

# Wirklich schön, aber ...

**Fahrbericht** | Mit dem Stelvio beweist Alfa Romeo, dass sinnliches italienisches Design auch bei einem SUV funktioniert. Im Interieur des neuen Hoffnungsträgers ist allerdings nicht alles so schön.

— Warum kauft jemand einen Alfa Romeo? Weil die Autos einfach schick sind. Aber lässt sich dieses zeitlos-schöne Design, das Sportwagen und Limousinen seit jeher zu etwas Besonderem macht, auch auf ein SUV übertragen? Ja, das geht! Den Beweis tritt die FCA-Tochter mit dem Stelvio an, der eindeutig als Alfa zu erkennen ist und über ähnlich sinnliche Rundungen verfügt wie seine Schwester, die Giulia. Mit der teilt sich der ab sofort erhältliche Hochbeiner die Plattform. Das heißt: Auch der Stelvio fährt unter Normalbedingungen mit Heckantrieb, erst bei Bedarf werden bis zu sechzig Prozent des Drehmoments an die Vorderachse geschickt.

Starker Quell der Kraft wird in der Regel ein Vierzylinder-Diesel sein, der ab 39.916 Euro unter anderem mit Tempomat, Parksensoren hinten, elektrischer Heckklappe sowie Licht- und Regensensor vorfährt. Mit dem Business-Paket Plus (1.252 Euro) kommen Navi, Rückfahrkamera, Parksensoren vorn, Totwinkel-Assistent, Fernlichtassistent und automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel dazu. Der Abstandstempomat kostet 1.008 Euro extra, für Bi-Xenon-Scheinwerfer zahlt man 1.180 Euro.

**Power-Pack** | Mit seinen 210 PS und bärgen 470 Newtonmetern Drehmoment zieht der Selbstzünder stramm durch und kann der selbsterklärten Konkurrenz in Form des BMW X3 durchaus in die Quere kommen: Will der Münchner die 6,6 Sekunden für den Null-auf-100-Sprint toppen, muss er als Sechszylinder vorfahren. Auch der Normverbrauch von 4,8 Litern ist wettbewerbsfähig. Allerdings funktioniert das Zusammenspiel von Motor und serienmäßiger Achtgang-Automatik beim Alfa nicht immer reibungslos. Manchmal brauchen die beiden ein bisschen, um sich beim flotten Beschleunigen

zu arrangieren. Zackiger reagiert der Wandler in der Sportstellung, die ist aber nur über den Fahrmodusschalter erreichbar, der gleichzeitig auch noch Lenkung, Gaspedalkennlinie und die Dämpfer beeinflusst.

**Handlich und agil** | Das ist nett, aber nicht nötig, denn schon das Standard-Setup überzeugt: Der gut 1,7 Tonnen schwere Alfa rollt geschmeidig ab, sein Unterbau neutralisiert Unebenheiten gut und er wirkt dank der verwindungssteifen Karosserie ausgesprochen agil und handlich. Seinem kurvenreichen Namensgeber, dem Stilfser Joch in Südtirol, macht das SUV damit alle Ehre.

Kurz nach Marktstart will der Importeur eine 180-PS-Version des Selbstzünders nachreichen, die auch ohne Allrad erhältlich ist. Außerdem stehen zwei Zweiliter-Turbobenziner mit 200 und 280 PS (ab 41.176 Euro) in der Preisliste. Eine Quadrifoglio-Version soll der Konkurrenz mit 510 PS davonfahren. Motorseitig ist der Stelvio also gut aufgestellt

und auch mit seinem Platzangebot kann das 4,70-Meter-SUV punkten: Selbst Großgewachsene fühlen sich nicht nur auf den langstreckentauglichen Plätzen in der ersten Reihe wohl, sondern reisen auch im geräumigen Fond kommod. Mit 525 Litern ist der Kofferraum ausreichend groß.

**Nicht so top** | Getrübt wird der positive Eindruck von der nur mittelmäßigen Verarbeitungsqualität: Wer direkt nach dem Einsteigen die schlecht entgrateten Kunststoffkanten des etwas labbrigen Automatik-Wählhebels an der Hand spürt, ist zu Recht enttäuscht. Darüber kann das aufgeräumte, fast schalterlose Cockpit nicht hinwegtäuschen, zumal auch das Multimedia-System Nachholbedarf offenbart. Bei der Infotainmenttechnik fahren die deutschen Premiumhersteller den Italienern davon und auch das Kombiinstrument wirkt im Vergleich zu deren hochauflösenden Angeboten etwas antiquiert. | Michael Gebhardt



Fotos: FCA Germany

**Kind der Berge** | Mit seinem urigen Drehmoment ist dem Allrad-SUV kaum ein Weg zu steil



**Hopp & Top** | Das Interieur gibt es aufgeräumt, aber die Verarbeitung könnte besser sein



**Das reicht allemal** | Mit ordentlichen 525 Litern Ladevolumen geht es im Stelvio auf Tour

## Daten und Preise | Alfa Romeo Stelvio

**2.2 Diesel** ab **39.916 Euro**  
R4/2.143 cm<sup>3</sup> | 154 kW/210 PS | 470 Nm/1.750 U/min  
8-Stufen-Autom. | 6,6 s | 215 km/h | 4,8 D | 127 g/km

4.687 x 1.903 x 1.671 mm | 525 Liter

Wartung: alle 20.000 km

Effizienzklasse: A

Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 19 | 26 | 26

Garantie: 4 Jahre (ohne km-Begrenzung)

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer