

PRESTAZIONI

VELOCITÀ km/h	
Massima	285,6
REGIMI giri/min	
6.500	2.300
a velocità max in VI	a 130 km/h in VIII
Scarto tachimetro a 130 km/h (%)	0,2
ACCELERAZIONE secondi	
0-60 km/h	2,0
0-100 km/h	3,8
0-130 km/h	5,8
0-160 km/h	8,6
0-200 km/h	13,8
0-230 km/h	20,5
400 metri da fermo	12,0
Velocità d'uscita (km/h)	188,3
1 chilometro da fermo	22,1
Velocità d'uscita (km/h)	236,1
RIPRESA IN D (a min/max carico) secondi	
70-90 km/h	2,1/2,2
70-120 km/h	4,0/4,1
70-130 km/h	4,8/5,0
30-60 km/h in III	2,7
FRENATA metri g	
100 km/h a minimo carico	39,3 1,00
200 km/h a minimo carico	143,1 1,10
100 km/h su asfalto asciutto + pavé	44,2 0,89
100 km/h su asfalto bagnato + ghiaccio	96,6 0,41
RESISTENZA FRENI	
10 frenate da 100 km/h a pieno carico	metri
1	40,0
2	39,1
3	39,3
4	39,0
5	38,4
6	38,8
7	37,7
8	38,5
9	38,8
10	38,5
30	ottimo 40 discreto 50 scarso 60

L'impianto di serie (a richiesta, ci sono i freni a dischetto) ha superato senza alcun problema il test di affaticamento.

CONSUMI

PERCORRENZE IN D km/litro	
90 km/h	11,7
100 km/h	10,9
130 km/h	8,6
150 km/h	7,2
PERCORRENZE MEDIE E AUTONOMIA	
Percorso	km/litro km
Città	7,3 464
Statale	9,5 606
Autostrada	8,9 571
Media rilevata	8,4 535
Media omologata	11,1 711
Scarto trip computer (%)	5,1

PROVE DINAMICHE

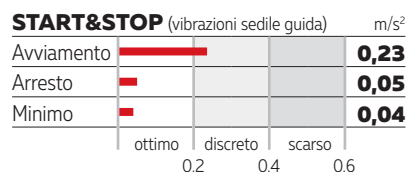
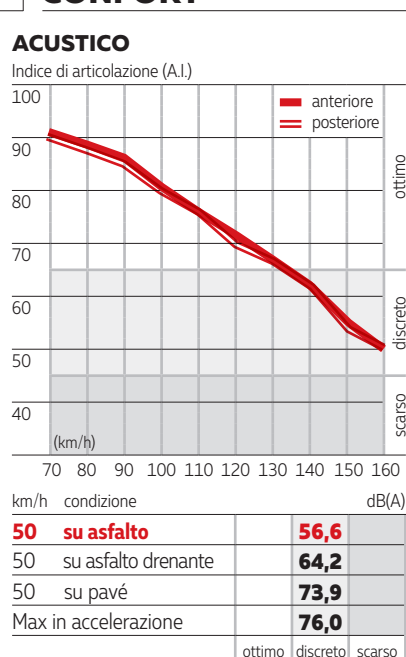
TENUTA DI STRADA g	
Accelerazione laterale	1,04
★★★★★	
STABILITÀ km/h	
Doppio cambio di corsia sul bagnato	90
★★★★★	
Cambio di corsia in rettilineo	200
★★★★★	
Cambio di corsia in curva	107
★★★★★	

Un mix eccellente tra qualità stradali, sportività e sicurezza. In curva, in assetto stabilizzato, la Stelvio Quadrifoglio riesce a sviluppare ben 1,04 g di accelerazione laterale. Siamo a livello di una coupé sportiva, con soltanto un po' di sottosterzo facilmente controllabile rilasciando l'acceleratore. Nel doppio cambio di corsia sul bagnato è sfilata tra i birilli a 90 km/h dimostrando una notevole agilità. L'Esp interviene in modo fluido e quasi impercettibile a stabilizzare l'assetto: lascia una certa libertà di manovra al guidatore che, al limite, è chiamato a intervenire con una leggera manovra di controsterzo (da qui le quattro stelle). Ineccepibile, infine, il comportamento sull'asciutto. Sollecitata ad alta velocità e oltre misura, la vettura ha risposto sempre in modo sicuro e prevedibile, ben sostenuta da un retrotreno a dir poco granitico.

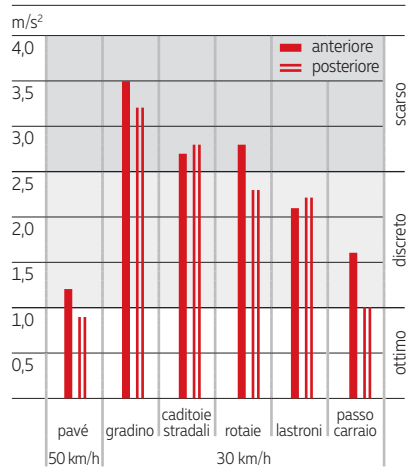
AGILITÀ DI MANOVRA

	Diametro di sterzata tra muri (metri)	12,4
	Giri del volante	2,3
	Sforzo volante in manovra (kg)	1,4
	Sforzo frizione statico/dinamico (kg)	-

CONFORT



SOSPENSIONI



DATI VETTURA

MASSA	
In condizioni di prova (kg)	2.019
Ripartizione massa	
AERODINAMICA	
Cx stradale	0,340
Superficie frontale (m ²)	2,754

LA PAGELLA

POSTO GUIDA

★★★★☆

Il sedile sportivo e avvolgente sorregge e sostiene molto bene il corpo. Le regolazioni elettriche sono precise e permettono a chiunque di trovare la postura più idonea. Il volante è piccolo, ma un po' troppo inclinato.

COMANDI E STRUMENTI

★★★★☆

I grandi paddle del cambio, solidali con il piantone dello sterzo, sono belli da vedere ed efficaci da usare. Strumentazione classica, con indicatori analogici separati dal solito display alfanumerico.

INFOTAINMENT

★★★★☆

Un sistema semplice e funzionale, con il quale si entra subito in sintonia. Lo si comanda facilmente con la grande manopola sul tunnel e con i due tasti ai lati. Ora è compatibile con Apple CarPlay e Android Auto.

CLIMATIZZAZIONE

★★★★☆

Un buon impianto automatico a due zone con bocchette di ventilazione anche per i posti dietro e ricircolo automatico. Una volta impostato, mantiene bene la temperatura, senza richiedere ulteriori aggiustamenti.

VISIBILITÀ

★★★★☆

Il montante e lo specchietto creano un angolo buio importante sul lato sinistro. In manovra ci si aiuta con i sensori e la telecamera, che fornisce, però, un'immagine un po' troppo piccola e non ben definita.

FINITURA

★★★★☆

L'abitacolo è rifinito con cura e attenzione. Ci sono piaciuti in particolare la selleria con doppie cuciture in contrasto e il volante di pelle e carbonio. Qualche dettaglio, però, può essere ancora migliorato.

ACCESSORI

★★★★☆

Di serie c'è già molto. Nella lista degli optional spiccano quelle dotazioni esclusive che permettono di trasformare la Quadrifoglio in una vera top car. A iniziare dai sedili di carbonio e dai freni carbonceramici.

DOTAZIONI DI SICUREZZA

★★★★☆

Oltre alla solita dotazione di airbag, la Quadrifoglio ha la frenata automatica d'emergenza con riconoscimento dei pedoni e il monitoraggio del traffico in retromarcia.

ASSISTENZA ALLA GUIDA

★★★★☆

Il cruise control attivo è a richiesta (1.200 euro). Di serie il controllo degli angoli bui in fase di sorpasso e l'avviso quando ci si allontana dalla corsia di marcia. Non previsto, al momento, il Traffic jam assist.

ABITABILITÀ

★★★★☆

L'abitacolo è organizzato per ospitare al meglio quattro persone; dietro, comunque, in tre non si sta affatto male. Anche l'accessibilità è notevole: sulla Stelvio non si sale e non si scende, semplicemente ci si siede.

BAGAGLIAIO

★★★★☆

In totale si hanno a disposizione 421 litri, compresi i 29 di un piccolo vano ricavato sotto al piano di carico. Se serve più spazio si devono reclinare, in parte o completamente, gli schienali posteriori (frazionati 40/60).

CONFORT

★★★★☆

La super vitaminizzazione della meccanica non ha influito più di tanto sul confort. A patto, però, di tenere la manopola del Dna su Normal. In Dynamic o in Race, l'assetto e il rombo del V6 prendono il sopravvento.

MOTORE

★★★★☆

Oltre 500 cavalli e 600 Nm di coppia. Ciò che piace di più è la prontezza con cui risponde: il turbolag è quasi inesistente, e allunga fin oltre i 7.000 giri. Poi ci sono le note dello scarico, da vera supercar.

ACCELERAZIONE

★★★★☆

La trazione integrale dà una bella mano a mettere giù tutti i cavalli. E così la Quadrifoglio stacca uno spettacolare 3,8 secondi sullo 0-100 km/h, equivalente a quasi 0,8 g di accelerazione.

RIPRESA

★★★★☆

Basta affondare l'acceleratore per vedere schizzare in avanti quest'Alfa. Il motore e il cambio colloquiano alla perfezione, e così per passare da 70 a 120 km/h bastano solo 4 secondi.

CAMBIO

★★★★☆

Lo ZF a otto marce è una certezza e la Casa l'ha plasmato in modo ottimale sulle caratteristiche del V6. Morbido in Drive, diventa esaltante quando lo si utilizza manualmente in Race. Passaggio III-IV da ascoltare.

STERZO

★★★★☆

Conserva le qualità peculiari della Giulia e, in particolare, della Quadrifoglio: grande prontezza, progressione eccellente e una precisione chirurgica. In definitiva, l'ideale per trasformare le traiettorie in qualcosa di artistico.

FRENI

★★★★☆

Anche senza i carbonceramici, disponibili come optional, le prestazioni sono eccellenti. Questa Suv si ferma in spazi contenuti. Finalmente, un pedale perfetto: consistente, dalla corsa breve, da vera sportiva.

COMPORTEMENTO DINAMICO

★★★★☆

Quello che più sorprende è il raro equilibrio raggiunto tra le varie componenti, tale da rendere la guida della Quadrifoglio istintiva e di grande soddisfazione. Velocissima quanto sicura.

CONSUMO

★★★☆☆

Nonostante l'efficienza del V6, i consumi sono abbastanza elevati. Se poi ci si lascia prendere dall'entusiasmo dei 500 e passa cavalli, i 64 litri del serbatoio finiscono per durare davvero poco.

PREGI

Guida entusiasmante. È un piacere guidare la Stelvio. Qualcosa che va oltre le prestazioni, peraltro esaltanti e uniche in questo panorama.
Motore e cambio. Un V6 con le corse nel Dna, splendidamente supportato dall'otto marce ZF.

DIFETTI

Assistenza alla guida. Mancano i sistemi più raffinati. Per esempio, il controllo attivo della traiettoria, molto comodo nei lunghi viaggi.
Consumo. Le medie non sono confortanti, ma non poteva essere altrimenti, vista la potenza in gioco.



Legenda (vale per tutte le tabelle della prova):
 ★ Insufficiente ★★ Sufficiente ★★★ Discreto ★★★★ Buono ★★★★★ Ottimo ☆ Vale 1/2 stella ☆☆☆ Con lode

© Riproduzione riservata