

# vergleichstest



## Alfa Romeo Giulia – BMW 3er

Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel B-Tech AT8 vs. BMW 320d M Sport Steptronic

Limousinen der Mittelklasse gehören seit Jahrzehnten zu den etabliertesten Fahrzeugmodellen überhaupt. Der 3er BMW gilt als DIE sportliche Mittelklasse-Limousine überhaupt. Der mittlerweile in siebter Generation erhältliche Münchner vermittelt stets die typische Freude am Fahren. Genau in diese Richtung stürmt auch die Alfa Romeo Giulia. Ein wirklich gelungenes und bildschönes Fahrerauto mit erstklassigem Handling. Zum Vergleich treten die zwei mit jeweils 190 PS starken Dieselmotoren und Automatik an. Diese Motoren sorgen für gute Fahrleistungen bei günstigen Verbräuchen. Bei vielen Eigenschaften liegen die zwei Kontrahenten auf einem ähnlichen Niveau, wodurch die Rivalität der Hersteller erkennbar wird.

**Fazit:** In den meisten Kapiteln liegen die Noten eng aneinander, wobei der BMW fast durchweg einen kleinen Vorteil für sich verbuchen kann. Im Bereich Sicherheit ist der Vorsprung sogar deutlich erkennbar. Das sichert dem BMW den Sieg in der Gesamtnote. Für Individualisten stellt die Giulia aber eine interessante und gelungene Alternative dar. Etwas überraschend ist der BMW in Summe sogar günstiger als der Alfa Romeo.

### ADAC-Urteil

Alfa - BMW

	Alfa	BMW
AUTOTEST	2,3	2,0
AUTOKOSTEN	3,3	3,2

### Zielgruppencheck

Familie	3,3	2,9
Stadtverkehr	3,5	2,9
Senioren	3,2	2,8
Langstrecke	2,5	2,4
Transport	3,9	3,7
Fahrspaß	1,5	1,9
Preis/Leistung	2,8	2,6

### Ecotest:

Alfa Romeo: ★★★★★☆  
BMW: ★★★★★☆

**3,0**  
Alfa**2,7**  
BMW

## KAROSSERIE / KOFFERRAUM

Die Giulia ist sorgfältig verarbeitet, auffällig sind aber die mitunter größeren Spaltmaße. Im Innenraum finden sich nicht nur angenehm weich ausgeführte Kunststoffe. Ganz im Gegensatz zum 3er, in dem selbst hinten fast ausschließlich hochwertige Materialien verwendet werden. Zudem ist dessen Karosserie im direkten Vergleich noch feiner verarbeitet. Man merkt, dass sich BMW in diesem Punkt wirklich bemüht hat. Die Alltagstauglichkeit der beiden Limousinen liegt eher auf durchwachsenem Niveau. Die Reichweiten liegen wegen der relativ günstigen Verbräuche trotz kleiner Serientanks auf noch akzeptablem Niveau. Der Tankinhalt von 40 Liter ist im BMW zu klein dimensioniert. Mit 52 Litern im Alfa ist dieser im Reichweitenvergleich dem BMW überlegen. Bei der maximalen Zuladung von 435 kg in der Giulia fällt das Urteil nicht mehr gut aus. Der BMW darf immerhin 25 kg mehr zuladen. Auch bei der Dachlast und der Stützlast auf der Anhängerkupplung liegt der Münchner leicht vorn. Die maximale Anhängelast von jeweils 1,6 t ist gleich hoch. Im Bereich Licht und Sicht sammelt der Mailänder wegen seines serienmäßigen und gut ausleuchtenden Xenonlichts wichtige Zähler. Doch der BMW kommt serienmäßig mit

einem modernen LED-System zum Kunden. Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Letztgenannte nur ausreichend ab, kann seinen Rivalen aber trotzdem in die Schranken weisen. Denn dort ist die Rundumsicht vor allem wegen sehr breiter Dachsäulen noch schlechter. Der Ein- und Ausstieg fällt wegen niedriger Sitzpositionen und flacher Dachlinien in den Limousinen wenig überraschend nicht sonderlich leicht. Ähnlich verhält es sich mit den Ladeabteilen. Lediglich 300 Liter kann der italienische Wagen dort transportieren. In den BMW passen immerhin ganze 105 Liter mehr in den Kofferraum. Beide liegen damit in einem typischen Rahmen für Limousinen. Wegen schmaler Ladeluken und hoher Ladekanten innen, liegt auch die Nutzbarkeit der Laderäume auf unterdurchschnittlichem Niveau. Im Alfa lässt sich die Rücksitzlehne dreigeteilt umklappen, was das Beladen mit größeren Gegenständen ermöglicht. Diese Möglichkeit gibt es allerdings ebenfalls im BMW. Kleinkram lässt sich dort zudem besser verstauen – es gibt kleine Netze und mehr Verzurrösen zur Ladegutfixierung. Mit der besseren Variabilität und dem größeren Ladevolumen gewinnt der BMW das Kapitel.



Der Kofferraum des Alfa Romeo fasst lediglich 300 Liter



Mit 405 l Kofferraumvolumen fällt das Frachtabteil im BMW etwas größer aus

**2,4**  
Alfa**2,2**  
BMW

## INNENRAUM

Wenn man die Bedienung des Alfa näher betrachtet, muss man direkt überlegen, ob man nicht doch in einem BMW Platz genommen hat, denn dessen Bedienung ähnelt stark der von älteren BMW. Das ist grundsätzlich keine schlechte Sache, denn die waren sehr einfach zu bedienen. So findet man sich auch im Alfa schnell zurecht und kann zügig durch die Menüstrukturen wandern. Das „Original“ im 3er wurde hingegen mit den Generationen etwas umfangreicher, wodurch es im direkten Vergleich sogar mehr Eingewöhnung erfordert als das des italienischen Konkurrenz-

ten. Trotzdem ist auch der Dreier immer noch gut bedienbar. Die intelligente Sprachsteuerung, die auch freie Sprache gut versteht, hat der Alfa nicht zu bieten. Die Instrumente sind hier wie dort gut ablesbar. Im Bereich Multimedia bringt der Alfa in der getesteten Ausstattung fast alles serienmäßig mit, was heutzutage zur guten Grundausstattung gehört. Nur eine gehobene Audioanlage und ein Navigationsgerät müssen extra bezahlt werden. All das bietet der bayerische Rivale allerdings auch. Zusätzlich kommt der immer mit einer integrierten SIM-Karte und ist damit

immer online. Apple Carplay gibt es in beiden Autos, Android Auto aber nur im Alfa. Überdies ist das Apple-System im BMW bereits ab dem zweiten Jahr kostenpflichtig. Das ist überraschend teuer. Der Raum auf den vorderen Sitzen ist in der Giulia üppig, ohne Panoramadach haben dort über zwei Meter große Personen Platz. Im 3er steht nicht ganz so viel Raum zur Verfügung. Das Raumgefühl wird dort durch die schmalen Fensterflächen, im Alfa eher durch den wuchtigen Mitteltunnel eingeschränkt. Auf der Rückbank gibt es weniger Platz. Im Alfa wird es bereits ab 1,8 m Körpergröße wegen des niedrigen Daches eng, im BMW können die Insassen fünf Zentimeter größer sein. Bei der Innenraum-Variabilität geht im Alfa eher Chic vor Nutzen. Dort finden sich nur kleine Türtaschen, das Handschuhfach, zwei Becherhalter vorn und ein Fach in der Mittelkonsole. Im BMW sind die Türtaschen auch für größere Flaschen geeignet und die Fächer größer gestaltet. Dreiteilig umlegbare Rücksitzlehnen können beide Limousinen

vorweisen. Ausschlaggebend für den Kapitelsieg des BMW sind vor allem die bessere Konnektivität, das bessere Raumangebot hinten und die durchdachtere Innenraum-Variabilität.



Hochwertige Materialien im gut bedienbaren BMW-Cockpit

2,4  
Alfa

2,3  
BMW

## KOMFORT

Die Grundausrichtung des Fahrwerks im Alfa liegt klar Richtung Dynamik, was aber gut zum Charakter des Autos passt. Trotzdem wird es auch bei niedrigen Geschwindigkeiten nicht wirklich unkomfortabel. Im Gegensatz zum BMW, bei dem die Entwickler mit der sportlichen Auslegung des Fahrwerks etwas über das Ziel hinausgeschossen sind. Dieses ist erstaunlich straff abgestimmt und reicht Fahrbahnschäden deutlich zu den Insassen durch. Bei höheren Geschwindigkeiten wirken beide Fahrzeuge stimmig. Die in der Giulia verbauten Standardsitze gefallen mit einem guten Sitzkomfort, der Seitenhalt könnte aber etwas stärker ausgeprägt sein. Damit können die im BMW montierten Sportsitze besser punkten und trotzdem auch auf langen Strecken komfortables Sitzen ermöglichen. Hinten sitzt es sich in den zwei Limousinen nicht ganz so gut wie vorn, aber auch dort lässt es sich auch auf längeren Strecken mit zwei Personen ganz gut aushalten. Dabei ist die Rückbank im 3er etwas angenehmer gepolstert. Auch die bessere Geräuschdämmung spricht eher für den BMW. Mit 66,4 dB(A) bleibt er bei 130 km/h spürbar leiser als der Alfa mit 67,1 dB(A), bei dem sich vor allem Windgeräusche in den Vordergrund drängen. Hier macht sich die optionale Doppelverglasung der Seitenscheiben im BMW bemerkbar.

Die Motoren sind hier wie dort gut gedämmt und drängen sich akustisch nicht in den Vordergrund. Auch im Bereich Klimatisierung hat der BMW die Nase vorn, der kommt in der getesteten Ausstattung serienmäßig mit einer Drei-Zonen-Klimaautomatik. Der italienische Rivale hat serienmäßig eine an sich völlig ausreichende Zwei-Zonen-Klimaautomatik. Trotz des zu straff gestalteten Fahrwerks kann sich der BMW in diesem Kapitel knapp gegen den Alfa durchsetzen.



Wenig ausgeformte Rückbank im Alfa Romeo

1,6  
Alfa

1,4  
BMW

## MOTOR/ANTRIEB

Im Alfa Romeo ist ein 2,2 Liter großer Vierzylinderdiesel mit 190 PS verbaut. Dieser stemmt gewaltige 450 Nm auf die Kurbelwelle und drückt die Giulia so in allen

Drehzahlbereichen kräftig voran. Der Motor läuft nicht völlig vibrationsfrei, die Leistungsentfaltung ist aber tadellos. Er hängt gut am Gas und entwickelt seine Kraft

recht gleichmäßig über das Drehzahlband. Die Kraft wird von einer sehr gut adaptierten Achtgang-Automatik von ZF an die Hinterachse geleitet. Das Getriebe verrichtet seine Arbeit absolut überzeugend und schaltet geschmeidig und schnell. Im Alltag stören nur die etwas zu groß geratenen Schalt paddles am Lenkrad. Der Wählhebel in der Mittelkonsole liegt dagegen gut in der Hand. Vermutlich nicht rein zufällig ist dieser ähnlich gestaltet wie in den BMWs der letzten Jahre. Im hier getesteten neuen Dreier liegt der Wählhebel nicht mehr ganz so gut in der Hand wie früher und wie im Alfa. Trotzdem kann der Antriebsstrang durchwegs überzeugen. Trotz eines geringeren maximalen Drehmoments von 400 Nm schiebt der Dreier noch zügiger an als der Alfa. Zudem ist er diesem im Bereich Laufkultur überlegen. Der Diesel im BMW hat eine sehr gelungene Laufkultur und ist während der Fahrt kaum als Diesel erkennbar. Die Kraftübertragung übernimmt die im Prinzip gleiche Automatik wie in seinem Konkurrenten. BMW gelingt es allerdings, das Getriebe noch besser auf das Fahrzeug abzustimmen. Die Geschwindigkeit und Genauigkeit der Schaltvorgänge sind beeindruckend. In

