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.




SPECIALE







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 disposions des **phares LED matriciels** et de la **reconnaissance des panneaux** de signalisation. Nous avions, 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.**






2-FSM-460
https://auto4x4enroueslibres.com





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

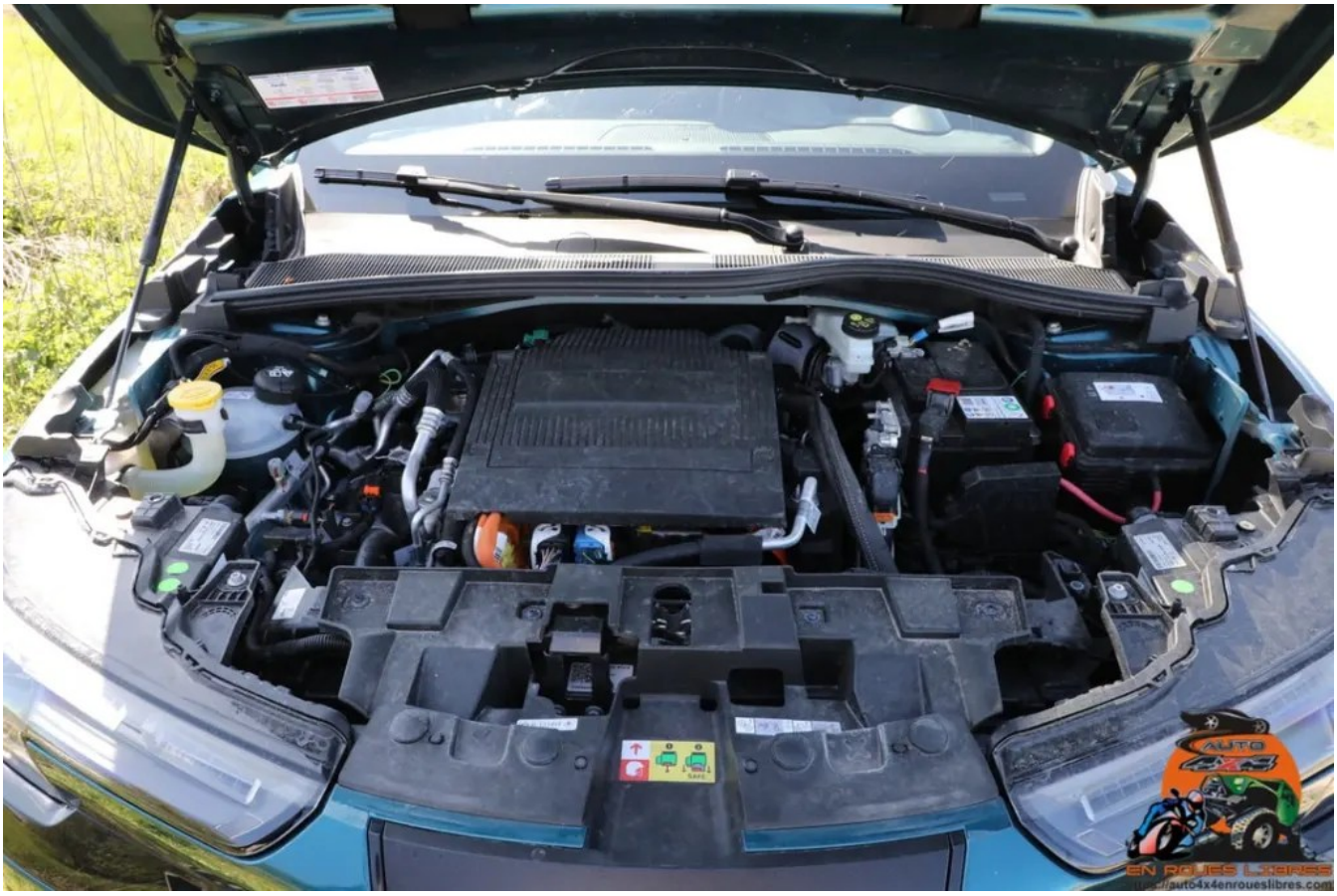
essentielles sur un **combiné d'instrument** qui **conserve 2 casquettes profondes** avec, cependant, les compteurs à aiguilles remplacés par un **écran digital**. Au centre du tableau de bord, nous trouvons **l'écran tactile central de 10,25 pouces**. Autour de lui, encore de **nombreux boutons physiques**. 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.


220
km/h
P
dna
POWER
ECO
280km
74%
CHARGE
km/h
9234 km






SPECIALE
GOODYEAR
AUTO 4X4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enrouteslibres.com




ALFA ROMEO
START
STOP






EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com


EN ROUES LIBRES


218 km
62 %
Résumé du trajet
31 km
37 min
13.1 kWh/100 km
9278 km


62 %
218 km
Charge terminée dans
3 h 27 min
Charge 46 km/h
9278 km

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 avions 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 **préféré le mode « Natural »** que nous avons principalement utilisé. Avec lui, nous avions 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 avions 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.


2-FSM-460
AUTO 4X4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com


2-FSM-460
AUTO 4X4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com


2·FSM·460
AUTO 4X4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com


2·FSM·460
AUTO 4X4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com



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
Taxe de mise en circulation	61,50€	61,50€	0,00€
Taxe de circulation annuelle	100,98€	100,98€	0,00€
Eco malus	/	0€	/



LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen