



Alfa Romeo Tonale

Een nieuw perspectief

Autotest | Om concurrerend te blijven worden auto's regelmatig vernieuwd. De fabrikant vraagt klanten naar hun ervaring, bestudeert de concurrentie, brengt zwakke punten zorgvuldig in beeld en verbetert waar nodig. Alfa Romeo kiest echter een geheel andere aanpak voor de vernieuwde Tonale. Het wijzigt slechts details en zet de auto vooral in een nieuw perspectief! Lees wat dat betekent.

De automarkt is sterk veranderd sinds Alfa Romeo de Tonale introduceerde. Inmiddels lijken auto's meer op rijdende computers en het uiterlijk is meer gericht op functionaliteit dan op schoonheid. Met name bij de Chinese nieuwkomers draait alles om techniek en is er nauwelijks ruimte voor passie.



En daar ziet Alfa Romeo een kans! Bij Alfa Romeo staan traditie, vormgeving en beleving centraal. Daarom is het uiterlijk waar mogelijk verfraaid. Het lijkt nu meer op dat van de recent geïntroduceerde Junior, terwijl details afkomstig zijn van de uiterst exclusieve 33 Stradale. Concreet betekent dat dat chroom plaats heeft gemaakt voor zwart. De grille is

prominenter en loopt door tot in de koplampen. Omdat de kentekenplaat nu centraal is gemonteerd, is het aangezicht meer symmetrisch. Daardoor lijken alle lijnen samen te komen in het logo. De lamellen achter het logo zijn concaaf voor een spannender effect. Dankzij deze aanpassingen ziet de Tonale er moderner en ontegenzeggelijk begeerlijker uit.



Ruimte en uitrusting

De Tonale behoudt de klassieke stijl van Alfa Romeo met een om de bestuurder gebouwde cockpit, ronde klokken, ronde luchtroosters, volop decoratie en bediening met fysieke knoppen. Vanwege de opzet is er weinig beweegruimte rond de voorstoelen, maar de hoofd- en beenruimte is goed. De ruimte achterin is matig voor een auto van deze omvang. Wat wel is aangepast, is de bekleding van de stoelen en die is inderdaad heel fraai.

De versnellingshendel op de middentunnel is vervangen door een draaiknop waarmee "drive", "neutraal" en "achteruit" kunnen worden geselecteerd. Daarmee is ruimte gemaakt voor een inductielader, zodat mobiele telefoons voortaan draadloos kunnen worden opgeladen in de Tonale.

Toen Alfa Romeo de Tonale ontwierp, maakte het nog geen deel uit van Stellantis, het moederbedrijf van onder andere Fiat, Opel, Peugeot en Citroën. De Tonale maakt nog gebruik van eigen elektronica en kan dus niet meeliften op de nieuwe techniek van het nieuwe moederbedrijf. Echter, het infotainment-systeem heeft wel een software-update ondergaan en zo zijn foutjes uit het verleden effectief

opgelost. De Tonale beschikt niet over een spraakgestuurde assistent gebaseerd op kunstmatige intelligentie en in de ogen van Alfa Romeo is dat een voordeel. Volgens de Italiaanse fabrikant moet de mens centraal staan, niet de computer.



Omdat de Europese Unie dat vereist, zijn de actieve veiligheidsvoorzieningen sterk uitgebreid. Geheel in lijn met de filosofie dat niet computers, maar mensen de controle moeten, hebben zijn de bestuurders-assistenten eenvoudig uit te schakelen. Gezien de gebruikelijke bemoeizucht ervan is dat ook binnen enkele minuten na aanvang van de proefrit gedaan.

Plug-in hybride

De modellen die door Alfisti als de laatste echte Alfa Romeo's werden gezien, waren op het laatst vrijwel onbetaalbaar vanwege torenhoge CO2-belasting. Voor wie niet elektrisch wil rijden, maar ook geen tienduizenden euro's BPM wil betalen, is de plug-inhybride de laatst overgebleven optie. Deze aandrijflijn was al beschikbaar bij de introductie van de Tonale in 2022, maar is iets aangepast om de uitstoot te verlagen.

"Voor wie niet elektrisch wil rijden, maar ook geen tienduizenden euro's BPM wil betalen, is de plug-inhybride de laatst overgebleven optie"



Zoals eerder aangegeven, deelt de Tonale geen techniek met andere merken van Stellantis. De plug-in hybride is daarom van het klassieke type met een benzinemotor op de voorwielen en een elektromotor op de achterwielen. Dat maakt een complexe constructie om twee motoren op één aandrijf-as te combineren overbodig. Bovendien heeft het als prettige bijkomstigheid dat vierwielaandrijving standaard is. Ook klassiek is het elektrische bereik van ongeveer 65 kilometer, terwijl concurrentie van recentere datum inmiddels ruim 100 km geheel elektrisch kan afleggen.

De software van de aandrijflijn is aangepast om vaker elektrisch te rijden, waardoor de Tonale meer het karakter van een achterwielaandrijver zou hebben. Om vaker elektrisch te kunnen rijden moet logischerwijs meer energie worden teruggewonnen tijdens remmen en uitrollen en helaas is dat goed te merken. Met name voor passagiers maakt dat de Tonale minder comfortabel. Wanneer de benzinemotor de aandrijving voor zijn rekening neemt, klinkt een rauw geluid dat samen met de prominent aanwezige bandengeluiden afbreuk doet aan het comfort. Dankzij het gecombineerde vermogen van 270 pk zijn de prestaties goed, maar de slagkracht die bij zoveel paardenkrachten mag worden verwacht blijft uit. Net als voorheen is het verbruik relatief hoog wanneer de hoogvoltage-batterij leeg is (testverbruik: 1 op 13,9).



Weggedrag

Omdat de Tonale de techniek niet met andere modellen van Stellantis deelt is dit niet de zoveelste variant op exact dezelfde SUV. Om zich nog beter te onderscheiden heeft Alfa Romeo de spoorbreedte zelfs met 1 cm vergroot (meer kon niet vanwege de breedte van de wielkasten). Daarom is ook de besturing aangepast en hier heeft Alfa Romeo een kans laten liggen. Voor een sportieve auto stuurt de Tonale veel te licht, waardoor het benodigde gevoel met het mechaniek ontbreekt. Helaas geldt dat ook voor de vernieuwde Tonale.

Echter, de besturing is wel heel exact. Daarbij zorgt de grotere spoorbreedte voor minder overhellen en nog meer stabiliteit dan voorheen.



Conclusie

De Alfa Romeo Tonale is aangepast voor modeljaar 2025. Daarbij kiest Alfa Romeo niet voor de traditionele aanpak met meer computers en meer techniek. Dat is deels om het karakter van de auto te behouden en deels omdat de fabrikant niet anders kan. Omdat de Tonale geen techniek met Stellantis deelt, kan geen nieuwe techniek van het moederbedrijf worden gebruikt.

Het uiterlijk is slechts op details veranderd, maar hier toont Alfa Romeo zich een ware meester door met kleine aanpassingen een groot verschil te maken. Zwakke punten, zoals het prominente bandengeluid, het rauwe motorgeluid, de lichte besturing, het hoge verbruik zonder elektrische assistentie en de onhandig kleine buitenspiegels, zijn allemaal niet aangepakt.

In plaats daarvan zet Alfa Romeo de Tonale simpelweg in een nieuw perspectief. Het stelt dat het ontbreken van kunstmatige intelligentie, een hypermodern infotainment-systeem en bediening via een beeldscherm voordelen zijn. De plug-in hybride aandrijflijn wordt gepresenteerd als manier om de Tonale betaalbaar te houden voor wie per se niet (volledig) elektrisch wil rijden. En dat is een heel slim idee! Wie niet valt voor (Chinese) computers op wielen, voelt zich namelijk helemaal thuis in een (Italiaanse) auto die alleen waar nodig is gemoderniseerd. ■



Specificaties

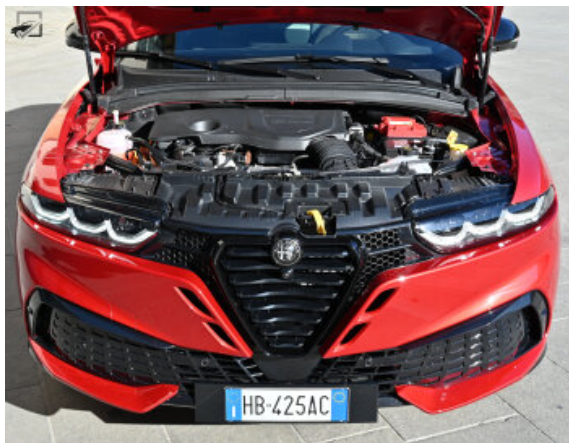
Alfa Romeo Tonale

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	453 x 184 x 160 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1.910 kg
Aanhanger	700 kg
Aanhanger geremd	1.250 kg
Tankinhoud	43 l
Bagageruimte	500/1550 l
Bandenmaat	R20

Motor en prestaties



Motorinhoud	1332 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	280 pk @ 5750 rpm
Koppel	270 Nm @ 1850 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	6.2 sec.
Topsnelheid	206 km/u
Verbruik gemiddeld	1.3 l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	29 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 52.800,-
Prijs instapmodel	€ 50.900,-