



De hoogte in

Er zijn puristen die het keihard afkeuren; een SUV van Alfa Romeo. Hoe kan zo'n sportief Italiaans merk het in het hoofd halen om een SUV te bouwen? We kunnen er tegenwoordig echter bijna niet meer omheen. Ieder merk heeft wel een SUV in het gamma. Hoe dat komt? Eigenlijk is het heel simpel; de markt vraagt om dit type auto's. Het is een strategie van Alfa Romeo om beter op de marktvraag aan te sluiten en het merk weer een teug leven in te blazen. Dat doet de Stelvio niet alleen. Deze auto is namelijk onderdeel van een groot offensief waarbij we de aankomende jaren een aantal nieuwe modellen van Alfa voorbij gaan zien komen. Zo'n offensief kan het merk goed gebruiken. Afgezien van de 4C waren er de afgelopen jaren maar drie modellen op de markt. Wij onderzoeken of de Stelvio hier een positieve bijdrage aan levert.



Niet helemaal nieuw

Het bouwen van een terreinwagen is voor Alfa Romeo niet helemaal nieuw. In 1951 verscheen al de Alfa Romeo Matta op de markt. Het voertuig was speciaal op aanvraag van het Italiaanse leger geproduceerd en leek verdacht veel op de Willys Jeep. In totaal rolden er 2012 Matta's van de productielijn en de productie stopte in 1954. De Stelvio is van een compleet ander kaliber. Voor ons staat een zeer sportief getekende SUV die de letter S met recht eer aan doet. Niet alleen de kleur speelt daarin een belangrijke factor, ook het gehele lijnenspel. Van origine is de Stelvio gebaseerd op de Giulia, maar de designers hebben enkel de basisstructuur van dit model behouden. Natuurlijk zijn er kenmerken van de Giulia terug te vinden, zoals de grille en de koplampen. De koets is verhoogd en de achterzijde is zeer sportief.

Of we de Stelvio op een modderige landweg tegen gaan komen, durven we te betwijfelen. Het is duidelijk zichtbaar dat dit model er echt voor gemaakt is om zich te bewijzen op het harde asfalt, in plaats van in de blubber. Hoewel de zwarte wielkastomlijsting de indruk geeft dat het een echte 4x4 is, valt de bodemvrijheid tegen.



Alfa Romeo Stelvio 2.0T AWD First Edition

Met slechts 6,5 centimeter meer speling dan de Giulia houden wij het dus gewoon bij de verharde wegen.



Strak sportief

Aan de binnenzijde zien we een vergelijkbaar interieur als in de Giulia. Opnieuw maken we kennis met de zeer groot uitgevallen schakelpeddels achter het stuur. Op het moment dat je het stuur op een verkeerde manier beetpakt, is de kans groot dat je gelijktijdig een ruk geeft aan de peddel. Het interieur als geheel ziet er strak uit en de knoppen en accessoires zitten op de plekken waar je ze verwacht. Ook de afwerkingen met houtinleg zijn bijzonder fraai en passen goed bij een auto die zich moet meten met de BMW X3 en Jaguar F-Pace. Hoewel het interieur strak en sportief is, komt het nog niet op het niveau van premium. Om dit niveau te bereiken zal het interieur nog beter moeten aansluiten en moeten randen en kieren beter worden afgewerkt. Ook ontbreken er luxe opties - zoals een head-up display - en lijkt het infotainmentsysteem verouderd.

De lederen stoelen zitten prima en voorin hebben de bestuurder en bijrijder niet veel te



Alfa Romeo Stelvio 2.0T AWD First Edition

klagen. Achterin valt de hoofdruimte voor een persoon van 1,80 een klein beetje tegen, maar dat is te verwachten bij een aflopende daklijn. Desondanks valt de kofferbakruimte niet tegen. Met 525 liter bagageruimte kan je gerust een weekendje met het gezin op stap. Met neergeklapte banken ontstaat zelfs een ruimte van 1600 liter.



De weg op

De Italiaan mag dan sportief ogen aan de binnen- en buitenzijde, waar het daadwerkelijk om gaat zijn de rijeigenschappen. De cijfers van deze Stelvio liegen er niet om. Met een 2.0 liter turbomotor met 280 pk moeten we prima van onze plek gaan komen. In 5,7 seconden wordt vanuit stilstand de 100 bereikt. Dat daarin de vierwielaandrijving een belangrijke rol speelt, hoeven we niemand duidelijk te maken. Na het starten van de motor en de lichte brom die uit het vooronder komt, krijg je al een grijns op je gezicht. Die grijns wordt alleen maar groter op het moment dat het gaspedaal ingedrukt wordt. Hoe harder je gaat rijden, hoe sneller je de negatieve vooroordelen van een SUV van je afschut. Alles aan de auto ademt sportiviteit. De



besturing is kraakhelder en je weet precies waar je naartoe gaat op het moment dat je instuurt. Het onderstel is stevig, wellicht zelfs hard te noemen en niet te vergelijken met de gemiddelde SUV. Vooral in de bochten komt dit onderstel prima uit de verf. De rol van het koetswerk is minimaal en je hebt het idee met een lage sportieveling op pad te zijn. Natuurlijk wordt het nooit hetzelfde als de 4C, maar het is de technici van Alfa Romeo bijzonder goed gelukt om het overhellen in de bochten tot een minimum te beperken.

De Stelvio beschikt over de bekende achttraps automaat van ZF. Als handbak is de auto niet leverbaar. Dat ZF zijn sporen bij merken als BMW verdiend heeft, kunnen we duidelijk merken tijdens onze rit. Heerlijk soepel wordt ieder verzet aangedaan en neemt de automaat je het werk geheel uit handen. Dankzij het DNA-systeem van Alfa Romeo kan zelf worden bepaald in welke rijmodus je de auto wilt hebben. Bijzonder is te merken dat als je in de 'dynamic' mode zelf wil gaan schakelen, je ook echt zelf moet gaan schakelen. De toerenteller wordt gerust het rode gebied ingejaagd, zonder dat de auto het overneemt. Hierdoor voel je je nog meer 'in control'. Het DNA-systeem heeft enkel invloed op de gasrespons en het schakelen tussen de versnellingen. Het onderstel blijft zoals het is en is niet, zoals vele concurrenten, in te stellen op een comfortabele of een sportieve stand.



Soldi

Wat mag de Stelvio kosten en ligt deze prijs in lijn met de concurrenten? De instapper met een 150 pk sterke dieselmotor wisselt van eigenaar tegen een prijs van 54 duizend euro. Een prijs die al snel duizenden euro's lager ligt dan de Q5 van 63 duizend euro of een F-Pace van 58 duizend euro. De Stelvio beschikt - naast de 150 pk - over een automaat met achterwielaandrijving. Nemen we een stap omhoog, dan komen we bij de 2.0-turbobenzinemotoren met 200 of 280 pk en de 2.2 JTD-turbodieselmotoren met 180 of 210 pk. De benzinevarianten komen allemaal met Q4-vierwielaandrijving en aan de dieselizekte start dit bij de 210 pk versie. Het model waar wij mee op pad zijn, is een First Edition en die is van zichzelf al heel erg compleet. De enige extra optie aan de auto is de exterieurkleur 'Rosso Compertizione' parelmoerlak ter waarde van 2675,- euro. Het totaalbedrag inclusief afleverkosten komt neer op 71.085,- euro. Zetten we er een F-Pace R-Sport met 250 pk en 2.0-literbenzinemotor naast, dan schrijven we een prijs van ruim 76.000,- euro. De Duitsers maken het nog bonter, met de X3 xDrive 20d thuishkomen kost je namelijk al snel bijna een ton. Een forse meerprijs ten opzichte van de Alfa. Kijken we echter naar de accessoires, opties en luxe die daarmee gepaard



gaan, dan is dit verschil te plaatsen.



Volg je hart

De Stelvio als SUV is gezien de marktvraag helemaal geen gekke keuze van Alfa Romeo. Hoewel de auto inspeelt op de wens van de huidige consument, blijft het model wel trouw aan de kernwaarde van het merk; het bouwen van een volbloed Italiaan met een sportief karakter. Met een redelijk aantrekkelijke prijs en een markant uiterlijk heb je rationeel een prima auto.

Kiezen voor een Alfa Romeo is echter geen kwestie van ratio, maar een kwestie van je hart. Iedere Alfa geeft je een gevoel wat niet te omschrijven is. Denk aan verliefdheid, een onbeschrijfbaar gevoel waarin er maar één voor jou de juiste kan zijn. Dat gevoel krijgen we ook bij deze Stelvio. Je moet ervan houden, je moet het willen en er iets voor over hebben. Natuurlijk zijn er genoeg zaken waarbij de Alfa zich niet kan meten aan zijn concurrenten. Neem de net iets te grote kieren in het interieur en het infotainmentsysteem. Voor Alfa zijn er nog genoeg zaken die verbeterd kunnen



Alfa Romeo Stelvio 2.0T AWD First Edition

worden. Toch snappen we de mensen die juist kiezen voor een Alfa Romeo. Het is een keuze die je maakt met je hart.

Plus

- + Fantastisch onderstel
- + Heerlijke besturing
- + Betaalbaar

Min

- Afwerking interieur
- Nog niet op het niveau van zijn concurrenten