



ANALISI DINAMICA

DATI VETTURA IN PROVA

	GIULIA	M3	C 63
MASSA (kg)	1.794	1.752	1.897
RIP. MASSA ANT. (%)	53	52	55
RIP. MASSA POST. (%)	47	48	45
PNEUMATICI PIRELLI PZERO CORSA			
ant. 245/35ZR19 post. 285/30ZR19			
MICHELIN PILOT SUPER SPORT			
ant. 265/30ZR20 post. 285/30ZR20			
DUNLOP SPORT MAXX RT			
ant. 245/35ZR19 post. 265/35ZR19			

VELOCITÀ

	GIULIA	M3	C 63
MASSIMA (km/h)	304,2	283,6	291,3
REGIME (giri/min)			
• AVEL. MAX IN VI (Giulia in VII)	6.500	6.600	5.500
• A 130 km/h IN VIII	2.150	2.400	2.200
SCARTO TACHIMETRO A 130 km/h (%)	0,8	2,4	2,7

CONSUMI IN D

Velocità in km/h	GIULIA	M3	C 63
90	12,8	13,7	11,3
100	11,9	12,5	10,8
130	9,4	9,7	9,0
150	8,0	8,2	7,8
RESISTENZA A 100 km/h	kW 20,8 CV 28,3	23,1 31,4	21,8 29,6

CONSUMI MEDI

Percorso	GIULIA	M3	C 63
CITTÀ	km/l 7,4 km 429	7,4 443	6,3 419
STATALE	km/l 10,0 km 582	10,7 643	8,8 580
AUTOSTRADA	km/l 9,8 km 567	10,1 606	9,3 612
MEDIA RILEVATA	km/l 8,8 km 511	9,0 542	7,8 515
MEDIA OMOLOGATA	km/l 12,2 km 708	12,0 720	12,2 805

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	GIULIA	M3	C 63
0-60	2,1	2,5	3,0
0-100	3,9	4,3	4,9
0-130	5,7	6,2	7,0
0-160	8,1	8,7	9,4
0-200	12,5	13,4	14,5
400 METRI DA FERMO	11,9	12,3	12,9
VEL. D'USCITA (km/h)	194,8	191,7	188,9
1 KM DA FERMO	21,6	22,1	22,9
VEL. D'USCITA (km/h)	245,8	242,6	231,2

RIPRESA IN D

Velocità in km/h	GIULIA	M3	C 63
70-90	1,9	2,2	2,5
70-100	2,4	2,7	3,0
70-120	3,6	4,0	4,4
70-130	4,2	4,7	5,1
70-140	4,9	5,4	5,9
30-60 km/h IN III	2,8	3,1	3,7

FRENATA

Condizione	GIULIA	M3	C 63
100 KM/H A MINIMO CARICO	m 39,0 g 1,01	37,7 1,04	42,1 0,93
200 KM/H A MINIMO CARICO	m 137,0 g 1,15	139,9 1,12	148,5 1,06
100KM/H SU ASFALTO ASCIUTTO + PAVÉ	m 45,7 g 0,86	44,9 0,88	46,1 0,85
100 KM/H SU ASFALTO BAGNATO + GHIACCIO	m 92,0 g 0,43	101,2 0,39	105,4 0,37

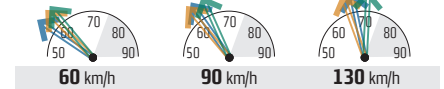
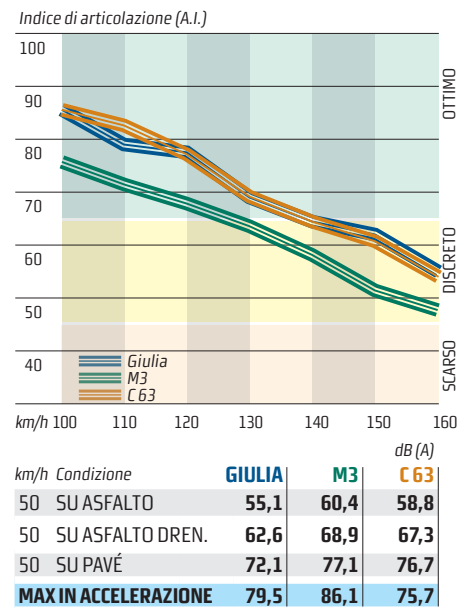
AGILITÀ DI MANOVRA

DIAMETRO DI STERZATA TRA MURI	GIULIA 11,8 m M3 12,3 m C 63 11,6 m
GIRI DEL VOLANTE	GIULIA 2,3 M3 2,2 C 63 2,5
SFORZO VOLANTE IN MANOVRA	GIULIA 1,7 kg M3 2,1 kg C 63 1,2 kg
SFORZO FRIZIONE DINAMICO	GIULIA - M3 - C 63 -

AERODINAMICA

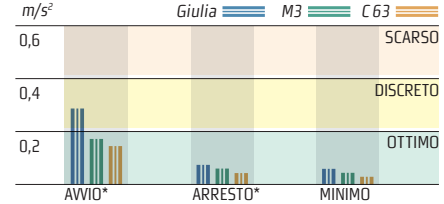
CX STRADALE	GIULIA	M3	C 63
	0,338	0,343	0,347
SUPERFICIE FRONTALE m ²	2,276	2,288	2,224
CX PER SUPERFICIE m ²	0,769	0,784	0,772

CONFORT ACUSTICO

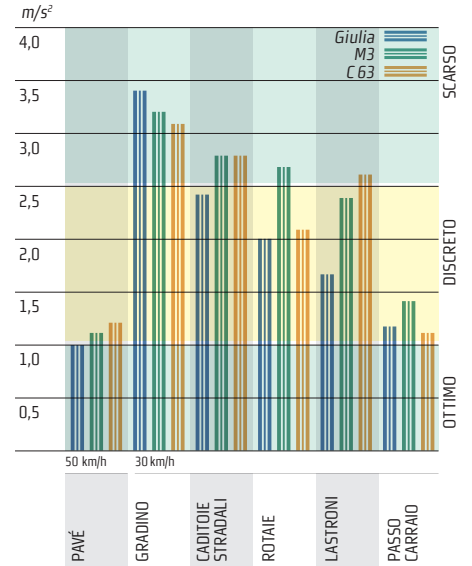


Note profonde e marcate per tutt'e tre, con la voce metallica della BMW decisamente meno discreta anche a velocità costante.

VIBRAZIONI SEDILE GUIDA



CONFORT SOSPENSIONI





è il carburante utilizzato nelle prove di Quattroruote

LA PAGELLA

POSTO GUIDA	★★★★★ ★★★★★ ★★★★☆	Tre belle reinterpretazioni in chiave sportiva. Si sta seduti in basso: da terra, 44 centimetri l'Alfa e 45 le tedesche.
COMANDI E STRUMENTI	★★★★★ ★★★★★ ★★★★☆ ★★★★★	Giulia razionale e BMW ordinata. La Mercedes, invece, qua e là ha qualche comando un po' sparso.
AUDIO E NAVIGATORE	★★★★★ ★★★★★ ★★★★★	L'iDrive rimane una certezza, mentre il Comand meriterebbe una rivisitazione dei menu. Alfa: semplice, ma efficace.
CLIMATIZZAZIONE	★★★★★ ★★★★★ ★★★★★	Impianti bizona a controllo elettronico, con il Mercedes molto efficace nel mantenere la temperatura desiderata.
VISIBILITÀ	★★★★★ ★★★★★ ★★★★★	Montanti anteriori abbastanza sottili per tutte. La AMG si avvantaggia nella zona posteriore.
FINITURA	★★★★★ ★★★★★ ★★★★★ ★★★★★	Giulia ben fatta, tant'è che riesce ad arrivare nei dintorni della M3. La C 63 è più lussuosa e accurata.
ACCESSORI	★★★★★ ★★★★★ ★★★★★	Qui l'italiana gioca in difesa, contro due tedesche che offrono le solite liste infinite di dotazioni a richiesta.
DOTAZIONI DI SICUREZZA	★★★★★ ★★★★★ ★★★★★	Vetture ben accessoriate in tutt'e tre i casi (ci mancherebbe, viste le cifre in gioco), con la AMG in leggero vantaggio.
ASSISTENZA ALLA GUIDA	★★★★★ ★★★★★ ★★★★★	Regolatore di velocità attivo su Giulia e C 63, che è l'unica del lotto a offrire (a pagamento) la guida assistita.
ABITABILITÀ	★★★★★ ★★★★★ ★★★★★	Spazio tutto sommato equivalente sulle tre rivali. Sulla Mercedes, dietro, la forma del tetto non aiuta l'accessibilità.
BAGAGLIAIO	★★★★★ ★★★★★ ★★★★★	Sulle tedesche c'è un pochino di spazio in più. La BMW offre anche la possibilità di ripiegare gli schienali posteriori.
CONFORT	★★★★★ ★★★★★ ★★★★★	Visto il tipo di vetture, non ci si può lamentare. Nel quotidiano, M3 e C 63 sono quelle dalla voce più penetrante.
MOTORE	★★★★★ ★★★★★ ★★★★★	I sei cilindri Alfa e BMW sono riferimenti assoluti. Il V8 di Stoccarda spinge forte, ma non allunga altrettanto.
ACCELERAZIONE	★★★★★ ★★★★★ ★★★★★	La Giulia è straordinaria e la M3 la segue a brevissima distanza. Pur velocissima, la C 63 rimane un po' indietro.
RIPRESA	★★★★★ ★★★★★ ★★★★★	Alfa, BMW e AMG, a badare ai tempi. Nella pratica, per tutte, un'incredibile capacità di riguadagnare velocità.
CAMBIO	★★★★★ ★★★★★ ★★★★★	Il doppia frizione BMW e l'otto marce dell'Alfa sono perfetti. L'AMG è invece poco puntuale e risente della fatica.
STERZO	★★★★★ ★★★★★ ★★★★★	La "solita" straordinaria prontezza della Quadrifoglio. Feedback ai massimi livelli sulla M3. Meno affilato quello della C 63.
FRENI	★★★★★ ★★★★★ ★★★★★	Potentissimi su M3 e Giulia, che rivela anche un grande equilibrio. Un po' lunghi gli spazi sulla Mercedes.
SU STRADA	★★★★★ ★★★★★ ★★★★★	Se la giocano Alfa e BMW. La M3 è quasi altrettanto efficace, ma più impegnativa. La C 63 è penalizzata dalla massa.
CONSUMO	★★★★★ ★★★★★ ★★★★★	Differenze che non spostano la sostanza: tutt'e tre sono perfette testimonial per le Sette Sorelle.
GARANZIA	★★★★★ ★★★★★ ★★★★★	Ai due anni di base che le accomunano, la BMW, come sempre, ne aggiunge altrettanti sulle parti lubrificate.

Con lode ★★★★★
Vale ½ stella ★★★★★
Ottimo ★★★★★
Buono ★★★★★
Discreto ★★★★★
Sufficiente ★★★★★
Insufficiente (vale per tutte le tabelle della prova): ★★★★★
Giulia ★★★★★
M3 ★★★★★
C 63 ★★★★★



PREGI

Giulia Handling e prestazioni. Livello straordinario, reso ancora più notevole dalla naturalezza con cui l'Alfa offre tutto questo.

M3 Dinamica di guida e motore. Serve un pochino più d'impegno rispetto all'italiana, ma anche la BMW è ai vertici assoluti.

C 63 Equilibrio generale. Meno efficace delle rivali, ma con un giusto mix tra sportività e fruibilità quotidiana.

DIFETTI

Giulia Tarature Esp. Sarebbe benvenuto un settaggio intermedio tra l'Esp off e il troppo conservativo Dynamic.

M3 Confort. Fra le tre sfidanti, è quella che più ha dimenticato l'originaria natura di berlina quattro porte.

C 63 Cambio. Rispetto alle concorrenti, il sette marce manca di puntualità ed è poco resistente alla fatica.

IN SINTESI

UN ANNO FA, alla presentazione della Giulia, Sergio Marchionne si era lasciato andare a dichiarazioni assai impegnative: «Ha un motore pazzesco. Dal punto di vista tecnico, è la migliore espressione di quel che siamo capaci di fare. Non ci sono concorrenti, neanche le tedesche. Qualcuno parla della BMW. Portatela qui, la guidiamo in pista e vediamo». Pronti. Abbiamo preso la Giulia Quadrifoglio e le abbiamo piazzato accanto la miglior concorrenza: la BMW M3 (in un allestimento particolarmente gagliardo, peraltro) e la Mercedes-AMG C 63, anch'essa nella versione più muscolosa (la "S"). Una sfida che, per quanto si possa essere sicuri di se stessi, non aveva nulla di scontato, a cominciare dal risultato. È vero che il genere della berlina votata alla sportività è nato in Italia con la Giulietta (e si parla di ben 62 anni fa). Le alterne vicende del Biscione, però, hanno trasformato in un ritorno quello che per le sfidanti tedesche ha invece il sapore di un semplice affinamento attraverso i decenni. Un dettaglio che non è poi tanto un dettaglio e, in effetti, non è un caso che la BMW si sia presentata a Vairano con una M3 celebrativa dei trent'anni del modello. La sfida è stata complessa, a tratti sofferta, perché tutto si è giocato tra decimi, centesimi e millesimi di secondo. Non tanto rispetto alla Mercedes che, per impostazione e massa, ha molto faticato a star dietro all'italiana. Quanto nei confronti della vettura di Monaco, che, pur con sessanta cavalli in meno, è riuscita a impensierire la Quadrifoglio. La quale, comunque, alla fine è riuscita a conquistare il gradino più alto della classifica.

© Riproduzione riservata