ADAC autotest

Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel Super Q4 AT8

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (154 kW / 210 PS)

Der SUV-Trend hat nun auch die traditionsreiche italienische Autoschmiede Alfa Romeo erreicht: Der Stelvio ist seit Anfang 2017 erhältlich. Benannt wurde er nach einer der kurvenreichsten und höchsten Gebirgsstraßen der Alpen, dem Stilfser Joch. Auf den Serpentinen bereitet der Alfa mit seiner direkten Lenkung und der sportlichen Ausrichtung für seine Fahrzeugklasse Fahrvergnügen. Darüber hinaus bietet die Motor-/Getriebekombination des Testwagens mit einem knapp 2,1 Liter großen Turbodiesel mit 210 PS und 470 Nm auch genügend Schub für die Geraden. Die Achtgang-Automatik reicht dazu stets den passenden Gang und wechselt die Getriebestufen unauffällig und zügig.

Der Motor verbraucht im ADAC EcoTest 6,1 Liter Diesel auf 100 Kilometer, ein für die zur Verfügung stehende Leistung ordentlicher Wert. Allerdings gibt es sparsamere Diesel-SUV.

Die Karosserie des trotz 4,7 Metern Länge recht gedrungen wirkenden Stelvio stellt genügend Platz für vier Personen nebst Gepäck zur Verfügung - drei Leute hausen aber schon eher beengt auf der Rückbank. Die Qualität der Karosserie passt darüber hinaus und das schicke Armaturenbrett ist von der Alfa Romeo Giulia übernommen. Das Design lassen sich die Italiener jedoch gut bezahlen: Den getesteten Allradler mit großen Diesel gibt es für nicht unter 47.500 Euro. Löblich ist der serienmäßige Notbremsassistent, der auch Fußgänger erkennt. Andererseits hinkt der Alfa bei weiteren Sicherheitssystemen und beim Infotainment der Konkurrenz etwas hinterher.

Insgesamt ist der Stelvio ein attraktives Angebot für Individualisten mit nicht zu kleinem Geldbeutel, die auch bei einem SUV sportliches Fahren erleben wollen.

Konkurrenten: u.a. Audi Q5, BMW X3, Hyundai Tucson, Mercedes GLC.

⊕ agiles Fahrverhalten, souveräner Motor, gute Crashnoten

⊖ träges Navigationssystem, Lücken bei den erhältlichen Assistenzsystemen, kein Fehlbetankungsschutz

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,8
AUTOKOSTEN	3,2

Zielgruppencheck

Familie	3,2
Stadtverkehr	4,2
Senioren	2,5
Langstrecke	2,6
Transport	2,6
Fahrspaß	1,9
Preis/Leistung	3,0

EcoTest ★★☆☆☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Gelungen ist die Karosserie: Sorgfältig verarbeitet, fallen lediglich die mitunter größeren Spaltmaße sowie die eine oder andere nicht perfekt umgelegte Blechkante auf. Der Unterboden ist ordentlich gemacht und großflächig verkleidet, lediglich an der Hinterachse ist keine Verkleidung vorhanden. Dort fallen dann ein paar Blechflächen auf, die nur grundiert wurden - auf eine gesonderte Schicht Unterbodenschutz wurde hier verzichtet.
Nicht alle Materialien des Interieurs sind angenehm weich ausgeführt, aber bis auf wenige etwas unsaubere Passungen gut verarbeitet.

3,3 Alltagstauglichkeit

540 kg können beim Testwagen zugeladen werden, davon 75 kg auf dem Dach - eine praktische Reling gibt es aber nur gegen 320 Euro Aufpreis.

⊕ Im Alltag kommt man recht gut klar mit dem italienischen SUV. Der 64 l große Dieseltank ermöglicht auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite von reisetauglichen 1045 km. Hat man eine Anhängerkupplung montiert (Stützlast 95 kg), darf man gebremste Anhänger bis 2.300 kg Gewicht ziehen.

⊖ Lediglich ein Reifenreparaturset ist serienmäßig an Bord - dieses ist bei vielen Reifenschäden nutzlos. Alternativ und gegen Aufpreis gibt es ein Notrad samt Wagenheber im Kofferraum.
Einen Fehlbetankungsschutz hat der Stelvio nicht, auch fehlt ohne Notrad Bordwerkzeug und Wagenheber.

