

Ein Paar mit großem Stammbaum

„Sie“ ist eine Stil-Ikone, „Er“ ist der Marken-Verkaufsschlager. Giulia und Stelvio bauen nicht nur auf derselben Plattform auf, sie ergänzen sich auch. Gerade motorseitig und bei den Niveaus gab es nun ein Update.

Giulia und Stelvio stehen auf Giorgio. Und wie bei jeder richtigen Ménage-à-trois bedeutet dies Irrungen und Wirrungen. In der Alfa-Welt endet diese Kabale in einer deutlich aufgewerteten Niveau-Matrix, die für das Modelljahr 2019 dem SUV sieben und der Mittelklasse-Schönheit sogar acht Ausstattungsvarianten bereithält.

Für Vielfahrer ist das Duo „Business“ und „Lusso“ zuständig. Im User-Chooser-Bereich bedeutet „Business“ unter anderem sechsfach elektrisch-verstellbare und beheizte Vordersitze, Parkpiepser vorn und hinten, ACC, DAB, Smartphone-Integration, Lenkradheizung und das kleine Navi (6,5 Zoll). Den größeren Lotsen (8,8 Zoll) hält „Lusso“ parat. Im Luxus-Paket, wie es wörtlich heißt, findet das solvante obere Management achtfach elektrisch-verstellbare Vordersitze, Rückfahrkamera, Keyless-Entry, Lederausstattung und Dekorleisten aus Echtholz.

Hoher Alu-Anteil spart Gewicht

Beide Pakete sind für die Giulia wie den Stelvio identisch, da beide technisch auf der erwähnten „Giorgio“-Plattform stehen. Diese folgt dem Ideal des Gleichgewichts, sprich jede Achse soll gleich viel Kilogramm vorantreiben. Der Motor rückt damit möglichst in Richtung Fahrzeugmitte und wird längs verbaut.

Um Gewicht zu sparen, ist er weitestgehend aus Aluminium gefertigt und gibt als Vierzylinder 200- oder 280-Otto-PS beziehungsweise 160-, 190- oder 210-Diesel-PS dem Alfa-Romeo-Traumteam mit auf dem Weg. Formal wachsen damit die Kraftreserven der beiden kleinen Diesel um jeweils zehn PS. Auf den 510 PS starken Sechszylinder wollen die Italiener auch im Euro 6d-Temp-Zeitalter nicht verzichten. Damit hält sich das Duo im Sprint auf 100 km/h auch jeweils unter vier Sekunden. Das ist in erster Linie gut fürs Image der Fiat-Tochter, die kürzlich mit einem eigenen Formel-1-Team in die Rennsaison gestartet ist.



Fotos: FCA

Die dezent nachgeschärft^e Giulia bleibt eine Stil-Ikone. Zahlreiche Preise belegen dies



Im Stelvio heißt Lusso schlichtweg Luxus auf allen Plätzen. Beim Thema Licht wird der Anspruch aber nicht gehalten

Hightech gibt es allerdings nicht vollumfänglich. LED-Scheinwerfer oder sogar Matrixlicht wären ein Zeichen für die Vielfahrer gewesen, um dem Fahrspaß, den beide Italiener deutlich versprühen, auch ein Plus an Sicherheit auf den Highspeed-Passagen entgegenzustellen. Bi-Xenonlicht muss hier leider reichen, im Business-Stelvio sind es sogar nur Halogen-Lampen.

SCR-Technik an Bord

Um die Abgasnachbehandlung mit dem SCR-Kat kommt man allerdings nicht mehr herum, so dass der 16,8 Liter Adblue-Tank fortan zum Begleiter im Selbstzünder wird. Das Q4-Signet als Zeichen der Allradler schmückt beim Mittelklässler den 280-PS-

Benziner sowie optional den 190- und serienmäßig den 210-PS-Diesel. Beim SUV sind alle – und bis auf den mittleren Diesel auch serienmäßig – Vierfüßler mit Ausnahme des kleinen Diesel, der stets mit Heckantrieb agiert. Dem Mantra der Balance folgend landet im Allradmodus bedarfsweise bis zu 50 Prozent der Kraft auf der Vorderachse.

Beim Thema Schaltung kommen sich Giulia und Stelvio näher – modell- und motorenenabhängig werkelt die achtstufige ZF-Automatik. Für Zwist könnten indes die Preise sorgen. In der Business-Version sucht die Giulia ihren Fahrer ab 33.193 Euro – nur mit den beiden Einstiegsmotoren. Im Stelvio Business nimmt man ab 36.555 Euro im kleinen Diesel Platz. R. Swantusch