

## Alfa Romeo Milano

## Le sixième élément

Alfa Romeo dévoile son nouveau SUV citadin, le Milano, qui sera disponible en version 100% électrique et hybride. S'il repose sur la plate-forme technique d'autres modèles du groupe Stellantis, il se veut fidèle à l'ADN sportif de la marque.



ALFA ROMEO

Le Milano affiche fièrement les codes stylistiques d'Alfa Romeo, dans un encombrement mini.

C'est au pas de charge que le groupe Stellantis poursuit la refonte des gammes de marques qui le composent. La stratégie consiste à proposer des modèles basés sur des plates-formes modulaires et multi-énergies, afin d'offrir à la fois des versions thermiques, hybrides et électriques. La famille des SUV urbains sur la plate-forme CMP/e-CMP accueille son sixième membre, l'Alfa Romeo Milano.

### Deux nouveautés historiques

Le Milano marque le retour du constructeur au Biscione sur le segment B, hautement compétitif. Au passage, si la marque parvient à reconquérir les anciens clients de feu la Mito et la Giulietta, c'est tout bénéf! Mais le Milano ouvre en même temps deux brèches historiques: il est le premier modèle 100% électrique de l'histoire d'Alfa

Romeo vieille de 114 ans et, véritable séisme dans la Botte, c'est le premier modèle Alfa Romeo qui sera fabriqué hors d'Italie. Plutôt cocasse quand on s'appelle «Milano». Le dernier bébé Alfa partagera les lignes de production de l'usine de Tychy, en Pologne, avec ses cousins Jeep Avenger et Fiat 600e. Interrogé sur ce choix logistique discutable, Carlos Tavares, CEO du groupe Stellantis, affirme que la fabrication du modèle en Italie augmenterait de 10 000 euros son prix de vente. Dont acte, autorités et syndicats apprécieront.

### De la gueule

Si l'Alfa Romeo Milano repose sur la même plate-forme que les Peugeot 208/2008, DS3 Crossback, Opel Corsa/Mokka, Citroën C3/C4, Fiat 600e, Jeep Avenger et Lancia Ypsilon III, il conserve un style qui lui est

propre. En l'observant, il est même difficile de distinguer sa filiation technique avec ses nombreux cousins et c'est tant mieux!

Le Milano affiche donc fièrement les codes stylistiques d'Alfa Romeo dans un encombrement mini (4,17 m de longueur), à commencer par le fameux Scudetto, la calandre triangulaire qui orne la face avant. Pour l'occasion, il se décline en deux versions: l'une avec le logo hypertrophié et tronqué (Progresso), l'autre avec une grille affublée du nom Alfa Romeo en toutes lettres (Leggenda), rappelant les grilles de calandre des modèles des années 30. Les flancs sculptés accentuent la sportivité et viennent abruptement se terminer sur l'arrière, raccourci, façon *Coda Tronca* (queue tronquée) empruntée à la Giulia TZ des années 60 ou la plus récente et exclusive Giulia SWB Zagato. De cette diva sont inspirés également le bandeau de feux arrière, ainsi que le souli-

## 4 ROUES

gnement de la ligne de caisse entre la couleur de carrosserie et celle du toit.

A l'intérieur, le Milano mélange tradition et modernité avec une instrumentation 100% numérique lovée sous la casquette à double-tube cannocchiale. Une dalle de 10,25 pouces trône au centre pour les commandes secondaires, qui incluent par ailleurs une émulation d'intelligence artificielle par *ChatGPT*. La version de pointe Veloce embarque des sièges baquets signés Sabelt. La bonne surprise provient du coffre: avec 400 l de volume utile, c'est l'un des plus accueillants de la catégorie.

### Hybride ou électrique?

Alfa Romeo laisse le choix entre deux types de motorisations. Le Milano Elettrica, comme son nom l'indique, est 100% électrique. La batterie de 54 kWh alimente au choix un moteur de 156 ou 240 ch (Elettrica Veloce). Les autonomies (156 ch) vont

jusqu'à 410 km (WLTP) et 590 km (WLTP City). La batterie passe de 20% à 80% de charge en 30 minutes sur un chargeur rapide jusqu'à 100 kW.

Côté thermique, Alfa Romeo propose le Milano Ibrida. Son 3-cylindres turbo de 1,2 litres développe 136 ch et dispose d'une batterie 48 V qui alimente un moteur électrique de 21 kW intégré à la boîte de vitesses à double embrayage et 6 rapports. La marque annonce que plus de 50% des trajets urbains peuvent être réalisés à la seule force des électrons. Notons enfin que ce propulseur peut également être équipé de la transmission intégrale Q4.

Si la fiche technique du Milano «ne tient pas du dragster» de l'aveu même de Jean-Philippe Imperato, patron de la marque, Alfa Romeo annonce que les ingénieurs – les mêmes qui ont développé la Giulia GTA – ont particulièrement travaillé sur le châssis afin d'offrir un comportement sportif et agile, ADN de la marque, sans toutefois

avancer de chiffres de performances. Si ce n'est que la version électrique Veloce de 240 ch ne dépassera pas les 1545 kg à vide. Rendez-vous donc en juin prochain pour les premiers tours de roues, afin de juger si cette fois-ci le ramage se rapporte effectivement au plumage après le demi-ratage du Tonale. En attendant, les pré-commandes s'ouvrent en Suisse courant mai, à un tarif pour l'heure inconnu. Les prix de base sur le marché italien débutent à 30 000.- euros pour le Milano Ibrida, 39 500.- euros pour le Milano Elettrica. ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage  
d'informations



Genève

RÉSERVEZ VOTRE ESSAI



Découvrez les nouveautés 2024

chez Ducati Genève à Vernier

[www.ducatigeneve.com](http://www.ducatigeneve.com)

Chemin Delay 50, 1214 Vernier

022 342 51 00

[info@ducatigeneve.com](mailto:info@ducatigeneve.com)