2,9 Licht und Sicht

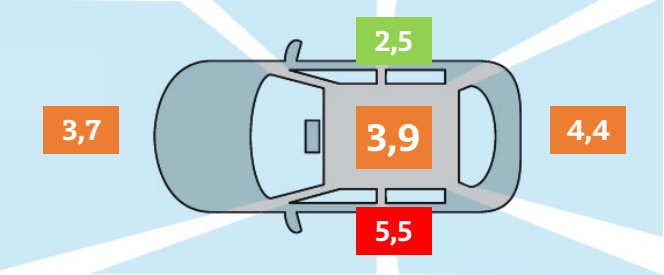
Die große Karosserie ist mäßig einsehbar, auch verdeckt der hohe Aufbau niedrige Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug. In der getesteten Ausstattung Super sind hintere Parksensoren serienmäßig, vordere und eine Rückfahrkamera gibt es gegen Aufpreis.

⊕ Das optionale Xenonlicht samt Abbiege- und Kurvenlichtfunktion leuchtet die Fahrbahn gut aus, die Leuchtkraft und Lichtfarbe sehr guter Konkurrenzsysteme erreichen die Scheinwerfer aber nicht. Ähnliches gilt für den Fernlichtassistenten: Zwar ist dieser optional erhältlich, kann aber nur die Scheinwerfer komplett auf- und abblenden. Bessere Lichtsysteme können gezielt andere Fahrzeuge ausschattieren und ansonsten das Licht aufgeblendet lassen. Alle drei Rückspiegel können gegen Aufpreis automatisch abblenden, einen zusätzlichen asphärischen Bereich haben die Außenspiegel nicht.

Durch die sehr breiten Dachsäulen und das schmale, hoch angesetzte Heckfenster ist die Sicht nach hinten stark eingeschränkt. Dass die Kopfstützen nicht voll versenkbar sind, fällt hier nicht mehr ins Gewicht.

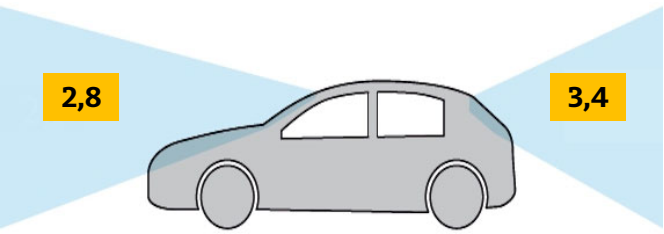
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



© ADAC e.V.

⊖ Die Rundumsicht fällt vor allem nach schräg hinten schlecht aus, die Dachsäulen sind sehr breit. Einen Parklenkassistenten oder eine 360°-Kamera gibt es nicht.

2,6 Ein-/Ausstieg

⊕ Zwar muss man - typisch SUV - erstmal über die Schweller kommen, dann aber zeigt sich der Vorteil des hohen Fahrzeugkonzepts: Die Sitze sind in sehr angenehmer Höhe montiert.
Optional gibt es - wenn man den schlüssellosen Zugang bestellt - eine Türgriffbeleuchtung, die im Stand zusammen mit den Tagfahrleuchten vorn und den Rückleuchten das Fahrzeugumfeld erhellen kann.

⊖ Das optionale schlüssellose Zugangssystem funktioniert gut, ist aber durch einen vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer einfach zu überlisten - der Diebstahlschutz ist ungenügend. Weitere Informationen zu diesem Thema unter www.adac.de/keyless.

Mit 380 l Volumen ist der Kofferraum des Stelvio angesichts der Fahrzeugdimensionen nicht allzu groß ausgefallen.

2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Bei aufgestellten Rücksitzlehnen passen unter die Kofferraumabdeckung bis zu 380 Liter. Baut man die Abdeckung aus, lassen sich bis unter das Dach 505 Liter oder zehn Getränkekisten stapeln. Klappt man die Rücksitzlehnen um, passen 790 Liter (bis Fensterunterkante) bzw. 1.260 Liter (dachhoch) hinein.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die serienmäßig elektrische Heckklappe gibt eine große Öffnung frei, über die mit 71 cm nicht allzu hohe Ladekante ist der Kofferraum problemlos beladbar. Das Ladeabteil gefällt mit seinem zweckmäßigen Format und durch Details wie die großen und unterteilten Staufächer unter dem Kofferraumboden.

