
Fahrbericht Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo Q4: Ein Segen für die Marke

Von Axel F. Busse, cen

Der teuerste Alfa Romeo ist auch gleichzeitig der beliebteste in Deutschland: Der Stelvio ist ein Segen für die italienische Traditionsmarke, man mag sich gar nicht ausmalen, was ohne dies SUV aus ihr geworden wäre. Im Unterschied zu anderen Geländegängern dieses Kalibers bevorzugen die Käufer aber Benzin- statt Dieselmotoren. Wir fuhren die 280-PS-Variante im Alltagstest.

Ein wohlklingender Name allein reicht nicht für den Erfolg, das musste Alfa Romeo in zurückliegenden Jahren bitter erfahren. Bis auf zwei Modelle war das Angebot in Deutschland geschrumpft, doch seit der in Turin beheimatete Hersteller auf den SUV-Zug aufgespungen ist, läuft es wieder. Vom Stelvio wurden in den ersten neun Monaten dieses Jahres hierzulande mehr Fahrzeuge neu zugelassen, als von den Modellen Giulia und Giulietta zusammen.

Wohlklang verbreitet auch die Modellbezeichnung, als „Alfa Romeo Stilfs“ käme er wohl nicht so geschmeidig daher. Der Passo dello Stelvio, das Stilfser Joch im Grenzgebiet zwischen Italien und der Schweiz, diente als Namensgeber. Von den sieben im Angebot befindlichen Motorvarianten (drei Benziner und vier Diesel) wurde für diesen Test der Zweiliter-Vierzylinder ausgewählt. Mittels Turboaufladung bringt dieser es auf 280 PS (206 kW).

Mit 4,69 Metern Länge ist der Stelvio rund sechs Zentimeter länger als ein Audi Q5, jedoch erheblich kürzer als zum Beispiel ein Porsche Cayenne Coupé (4,93 m). Der dreieckige Wappengrill bedingt die Eigenheit von Alfa-Pkw, deren vorderes Kennzeichen nicht mittig, sondern in Fahrtrichtung gesehen auf der linken Bugseite angebracht sind. Darunter liegen zwei mit Wabengittern verschlossene Lufteinlässe, die besonders das 510 PS starke Topmodell nötig hat. Die schwarze Beplankung an den Radhäusern und unter den Türen ist relativ dezent, in der Sonderfarbe Stromboli Grau (plus 930 Euro) fallen sie kaum auf.

Das Dach ist nach hinten abgeflacht, so dass eine coupéhafte Gesamtsilhouette entsteht. Markant sind am Heck die unterarmdicken Endrohre der Auspuffanlage sowie die flachen, bis in die hinteren Kotflügel hinein gezogenen Gläser der Rücklichter. Die Heckklappe reicht weit herunter, so dass eine beladefreundliche Kante in 66 Zentimetern Höhe entsteht. Die Luke ist 1,05 Meter breit und erlaubt eine Beladung bis zu 1,70 Metern Tiefe, wobei der Boden bei umgelegten Sitzen leicht ansteigt. Wer gezwungen ist, den Gepäckraum bei Regen zu benutzen, sollte damit rechnen, dass sich das auf der Klappe gesammelte Wasser auf Ladung und Beladenden ergießt.

Im Cockpit trifft man einiges von dem wieder, was andere Hersteller in den letzten Jahren entwickelt und zur Reife gebracht haben. Das zeugt weniger von mangelndem Erfindergeist, als von der Einsicht, dass Sinnvolles nicht ein zweites Mal erfunden werden muss. Die Ausströmer der Lüftung erinnern an Audi, der Dreh-Drücksteller des Infotainmentsystems an BMW und die am Lenkrad angebrachte Startaste an den bei Porsche benutzten Fahrmodusschalter. Die Sprachsteuerung des Navi-Systems ließ Verständigungsprobleme erkennen, die Kartengrafik erwies sich als detailarm und die Zoom-Bedienung als unpraktisch.

Die Platzverhältnisse konnten vorne als gut und hinten als ausreichend protokolliert

werden. Die Kabinenbreite zwischen den Türverkleidungen beträgt 1,47 Meter vorn und 1,43 Meter hinten. Kopf- und Beinfreiheit hinten sind nicht üppig, aber auch nicht beengt. Ähnliches gilt für die Sicht nach hinten, denn der Dachkantenspoiler sieht zwar schick aus, schränkt aber das Sehfeld durch das schmale Heckfenster zusätzlich ein. Das Kofferraumvolumen bei aufgestellten Sitze beträgt 525 Liter. Sind die Lehnen umgeklappt, dürften es etwa 1000 Liter mehr sein. Alfa Romeo selbst gibt keine Zahl an.

Eine von sechs wählbaren Spezifikations- und Ausstattungsvarianten lautet „B-Tech“. Der Testwagen dieser Version verfügte zum Beispiel ab Werk über Bi-Xenon-Scheinwerfer und Brembo-Bremsen vorn, über den Allradantrieb Q4, beheizbares Lenkrad, einen adaptiven Tempomaten, Parksensoren vorn und hinten sowie eine Dachreling. Unbedingt empfehlenswert sind die Veloce-Sportsitze mit Lederbezügen und verstellbaren Wangen, die nicht nur superbequem, sondern auch sehr seitenstabil sind. Sie haben zusätzlich eine ausfahrbare Oberschenkelaufgabe und sind natürlich beheizbar. Allerdings kostet das Paket, zu dem diese Sitze gehören, 3000 Euro.

Von vorbildlichen Polstern aufrecht gehalten, fährt man durchaus einmal etwas beherzter in die Kurve, so dass eine andere Eigenschaft des Testwagens spürbar wurde. Das aktive Sportfahrwerk mit elektronischer Dämpferregelung lässt nur wenig Seitenneigung des 1,69 Meter hohen Aufbaus zu. Die souveräne Straßenlage und das angenehm agile Fahrverhalten wird unterstützt durch die Einbaulage des 2,0-Liter-Turbobenziners, der weit hinten über der Vorderachse sitzt. Die Lenkung ist präzise und leichtgängig, das Manövrieren geht mühelos von der Hand. Das ebenfalls im Testwagen eingebaute Sperrdifferenzial könnte man für entbehrlich halten, aber es ist Teil eines Pakets aus adaptiven Dämpfern und Alu-Schaltwippen am Lenkrad (+2300 Euro).

Obwohl der Testwagen mit etwa Speck auf den Rippen vorfuhr (1840 Kilogramm anstatt 1735 kg laut Datenblatt) erwies sich der Vierzylinder als ausreichend durchtrainiert, um die Fahre munter zu bewegen. Durch die verwendeten 20-Zoll-Räder und entsprechenden Niederquerschnittsreifen, ließen sich spürbare Einschränkungen im Fahrkomfort nicht feststellen.

Eine Besonderheit von Alfa ist die DNA-Fahrdynamik-Regelung, die Motor, Getriebe, Lenkung und Fahrwerk auf individuelle Bedürfnisse einstellen kann. Mit Erbinformation hat das nicht zu tun: „D“ steht für Dynamik, „N“ für Normal und „A“ für All-Weather. So sinnvoll das sein mag, so ahnungslos bleibt der Alfa-Neuling auf dem Fahrersitz, was er mit dem Schalter denn nun eigentlich verändert hat. Es erscheint eine Röntgengrafik auf dem Monitor, die außer Farbänderungen keinerlei spezifische Informationen erkennen lässt.

Der positive Fahreindruck erhält an der Tankstelle schnell einen Dämpfer. Mit dem üblichen Praxis-Zuschlag gegenüber den Herstellerwerten kam der Test-Stelvio leider nicht aus. Trotz zurückhaltender Fahrweise, wenig Kurzstreckenverkehr und lediglich einmaligen Beschleunigungs auf Höchstgeschwindigkeit (laut GPS-Messung 231 km/h) rechnete der Bordcomputer für den Testzyklus 10,4 Liter pro 100 Kilometer aus. Auch wenn man das für den ortsüblichen Tarif eines Midsize-SUVs hält, ist es zu viel für ein Produkt, das mit einem Prospektwert von 7,9 Litern (auf 20er-Felgen) verkauft wird. Zurückhaltung übt dieser Stelvio andernorts: Die Motorakustik könnte ruhig etwas offensiver sein.

Fazit: In Kürze will Alfa Romeo den Stelvio mit einem neuen Infotainmentsystem ausstatten, so dass die Defizite in dem Bereich bald behoben sein könnten. Mehr Serienausstattung und Assistenzsysteme soll es ebenfalls geben. Wenn es dann noch gelänge, den Durst des Vierzylinder-Turbos etwas zu zügeln, steht einer Fortschreibung der Beliebtheitskurve nichts im Weg. Design, Fahrleistungen und Komfort stimmen, den

wohlklingenden Namen gibt's als Schmankerl obendrauf. (ampnet/afb)

Daten Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo Q4

Länge x Breite x Höhe (m): 4,69 x 1,90 x 1,69

Radstand (m): 2,82

Motor: 4-Zylinder, Benzin, 1995 ccm, Turbolader, Direkteinspritzung

Leistung: 206 kW / 280 PS bei 5250 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm bei 2250 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,7 Sek.

Antriebsart: Allradantrieb

Getriebe: 8-Stufen-Automatik

ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,9 Liter

Testverbrauch: 10,4 Liter

Effizienzklasse: D

CO₂-Emissionen: 182 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1735 kg / 565 kg

Kofferraumvolumen: 525 Liter

Tankinhalt: 64 Liter

Basispreis: 54 000 Euro

Testwagenpreis: 65 200 Euro

Bilder zum Artikel



Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Alfa Romeo Stelvio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo



Alfa Romeo Stelvio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo



Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse