

# L'ALFA ROMEO JUNIOR ELECTTRICA Speciale BEV 156 ch : UNE PETITE SPORTIVE BIEN SEDUISANTE !

écrit par Luc Vandersleyen



Alfa Romeo propose pour la première fois **une petite sportive 100% électrique** à l'allure bien séduisante. Le constructeur aurait voulu l'appelée « **MILANO** » au lieu de « **Junior** ». Cela c'était sans compter avec le Ministre de l'Industrie du gouvernement italien. Il aurait fallu, pour cela, que cette Alfa soit construite en Italie. Bien sûr, **Alfa Romeo a été créée à Milan en 1910**, mais cela ne suffit pas ! Cependant « **Junior** » n'est pas vraiment une nouveauté puisque des **séries spéciales « Junior » de la Giulia** ont été fabriquées de 1966 à 1976 et en 2021 Alfa a présenté une **version « Junior » du Stelvio**. Cette nouvelle Alfa, qui fait partie du Groupe Stellantis **partage, bien sûr, sa plate-forme avec des véhicules comme la JEEP Avenger ou les PEUGEOT 208 et 2008**, toutes, aussi, 100% électrique. Bien sûr, ici le design est moins conventionnel et la « **Junior** » **est bien séduisante** avec de **nombreux logos « Alfa »** qui se retrouvent **tant à l'extérieur qu'à l'intérieur**. Par contre, les avis sont partagés en ce qui concerne le nouveau dessin du centre de la calandre.







## PRESENTATION DE NOTRE ALFA ROMEO JUNIOR ELECTTRICA Speciale BEV 156 ch:

Cette Alfa Romeo Junior est proposée en **différentes versions**. En **100% électrique**, comme signalé ci-dessus et qui est la « **Junior** » que nous essayons, mais aussi en **hybride** appelée « **Ibrida** ». Cette version utilise, comme beaucoup de véhicules du Groupe Stellantis, non seulement la **plateforme multi-énergie STLA-Small** ainsi que le moteur essence 3 cylindres turbo d'1,2 l. associé à un moteur électrique de 21 kW pour générer au total une puissance de 136 ch (100kW) avec un couple de 230 Nm à 1500 tr/min. Bien sûr, le moteur électrique est intégré à la boîte robotisée. La batterie est assez petite avec une capacité de 0,9 kWh qui se recharge en roulant. Nous avons, donc, ici, **une hybride autorechargeable**. Il y a aussi une **version Electtrica Veloce de 280 ch**. Pour la version **Electtrica** de notre essai, construite sur la même **plateforme STLA-Small**, le

moteur électrique est le même que celui des Opel Mokka, Jeep Avenger ou Peugeot E-2008 -toutes les 3 100% électriques- à savoir le moteur de 156 ch et 260 Nm qui reçoit son énergie d'une batterie NMC de 54 kWh. Pour les recharges en AC, on dispose d'un onduleur interne de 11 kW qui doit pouvoir recharger 100% de la batterie en 6h. Pour les recharges rapides, la recharge peut se faire jusqu'à 100 kW en DC, ce qui permet de recharger de 10 à 80% en 26 minutes. Avec la version « Speciale » de notre essai, nous disposons des phares LED matriciels et de la reconnaissance des panneaux de signalisation. Nous avons, aussi, une caméra de recul avec quadrillage dynamique, la surveillance des angles morts, la navigation intégrée et des options comme la pompe à chaleur ou la recharge du smartphone.



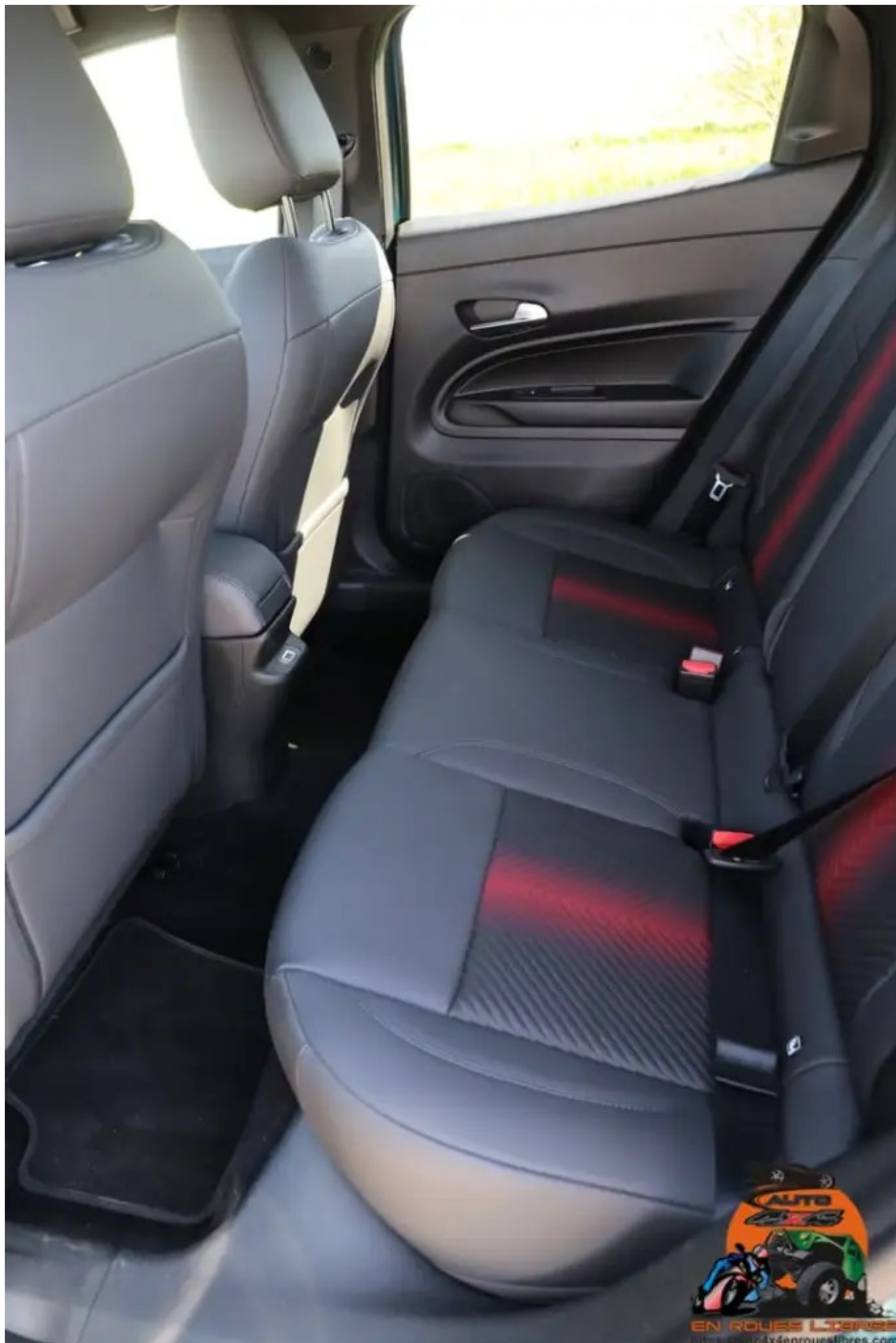




Dans l'**habitacle**, si c'est le règne du **plastique dur à 100%**, les designers ont cependant **conservé le caractère ALFA** des productions antérieures. On retrouve, donc, les informations

essentielles sur un **combiné d'instrument** qui **conserve 2 casquettes profondes** avec, cependant, les compteurs à aiguilles remplacés par un **écran digital**. Au centre du tableau de bord, nous trouvons **l'écran tactile central de 10,25 pouces**. Autour de lui, encore de **nombreux boutons physiques**. Au-dessus pour commander l'écran et au-dessous pour commander la climatisation. Il est **dommage, que ces boutons soient parfaitement invisibles en plein jour** avec beaucoup de lumière. D'autre part, cet **écran** et ses boutons périphériques invisibles en plein jour sont **placés beaucoup trop bas...** Si tout n'est que plastique dure, les **sièges** sont **confortables, bien dessiné et recouvert d'une superbe sellerie**. De plus les **buses de ventilation** sont en **forme de trèfle** à 4 feuilles avec **au centre le logo de la marque**. Logo que nous retrouvons un peu partout. Bien sûr, si nous sommes parfaitement installés à l'avant, nos **passagers arrière seront, eux, un peu à l'étroit** pour leurs jambes et leurs pieds. Il y a encore un tunnel central fort peu pratique. Le **coffre** est **assez spacieux avec ses 400 l.** qui passe à **1265 l** en rabattant les dossiers, mais le **plancher est en gradin**. Il y a un petit **rangement pour les câbles sous le plancher** du coffre. Lorsque ce dernier est plein, il est **possible de récupérer les câbles** de recharge **en rabattant l'un ou les 2 dossiers** de la banquette. **Bien pratique !** Il y a aussi, dans l'habitacle, quelques beaux rangements. Outre les porte-gobelets sur la console centrale, il y a un profond rangement verrouillable sous l'accoudoir et de beaux bacs de rangements dans les portières. Signalons, enfin, que **cette « Junior » est assez légère : 1520 kg** et qu'elle peut transporter 520 kg.















# EN ROUTE AVEC NOTRE ALFA ROMEO JUNIOR ELECTTRICA Speciale BEV 156ch :

Parfaitement installés au volant de notre « Junior », nous sommes **immédiatement à notre aise en ville** où l'Alfa se montre **dynamique, maniable et agréable à conduire**. Le **confort** est aussi de **très bon niveau**, sauf aux passages de casse-vitesses, qui seront aussi très perturbants pour nos passagers arrière. Sur route, les **aides à la conduite sont peu intrusifs**. Si nous avons le choix entre plusieurs **modes de conduite : Dynamic, Natural ou Advanced Efficiency**. Ce dernier devrait correspondre à un mode « ECO », mais si le mode Dynamic permet de meilleures accélérations, nous avons **préfééré le mode « Natural »** que nous avons principalement utilisé. Avec lui, nous avons une **bonne réponse au niveau des pédales**, mais aussi une **bonne sensibilité de la direction**. Le confort était, aussi, de très bon niveau. Cela n'est peut-être pas étranger au fait que nous avons des jantes de 18 pouces. Les voitures électriques sont rarement sportives et **ici, nous avons retrouvé un véhicule dynamique, agile et confortable**. Nous avons pris un réel **plaisir à parcourir de petites routes sinueuses**. Sur **Autoroute**, le **confort** est **préservé** et l'**autonomie** nous permet de faire des étapes correctes.







## LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE ALFA ROMEO JUNIOR ELECTTRICA Speciale BEV 156 ch :

Au cours de notre semaine d'essai nous avons roulé en ville, sur petites routes et sur autoroutes et avons **consommé en moyenne 13,1 kWh/100 km** avec un **maximum de 15,6 kWh/100 km**. Notre **autonomie** était **de 400 km** lorsque notre batterie était rechargée à 100%. Nous avons pu parcourir réellement plus de 360 km. Sur les petites **bornes** bruxelloises de **7,4 KW**, il nous a fallu **2h pour récupérer 100 km**. Le constructeur signale 8h25 pour une charge complète sur ces bornes. Ce qui est assez performant. Du côté du prix notre **ALFA ROMEO JUNIOR ELECTTRICA Speciale BEV 156ch** valait **38.700 Euros TVAC**.

**Bien sûr, il y avait des options :**

- Peinture carrosserie Blu Navigli : 900 E

- Pack tech special : 2.500 E

**L'Alfa Romeo Junior speciale de notre essai valait, donc :  
42.100 Euros TVAC.**

## LES TAXES :

|                                     | Bruxelles | Wallonie | Flandre |
|-------------------------------------|-----------|----------|---------|
| <b>Taxe de mise en circulation</b>  | 61,50€    | 61,50€   | 0,00€   |
| <b>Taxe de circulation annuelle</b> | 100,98€   | 100,98€  | 0,00€   |
| <b>Eco malus</b>                    | /         | 0€       | /       |

[illegible]

**LUC VANDERSLEYEN**

**Mise en page : Nicolas Vandersleyen**