Alfa Romeo Junior Ibrida

Pragmatisme à l'italienne

Ce n'est peut-être pas le concentré d'émotions qu'on attend d'une Alfa pure souche, mais la Junior Ibrida ne renie pas ses racines. En renouant avec le thermique, cette version hybride légère gagne en polyvalence par rapport au modèle 100% électrique, tout en rendant l'accès à la gamme plus abordable.

Avec ses 4,17 m, le plus compact des *SUV* Alfa Romeo porte fièrement son nom emprunté au passé. Silhouette ramassée, ailes musclées, regard acéré, Scudetto en calandre triangulaire et poupe inspirée des malles d'antan: le style reste fidèle à l'ADN milanais. D'abord dévoilé en version électrique Veloce (280 ch), le Junior se décline aussi en 156 ch électrique et 145 ch micro-hybride en traction simple ou traction intégrale Q4. Pas de grandes envolées mécaniques ici, mais un bon compromis entre usage quotidien, style et budget maîtrisé, avec un prix d'appel juste au-dessus des 30 000.- francs.

ALFA ROMEO

Beau châssis, volontaire... Laissez-vous séduire!

«Demi-V6»

La mécanique associe un 3-cylindres 1.2 turbo à chaîne et un petit moteur électrique intégré à la boîte auto à double embrayage, alimenté par une batterie de 0,89 kWh, pour un total de 145 ch. Une hybridation légère, mais suffisante pour couper régulièrement le moteur thermique, même au-delà de 50 km/h. Le gain en sobriété vaut ce qu'il vaut: comptez entre 5,5 et 7 l/100 km en usage quotidien. En ville, la douceur n'est pas toujours au rendez-vous avec vibrations au redémarrage et transitions parfois brusques. Le mode Dynamic conservant le moteur thermique évite ces désagréments, tout en raffermissant une direction légère, mais précise. Enfin, on aime, ou pas, mais le freinage régénératif très prononcé au lever de pied étonne à la prise en main et avec un peu d'habitude permet d'adopter une conduite presque «one-pedal».

Sur route, le Junior se montre volontaire. Le train avant engage bien, le châssis reste sain, même si les mouvements de caisse en courbe ou au freinage sont perceptibles. La boîte, un peu lente en mode auto, devient réactive en manuel. Les performances sont honnêtes en accélération (0 à 100 km/h en 8,9 s) comme en reprises. En revanche, le confort reste perfectible. Si les ralentisseurs sont bien filtrés, les petites irrégularités passent plus sèchement.

Plastique plein les yeux

À bord, l'ambiance se veut sportive. La planche de bord horizontale, surmontée du combiné «canocchiale», accueille un écran numérique de 10,25 pouces, flanqué d'un écran tactile orienté conducteur. L'ergonomie est soignée, mais la position de conduite impose aux grands de plier les jambes. L'ambiance gagne en cachet avec les inserts en aluminium ou Alcantara (en option avec les sièges baquets Sabelt, CHF 3500.-), mais les plastiques durs omniprésents nuisent à la qualité perçue.

L'habitabilité arrière est correcte à condition de rester sur les sièges de série. Les Sabelt, avec leurs dossiers rigides, pénalisent l'espace réservé aux jambes. Peu de rangements dans l'habitacle, mais un coffre généreux de 415 à 1280 l., l'un des meilleurs du segment.

Avec un tarif de base à 31 490.- francs et un équipement déjà complet, l'Alfa Romeo Junior Ibrida soigne son positionnement. *SUV* urbain au style affirmé, Le Junior joue la carte du bon sens et du style. Et les petits défauts? disons qu'ils participent de son charme. ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage d'images