



Joep de Heer
20 oktober 2025

Karakter boven perfectie

"Iedere autoliefhebber moet eens in zijn leven een Alfa Romeo bezitten," aldus Jeremy Clarkson. En geef hem eens ongelijk: het Italiaanse merk ademt passie en sentiment voor iedereen met benzine in het bloed. Een Alfa koop je immers niet met je hoofd, maar met je hart. Dat brengt ons meteen bij een persoonlijke anekdote. Een van de eerste auto's van ondergetekende was een Alfa Romeo 156. Zilvergrijs, met een 1.8 onder de kap. Auto van het Jaar 1998. Een geweldige auto. Natuurlijk had hij zijn imperfecties, maar die werden met de mantel der liefde bedekt en liefdevol weggewuifd als 'karakter'.

Nu, 27 jaar na die Auto van het Jaar, leven we in een andere tijd. De purist vraagt zich hardop af of Alfa nog wel echt Alfa is. Het merk maakt inmiddels deel uit van het machtige Stellantis-concern, en dat kan invloed hebben. Vooral omdat het delen van onderdelen binnen zo'n autogigant aan de orde van de dag is. Toch stellen de Italianen ons gerust: de Tonale is een van de laatste modellen die al in 2021 op de tekentafel stonden, nog vÃ³r de integratie in Stellantis. En zoals het hoort, wordt hij gewoon in



Alfa Romeo Tonale 1.3 PHEV Sport Speciale

Italië geproduceerd.

De Tonale moest dus nog een volbloed raspaard zijn toen hij in mei 2022 op de markt verscheen. Destijds waren we al te spreken over de fijne rijeigenschappen en het aantrekkelijke design. Toch krijgt de C-segment SUV dit jaar een milde facelift waarbij één belangrijk Alfa Romeo-kenmerk ingrijpend verandert. We nemen je graag mee op tour met deze opgefriste Italiaan.



Opgefrist

Alfa Romeo spreekt zelf van een opfrisbeurt voor de Tonale. Verschijnt er vanaf nu een Tonale in je achteruitkijkspiegel, dan is er één detail waaraan je direct herkent dat je met het modeljaar 2025 te maken hebt: het kenteken. Dat is namelijk verhuisd naar het midden van de neus. De ooit zo kenmerkende, asymmetrische plaatsing heeft moeten wijken voor Europese regelgeving, die voorschrijft dat de kentekenhouder centraal op het front moet worden gemonteerd. Een verandering die we overigens ook terugzien bij Alfa's nieuwste telg, de Junior.



De platte '3+3'-koplampen zijn gebleven, en centraal prijkt nog steeds de iconische 'Scudetto'-grille, in de volksmond: het schild. Nieuw zijn de stoere luchthappers aan weerszijden, terwijl de voorbumper een duidelijk sportievere snit heeft gekregen. Daarmee raken we meteen de kern van deze update: de Tonale moest strakker, scherper en agressiever ogen dan voorheen.

Ook de mogelijkheden tot personalisatie zijn uitgebreid. Er is nu keuze uit acht carrosseriekleuren, waaronder de nieuwe tinten Rosso Brera, Verde Monza en Giallo Ocra. Wie nog wat extra karakter wil toevoegen, kan bovendien kiezen voor een zwart dak. Verder mag een nieuw setje wielen niet ontbreken: van de elegante 19-inch Stile-velgen tot de sportieve 20-inch Fori-velgen van ons testmodel.

Tot slot zijn er nieuwe zwart-witte Alfa Romeo-logo's op de voor- en achterzijde, in lijn met de designrichting die werd ingezet met de Junior. Bij de uitvoeringen Veloce en Sport Speciale is ook de Tonale-naam op de achterzijde in zwart uitgevoerd. Het resultaat is een subtiel vernieuwde, maar onmiskenbaar stijlvolle Italiaan met karakter.



Rust met sportieve inslag

Bij het instappen valt direct de grootste verandering op: de forse automaathendel heeft plaatsgemaakt voor een compacte draaiknop waarmee je de versnelling selecteert. Een welkome aanpassing, want het zorgt voor meer rust en overzicht in het interieur.

Dat de Tonale zijn roots heeft in het land van de pasta, wordt bovendien subtiel onderstreept door de optionele 'cannelloni'-structuur in de bekleding, een speels knipoog naar Italiaanse flair. De klant kan kiezen uit vuurrood leder met bijpassend stiksel of een zwart-wit alcantara-interieur. Wie voor het laatste gaat, krijgt bovendien een dashboard dat met hetzelfde zachte, hoogwaardige materiaal is bekleed.

Bij een sportieve auto draait alles om de zitpositie. Voel je je goed ondersteund? Kun je laag genoeg zitten? Blijf je op je plek als je een bocht induikt? Dat zijn de vragen die tellen. Zeker in een SUV met sportieve ambities. Het antwoord in de Tonale is een overtuigend ja. De stoelen zitten uitstekend, bieden stevige zijdelingse steun en dankzij de vele verstelmogelijkheden vindt vrijwel iedereen snel een prettige zithouding.



Alfa Romeo Tonale 1.3 PHEV Sport Speciale

Achterin is de ruimte voor volwassenen wat aan de krappe kant, maar voor kinderen is het prima vertoeven. Idealiter zou het stuur iets verder naar je toe te trekken mogen zijn om de sportieve rijbeleving Ã©cht te perfectioneren. Toch maakt Alfa dat deels goed met de imposante vaste schakelflippers achter het stuur. Geen goedkoop plastic, maar massief aluminium. Ze voelen fantastisch aan. Een klein detail, maar precies het soort aandacht dat Alfa Romeo zo bijzonder maakt.



Minder pk, net zo veel plezier?

En dan kan het echte feestje beginnen: we gaan rijden. De stoel, in acht richtingen verstelbaar, staat in de perfecte positie. Het stuur zo ver mogelijk naar je toe, de schermen komen tot leven en het ronde 'Telescope'-instrumentenpaneel met zijn klassieke tellers kijkt je verwachtingsvol aan. Bij veel auto's is dit dagelijkse kost, maar bij Alfa is het allemaal onderdeel van de beleving. Hoe doen ze dat toch, die Italianen?

Voor de Nederlandse markt levert Alfa Romeo de Tonale uitsluitend als plug-in hybride. Met 270 pk en vierwielaandrijving is dit meteen de krachtigste versie die momenteel



Alfa Romeo Tonale 1.3 PHEV Sport Speciale

leverbaar is. De aandrijflijn is vrij traditioneel van opzet: een 1.3-liter viercilinder stuurt de voorwielen aan, terwijl een elektromotor de achteras voor zijn rekening neemt. Het systeemvermogen bedraagt 270 pk; tien pk minder dan voorheen. Niet uit vrije wil, maar vanwege de strengere Euro 6E Bis-norm, waarmee de Tonale nu volledig aan de Europese emissieregels voldoet. Op papier klinkt dat alles veelbelovend, maar in de praktijk blijft het gevoel iets achter bij de cijfers. Trap je het gaspedaal diep in, dan klinkt er weliswaar een flink portie hoogtoerig gebrom, maar die auditieve inspanning vertaalt zich niet helemaal in de gehoopte duw in je rug. De sprint van 0 naar 100 km/u in 6,6 seconden is keurig, maar de beleving is minder explosief dan de cijfers doen vermoeden.

Eenmaal op snelheid valt vooral het bandengeruis op. Boven de honderd kilometer per uur dringt dat stevig de cabine binnen. Jammer dat Alfa dit opfrismoment niet heeft aangegrepen om extra isolatie rond de wielkasten aan te brengen; een kleine ingreep die het comfort aanzienlijk had kunnen verhogen. Wel positief: de spoorbreedte is met 10 millimeter toegenomen. Volgens de ingenieurs moet dat het overhellen in bochten verder beperken, en dat merk je. In de Dynamic-rijmodus voelt de Tonale duidelijk stijver en kun je met vertrouwen bochten aansnijden zonder dat je lichaam door de cabine wordt geslingerd. De auto blijft mooi vlak en communicatief.



Enkel leverbaar als PHEV

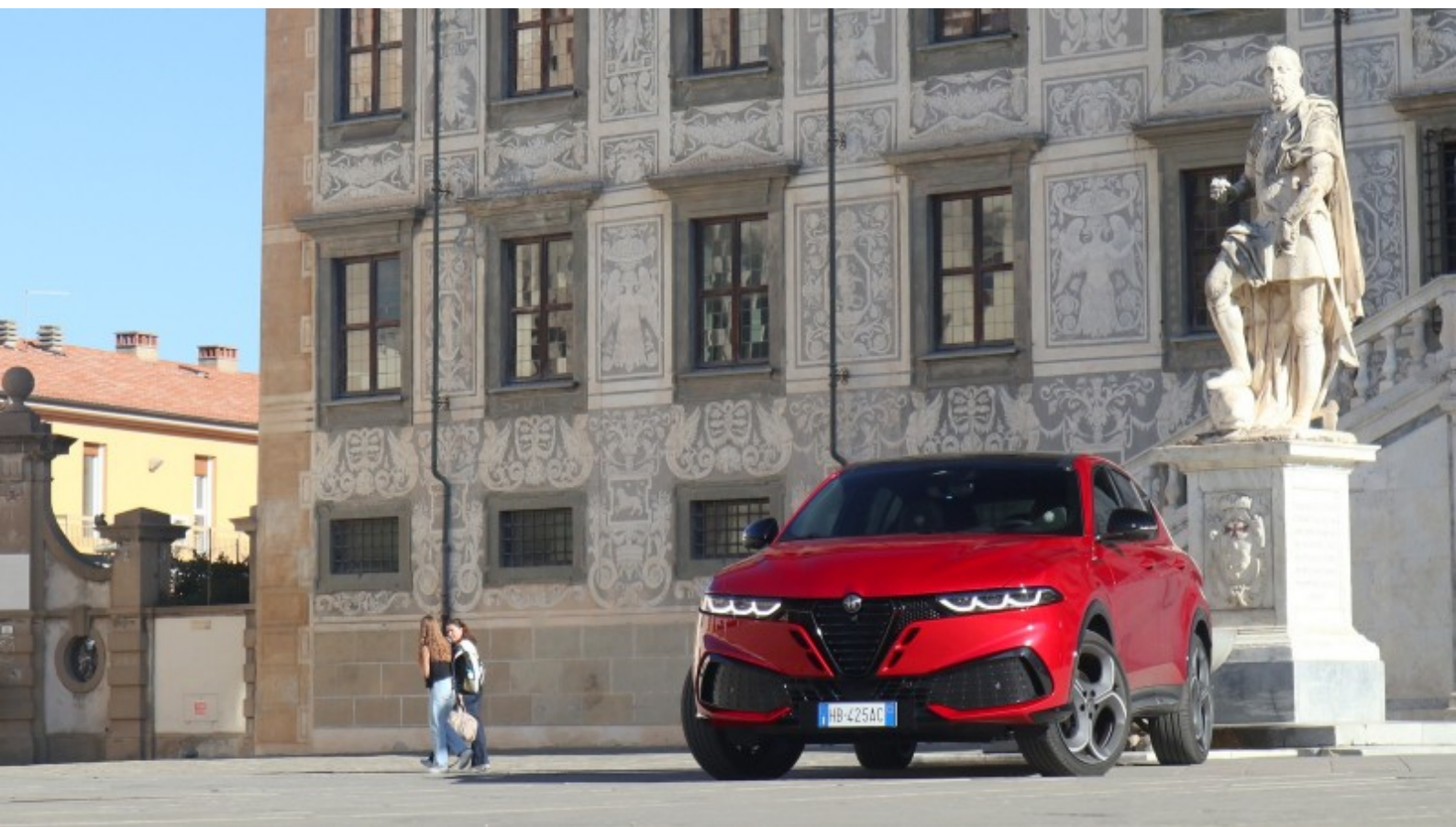
Sinds de lancering van de Tonale is er flink gesnoeid in het motorenaanbod. Zoals gezegd, krijgt de Nederlandse markt uitsluitend de plug-in hybride variant. Dat scheelt in elk geval wat keuzestress, al is het ergens ook jammer voor de liefhebber van traditionele aandrijflijnen. Qua uitvoeringen valt er gelukkig wã©l wat te kiezen. Het gamma begint bij de basisuitvoering Tonale, gevolgd door de Ti. Die herken je aan de glanzend zwarte raamomlijsting, Ti-logo's op de voorspatborden en het 18-inch lichtmetaal. Het interieur kan worden aangekleed met fraai rood leder, en op het gebied van veiligheid is praktisch alles aanwezig wat je mag verwachten in deze klasse. Kortom: een complete uitrusting. Toch benadrukten de ingenieurs tijdens de perspresentatie dat de Tonale nooit een "rijdende computer" zal worden. Technologie is er volop, maar altijd in dienst van de rijbeleving. Zo hoort het het bij Alfa Romeo.

Voor wie het nog sportiever mag, is er de Veloce. Deze uitvoering vormt de overtreffende trap, met extra sportieve aankleding en een nadrukkelijk dynamischer afstemming. Daarboven prijkt tijdelijk de Sport Speciale, een exclusieve launch-editie



Alfa Romeo Tonale 1.3 PHEV Sport Speciale

die slechts beperkt leverbaar is. De Sport Speciale onderscheidt zich met zilverkleurige accenten langs de skirts en de achterbumper, plus glanzend zwarte Brembo-remklauwen met witte Alfa Romeo-belettering. In het interieur worden de zitvlakken van bestuurder en passagiers verwerkt met alcantara bekleding voorzien van witte stiksels.



Weg van de massa

Overweeg je een Volvo EX40, Kia Sportage, BMW X1 of Audi Q3? Sla dan zeker niet een bezoekje aan de Alfa Romeo-dealer over. Met zijn sportieve en sierlijke Italiaanse voorkomen weet de Tonale zich namelijk te onderscheiden van de grijze massa. Je bent niet nummer twintig die met een anonieme SUV het parkeerdek of de woonwijk inrijdt. De Tonale is een auto waarmee je jezelf onderscheidt, zeker als je kiest voor een van de opvallende kleuren die Alfa te bieden heeft.

Nee, de Tonale is niet perfect. Hij overtuigt niet op ieder vlak. Maar juist die kleine imperfecties maken hem tot wat hij is: een auto met karakter. Helemaal Alfa. Misschien



Alfa Romeo Tonale 1.3 PHEV Sport Speciale

zelfs de laatste in zijn soort. Een auto die, juist door zijn imperfecties, dat typische Alfa Romeo-gevoel levend houdt. En dat is stiekem precies zoals we het het liefst zien.

Plus

- + Heerlijk Italiaans design
- + Onderscheidend op veel vlakken
- + Gebouwd als rijdersauto

Min

- Veel geluid boven de 100 km/u
- Voelt minder potent