
Praxistest Alfa Romeo Stelvio Veloce Q4: Der Markenretter

Von Michael Kirchberger, cen

Es ist gar nicht lange her, da stand es nicht zum Besten bei Alfa Romeo. Giulietta und Mito wurden zu Standmodellen und verschwanden schließlich aus den Schauräumen, die Giulia war ein selten gesehener Eremit. Nun aber gehen die Verkaufszahlen wieder nach oben. Vor allem das Mittelklasse-SUV Stelvio sorgt dafür, jetzt gab es erneut ein Facelift und eine überarbeitete Preisliste. Unter 57.650 Euro läuft hier nichts, auch wenn das Basismodell bereits gut ausgestattet und motorisiert ist. Der von uns gefahrene Veloce mit 280 PS starkem Zweiliter-Turbobenziner kostet bereits 66.500 Euro und bietet mit Extras noch Luft nach oben.

Vorn fallen die dreigeteilten, markenten Scheinwerfer auf die Pflegemaßnahmen hin, LED-Matrix-Licht gehört zur Serienausstattung. Der Kühlergrill wurde dem kleineren Tonale angepasst, die Heckleuchten haben eine neue transparente Abdeckung erhalten.

Im Innenraum sind die analogen Rundinstrumente den digitalen Kollegen gewichen, auf den ersten Blick unterscheiden sie sich optisch nicht, können aber ihre angezeigten Inhalte je nach Anspruch des Fahrers verändern. Die Bildschirm-Menüs wurden umgeordnet, dabei ist die Dreh-Drücksteller-Bedienung auf der Mittelkonsole weiter an Bord, ein wesentlicher Vorteil gegenüber der reinen Touchscreen-Kontrolle. Geblieben ist der mickrige Monitor, der mit nur 8,8-Zoll-Diagonale vielen Autofahrern kaum mehr als ein müdes Lächeln abringt. Auch die Zahl der Ablagemöglichkeiten ist eher gering. Neu sind die Alfa-Connect-Dienste, die Systemupdates Over the Air erlauben, die erstmals verwendete NFT-Technik (Non Fungible Token) ist eine digitale Dokumentation des Fahrzeuglebens und kann nicht manipuliert werden. Kilometerzähler zurückstellen ist damit Geschichte.

Mit einem Druck auf den Startknopf am Lenkrad wird der kräftig aufgeladene Vierzylinder-Benziner mit 280 PS geweckt. Im Leerlauf säuselt die Maschine zart, wenn Leistung abgerufen wird, ändert sich das deutlich. Kraftvoll, aber nicht aufdringlich ist ihr Klang, das SoundTuning ist ebenso gelungen wie die Fahrwerksabstimmung. Denn der Veloce wird zum Helden der Landstraße, wenn es um die Kurven geht. Die sehr direkt ausgelegte Lenkung ist ein Freude, der Geradeauslauf leidet dagegen unter dem sensiblen Ansprechverhalten. Die Feder-Dämpfereinheiten an den Achsen zählen zur Riege der strammen Jungs, auch bei sanftmöglichsten Einstellung bleiben sie genau wie die Bremsen standhaft und knackig.

Sensibel sollte der rechte Fuß des Fahrers eingestellt sein. 400 Newtonmeter Drehmomentspitze stellt der Vierzylinder bei 2250 Umdrehungen in der Minute bereit und wirkt auch darunter bisweilen übereifrig, der dosierte Druck aufs Gaspedal gehört zu vornehmen Tugenden des Menschen am Lenkrad, will er seine Mitfahrer nicht brüskieren. Die Agilität ist hervorragend, den Standardsprint bewältigt der allradgetriebenen Veloce in eiligen 5,7 Sekunden. 230 km/h Höchstgeschwindigkeit sind möglich.

Beim Verbrauch gibt es ebenfalls keine Zurückhaltung. 8,3 Liter lautet die Werksangabe, bei unseren Ausflügen kamen wir auf einen Durchschnitt von 9,4 Litern, ohne dabei auf letzter Rille unterwegs gewesen zu sein. Im Bummel-Modus genügen dem Motor auch mal weniger als acht Liter, nach oben, bei einem beherzten Ausritt ins nächste Mittelgebirge oder der eiligen Fahrt auf der Autobahn, kommt freilich auch die 10 in Sicht. Der Stelvio gehört zu den eher leichten Vertretern seiner Klasse. Bei einem Leergewicht von 1735 Kilogramm sind 615 Kilogramm Zuladung erlaubt. Und auch seine Qualitäten als Zugfahrzeug sind beachtlich: Satte 2,3 Tonnen darf er auf den Haken nehmen. Und auch das Kofferraumvolumen ist angemessen, es liegt zwischen 525 und 1600 Litern. Die Passagiere können sich ebenfalls nicht über Platzmangel beschweren, selbst wenn vorne Riesen und hinten Hünen mitfahren, ist eine geordnete Unterbringung von Beinen, Ellbogen und Kopf mühelos möglich.

Eine elektrische Heckklappe, Navi und zeitgemäßer Smartphone-Anschluss gehören beim Stelvio immer dazu. Die Topversion Veloce bekommt zusätzlich 20-Zoll-Räder, Lederausstattung und fein abgesteppte Verkleidungen. Lange muss das SUV in dieser Form nicht mehr durchhalten. 2027 wird es in den Ruhestand geschickt. Dann nämlich will Alfa Romeo ausschließlich Elektroautos verkaufen. (cen/mk)

Daten Alfa Romeo Stelvio Veloce Q4

Länge x Breite x Höhe (m): 4,69 x 1,96 x 1,69
Radstand (m): 2,82
Antrieb: 4-Zyl.-Benziner, 1995 ccm, Turbo, AWD, Automatik
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.
Durchschnittsverbrauch: 8,3 Liter
CO₂-Emissionen: 170 g/km
Testverbrauch: 9,4 Liter
Leergewicht / Zuladung: min. 1735 kg / max. 615 kg
Max. Anhängelast: 2300 kg
Kofferraumvolumen: 525–1600 Liter
Preis: 66.500 Euro
Testwagenpreis: 71.350 Euro

Bilder zum Artikel



Alfa Romeo Stelvio Veloce Q4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Alfa Romeo Stelvio Veloce Q4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Alfa Romeo Stelvio Veloce Q4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Alfa Romeo Stelvio Veloce Q4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Alfa Romeo Stelvio Veloce Q4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Alfa Romeo Stelvio Veloce Q4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Alfa Romeo Stelvio Veloce Q4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger
