



Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel Lusso Q4 AT8

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Der SUV-Trend hat inzwischen auch die traditionsreiche italienische Auto-schmiede Alfa Romeo erreicht: Der Stelvio ist seit Anfang 2017 erhältlich. Benannt wurde er nach einer der kurvenreichsten und höchsten Gebirgsstraßen der Alpen, dem Stilsfer Joch. Auf den Serpentinaen bereitet der Alfa mit der für seine Fahrzeugklasse direkten Lenkung und der sportlichen Ausrichtung Fahrvergnügen. Darüber hinaus bietet die Motor-/Getriebekombination des Testwagens auch genügend Schub für die Geraden: Ein knapp 2,2 Liter großer Turbodiesel mit 190 PS und 450 Nm. Die Achtgang-Automatik reicht dazu stets den passenden Gang und wechselt die Getriebestufen unauffällig und zügig. Der Motor verbraucht im ADAC Ecotest 6,6 Liter Diesel auf 100 Kilometer, ein angesichts von Leistung und Masse ordentlicher Wert. Allerdings gibt es sparsamere Diesel-SUV - aber kaum sauberere: Die nun auch beim Stelvio installierte Harnstoffeinspritzung reduziert die Stickoxidemissionen äußerst wirkungsvoll. Die Karosserie des trotz 4,7 Metern Länge recht gedungen 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 und das schicke Armaturenbrett ist weitgehend von der Alfa Romeo Giulia übernommen. Das Design lassen sich die Italiener jedoch gut bezahlen: Den getesteten Allradler mit großen Diesel gibt es in der höchsten Ausstattung für nicht unter 53.500 Euro, zugegeben in der höchsten Ausstattungslinie. 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. **Konkurrenzen:** u.a. Audi Q5, BMW X3, Mercedes-Benz GLC, Volvo XC60.

- ⊕ agiles Fahrverhalten, souveräner Motor, gute Crashnoten, wirkungsvolle Abgasreinigung
- ⊖ träges Navigationssystem, Lücken bei den erhältlichen Assistenzsystemen, kein Fehlbetankungsschutz

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **3,3**

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	4,2
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,6
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,8

EcoTest ★★☆☆☆

2,5 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 fehlt eine Verkleidung. Dort fallen dann ein paar Blechflächen auf, die nur grundiert wurden - auf eine gesonderte Schicht Unterbodenschutz wurde hier

3,3 Alltagstauglichkeit

⊕ 585 Kilogramm können beim Testwagen zugeladen werden, davon 75 kg auf dem Dach - eine praktische Reling gibt es aber nur gegen 350 Euro Aufpreis. Im Alltag kommt man recht gut klar mit dem italienischen SUV. Der mit 58 Litern nicht sonderlich große Dieseltank ermöglicht auf Basis des EcoTest-Verbrauchs von 6,6 Litern auf 100 Kilometern eine Reichweite von reisetauglichen 875 Kilometern. Hat man eine Anhängerkupplung montiert (Stützlast 95 kg), darf man gebremste Anhänger bis 2.300 kg Gewicht ziehen.

⊖ Der Stelvio ist ziemlich lang und breit, dazu fällt der Wendekreis mit 12,6 Metern beachtlich aus. Im Stadtgetümmel kann es so schnell eng werden. Lediglich ein Reifenreparaturset ist serienmäßig an Bord - dieses erweist sich bei vielen Reifenschäden als nutzlos. Alternativ und gegen Aufpreis gibt es ein Notrad samt Wagenheber im Kofferraum. Einen Fehlbetankungsschutz hat der Stelvio nicht, so ist es möglich, versehentlich Benzin zu tanken - das kann teuer enden. Der AdBlue-Tank ist zwar über die im Diesel-Tankdeckel liegende Öffnung leicht zu befüllen, fasst aber nur 16,1 Liter.

2,6 Licht und Sicht

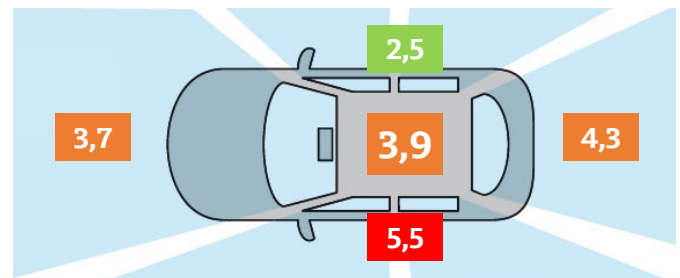
Die große Karosserie ist mäßig einsehbar, auch verdeckt der hohe Aufbau niedrige Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug. In der getesteten Ausstattung Lusso sind Parksensoren vorn und hinten serienmäßig, auch die Rückfahrkamera ist schon dabei.