⊖ Bei umgelegter Rückbank entsteht keine ganz ebene Ladefläche, was das Beladen mit sehr großem oder schwerem Packgut erschwert.

1,7 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist dreigeteilt umklappbar. Das Entriegeln der Lehne geschieht vom Kofferraum aus oder an den Rücksitzen selbst, umlegen muss man die Lehne dann noch per Hand.

Für Kleinkram ist im Kofferraum gut gesorgt - einige Fächer unter dem Kofferraumboden können dafür genutzt werden. Gegen Aufpreis gibt es noch ein Schienensystem und ein Gepäcknetz.

2,4 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Die Bedienung der neuen Modelle von Alfa Romeo wie der getestete Stelvio oder auch die im Innenraum annähernd identische Giulia nimmt teils deutliche Anleihen bei anderen Herstellern - dies ist aber nicht der schlechteste Weg, um ein gutes Konzept auf die Beine zu stellen. Beim Stelvio ist dies gelungen. Eine Besonderheit im Mittelklasse-Segment leisten sich die Turiner aber: Der Start-Stopp-Knopf ist am Lenkrad angebracht - wie bei einer anderen Marke des Fiat-Konzerns: Ferrari.

© ADAC e.V.

Mit dem an BMW erinnernden, aber etwas wackligen Dreh-Drück-Steller auf dem Mitteltunnel navigiert man durch ein aufgeräumtes Menü, das ebenfalls dem Münchner Pendant ähnelt. Daneben ist ein Drehregler für die Lautstärke samt Skip-Tasten - diesen kennt man in der Art aus Audi-Modellen. Mit diesen Elementen und zusätzlich mit den Lenkradtasten lässt sich das Infotainmentsystem einfach bedienen. Greift man etwas weiter nach vorn, fällt die rechte Hand auf den Automatik-Wählhebel. Auch für diesen gilt: Er wirkt aus dem BMW 3er entliehen, liegt aber ebenfalls gut in der Hand und zeigt per in den Wählhebel integrierter und beleuchteter Kulisse klar an, welche Fahrstufe ausgewählt ist.
Die Instrumente sind sehr gut ablesbar und gefallen durch ihre klare und unaufgeregte Gestaltung. Öltemperatur- und Tankanzeige sind bei Audi abgekupfert und leiden dadurch wie diese durch die Reduzierung auf grobe Balken unter dem Manko der ungenauen Ablesbarkeit.
Ferner sind Lenkrad und Sitze einfach zu bedienen, das gleiche gilt für die Klimaanlage. Insgesamt wirkt das Cockpit angenehm aufgeräumt und versprüht eine klare Eleganz.

An der Verarbeitungsqualität gibt es wenig zu kritisieren, die verwendeten Materialien im Innenraum können aber nicht immer überzeugen. Die Funktionalität liegt dagegen auf einem hohen Niveau.

3,0 Multimedia/Konnektivität

Im Vergleich mit anderen modernen Autos bietet der Italiener nur eine Grundversorgung an Konnektivität - das entscheidende Rüstzeug bringt er aber mit. Radio samt Bluetooth-Telefonanbindung (auch Audiostreaming) ist Serie, wie auch je ein USB- und Klinkenanschluss. Optional gesellen sich noch weitere USB-Anschlüsse, ein von TOMTOM entwickeltes Navigationssystem mit 6,5 oder 8,8 Zoll großem Bildschirm und DAB-Empfang dazu. Um die Tonwiedergabe kümmert sich optional ein hauseigenes gehobenes Audiosystem oder eines von Harman/Kardon. Mit weiteren Optionen wie etwa Apple Carplay/Android Auto, Apps oder Internetanbindung kann man den Alfa nicht ausstatten - auch mit CDs kann die Italienerin nichts anfangen.

⊖ Das Navigationssystem reagiert träge bei der Eingabe des gewünschten Ziels und braucht dann sehr lange, bis die Route berechnet ist. Auch erwartet man von einem Auto dieser Preisklasse eine Display mit schärferer Auflösung.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der Raum auf den vorderen Plätzen ist üppig. Platz für Kopf und Beine finden auch Zweimeter-Hünen. Davon unabhängig ist das Raumgefühl je nach Empfinden kuschelig oder etwas eingeengt, der breite Mitteltunnel und das hoch aufbauende Armaturenbrett integrieren die Insassen doch stark. Der helle Dachhimmelbezug des Testwagens und das Panoramadach lockern den Eindruck aber wieder etwas auf.
Interessant: Der Stelvio bietet nicht mehr Platz für die Insassen als die Limousine Giulia von Alfa Romeo.

Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

2,9 Raumangebot hinten

Hinten findet man bis etwa 1,90 m genug Platz für Kopf und Beine, wenn der Vordersitz auf etwa 1,85 m große Menschen eingestellt ist. Subjektiv ist es noch etwas beengter als vorn, vor allem wegen der hohen Fensterlinie.

© ADAC e.V.

3,5 Innenraum-Variabilität

In Sachen Praxistauglichkeit verteidigt die Giulia alte Alfa-Tugenden: Chic geht vor Nutzen. Zumindest die Grundausstattung an Ablagen steht den vorn Sitzenden aber zur Verfügung: zwei Becherhalter, ein Handschuhfach, ein Fach unter der Mittelarmlehne und Türfächer. Zusätzlich findet man noch ein kleines und mit Filz ausgeschlagenes Fach vor dem linken Fahrerknie. Große Flaschen finden keinen Platz. Hinten sind in der herunterklappbaren Mittelarmlehne zwei Becherhalter.

2,6 KOMFORT

2,8 Federung

Optional kann man den Stelvio mit verstellbaren Dämpfern ausrüsten lassen, der Testwagen hat allerdings das Standardfahrwerk an Bord. Auch dieses kriegt den Spagat zwischen sportlichem Anspruch und Alltagstauglichkeit recht gut hin, wenn auch die sportliche Grundausrichtung erkennbar ist. Es erlaubt eine ordentliche Portion Fahrdynamik mit vergleichbar geringen Karosseriebewegungen, ist aber nicht unkomfortabel. Die hohen Reifenflanken der Testwagenbereifung helfen hier wohl. Eine Stuckerneigung auf kurz aufeinanderfolgenden Bodenwellen zeigt sich aber dennoch mitunter. Tendenziell spricht der Stelvio umso geschmeidiger an, je schneller man fährt: In der Stadt ist das SUV noch etwas steifbeining, außerorts und auf der Autobahn wird die Fahrt geschmeidiger.

2,5 Sitze

Gegen Aufpreis geschieht die Verstellung der Sitze elektrisch und mit Memory-Funktion auf der Fahrerseite. Weiterhin können die Sitze mit einer Sitzneigungseinstellung, einstellbarer Lordosenstütze, elektrisch verstellbaren Sitzwangen und ausziehbaren Oberschenkelauflagen ausgerüstet werden. Auch Sportsitze mit ausgeprägterer Kontur stehen zur Wahl.

Schon die Standardsitze des Testwagens gefallen mit einem guten Sitzkomfort, nur die Sitzfläche könnte etwas länger sein. Hinten sitzt man naturgemäß etwas weniger kommod, aber auch längere Fahrten lassen sich dort entspannt absolvieren - außer in der Mitte, dort ist eine Mitfahrt schlicht unangenehm.

2,5 Innengeräusch

⊕ Es gibt leisere Autos als den Stelvio, vor allem machen sich Windgeräusche bemerkbar. Der Motor hält sich dagegen zurück, auch Fahrwerks- oder Abrollgeräusche sind im Hintergrund. Insgesamt passt der Geräuschkomfort. Bei 130 km/h beträgt der gemessene Innengeräuschpegel 66,7 dB(A).

2,4 Klimatisierung

Besondere Spielereien wie Raumbeduftung oder Ionisierung bietet der Alfa nicht, aber die erhältliche Zweizonen-Klimaautomatik ist in allen Ausstattungsvarianten serienmäßig. Optional sind über das Komfort-Paket auch zusätzliche Belüftungsdüsen im Fond und eine Windschutzscheibe mit besonderem Schutz vor Infrarot-Strahlung an Bord. Zusätzlich ist dann das Ablagefach unter der Mittelarmlehne klimatisierbar.

Sitz- und Lenkradheizung sowie abgedunkelte Scheiben hinten sind ebenfalls gegen Aufpreis erhältlich.

⊖ Die Sitzheizung des Testwagens ist zu schwach; bis sich das dicke Leder der Sitze erwärmt, sind die meisten Kurzstreckenfahrten schon wieder vorbei.

© ADAC e.V.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

Der als 2.2 l vermarktete, aber eigentlich nur 2.143 ccm große Vierzylinder-Turbodiesel leistet in der getesteten und stärksten Ausbaustufe 210 PS, vor allem aber stemmt er 470 Nm auf die Kurbelwelle. Damit hat er einen guten Schuss mehr Schmalz als viele Konkurrenzmotoren in diesem Leistungssegment, die meist auf glatte zwei Liter Hubraum setzen.
Eigentlich kommt so nie der Wunsch nach mehr Leistung auf. Schon die technischen Daten des Testwagens lassen aufhorchen: 6,6 s gibt Alfa für den Sprint von 0 auf 100 km/h an. Die Höchstgeschwindigkeit des hohen und schweren Wagens liegt bei 215 km/h. Die ADAC Messungen für den Zwischensprint bestätigen die Potenz des Motors. Den Spurt von 60 auf 100 km/h schüttelt die Limousine in nicht ganz viereinhalb Sekunden aus dem Ärmel.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Diesel hat nicht nur Kraft, sondern auch Manieren. Zwar kann der Selbstzünder mit vier Zylindern natürlich nicht die Laufruhe eines großen Benziners erreichen, aber er zeigt sich stets zurückhaltend, was Vibrationen und störendes Dröhnen oder Brummen angeht. Die Leistungsenfaltung ist tadellos, der Motor hängt gut am Gas und entwickelt seine Kraft recht gleichmäßig über das Drehzahlband hinweg - das Aggregat ist schlichtweg gut fahrbar. Richtig hohe Drehzahlen sind naturgemäß nicht das Ding des Diesels, über 4.500 Umdrehungen wird es zäh.

1,3 Schaltung/Getriebe

Neben dem Wählhebel auf dem Mitteltunnel stehen für 400 Euro Aufpreis auch Schaltpaddles am Lenkrad für manuelle Gangwechsel zur Verfügung. Diese sind sehr groß sowie starr an der Lenksäule montiert und gefallen grundsätzlich mit ihrer hochwertigen und rennsportlichen Anmutung. Im Alltag aber sind sie oft im Weg, beispielsweise bei der Blinkerbetätigung.
Sie bieten aber auch Zusatzfunktionen; zum Beispiel legt man den Leerlauf ein, wenn man an beiden gleichzeitig zieht.

⊕ Absolut überzeugend ist das Getriebe, die Achtgang-Wandlerautomatik von ZF schaltet so geschmeidig wie schnell und ist passend gestuft. Auf langen Strecken senkt der achte Gang das Drehzahlniveau (2.000 1/min bei 130 km/h).

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Unter der sehr direkten Auslegung der Lenkung leidet die Richtungsstabilität des ansonsten von Fahrbahnverwerfungen recht unbeeindruckt dahin rollenden Alfa Romeo. Vor allem auf der Autobahn fällt das nervöse Fahrverhalten auf, auch wenn der große Querschnitt der Reifen etwas mildernd wirkt.

⊕ Die Traktion des Allradlers ist ohne Zweifel. Standardmäßig fährt der Stelvio als heckgetriebenes Fahrzeug, sobald aber zusätzliche Traktion gefragt ist, werden auch die Vorderräder angetrieben.

In zügig durchfahrenen Kurven überzeugt die Richtungsstabilität - der Stelvio lässt sich von Bremsmanövern oder Lastwechseln nicht aus der Ruhe bringen, davor bewahrt in letzter Instanz das gut regelnde ESP.
Der ADAC Ausweichtest stellt dem großen Italiener ebenfalls ein gutes Zeugnis aus, denn beim schreckhaften Ausweichen sorgt das rigide eingreifende ESP dafür, dass zügig Geschwindigkeit abgebaut wird und man im Anschluss zwar leicht untersteuernd, aber problemlos durch den Parcours fahren kann.

© ADAC e.V.

