



Martijn Verhoef
21 februari 2023

Terug in het spel

We hoeven er geen doekjes om te winden: Alfa Romeo heeft wel eens betere tijden gekend. Op dit moment verkoopt zustermerk Lancia meer auto's, terwijl dat merk alleen in Italië actief is met de stokoude Ypsilon. Nu heeft Alfa Romeo evengoed een tamelijk overzichtelijk modellenoverzicht met tot voor kort twee modellen. Tot voor kort schrijven we, want er is een nieuwe telg! Een nieuwe Alfa is altijd leuk, maar dit is meteen de belangrijkste auto voor het merk. Niet alleen opereert de Tonale in een heel populair middensegment SUV's, de auto luidt ook de koers richting elektrificatie van het merk in. De auto is er met louter geëlektrificeerde aandrijflijnen, waarvan de geteste 1.5T Hybrid het eerste wapenfeit is. We gaan snel ontdekken of deze auto de opleving van het mooie merk kan realiseren.



Seinend verkeer

Wat hebben we geduld moeten hebben voor de nieuwste aanwinst in de Alfa Romeo-familie. Een jarenlange opeenvolging van concepten en aankondigingen resulteert eindelijk in de Tonale. Zoals gezegd een middenklasse SUV die de strijd moet aangaan met auto's als de Volvo XC40 en Mercedes-Benz GLA. Dat doet het merk op geheel eigen wijze, want de Tonale is onmiskenbaar een Alfa. Met verwijzingen naar klassiekers als de SZ (kijk maar eens naar de koplampen) en de 8C weet de auto zich goed te profileren. De nadruk ligt op premium en dat doe je niet door een muurbloempje neer te zetten. Het Blu Misano van de testauto schittert ons tegemoet en de fraaie 20 inch wielen zijn de extra 1.500 euro meer dan waard. Ze maken van de uit de kluiten gewassen SUV een elegante verschijning, met vloeiende lijnen en een geheel eigen karakter.

Uiteraard is het silhouet niet zo aerodynamisch als de vlotte sedans en hatchbacks van voorheen, maar toch heeft de Tonale een sportief voorkomen. Geheel in de trend van het moment lopen de achterlichten in een lijn in elkaar over. Bovendien maken de



Alfa Romeo Tonale 1.5T Hybrid Veloce

units gebruik van dynamische knipperlichten en volledige led-techniek. De matrix koplampen bieden een hele goede lichtbundel, zelfs als grootlicht niet wordt gebruikt. De pitjes zijn behoorlijk fel, want tijdens de testperiode werd er meerdere keren door tegemoetkomend verkeer geseind, terwijl de adaptieve verlichting was uitgeschakeld.



Volbloed

Eenmaal ingestapt kan er geen twijfel over zijn: je bevindt je in een echte Alfa Romeo. Net als de buitenkant deelt de Tonale veel delen uit het interieur met zijn broer van Dodge. Toch passen zowel de koets als het interieur heel goed bij de Italiaan en merk je niet veel Amerikaanse invloeden op. Wel zijn de stoelen aan de brede kant, waardoor je net niet lekker vastgegrepen wordt bij het stevigere bochtenwerk. Bovendien is de zitting best kort en kun je de gordel niet zo hoog instellen. Het maakt dat je best even moet zoeken naar een goede zitpositie. Gelukkig is het stuur in een fijne hoek te stellen en heb je een goed zicht op de digitale tellers. Een Italiaans vlaggetje hier en daar en de toevoeging Giri aan de digitale toerenteller maken dat de Tonale als een volbloed Italiaan aanvoelt. Bovendien is er gedacht aan functionele gemakken, zoals genoeg



Alfa Romeo Tonale 1.5T Hybrid Veloce

bekerhouders en een draadloze oplader voor de smartphone. De deurvakken zijn dan wel weer aan de kleine kant.

De royale zetels zijn optioneel te bekleden met geperforeerd leder, dat heel fijn aanvoelt en net als het leder op stuurwiel en automaathendel van een hele goede kwaliteit is. Je moet er wel het premium pack voor aanvinken, maar dan beschik je ook direct over elektrisch verstelbare stoelen met geheugen, stoelventilatie en een Harman Kardon geluidssysteem. Dat laatste betekent niet alleen dat je mooie aluminium speakers in het interieur krijgt, de audio klinkt ook erg goed. Probleemloos ervan genieten lukte overigens niet altijd, want Apple Carplay zorgde nog wel eens voor wat letterlijke ruis op de lijn. Maar nadat dit eenmaal verholpen was, werkte het multimediasysteem uitstekend.



Alfa gaat functioneel

Het duurt even voordat je je weg vindt tussen alle menu's en functionaliteiten, maar dat heeft zo zijn voordelen. Eenmaal gewend kom je er namelijk achter dat je heel veel zelf



Alfa Romeo Tonale 1.5T Hybrid Veloce

kunt instellen. De leek vindt het misschien onzin dat je de intensiteit van de lichtsensor of de werking van allerlei rijk hulpsystemen kunt bepalen, maar wij worden er wel vrolijk van dat je heel veel zelf in de hand hebt. Bovendien kun je twee telefoons tegelijk verbinden en beschik je over een heel fijn werkende navigatie aan boord. En dan hebben we de goede resolutie van het scherm nog niet eens benoemd.