jeder Lebenslage wechselt der Automat die Gänge ruckfrei und immer zum richtigen Zeitpunkt. Ein manuelles Eingreifen durch die Schalt paddles am Lenkrad ist möglich, aber nicht notwendig. Mit seinem äußerst gelungenen Antriebsstrang gewinnt der BMW dieses Kapitel. Doch auch die Motor-Getriebe-Kombination im Alfa Romeo lässt kaum Wünsche offen.



Antrittsstarke und sauberere 2,2er Diesel in der Giulia

2,2  
Alfa

2,1  
BMW

## FAHREIGENSCHAFTEN

Die Fahrstabilität des Alfa leidet etwas unter der sehr direkten Auslegung der Lenkung. Dies fällt vor allem bei höheren Geschwindigkeiten auf der Autobahn auf, denn ansonsten rollt die Limousine eher unbeeindruckt von Fahrbahnverwerfungen vor sich hin. Die Lenkung an sich ist den Entwicklern hingegen hervorragend gelungen. Sie unterstützt passend, gibt eine klare Rückmeldung, spricht sehr spontan an und ermöglicht ein genaues Abschätzen des benötigten Lenkwinkels. Die variable Sportlenkung im BMW gefällt durch den reduzierten Lenkwinkel beim Rangieren sowie nicht zu giftiger Auslegung beim geradlinigen Fahren. Die Rückmeldung könnte aber ausgeprägter sein, was gerade im Vergleich mit der Alfa-Lenkung auffällt. Andererseits gibt es am Geradeauslauf des BMW durch die variable Lenkung kaum Anlass zur Kritik. Das Fahrzeug hält solide den eingeschlagenen Kurs und die Aufbaubewegungen halten sich dabei in Grenzen. Mit der Traktion haben die beiden Hecktriebler trotz der drehmomentstarken Dieselmotoren keine Probleme, die Kraft wird immer auf die Straße übertragen. Die Italiener bauen in ihre Limousine ein brake-by-wire-Bremssystem ein, das keine mechanische oder hydraulische Verbindung mehr zu den Bremsen aufweist. Trotzdem gefällt die Bremsanlage mit guter Dosierbarkeit und bleibt im Alltag im besten Sinne unauffällig. Auch das konventionelle System im Münchner lässt

sich einwandfrei dosieren und hält auch längeren Beanspruchungen Stand. Mit einem Bremsweg von 34,5 m erreicht er einen guten Bremsweg, der Alfa braucht aber kaum mehr Platz (34,7 m) um von 100 km/h auf null zu bremsen. Hauptsächlich durch die bessere Richtungsstabilität gerade bei höheren Geschwindigkeiten sichert sich der BMW knapp einen weiteren Kapitelsieg.



