dem Kombiinstrument kennt man aus früheren Alfa-Modellen, allerdings blickt man nun auf zwei digital animierte Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Drehzahl. An deren Ablesbarkeit gibt es bis auf die teils auf dem Kopf stehenden Ziffern wenig auszusetzen. Im Bereich zwischen den Instrumenten lassen sich verschiedene Ansichten anzeigen, beispielsweise auch eine Kartendarstellung für die Navigationsführung. Das Multifunktionslenkrad lässt sich in einem weiten Bereich verstellen und trägt haptische Tasten, mit denen sich u. a. die Geschwindigkeitsregelung und die Lautstärkeregelung bedienen lässt. Auf der linken Seite findet sich zudem die Taste, um den Motor zu starten und abzustellen. Das hat zwar einen sportiven Touch und weckt Erinnerungen an die Modelle von Ferrari, ist im Alltag aber unpraktisch, da man die Taste nicht zwingend stets an derselben Position vorfindet. Die meisten Fahrzeugfunktionen werden über den 10,25 Zoll großen Touchscreen gesteuert, der mit hoher Auflösung und Reaktionsschnelligkeit punktet, leicht zum Fahrer geneigt und ordentlich erreichbar ist. Leider sind die Touchflächen teils sehr klein geraten, was gerade in Verbindung mit den in Folge des straffen Fahrwerks starken Karosseriebewegungen häufig zu Fehlbedienungen führt. Die Menüstruktur ist weitgehend logisch aufgebaut, auch wenn die einzelnen Menüs teils recht umfangreich sind und man für manche Funktion lange scrollen muss. Positiv: Alfa spendiert dem Tonale eine separate Klimabedieneinheit, die unterhalb der zentralen Lüftungsdüsen sitzt. Leider erfolgt die Lüftungs- und Temperaturregelung mithilfe von Tasten und nicht über praktischere Drehregler. Die eingestellte Temperatur wird weiter oben im Zentralsdisplay angezeigt.

⊖ Neben den kleinen Touchflächen des Zentralscreens erschweren vor allem die schlecht erreichbaren Lenkstockhebel den Umgang mit dem Tonale. Dass die beiden



Die sehr hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Tätigkeit.

Hebel zu weit hinter dem Lenkrad platziert wurden, liegt an dem Platz, der für die optionalen Schaltwippen vorgesehen ist. Eine separate Taste für die Autohold-Funktion, die üblicherweise neben dem Hebel für die elektrische Handbremse sitzt, wurde aus Kostengründen eingespart. Die Funktion muss daher umständlich über das Fahrzeugmenü betätigt werden.



An der Verarbeitungsqualität gibt es wenig zu kritisieren und auch die verwendeten Materialien im Innenraum können überzeugen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, bietet aber im Detail noch Raum für Verbesserungen.

## 0,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität schneidet der Tonale sehr gut ab und bringt viele Annehmlichkeiten bereits serienmäßig mit. Das Infotainmentsystem verfügt u. a. über ein Navigationssystem samt Echtzeitverkehrsinformationen, FM- und DAB-Radio, sechs Lautsprechern, Bluetooth- Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming. Smartphones lassen sich entweder über einen der beiden USB-Anschlüsse (Typ A und C) oder die induktive Ablagemöglichkeit laden. Letzteres ist besonders in Verbindung mit der kabellosen Smartphone-Anbindung via

Apple CarPlay und Android Auto praktisch. Die Basis-Online-Dienste (u. a. e-Call, Fahrzeugzustandsbericht) sind für zehn Jahre kostenlos (Alfa Connect One). Die erweiterten Dienste umfassen u. a. diverse Remote-Funktionen (u. a. Fahrzeugsuche und Türverriegelung) sowie Kartenupdates und sind die ersten drei Jahre kostenfrei. Gegen Aufpreis wartet der Alfa mit einem Soundsystem von Harman/Kardon auf, das über 14 Lautsprecher verfügt.