1,9 Lenkung

⊕ Die Lenkung ist auffallend direkt übersetzt und verleiht dem Stelvio so eine gute Portion Handlichkeit. Von Anschlag zu Anschlag reichen dem Lenkrad zweieinhalb Umdrehungen. Aber auch das Lenkgefühl ist gelungen, da die Lenkunterstützung stets der Situation angemessen ist und der sensible und interessierte Fahrer genügend Rückmeldung über den Straßenzustand bekommt.

2,7 Bremse

Ein Bremsweg von 35,8 m aus 100 km/h ist heutzutage keine herausragende Leistung, für das schwere SUV aber respektabel.

⊕ Die Bremsanlage lässt sich gut dosieren, sie ist im Alltag im besten Sinne unauffällig.

2,2 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Stelvio gleicht in der Sicherheitsausstattung der Giulia aus dem Hause Alfa Romeo. Schon in der Basisversion ist ein Notbremsassistent enthalten, der auf Fahrzeuge und Fußgänger reagiert. Bei bis zu 200 km/h bremst das Auto automatisch, wenn eine Kollision unvermeidlich ist - zuvor warnt das Auto den Fahrer aber, sodass dieser noch selbst eingreifen kann. Innerorts bremst das Auto bis zum Stillstand ab, bei höheren Geschwindigkeiten reduziert der Stelvio die Geschwindigkeit um bis zu 70 km/h. Während einer Notbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert. Auch ein Tempomat und ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer sind stets an Bord, genauso wie ein Spurverlassenswarner. Den Reifendruck überwacht die Giulia mit direkt messenden Sensoren.
Optional gibt es neben einem Abstandsregel-tempomaten (bis 180 km/h) noch einen Totwinkel-Assistenten samt Querverkehrswarnung beim rückwärts Ausparken.

⊖ Eine Verkehrszeichenerkennung oder auch ein Head-Up-Display fehlen in der Aufpreisliste, genauso wie ein Müdigkeitswarner. Von einem modernen Mittelklasse-SUV dieser Preisklasse erwartet man mehr Assistenzsysteme.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Juli 2017 wurde der Stelvio dem ADAC Crashtest unterzogen - und schloss in Puncto Insassenschutz herausragend ab. 97 Prozent der Punkte erreichte das SUV.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

ESP	Serie
Abstandswarnung	nicht erhältlich
Kollisionswarnung	Serie
City-Notbremssystem	Serie
vorausschauendes Notbrems-system	Serie
Vorausschauender Kreuzungs-assistent	nicht erhältlich
Vorausschauendes Fußgän-ger-Notbremssystem	Serie
Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
Tempomat	Serie
Abstandsregeltempomat	Option
Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
Spurassistent	Option
Totwinkelassistent	Option
Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
Ausweichassistent	nicht erhältlich
Notfallassistent	nicht erhältlich
Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
Head Up Display	nicht erhältlich
Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

© ADAC e.V. | Seite 7

Front- und Seitenairbags vorn sowie über die ganze Fahrzeugflanke reichende Kopfairbags schützen die Insassen wirkungsvoll.
Die Kopfstützen reichen vorn für etwa 1,90 m große Menschen, hinten außen bis knapp über 1,70 m Körpergröße.

⊖ Die Halter für Verbandkasten und Warndreieck sind unter dem Kofferraumboden und damit bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen.

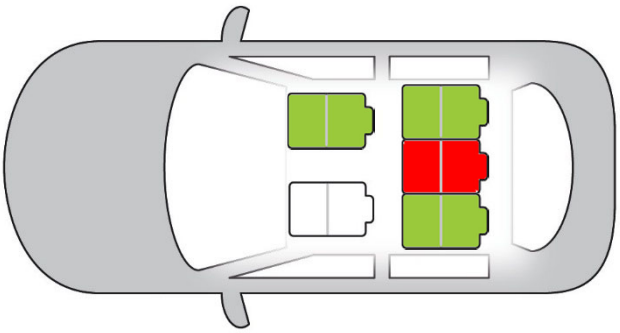
2,5 Kindersicherheit

Kindersitze lassen mit den Gurten auf allen dafür geeigneten Sitzen einfach und sicher anbringen - also auf dem Beifahrersitz und hinten außen. Auf den äußeren Rücksitzen können die Kindersitze auch per Isofix montiert werden, eine i-Size-Kennzeichnung ist dort vorhanden. Aufpassen muss man bei Kindersitzen, die auf einer Base samt Stützfuß arretiert werden: Der jeweilige Vordersitz kann dann nicht mehr ganz nach hinten geschoben werden. Alle Fenster sowie das Schiebedach haben einen früh und zuverlässig wirkenden Einklemmschutz, auch im manuellen Modus der Fensterheber. Die Kindersicherung der Fondtüren wird per Fahrzeugschlüssel direkt an der jeweiligen Tür aktiviert.