⊕ 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

verzichtet. Nicht alle Materialien des Interieurs sind angenehm weich ausgeführt, aber bis auf wenige etwas unsaubere Passungen gut verarbeitet. Das beige Leder des Testwagens ist der Lusso-Ausstattung vorbehalten und veredelt das Ambiente - bei der Reinigung der hellen Ausstattung darf man im Alltag aber nicht schludern.

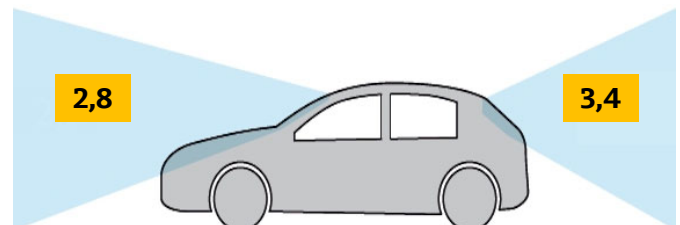
Rundumsicht

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.



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

abblenden, einen zusätzlichen asphärischen Bereich haben die Außenspiegel nicht.

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

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Zwar muss man - typisch SUV - erstmal über den Schweller kommen, dann aber zeigt sich der Vorteil des hohen Fahrzeugkonzepts: Die Sitze sind in sehr angenehmer Höhe montiert. Serienmäßig beim Lusso ist der schlüssellose Zugang - dieser kommt mit der Türgriffbeleuchtung, die im Stand zusammen mit den Tagfahrleuchten vorn und den Rückleuchten das Fahrzeugumfeld erhellen kann.

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.

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 -

2,2 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:

⊖ 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.

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

einige Fächer unter dem Kofferraumboden können dafür genutzt werden. Gegen Aufpreis gibt es noch ein Schienensystem und ein Gepäcknetz.

Ferrari. Mit dem an BMW erinnernden, aber etwas wackligen Dreh-Drück-Steller auf dem Mittelunnel 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 alten 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 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.

2,2 Multimedia/Konnektivität

Im Vergleich mit anderen modernen Autos bietet der Italiener eher eine Grundversorgung an Konnektivität - das entscheidende Rüstzeug bringt er aber mit. Der Testwagen in der Lusso-Ausstattung hat darüber hinaus bis auf ein gehobenes Audiosystem von Harman/Kardon alles serienmäßig an Bord. Radio samt Bluetooth-Telefonanbindung (auch Audiostreaming) ist Serie, wie auch vier USB-Buchsen und ein Klinkeanschluss. Ein von TOMTOM entwickeltes Navigationssystem mit 8,8 Zoll großem Bildschirm und DAB-Empfang sind auch dabei. Seit

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 eingengt, der breite Mitteltunnel und das hoch aufbauende Armaturenbrett integrieren die Insassen doch stark. Der helle

2,6 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.

3,3 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 (klimatisierbar) 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.



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.

der letzten Modellpflege gibt es auch Apple Carplay und Android Auto im Stelvio - beim Lusso serienmäßig. Per App kann man sich einige Fahrzeugparameter wie den Verriegelungsstatus oder auch die aktuelle Geschwindigkeit auf das Handy holen, egal wo man sich gerade befindet.

⊖ 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.

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 aus dem gleichen Hause.



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

2,4 KOMFORT

2,4 Federung

Der Testwagen hat das aktive Fahrwerk mit elektronischer Dämpferregelung an Bord. Dieses kriegt den Spagat zwischen sportlichem Anspruch und Alltagstauglichkeit recht gut hin, wenn auch die sportliche Grundausrichtung erkennbar ist. Manuell einstellen kann man an den Dämpfern nicht viel - nur wenn man das Auto in den dynamic-Modus schaltet und so Gaspedalkennlinie, Motor und Fahrwerk nachschärft, kann man per Knopfdruck die Dämpfer doch wieder weicher stellen. Gut so, die eigentlich im dynamic-Modus für das Fahrzeug

übertriebene Härte kann so umschifft werden. Grundsätzlich erlaubt das Fahrwerk eine ordentliche Portion Fahrdynamik mit vergleichbar geringen Karosseriebewegungen, ist aber nicht unkomfortabel - trotz der 20 Zoll großen Testbereifung. 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 steifbeinig, außerorts und auf der Autobahn wird die Fahrt geschmeidiger.