De Tonale is ook direct Ã©n van de meest functionele Alfa's ooit. Natuurlijk is er grote broer Stelvio, maar die heeft niet heel veel meer kofferruimte of plek op de achterbank dan deze auto. Je zit met vier volwassenen namelijk nog prima in de testauto en met 500 liter is de inhoud van de kofferbakruimte ook niet ondermaats. Daarmee is de auto bijvoorbeeld ruimer dan de eerder genoemde XC40.

Er zijn ook wel zaken waardoor de auto minder premium aanvoelt dan directe concurrenten, bijvoorbeeld als je de gebruikte materialen op dashboard en deurpanelen eens goed bekijkt. De knopjes voelen hier en daar een beetje goedkoop aan en het kunststof hard. Maar dat neemt niet weg dat de Alfa door de juiste aanpassingen, zoals een stikseltje hier en daar en wat aluminium optiek heel ver meekomt en een stukje voordeliger is geprijsd.



Echte Alfa?

En dan het rijden met de Tonale, misschien wel het belangrijkste onderdeel van deze test. De auto is leverbaar met een drietal motoropties. De 1.5T is leverbaar met 130 pk en de geteste versie met 160 pk. Daarnaast is er nog een 280 pk sterke plug-in hybride leverbaar, tot nu toe de krachtigste Tonale. Op een later moment zal er ook een volledig elektrische versie van de auto komen, maar daar zijn nog geen details van bekend. Los van dat wapenfeit betekent de Tonale veel voor de uit te zetten koers naar een volledig elektrisch Alfa Romeo in de komende jaren.

De auto is puur leverbaar met geëlektrificeerde aandrijflijnen, al is het predicaat Hybrid op onze testauto een beetje overdreven. De mild hybride aandrijflijn zorgt inderdaad kortstondig voor stroom richting de aandrijving, maar je kunt geen louter elektrische kilometers afleggen. Je hebt wel profijt van de elektrokracht bij weggrijden of op tussensprintjes, omdat er geen vertraging in de aandrijving is door deze ondersteuning. Het samenspel tussen benzinemotor en de stroomtoevoer is ook prima, we merken niet veel haperingen of andere onderbrekingen op.



Daardoor vinden we de auto geraffineerder dan bijvoorbeeld de Jeep Compass 4xe, die in de basis dezelfde aandrijflijn heeft als de Tonale PHEV. Ga wel voor de 160 pk versie, want die versie is net krachtig genoeg. De automaat met dubbele koppeling zou wat resoluter mogen zijn in schakelen, waardoor er minder vertraging optreedt en je meer beleving hebt bij hoe de transmissie reageert. Gelukkig zijn er twee mooie aluminium schakelflippers achter het stuur geplaatst, waarmee je heel goed je eigen gang kunt gaan. Alleen bij kickdown van het gaspedaal zal de automaat zelf nog terugschakelen, maar verder geeft de auto je volledige regie.

Ga waar mogelijk voor de geteste Veloce uitvoering, want de instelbare demping geeft net wat meer rijcomfort dan de gewone ophanging. In de Dynamic-stand zal de demping juist weer wat straffer aanvoelen, wat in combinatie met de grote wielen zorgt voor hier en daar wat gehobbel. Wij kunnen dat wel waarderen, want je krijgt goed door wat er onder de auto gebeurt. Maar als je dat net iets te sportief is, kun je ook in de Dynamic-stand de dempers op comfortabel zetten. Ander voordeel van de Veloce uitvoering zijn de mooie en functionele Brembo remklauwen. De auto remt er uitstekend mee en door de rode kleur staat het ook nog eens goed.

Het geeft extra sjeu aan de sportieve rijbeleving, die ook door de directe besturing en fijne wegligging wordt gecreëerd. Hoewel de Tonale een flinke gezinsauto is met milde hybride-aandrijving, weet Alfa Romeo het gewicht binnen de perken te houden. Met 1.500 kg is het geen lichtgewicht, maar wel veel lichter dan andere (plug-in) hybrides in hetzelfde segment. En daar heb je profijt van bij de rijbeleving, want de auto doet lichtvoetig aan en is goed te plaatsen in bochten. Die sportieve toevoeging is precies waarom mensen voor een Alfa zullen gaan en het is goed om op te merken dat de auto daarin niet teleurstelt. Daarmee is de auto een heel belangrijke toevoeging aan het gamma en een potentieel succes voor het merk.



Beter aanbod

We durven tegenwoordig bijna geen prijzen meer op te schrijven, want met het online zetten van de test kunnen we al weer achterhaald zijn. Maar we geven je toch mee dat op moment van schrijven je minstens 43.403 euro neertelt voor de Tonale. Daarmee is de auto net iets bereikbaarder dan premium concurrenten en net iets duurder dan SUV's van een mindere komaf. Precies zoals Alfa hem wil positioneren dus. 'Onze' Tonale kost als Veloce en onder andere het premium pack 57.385 euro.

Een vergelijkbaar uitgeruste plug-in hybride kost 'slechts' 3.000 euro meer en dan heb je 120 pk extra en vierwielaandrijving. Op papier dus de betere aanbieding, maar dat neemt niet weg dat de testauto ook een heel fijn rijdende gezinsauto is, waarmee mama of papa zo af en toe prima een sportieve uitbarsting kan hebben.

Plus

- + Fijne en directe rijeigenschappen
- + Onderscheidend uiterlijk
- + Uitgebreide multimedia

Min

- Plug-in interessanter geprijsd
- Even zoeken naar goeie zitpositie