## 2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m zurück schieben, was für ein Kompakt-SUV ein ordentlicher Wert ist. Die Kopffreiheit fällt sogar noch ein Stück großzügiger aus, erst über zwei Meter große Personen

würden an den Dachhimmel stoßen. Das Raumgefühl ist insgesamt angenehm und wird vorrangig durch den dunklen Dachhimmel und die hohe Seitenlinie geschmälert.

## 3,2 Raumangebot hinten

Der Tonale wartet im Fond mit einem passablen Raumangebot auf. Vor allem die Beinfreiheit fällt großzügig aus, sie reicht selbst für 2,05 m große Mitfahrer aus, sofern die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Die Kopffreiheit ist weniger groß bemessen, sie genügt für bis zu 1,90 m große Insassen. Dass der Fond dennoch etwas beengt wirkt, liegt neben hohen und nach hinten ansteigenden Fensterunterkanten auch am dunklen Dachhimmel, der den Fahrgastraum düster macht.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

## 3,4 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Im Gegensatz zu manchem Konkurrenten gibt es keine Möglichkeit, die Rücksitze in Längsrichtung zu verschieben oder die Neigung der Lehnen zu verstellen. Die Anzahl an Ablagemöglichkeiten dürfte größer sein, zudem sind die Türfächer recht klein. Es gibt vorn zwei Becherhalter, die aber nicht variabel gestaltet sind und schlecht zu erreichen sind, wenn die Mittelarmlehne nach vorn

geschoben wurde. Im Fond findet man kleine Türfächer und geschlossene Lehnentaschen. Klappt man die Mittelarmlehne aus, findet man darin zwei Becherhalter. Das Handschuhfach besitzt ein gut nutzbares Format, ist aber weder klimatisiert noch abschließbar.

## 3,1 KOMFORT

### 3,9 Federung

Bei der Fahrwerksabstimmung hatten die Entwickler kein glückliches Händchen: Die Federung ist unnötig straff und sorgt dafür, dass der Aufbau nur bei topfebener Fahrbahn ruhig liegt. Vor allem innerorts wirken sich zudem die großen 19-Zoll-Räder mit niedriger Reifenflanke negativ auf den Abrollkomfort aus. Doch auch auf der Landstraße und der Autobahn

gelingt es dem straffen Fahrwerk nur bedingt, Unebenheiten zu verarbeiten und Bodenwellen auszugleichen. Die Karosserie und somit auch die Insassen sind permanent in Bewegung. Dies ist besonders auf langen Strecken strapaziös.

## 2,6 Sitze

Die vorderen Sitze bieten dank der kräftigen und festen Seitenwagen guten Halt und gleichzeitig einen ordentlichen Komfort. Der Fahrersitz ist sechsfach verstellbar und wartet zudem mit einer elektrischen Vier-Wege-Lordosenstütze auf. Optional gibt es auch eine elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion für den Fahrer. Dann lässt sich auch die Sitzneigung anpassen und der Beifahrersitz ist ebenfalls mit einer Lordosenstütze ausgestattet. Die Sitzposition ist gut, auch wenn sich die Kopfstützen nicht in Längsrichtung und die Mittelarmlehne nicht in der Höhe verstellen lassen.

In der zweiten Reihe sitzt man wie üblich nicht ganz so bequem. Lehne und Sitzfläche sind weniger konturiert und bieten kaum Seitenhalt. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, die selbst für längere Strecken taugt, auch weil man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Leider ist die Lehne recht steil und die Neigung lässt sich nicht anpassen. In der Mitte sitzt man auf straffen Polstern, eckt schnell am niedrigen Dachhimmel an und muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mitteltunnel teilen.

## 3,3 Innengeräusch

Die Geräuschdämmung lässt im Tonale etwas zu wünschen übrig: Bei 130 km/h beträgt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum 69,6 dB(A) - das ist ein hoher Wert für ein modernes Kompakt-SUV. Vorrangig ist dies auf die Windgeräusche

zurückzuführen, doch auch im unteren Geschwindigkeitsbereich geht es nicht sonderlich leise zu: Der Benziner ist akustisch präsent und klingt angestrengt, die großen 19-Zoll-Räder sorgen zudem für deutlich vernehmbare Abrollgeräusche.

## 2,8 Klimatisierung

⊕ Der Tonale ist stets mit einer Zweizonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik ausgestattet. Erfreulich: Neben den zusätzlichen Luftausströmern für die Fondinsassen besitzt der Alfa vorn und hinten separate Drehregler, mit deren Hilfe sich die Intensität unabhängig von der Richtung des Luftstroms regulieren lässt. Das ist in dieser Klasse inzwischen eher die

Ausnahme. Ebenfalls serienmäßig sind die getönten Scheiben ab der B-Säule, die die Fondinsassen vor zu starker Sonneneinstrahlung schützen. Gegen Aufpreis wärmt der Italiener die Insassen an kalten Tagen mit beheizbaren Vordersitzen sowie einer Lenkradheizung. Eine Sitzlüftung gibt es ebenso wenig wie eine Standheizung.

## 2,5 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen

⊕ Der mildhybridisierte 1,5-Liter-Turbobenziner leistet 160 PS/118 kW und wird von einem 20 PS/15 kW starken Starter-Generator unterstützt. Die Fahrleistungen sind für sich betrachtet gut, allerdings wirkt der Antrieb im Alltag träge und zäh. Dies liegt neben dem für ein Kompakt-SUV vergleichsweise hohen Fahrzeuggewicht von immerhin 1,6 t vor allem an dem unharmonischen Zusammenspiel der

beiden Motoren und dem verzögert reagierenden Doppelkupplungsgetriebe. Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h gelingt in 5,2 s, von 80 auf 120 km/h in 6,8 s. Von 15 auf 30 km/h beschleunigt man in nur 1,7 s. Alfa Romeo gibt den Spurt von 0 auf 100 km/h mit 8,8 s und die Höchstgeschwindigkeit mit 212 km/h an.

### 3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Turbobenziner läuft nicht sonderlich vibrationsarm, leichte Schwingungen sind im Innenraum zu spüren. Zwar verkneift sich der Direkteinspritzer bei niedrigen Drehzahlen störendes Brummen, beim Ausdrehen erhebt der Ottomotor jedoch deutlich vernehmbar die Stimme und wird brummig.

Trotz der variablen Turbinengeometrie des Turboladers und des Starter-Generators, der für zusätzlichen Schub sorgt, ist das

Ansprechverhalten des Vierzylinders lediglich zufriedenstellend. Die Leistungsentfaltung geht in Ordnung, allerdings sorgt das verzögerte Wiederanlassen des Benziners, wenn der Tonale zuvor rein elektrisch oder im Schubbetrieb unterwegs war, dafür, dass Beschleunigungswünsche mitunter nur spürbar verzögert umgesetzt werden.

## 2,6 Schaltung/Getriebe

Der 1,5 l große Turbobenziner ist stets an ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt. Dieses agiert recht träge und kann mit den besten Doppelkupplern in diesem Segment nicht mithalten. Besonders störend ist das Anfahrverhalten: Der Tonale setzt sich in der Regel nur mithilfe des 15 kW-Starter-Generators in Bewegung, ehe der Benziner hinzugeschaltet wird. Leider erfolgt das Zusammenspiel oftmals verzögert und ruppig, wodurch der Antriebskomfort spürbar leidet.

Der Tonale Ti muss ohne Schaltwippen auskommen, immerhin können manuelle Gangwechsel auch mit dem Getriebe-wählhebel durchgeführt werden.

⊕ Die sieben Stufen des Doppelkupplungsgetriebes sind passend gestuft und übersetzt. Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.700 Touren.

⊖ Der Tonale ist serienmäßig mit einer Anfahrhilfe sowie einer Autohold-Funktion ausgestattet. Letztere lässt sich nicht wie üblich per Tastendruck im Bereich der Taste für die elektrische Handbremse betätigen, sondern muss umständlich über die Fahrzeugeinstellungen über den Touchscreen angewählt werden. Das muss man wissen, andernfalls kann der Besuch einer Waschstraße den Puls des Fahrers unnötig nach oben treiben.