2,6 Sitze

Ledersitze mit Sitzneigungseinstellung und einstellbarer Lordosenstütze sind serienmäßig, elektrisch verstellbare Sitzwan gen und ausziehbare Oberschenkelauflagen bleiben den für den Lusso nicht erhältlichen Sportsitzen vorbehalten. Die sogenannten Komfortsitze des Stelvio Lusso 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.

2,8 Innengeräusch

Es gibt leisere Autos als den Stelvio, vor allem machen sich Windgeräusche bemerkbar. Der Motor hält sich dagegen zu

rück, auch Fahrwerks- oder Abrollgeräusche sind im Hintergrund. Insgesamt passt der Geräuschkomfort. Bei 130 km/h beträgt der gemessene Innengeräuschpegel 68,1 dB(A).

1,9 Klimatisierung

⊕ Besondere Spielereien wie Raumbeduftung oder Ionisierung bietet der Alfa nicht, aber die Zweizonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik ist in allen Ausstattungsvarianten serienmäßig. Auch die Ablage unter der Mittelarmlehne ist kühlbar. Beim Lusso ist auch eine Windschutzscheibe mit besonderem Schutz vor Infrarot-

Strahlung an Bord, genauso wie beheizbare Sitze vorn und eine Lenkradheizung. Optional sind auch die äußeren Fondsitzplätze beheizt. Gegen starke Sonneneinstrahlung helfen auch die ab der B-Säule verdunkelten Scheiben, die man ebenfalls in der Aufpreisliste findet.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

Der als 2.2 l vermarktete, aber eigentlich nur 2.143 ccm große Vierzylinder-Turbodiesel leistet in der getesteten, mittleren Ausbaustufe 190 PS, vor allem aber stemmt er ab 1.750 Touren 450 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 sind überzeugend: 7,6 Sekunden gibt Alfa für den Sprint von 0 auf 100 km/h an. Die Höchstgeschwindigkeit des hohen und schweren Wagens liegt bei 210 km/h. Die ADAC Messungen für den Zwischensprint bestätigen die Potenz des Motors. Den Spurt von 60 auf 100 km/h schüttelt das SUV in nicht ganz fünf 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 Leistungsentfaltung 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 Mittelunnel stehen für 400 Euro Aufpreis auch Schalt paddles 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 Umdrehungen bei 130 km/h).

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 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.

⊕ Die Traktion des Allradlers ist tadellos. 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. Typisch SUV sind aber - wenn auch nicht allzu starke - Aufbaubewegungen vorhanden, die durch die zackige Lenkung noch verstärkt werden. 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.

1,7 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.

2,2 Bremse

⊕ Ein Bremsweg von 34,1 Metern aus 100 km/h ist eine für ein schweres SUV bemerkenswerte Leistung. Die Bremsanlage lässt sich gut dosieren, sie ist im Alltag im besten Sinne unauffällig. Interessant: Es handelt sich um ein brake-by-wire-System, das Bremspedal ist also nicht mehr mechanisch mit

den Bremssätteln verbunden. Dadurch wird Gewicht gespart und Komfort gewonnen, denn beispielsweise pulsiert das Pedal nicht mehr bei einer ABS-Regelung. Auch erklären die Entwickler, dass der Bremsdruck durch das neue System signifikant schneller aufgebaut werden kann.

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. Auch ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer ist stets an Bord, beim Lusso kommt dazu noch ein Abstandregeltempomat (bis 180 km/h), genauso wie ein Spurverlassenswarner. Den Reifendruck überwacht der Stelvio mit direkt messenden Sensoren. Optional gibt es noch einen Totwinkel-Assistenten samt Querverkehrswarnung beim rückwärts Ausparken. Während einer Notbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert.

⊖ 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. 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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	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

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 dem italienischen Bordsteinkraxler mit 84 Prozent der Punkte eine noch gute Kindersicherheit.

⊖ 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.

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO₂

⊖ 209 g/km beträgt die CO₂-Bilanz des Stelvio 2.2 Diesel mit 190 PS. Dies entspricht einem Testverbrauch von 6,1 l/100 km (innerorts: 6,7 - außerorts: 5,8 - Autobahn: 7,8). Angesichts der gebotenen Leistung und des großen Fahrzeugs geht das noch in Ordnung. Ein im Jahr 2017 nach gleichen Maßstäben getesteter Stelvio mit 210 Diesel-PS hatte aber noch einen Verbrauch von 6,1 Litern - die mit Euro 6d-temp eingeführte Abgasreinigung fordert hier ihren Preis. 14 von 60 möglichen Punkten erreicht der Stelvio im CO₂-Kapitel des EcoTest.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Abgasreinigung mittels Harnstoff-Einspritzung zeigt Wirkung: Die Stickoxidemissionen liegen durchweg sehr niedrig. Da auch die Partikel- und sonstigen Emissionen nicht auffällig sind, erreicht der Stelvio hier volle 50 Punkte. Die insgesamt erreichten 64 Punkte entsprechen drei Sternen im ADAC Ecotest.

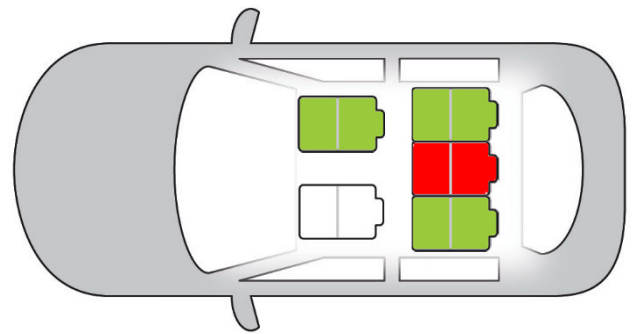
3,3 AUTOKOSTEN

3,3 Monatliche Gesamtkosten

53.500 Euro will der Alfa Romeo-Händler für den Stelvio 2.2 Diesel Lusso mit Achtgang-Automatikgetriebe und Allradantrieb überwiesen haben. Dann zeigt sich zwar die Ausstattung

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)

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

Verbrauch

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

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

den Testwagen liegt nach WLTP bei 317 Euro. 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 der Stelvio 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 Neuwagen-garantie - ohne Kilometerbegrenzung.

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	Quadrifoglio Q4 AT8
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	4/2143	4/2143	4/2143	6/2891
Leistung [kW (PS)]	147 (200)	206 (280)	118 (160)	140 (190)	154 (210)	375 (510)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	330/1750	400/2250	450/1750	450/1750	470/1750	600/2500
0-100 km/h [s]	7,2	5,7	8,8	7,6	6,6	3,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	230	198	210	215	283
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/26/24	17/26/24	19/26/24	19/26/24	19/26/24	21/30/28
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Preis [Euro]	44.000	51.500	41.000	46.000	50.000	89.000

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	2.143 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	450 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ / WLTP)	5,9 / 6,7 l
CO ₂ -Ausstoß	155 / 174 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,65 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.686/1.903/1.693 mm
Leergewicht/Zuladung	1.820/590 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	525/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.300 kg
Stützlast/Dachlast	95/75 kg
Tankinhalt	58 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre plus 2 Jahre Anschlußgarantie über Allianz Automotive Services GmbH/8 Jahre
Produktion	Italien, Cassino

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R20 105V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Latitude Sport 3
Wendekreis links/rechts	12,6/12,4 m
EcoTest-Verbrauch	6,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,7/5,8/7,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	175 g/km (WTW* 209 g/km)
Reichweite	875 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeubreite (inkl. Außenspiegel)	2.160 mm
Leergewicht/Zuladung	1.825/585 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	380/790/1.260 l

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

Betriebskosten	141 Euro	Werkstattkosten	96 Euro
Fixkosten	167 Euro	Wertverlust	537 Euro
Monatliche Gesamtkosten	941 Euro		
Steuer pro Jahr	367 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/26/24		
Basispreis Stelvio 2.2 Diesel Lusso Q4 AT8	53.500 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 25.10.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	61.780 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.553 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	1.400 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/-/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	500 Euro° (im Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/500 Euro° (im Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/350 Euro
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	600 Euro
Metalllackierung	930 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.650 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	1,7
Verarbeitung	2,2	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	1,3
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	2,5	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	1,7
Kofferraum-Variabilität	1,7	Bremse	2,2
Innenraum	2,2	Sicherheit	2,2
Bedienung	1,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	2,6	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	3,3	Umwelt/EcoTest	2,8
Komfort	2,4	Verbrauch/CO ₂	4,6
Federung	2,4	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,6		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	1,9		

Stand: Februar 2019
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.