

# Alfa Romeo Stelvio

Autor: AgaeM

Olbrzymi, nowocześnie wyglądający SUV, dynamiczny silnik, pięknie przeszyte wyprofilowane fotele, cichy, przyjemny, komfortowy ... w bogatej wersji z 8-stopniową skrzynią automatyczną kosztujący 200 tysięcy zł. Warto się zastanowić czy to dużo czy mało, jak na tej klasy auto. Na początek przyjrzyjmy się przybliżonej cenie konkurentów Alfę Romeo Stelvio o podobnych parametrach (2,2 JTD &ndash; 210 KM). Mamy między innymi: Audi Q5 (2.0 TDI - 190 KM) za 201 tys. zł, BMW X3/4 (2.0d - 190 KM) za ok. 200 tys zł., Jaguar F-Pace (2.0d - 180 lub 240 KM) za 230-260 tys. zł, Mercedes GLC (2.2d - 204KM) za 230 tys. zł oraz Volvo XC60 (2.0d - 190 lub 235 KM) za ok 210 - 220 tys. zł. Stelvio plasuje się zdecydowanie w dolnym pułapie cenowym.

Dokładniejsze porównanie parametrów wskazuje, że Stelvio jest znacznie lżejsze od rywali. Przy masie 1660 kg waży ok 50 kg mniej od nich. Ito się uwidacznia w zdolności przyspieszania (6,6 s do 100 km/h). W środku jest cicho, nie słychać szumów z zewnątrz.

Układ jezdny przyjemnie wyłapuje nierówności nawierzchni i zapewnia dobre, przyjemne prowadzenie auta. W oczekiwaniu na zielone światło skrzynia biegów mogłaby trochę słabiej ciągnąć. Bardzo długie przełożenie najwyższego biegu okazuje się receptą na obniżenie hałasu oraz zużycia paliwa. Na 8 biegu przy 100 km/h silnik pracuje z obrotami zaledwie 1500/min. Spalanie na poziomie 8,4 l przy dość dynamicznej jeździe autem tej wielkości jest zdecydowanie do zaakceptowania. Przyspieszanie nawet z niskich obrotów nie stanowi problemu. Auto jest bardzo zaawansowane technologicznie i wyposażone w wiele innowacyjnych systemów. Fajnym pomysłem jest guzik do odpalania samochodu umieszczony na kierownicy.

Na wyróżnienie zasługują także duże lusterka zapewniające dobrą widoczność oraz przydatny, aczkolwiek dość natrętny sygnał zbaczania z pasa ruchu, bądź zmieniania pasa bez kierunkowskazu. System start&stop mógłby łagodniej włączać silnik i nie wyłączać go w chwili, gdy chcemy ruszyć. Zbyt długie manetki zmiany biegów trochę przeszkadzają podczas włączania kierunkowskazów. Za to bardzo dobrze umiejscowiono włączniki do elektrycznych szyb. Zdecydowanie poprawiono interface oraz system multimedialny, w tym łączenie telefonu z samochodem. Może nie każdemu spodoba się brak dotykowego ekranu, ale mimo wszystko sterowanie pokrętkiem na konsoli jest lepsze. Szkoda tylko, że ekran nie jest większy. Tuż obok znajduje się drugie pokrętko, obsługujące system Alfę DNA służące do wyboru jednego z trzech trybów jazdy.

Czarna skóra z przetłoczeniami oraz jaśniejsza podsufitka, płaska deska rozdzielcza i czarny kokpit z ciemnymi drewnianymi wstawkami sprawiają, że wnętrze Stelvio wygląda prestiżowo. Zagłówki są dość duże, choć mogłyby być lepiej wyprofilowane. Styliści zadbali o ciekawy i charakterystyczny dla tej marki przód nadwozia. Dzięki odchudzonej talii błotniki mieszczące szerokie koła wydają się bardzo muskularne. Zastanawiają tylko wystające z przodu &bdquo;rogi&rdquo; u dołu poszycia zderzaka, w podobnej formie widywane u konkurencji, ponoć korzystne w razie kolizji z pieszym (?).

W sumie Stelvio, które powstało na tej samej płycie podłogowej co Giulia, jest znacznie obszerniejsze i bardziej komfortowe od sportowej limuzyny. Zapewne nieprzypadkowo jaskółki ćwierkają, że to najlepsza Alfa Romeo wszechczasów. AgaeM

Galeria zdjęć