320d: Standfeste und gut dosierbare Bremsanlage

**2,2**  
Alfa

**1,7**  
BMW

## SICHERHEIT

Im Bereich der aktiven Sicherheit ist der Alfa Romeo mit dem Notwendigsten serienmäßig ausgestattet. Er bietet stets einen Notbremsassistenten, der bis 200 km/h funktioniert sowie einen Abstandsregeltempomaten (bis 180 km/h) und einen Spurverlassenswarner. Eine Verkehrszeichenerkennung und ein Head-Up-Display sind jedoch nicht erhältlich. Der BMW ist hingegen mit so gut wie allem erhältlich, was derzeit an Assistenzsystemen zu haben ist. Erfreulicherweise ist vieles sogar serienmäßig an Bord. In der getesteten Ausstattung beispielsweise ein Tempomat, eine Verkehrszeichenerkennung sowie ein Notbremsystem, das sogar bis 250 km/h arbeitet. Einen Abstandsregeltempomat (bis 210 km/h), einen Stauassistenten und einen Ausweichassistenten gibt es optional. Bei der passiven Sicherheit macht die Italienerin eine gute Figur, denn im ADAC Crashtest erreichte die Giulia 98 % der möglichen Punkte, was ein hervorragendes Ergebnis darstellt. Schade, dass die Kopfstützen nicht sonderlich weit ausziehbar sind, was für große Personen gefährlich werden kann. Für den BMW gibt es bisher kein Crashtest-Ergebnis, doch auch der hat viel passive Sicherheit zu bieten. Technisch verwandte Modelle haben beim Crashtest immer gut abgeschnitten und die Sicherheitsausstattung liegt auf hohem Niveau. Im Bereich Kindersicherheit erreicht die Giulia im Crashtest immerhin noch 81 % der Punkte. Kindersitze lassen sich darin vorn und vor allem hinten außen gut befestigen. Auch im Dreier lassen sich Sitze gut befestigen, für hohe Kindersitze können die nicht abnehmbaren hinteren Kopfstützen allerdings hinderlich sein. Beide Fahrzeuge verfügen über einen gut ansprechenden Einklemmschutz an allen Fenstern. Die Motorhaube und vor allem die Windschutzscheibenrahmen der Giulia sind verhältnismäßig hart gestaltet, was bei einem Fußgängerunfall schwere Folgen haben kann. Der BMW ist in diesem Fall mit seiner aktiven Motorhaube besser ausgestattet. Zusammenfassend ist der BMW das sicherere Auto, allein bei der aktiven Sicherheit bietet er einige Vorteile gegenüber dem gewiss nicht unsicheren Alfa.
























**2,3**  
Alfa

**2,0**  
BMW

## UMWELT/ECOTEST

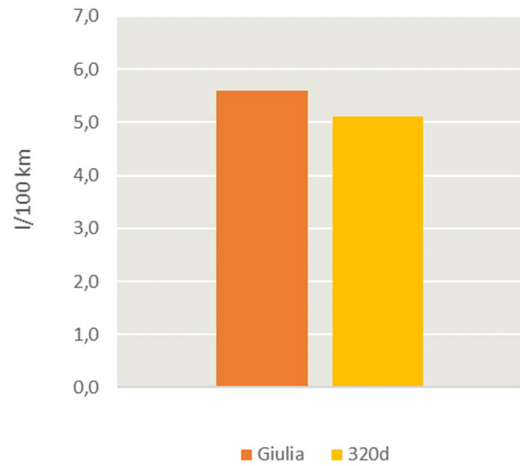
Beide Testwagen sind mit modernen Dieselmotoren ausgestattet. Im ADAC Ecotest kommt der Alfa Romeo auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,6 Litern Diesel pro 100 km. In Anbetracht der guten Fahrleistungen ist das ein akzeptabler Wert. Wie sparsam moderne BMW-Diesel sein können unterstreicht der 320d erneut. Trotz noch besserer Fahrleistungen bleibt er im Alltag sparsamer als der Alfa und begnügt sich im ADAC Ecotest lediglich mit 5,1 Litern

## ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

		Giulia	3er
	ESP	Serie	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich	Serie
	Kollisionswarnung	Serie	Serie
	City-Notbremsystem	Serie	Serie
	vorausschauendes Notbremsystem	Serie	Serie
	vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Serie	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich	Option
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich	Serie
	Spurassistent	Serie	Serie
	Totwinkelassistent	Option	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich	Option
	Notfallassistent	nicht erhältlich	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie	Serie

pro 100 km – ein wirklich gutes Ergebnis, welches auch auf das geringere Fahrzeuggewicht zurückzuführen ist. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 161 g/km und es gibt im Ecotest dafür 30 Punkte. Die italienische Herausforderin stößt gleichzeitig 177 g/km aus und muss sich daher mit 24 Punkten begnügen. Dass moderne Diesel mit SCR-Technologie fast frei von Schadstoffen bleiben, beweisen hier beide Fahrzeuge. Sie erreichen jeweils 50 Punkte im Schadstoffkapitel. Mit insgesamt 74 Punkten ist die Giulia nicht ganz so gut wie der Dreier, der auf 80 Punkte kommt. Trotzdem können beide 4 Sterne im ADAC Ecotest erreichen, ein gutes Ergebnis für kräftige Diesel-Limousinen.