## 3,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,2 Fahrstabilität

⊕ Im ADAC Ausweichtest schneidet der Tonale gut ab. Das Ausweichmanöver mit 90 km/h besteht er problemlos, hier zahlen sich die üppige 19-Zoll-Bereifung, die effektive ESP-Regelung sowie die direkte Lenkung positiv aus. Das Eigenlenkverhalten des SUV ist untersteuernd ausgelegt, zu schnell angegangene Kurven quittiert er mit sicherem Schieben über die Vorderräder. Auf Lastwechsel reagiert er mit einem leicht nach außen drängenden Heck, insgesamt ist die Hinterachse aber sehr spurstabil.

Die Traktion des Fronttrieblers ist gut, lediglich bei vollem Leistungseinsatz auf feuchter Fahrbahn können die Vorderräder kurzzeitig durchdrehen, ehe die Antriebsschlupfregelung eingreift. Allradantrieb ist für die Verbrennermodelle

des Tonale nicht zu haben. Nur der Plug-in-Hybrid verfügt zusätzlich über eine elektrisch angetriebene Hinterachse

⊖ Der Geradeauslauf wird durch Spurrinnen und seitlich abfallende Fahrbahnen deutlich beeinflusst. Zudem führt die sehr direkte Lenkübersetzung dazu, dass der Tonale speziell bei flotter Autobahnfahrt nervös wirkt. Selbst kleine Lenkbewegungen um die Mittellage führen zu einer Richtungsänderung, was in Kombination mit der straffen Fahrwerksabstimmung zur Folge hat, dass der Italiener auf der Autobahn unnötig aufgekratzt wirkt anstatt Gelassenheit zu vermitteln, was besonders auf der Langstrecke wünschenswert ist.

### 3,4 Lenkung

⊕ In Folge der direkten Übersetzung sind lediglich 2,3 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag von Nöten - der Lenkaufwand besonders innerorts hält sich damit in engen Grenzen. Allerdings bezahlt man die Vorteile der direkten Lenkung beim Rangieren im Alltag teuer.

⊖ Die Lenkung zählt zu den größten Schwachpunkten des Tonale: Sie missfällt mit einem vollkommen entkoppelten und synthetischen Lenkgefühl - hier kommen Erinnerungen an ein

schlecht gemachtes Gaming-Lenkrad auf. Gleichzeitig ist die viel zu leichtgängige Servolenkung unnötig direkt übersetzt, wodurch der Tonale dynamischer wirken soll. In der Praxis hinterlässt das SUV dadurch einen nervösen und unpassend aufgekratzten Eindruck, der so gar nicht zum tendenziell trägen Fahrverhalten passt. Fordert man den Turbobenziner, sind zudem deutliche Leistungseinflüsse im Lenkrad zu spüren.

### 3,0 Bremse

Die Bremsperformance des Tonale kann nur bedingt überzeugen. Und das, obwohl das SUV auf optionalen 19-Zöllern steht. Der Bremsweg von 36,0 m dürfte kürzer ausfallen, mancher Konkurrent kommt eher zum Stehen. Störender im Alltag ist allerdings die schlechte Dosierbarkeit der Bremse. Verantwortlich hierfür ist das von Continental zugelieferte "Integrierte Bremssystem" IBS, das auf einen konventionellen Bremskraft-

verstärker verzichtet. Stattdessen erfolgt der Aufbau des Bremsdrucks elektromechanisch mithilfe eines kompakten Bremsmoduls, das die Funktionen des Hauptbremszylinders, des Bremskraftverstärkers und der Regelsysteme (ABS, ESP) in einem einzigen Bauteil vereint. Allerdings ist das Pedalgefühl sehr teigig und nicht klar definiert, worunter die Dosierbarkeit leidet. Ebenfalls fragwürdig ist das fehlende Pulsieren des



Bremspedals bei der ABS-Regelung. Somit erhält der Fahrer keine haptische Rückmeldung, dass das Fahrzeug bereits mit maximal möglicher Verzögerung bremst.