⊕ Der ADAC Crashtest attestiert der italienischen Limousine mit 84 Prozent der Punkte eine noch gute Kindersicherheit.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala
sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5) ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊖ Universale Kindersitze sind auf dem hinteren Mittelsitz laut Bedienungsanleitung nicht erlaubt.

2,9 Fußgängerschutz

Die Motorhaubenkante und vor allem der Windschutzscheibenrahmen sind noch nicht in allen Bereichen ausreichend entschärft, weshalb der Alfa in diesem Kapitel des Crashtests nur 71 Prozent der Punkte holt.

⊕ Der serienmäßige Fußgänger-Notbremsassistent verdient Lob, er funktioniert im ADAC Test gut und kann Unfälle bei Stadtgeschwindigkeiten selbstständig verhindern.

4,2 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO2

⊖ 193 g/km beträgt die CO2-Bilanz des Stelvio 2.2 Diesel mit 210 PS. Dies entspricht einem Testverbrauch von 6,1 l/100 km (innerorts: 6,2 - außerorts: 5,4 - Autobahn: 7,2). Angesichts der gebotenen Leistung und des großen Fahrzeugs geht das noch in Ordnung. 19 von 60 möglichen Punkten erreicht des Stelvio im CO2-Kapitel des EcoTest.

4,3 Schadstoffe

⊖ Hat der Stelvio 2.2 Diesel seine Trinkgewohnheiten noch halbwegs im Griff, patzt er aber bei den Emissionen. Genauer gesagt ist der Stickoxidausstoß in höheren Lastbereichen zu hoch - alle anderen Messwerte sind im grünen Bereich.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

© ADAC e.V.

Am Ende reicht es in diesem Teil des EcoTest dennoch für nur 17 von 50 möglichen Punkten. Ein modernes und gut abgestimmtes SCR-System mit AdBlue-Einspritzung könnte die Abgasreinigung weiter verbessern.
Insgesamt gibt es also 36 Punkte im EcoTest, damit reicht es für zwei von fünf Sternen.