Verbrauch Ecotest



**3,3**  
Alfa

**3,2**  
BMW

## AUTOKOSTEN

Eine Premium-Limousine zu fahren ist selbst in der Mittelklasse kein günstiges Unterfangen. Die Giulia hat in der Grundausstattung bereits einen Basispreis von 44.500 Euro. Für den 3er in Grundausstattung müssen sogar 48.700 Euro über den Tresen gehen. Wenn man für die Fahrzeugklasse übliche Extras noch hinzubestellt, kann man locker noch einen vier- oder sogar fünfstelligen Betrag hinzuaddieren. Der BMW kostet in Testwagenausstattung knapp 66.000 Euro. Sehr viel Geld für ein Auto der Mittelklasse. Der Alfa ist im Testwagentrimm etwa 10.000 Euro günstiger. Die monatlichen Kosten liegen für ihn

dennoch höher. Grund dafür sind die höheren Aufwendungen für die Werkstatt, denn er muss alle 20.000 km oder spätestens nach einem Jahr zu einer Fahrzeugwartung in die Werkstatt. Beim BMW ist dies nur alle 2 Jahre oder 30.000 km nötig. Hinzu kommen die höheren Kosten für Kraftstoff. Auch die jährliche Steuer fällt etwas höher aus. Immerhin 315 Euro kostet der Alfa jährlich – der BMW dagegen 282 Euro. Bei den Versicherungseinstufungen liegen Alfa (KH: 20; VK: 26, TK: 23) und BMW (KH: 19; VK: 26, TK: 27) beide auf einem ähnlichen Niveau. In Summe ergeben sich für den Münchner leichte Vorteile, viel Geld muss man dennoch investieren.

Dieser ADAC Vergleichstest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll für den ADAC Autotest 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

**TECHNISCHE DATEN / KOSTEN**

Herstellerangaben	Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel AT8	BMW 320d M Sport Steptronic
Motorbauart	4-Zyl.-Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPF	4-Zyl.-Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP EVAP (WLTP), SCR-Kat mit DPF, NOx-Speicherkat
Hubraum	2.143 ccm	1.995 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 3.500 1/min	140 kW/190 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	450 Nm bei 1.750 1/min	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,1 s	6,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,6 l	5,4 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	148 g/km	141 g/km
Reifengröße (Serie vo. / hi.)	RF 225/45 R18 ZR / RF 255/40 R18 ZR	RF 225/45 R18 / RF 255/40 R18
Länge/Breite/Höhe	4.643/1.860/1.438 mm	4.709/1.827/1.442 mm
Leergewicht/Zuladung	1.615/540 kg	1.530/555 kg
Kofferraumvolumen normal/gekl.	480/- l	480/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745/1.600 kg	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	90/50 kg	75/75 kg
Tankinhalt	52 l	40 l
Garantie allgemein/Rost	2 Jahre/8 Jahre	keine / 12 Jahre
Produktion	Italien, Mailand	Deutschland, München

**ADAC Messwerte**

Überholvorgang 60-100 km/h	4,4 s	4,3 s
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m	34,5 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R19 89W	225/45 R18 95Y / 255/40 R18 99Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero	Pirelli Cinturato P7
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m	11,4 m
Ecotest-Verbrauch	5,6 l/100 km	5,1 l/100 km
Stadt/Land/Autobahn	6,0/4,9/6,4 l/100 km	5,4/4,5/5,8 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	147 g/km (WTW 177 g/km)	134 g/km (WTW 161 g/km)
Reichweite	925 km	780 km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)	66,4 dB(A)
Fahrzeugbr. (inkl. Außenspg.)	2.030 mm	2.075 mm
Leergewicht/Zuladung	1.635/435 kg	1.625/460 kg
Kofferr. normal/geklappt/dachhoch	300/650/650 l	405/725/725 l

**Kosten**

Betriebskosten	121 Euro	117 Euro
Werkstattkosten	124 Euro	108 Euro
Fixkosten	166 Euro	160 Euro
Wertverlust	523 Euro	525 Euro
monatliche Gesamtkosten	934 Euro	910 Euro
Steuer pro Jahr	315 Euro	282 Euro
Vers.-Typklassen KH/VK/TK	20/26/23	19/26/27
Basispreis	44.500 Euro	48.700 Euro
Testwagenpreis inkl. SA	55.850 Euro	65.900 Euro

## TESTURTEIL

	Alfa Romeo Giulia	BMW 3er
<b>Karosserie/ Kofferraum</b>	<b>3,0</b>	<b>2,7</b>
Verarbeitung	2,0	1,4
Alltagstauglichkeit	3,4	3,5
Licht und Sicht	3,2	2,6
Ein-/Ausstieg	2,9	2,8
Kofferraum-Volumen	3,5	2,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	3,3
Kofferraum-Variabilität	2,3	2,0
<b>Innenraum</b>	<b>2,4</b>	<b>2,2</b>
Bedienung	1,8	1,8
Multimedia/Konnektivität	2,4	1,9
Raumangebot vorn	2,3	2,3
Raumangebot hinten	3,5	3,0
Innenraum-Variabilität	3,5	2,9
<b>Komfort</b>	<b>2,4</b>	<b>2,3</b>
Federung	2,4	2,7
Sitze	2,5	2,4
Innengeräusch	2,6	2,4
Klimatisierung	2,1	1,5
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,6</b>	<b>1,4</b>
Fahrleistungen	1,5	1,4
Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4	2,0
Schaltung/Getriebe	1,2	1,0
<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,2</b>	<b>2,1</b>
Fahrstabilität	2,4	2,0
Lenkung	1,4	1,8
Bremse	2,4	2,3
<b>Sicherheit</b>	<b>2,2</b>	<b>1,7</b>
Aktive Sicherheit/ Assistenzsysteme	2,0	0,9
Passive Sicherheit/ Insassen	2,2	1,9
Kindersicherheit	2,4	2,2
Fußgängerschutz	3,1	2,6
<b>Umwelt/Ecotest</b>	<b>2,3</b>	<b>2,0</b>
Verbrauch/CO2	3,6	3,0
Schadstoffe	1,0	1,0
<b>Autotest</b>	<b>2,3</b>	<b>2,0</b>
<b>Autokosten</b>	<b>3,3</b>	<b>3,2</b>



1. Der agile Dreier gewinnt den Vergleich knapp. Er punktet mit seinem sparsamen und kräftigen Antrieb sowie der modernen Multimediaausstattung.



2. Eine gelungene Fahrmaschine mit kräftigem Antrieb. Leider mit kleinem Kofferraum und enger Rückbank.

### Ecotest:

Alfa Romeo Giulia:



BMW 3er:



### Zielgruppencheck

Alfa / BMW

	Alfa	BMW
<b>Familie</b>	<b>3,3</b>	<b>3,2</b>
<b>Stadtverkehr</b>	<b>3,5</b>	<b>3,7</b>
<b>Senioren</b>	<b>3,2</b>	<b>3,4</b>
<b>Langstrecke</b>	<b>2,5</b>	<b>2,4</b>
<b>Transport</b>	<b>3,9</b>	<b>3,7</b>
<b>Fahrspaß</b>	<b>1,5</b>	<b>1,9</b>
<b>Preis/Leistung</b>	<b>2,8</b>	<b>2,6</b>

### 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)

Stand: Dezember 2019  
Text: M. Bauer