## 2,1 SICHERHEIT

### 1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bereits ab Werk ist der Tonale mit zahlreichen Fahrerassistenzsystemen ausgestattet. So zählen u. a. ein Notbremssystem samt Kollisionswarner, Spurhalte- sowie Aufmerksamkeitsassistent zum Serienumfang. Auch ein Abstandsregeltempomat sowie ein Geschwindigkeitsbegrenzer sind stets an Bord, für beide lässt sich zudem das von der Verkehrszeichenerkennung erfasste Tempolimit per Tastendruck übernehmen. Ordert man das Assistenz-Paket für 1.700 Euro, wartet das SUV zudem mit einem radarbasierten Totwinkelwarner samt Querverkehrserkennung, Lenk- sowie Stauassistenten auf.

### 2,3 Passive Sicherheit - Insassen






















⊕ Mit einem Ergebnis von 83 Prozent für den Insassenschutz erreicht der Alfa Romeo Tonale beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm ein gutes Ergebnis (Stand: Juli 2022). Er ist mit Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Die Kopfstützen reichen vorn für Personen bis 1,90 m Größe, hinten immerhin noch für 1,80 m große Insassen. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut.

⊖ Die mittlere Fondkopfstütze ist nicht nur kleiner als die äußeren, sie lässt sich zudem auch nicht herausziehen und ist damit zu kurz, um großgewachsene Personen ausreichend zu schützen.

### 2,3 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Tonale im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 85 Prozent. Verwendet man hinten außen einen Kindersitz samt Basis und Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Kindersitze können dank der großen Türöffnungen problemlos befestigt werden, hinten außen auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung und Ankerhaken. Mit dem Gurt sind dort Kindersitze leicht zu befestigen.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt)



⊖ Auf dem mittleren Fondsitz lassen sich Kindersitze mithilfe des Sicherheitsgurts fixieren. Allerdings fällt der Abstand zwischen Gurt und Gurtschloss gering aus, wodurch sich der Sitz nicht sicher fixieren lässt. Zudem verdeckt er die Gurtschlösser der beiden äußeren Sitze.

### 3,4 Fußgängerschutz

67 Prozent der Punkte bekommt das SUV für den Fußgängerschutz - gerade die seitlichen Bereiche der Motorhaube und des Frontscheibenrahmens bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

⊕ Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger und kann einen Aufprall verhindern oder zumindest abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 3,7 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Alfa Romeo betreibt beim Tonale 1.5 VGT 48V-Hybrid einen großen technischen Aufwand, um den Verbrauch zu senken. Der Vierzylinder-Turbobenziner ist mit einem Mildhybrid-System ausgerüstet. Dennoch fällt der Verbrauch des 1,5-l-Benziner samt Siebenstufen-Doppelkupplungsgetriebe im Ecotest mit 6,9 l/100 km ziemlich hoch aus. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 180/km. Im CO<sub>2</sub>-Kapitel gibt es dafür nur 23 von möglichen 60 Punkten. Innerorts verbraucht der Italiener 6,2 l, außerorts 6,3 l und auf der Autobahn hohe 8,4 l/100 km.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Der nach Euro 6d-ISC-FCM homologierte Tonale 1.5 VGT 48V-Hybrid hat die Emissionen sehr gut im Griff, auch dank des serienmäßigen Partikelfilters. Und das, obwohl im ADAC Ecotest unter erschwerten Bedingungen gemessen wird, also mit höheren Lasten als bei der Homologationsmessung. Das SUV erreicht sämtliche 50 Punkte im Schadstoffkapitel. Die