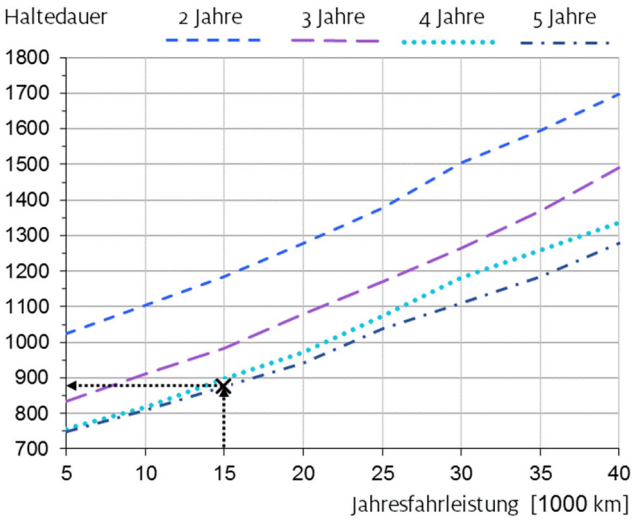
3,2 AUTOKOSTEN

3,2 Monatliche Gesamtkosten

47.500 Euro will der Alfa Romeo-Händler für den Stelvio 2.2 Diesel Super mit Achtgang-Automatikgetriebe und Allradantrieb überwiesen haben. Auch die Versicherungseinstufungen sind kein Pappenstiel, beide Kaskoklassen liegen bei 26.
Das Ölwechselintervall legt das Auto je nach Nutzungsbedingungen variabel fest, laut Hersteller muss der 2.2 Diesel durchschnittlich erst alle 36.000 km zum Wechseln in die Werkstatt. Spätestens aber ist der Ölwechsel nach 40.000 km oder zwei Jahren durchzuführen. Jedes Jahr oder alle 20.000 km muss die Giulia Diesel zur regulären Fahrzeugwartung gebracht werden.
Die Nockenwellen des Dieselmotors werden von einem Zahnriemen angetrieben, der bereits alle 100.000 km oder nach fünf Jahren gewechselt werden muss.
Vier Jahre lang gilt die Alfa Neuwagengarantie - ohne Kilometerbegrenzung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 874 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 Turbo 16V Q4 AT8	2.0 Turbo 16V Super Q4 AT8	2.2 Diesel AT8	2.2 Diesel Super AT8	2.2 Diesel Super Q4 AT8
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	4/2143	4/2143	4/2143
Leistung [kW (PS)]	147 (200)	206 (280)	110 (150)	132 (180)	154 (210)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	330/1750	400/2250	450/1750	450/1750	470/1750
0-100 km/h [s]	7,2	5,7	7,6	7,6	6,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	230	210	210	215
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,0 l S	7,0 l S	4,7 l D	4,7 l D	4,8 l D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	161	161	124	124	127
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/26/26	17/26/26	19/26/26	19/26/26	19/26/26
Steuer pro Jahr [Euro]	172	172	267	267	273
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	864	957	794	841	874
Preis [Euro]	42.200	49.950	39.750	44.050	47.500

Aufbau
ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung
KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff
N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

© ADAC e.V. | Seite 9

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro6b, NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	2.143 ccm
Leistung	154 kW/210 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	470 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,6 s
Verbrauch pro 100 km	4,8 l
CO_2-Ausstoß	127 g/km
Stirnfläche/c_W-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.687/1.903/1.671 mm
Leergewicht/Zuladung	1.734/566 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	525/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.300 kg
Stützlast/Dachlast	95/75 kg
Tankinhalt	64 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre plus 2 Jahre Anschlußgarantie /8 Jahre
Produktion	Italien, Cassino

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Reifengröße Testwagen	235/65 R17 104W
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 SUV
Wendekreis links/rechts	12,6/12,4 m
EcoTest-Verbrauch	6,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/5,4/7,2 l/100km
CO_2-Ausstoß EcoTest	161 g/km (WTW* 193 g/km)
Reichweite	1.045 km
Innengeräusch 130 km/h	66,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.160 mm
Leergewicht/Zuladung	1.790/540 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	380/790/1.260 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	93 Euro	Werkstattkosten	88 Euro
Fixkosten	157 Euro	Wertverlust	536 Euro

Monatliche Gesamtkosten	874 Euro
Steuer pro Jahr	273 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/26/26
Basispreis Stelvio 2.2 Diesel Super Q4 AT8	47.500 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 31.01.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	57.070 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.270 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO_2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO_2-Emissionen auch die CO_2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5) ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	1.400 Euro°/-/-
Abbiege-/Kurvenlicht (bei Xenon enthalten)	1.400 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (im Paket)	820 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.200 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	200 Euro°/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	420 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem (im Paket)	590 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent (passiv)	Serie
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.100 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (im Paket)	820 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten (im Paket)	1.550 Euro°
Lenkradheizung (im Paket)	1.550 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar/schwenkbar)	590/1.160 Euro
Metalliclackierung	930 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.650 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) **2,8**

AUTOKOSTEN **3,2**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,6**
Verarbeitung	2,2
Alltagstauglichkeit	3,3
Licht und Sicht	2,9
Ein-/Ausstieg	2,6
Kofferraum-Volumen	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2
Kofferraum-Variabilität	1,7
Innenraum	**2,4**
Bedienung	1,8
Multimedia/Konnektivität	3,0
Raumangebot vorn	2,1
Raumangebot hinten	2,9
Innenraum-Variabilität	3,5
Komfort	**2,6**
Federung	2,8
Sitze	2,5
Innengeräusch	2,5
Klimatisierung	2,4

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**1,6**
Fahrleistungen	1,4
Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Schaltung/Getriebe	1,3
Fahreigenschaften	**2,5**
Fahrstabilität	2,8
Lenkung	1,9
Bremse	2,7
Sicherheit	**2,2**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Kindersicherheit	2,5
Fußgängerschutz	2,9
Umwelt/EcoTest	**4,2**
Verbrauch/CO2	4,1
Schadstoffe	4,3

Stand: September 2017
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.

© ADAC e.V. | Seite 10