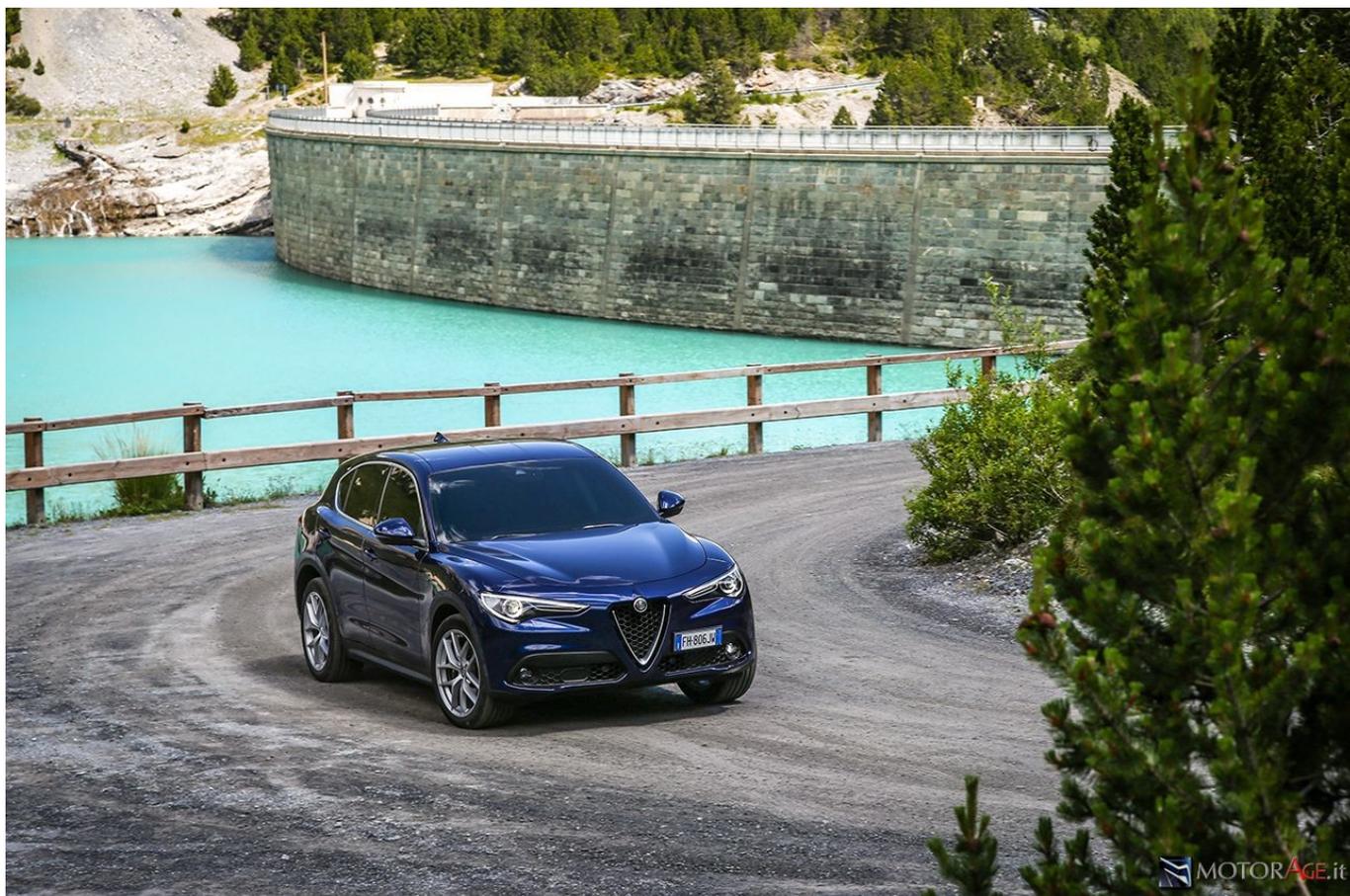


Provato sul Passo dello Stelvio, con i suoi 75 tornanti, la nuova versione 2.2 D 180 CV del SUV della Casa di Arese.



Subito da dire che il motore turbodiesel 2.2 pur **depotenziato** a 180 CV si difende alla grande sull'Alfa Romeo Stelvio. Tanto è vero che le prestazioni non sono poi granché penalizzate rispetto alla versione 210 CV. Infatti, l'accelerazione 0-100 km/h fa segnare 7"6/10 e la velocità massima è di 210 km/h.

A titolo di confronto, lo Stelvio 2.2 D 210 CV ferma il cronometro rispettivamente a 6"6/10 e a 215 km/h. Le differenze più marcate tra le due motorizzazioni, semmai, vanno ricercate in ripresa dove la configurazione da 180 CV è in effetti meno brillante. Questo pur rimanendo su valori eccellenti. Il resto sono solo conferme, con il propulsore 2.2 D che sfoggia rotondità di funzionamento, ritardo pressoché assente del turbocompressore e buona silenziosità di marcia.

Curve e tornanti: il suo regno.

Percorrendo l'intero passo dello Stelvio, l'omonima Alfa Romeo con il 2.2 D 180 CV ha mostrato un comportamento in curva pregevole. Intanto non vi sono impegnativi fenomeni di rollio, al contrario riscontrabili nella guida al limite in pista. E il sottosterzo è mitigato in ogni condizione.

In condizioni di alta aderenza, il **sistema Q4** invia il 100% della coppia al retrotreno per poi trasferirne predeterminate percentuali all'avantreno quando la situazione lo richiede.

Il risultato è un comportamento da trazione posteriore pura nella maggior parte delle situazioni di guida, cioè anche un po' oltre gli standard. Tuttavia la tendenza al **sovrasterzo** di potenza nelle curve affrontate in modo più vivace viene inibita dal controllo elettronico di stabilità, che non è del tutto disattivabile. Lo sterzo per parte sua merita comunque un 10 in pagella. E' tra i più diretti della categoria e dialoga ottimamente con il raffinato avantreno a doppi quadrilateri deformabili. Se tale comando fosse un pochino meno leggero sotto sollecitazione, si meriterebbe anche la lode.

Cambio noto e rapido.

Il cambio dell'Alfa Romeo Stelvio è l'ormai noto e onnipresente **automatico ZF8** con convertitore di coppia. Dalla sua ha la rapidità nei passaggi di marcia associata a un ottimo comfort. La funzionalità manuale si seleziona sia tramite la classica leva centrale (che va tirata per salire di marcia e spinta per scalare), sia mediante i paddle in alluminio fissi al piantone di scuola Ferrari.

Importante annotare che usando il setup manuale sono inibite tanto le scalate all'affondo dell'acceleratore, quanto il passaggio automatico alla marcia superiore, anche oltrepassato il regime di potenza massima.

In sostanza, l'Alfa Romeo Stelvio 2.2 D ha dimostrato un comportamento eccellente tra le curve stradali, pure dove l'asfalto è umido e infido. Per le prestazioni in senso generale si colloca ai piani alti della concorrenza diretta. La bellezza la lasciamo al gusto è personale, ma il carattere c'è, imprescindibile per ogni vettura del Biscione Visconteo.

Dal prossimo autunno saranno disponibili come optional le sospensioni a controllo elettronico e il differenziale autobloccante sportivo. Quindi il comportamento potrà beneficiare di ulteriore miglioramento.

Gian Marco Barzan



Alfa
Rom
eo
Stel
vio