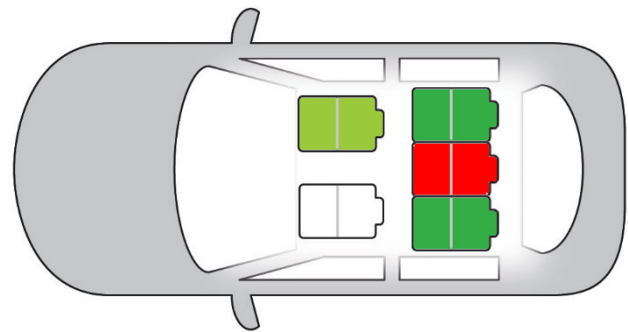
## 3,1 AUTOKOSTEN

### 3,1 Monatliche Gesamtkosten

Mit einem Grundpreis 43.300 Euro ist der Alfa Romeo Tonale 1.5 VGT 48V-Hybrid TCT in der Ausstattung Ti selbstbewusst eingepreist. Dafür entschädigt der Italiener mit einer recht umfangreichen Serienausstattung. Während die Kfz-Steuer mit 96 Euro im Jahr nicht zu hoch ausfällt, schlagen die ungünstigen Versicherungseinstufungen ein großes Loch in die

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)  
ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

### Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	62	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

insgesamt erreichten 73 Punkte reichen für vier von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

Haushaltskasse. Die vierjährige Fahrzeuggarantie setzt sich zusammen aus der regulären zweijährigen Fahrzeuggarantie und einer zweijährigen gleichwertigen Neuwagenanschlussgarantie ohne Kilometerbegrenzung. Zudem geben die Italiener eine zweijährige Garantie auf den Lack sowie acht Jahre gegen Durchrostung (von innen nach außen).

**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Tonale 1.5 T 48V-Hybrid Sprint TCT	Tonale 1.5 VGT 48V-Hybrid Sprint TCT	Tonale 1.3 T Multiair Plug-in Hybrid Sprint Q4 Automatik	Tonale 1.6 VGT-D Sprint TCT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1469	4/1469	4/1332	4/1598
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	118 (160)	206 (280)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	240/1500	240/1500	n.b./1850	320/1500
0-100 km/h [s]	9,6	8,8	6,2	10,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	198	212	206	194
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,4/5,4   S	5,6/5,6   S	1,1/1,1   S	5,3/5,3   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	122/122	127/127	26/26	140/140
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/25/21	18/25/21	19/25/24	18/25/21
Steuer pro Jahr [Euro]	85	96	28	248
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	818	k.A.	k.A.	842
Preis [Euro]	39.300	40.800	50.600	39.300

## Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

## Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

## Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel

FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Turbobenziner (Mild-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.469 ccm
Leistung	118 kW/160 PS bei 5.750 1/min
Maximales Drehmoment	240 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	212 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,6 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R 18V
Länge/Breite/Höhe	4.528/1.835/1.614 mm
Leergewicht/Zuladung	1.600/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	500/1.550 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	700/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/50 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre plus 3 Jahre Anschlußgarantie /8 Jahre
Produktion	Italien, Pomigliano d'Arco

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R19 99V
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza t005
Wendekreis links/rechts	12,1/12,2 m
Ecotest-Verbrauch	6,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/6,3/8,4 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	155 g/km (WTW* 180 g/km)
Reichweite	795 km
Innengeräusch 130 km/h	69,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.065 mm
Leergewicht/Zuladung	1.590/545 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410/860/1.305 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>171 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>82 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>130 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>483 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	865 Euro		
Steuer pro Jahr	96 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/21		
Basispreis Tonale 1.5 VGT 48V-Hybrid Ti TCT	43.300 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Mietwagen	EZ: 28.10.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	45.500 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	14.137 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung der Kraftstoffe entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.250 Euro° (Paket)
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.700 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/1.250 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	500 Euro°/-
Lenkradheizung	500 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalllackierung	ab 950 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,6**

### AUTOKOSTEN

**3,1**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,8</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,5</b>
Verarbeitung	2,4	Fahrleistungen	2,0
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,1
Licht und Sicht	3,2	Schaltung/Getriebe	2,6
Ein-/Ausstieg	2,8	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>3,2</b>
Kofferraum-Volumen	2,3	Fahrstabilität	3,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5	Lenkung	3,4
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	3,0
<b>Innenraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,1</b>
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Multimedia/Konnektivität	0,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	3,2	Fußgängerschutz	3,4
Innenraum-Variabilität	3,4	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,4</b>
<b>Komfort</b>	<b>3,1</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	3,7
Federung	3,9	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,6		
Innengeräusch	3,3		
Klimatisierung	2,8		

Stand: November 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner