

Par Florence Lagarde Directrice de la rédaction et Directrice de la publication

[Vous êtes abonné](#)

[Offrir cet article](#)



La semaine dernière, Alfa Romeo organisait la présentation de la Junior aux journalistes du jury de Car of the Year sur son circuit d'essai de Balocco. Objectif : les convaincre du retour de l'esprit Alfa Romeo malgré une plateforme Stellantis. Le modèle que nous avons essayé dans la version Veloce tient la promesse annoncée. Nous y avons également rencontré Jean-Philippe Imparato, DG d'Alfa Romeo.

C'est sur le circuit de Balocco que les ingénieurs italiens d'Alfa Romeo valident les objectifs de conception dynamique. Pour la première fois depuis sa création en 1962, les journalistes ont eu accès au circuit routier "Langhe" qui n'avait jamais été ouvert à des personnes extérieures au groupe (depuis la fusion c'est devenu un actif de Stellantis utilisé aussi par les autres marques). Alfa Romeo nous a ouvert ce circuit dans sa configuration complète, soit plus de 20 km présentant une synthèse de tous les types de parcours routiers que l'on peut rencontrer avec une belle variété d'enchaînement de courbes et de virages plus ou moins fermés et plus ou moins rapprochés, parfaite pour juger les qualités dynamiques de la Junior.

L'enjeu en effet est de taille dans la compétition qui s'ouvre pour le titre de Car of the Year 2025. *"Je veux combattre sur le Coty, nous avons largement de quoi défendre nos couleurs"*, nous a dit **Jean-Philippe Imparato**, DG de la marque qui veut convaincre du retour de la marque sur ses fondamentaux. Les journalistes ont donc aussi eu droit à une session sur le circuit rapide qui fait partie du complexe de Balocco sur lequel ont également été testées les voitures de course aussi bien F1, DTM et Supertourisme.

La marque nous a présenté la version la plus haute, soit la Veloce, 100% électrique, 280 ch (207 kW) mise à prix 46.900 euros et dont les commandes sont actuellement ouvertes.

Pour remettre Alfa Romeo sur les rails après une Tonale qui n'avait pas vraiment le niveau en terme de sportivité et de comportement routier, les ingénieurs ont travaillé sur les éléments spécifiques pour faire de la Junior *"la plus agréable à conduire"* (*"fun to drive"*) de son segment. Le véhicule a été développé sur la plateforme STLA medium de Stellantis sur laquelle a été conçue également la Jeep Avenger, Car of the Year 2023, et il sera fabriqué dans la même usine à Tichy en Pologne.

C'est cette mise en commun qui permet à Alfa Romeo d'investir sur des développements spécifiques. *"C'est un combat pied à pied pour ouvrir la diversité et démontrer un bon retour sur investissement. En prix de revient de fabrication je bénéficie de l'ensemble des mouvements des autres. L'effet de taille est massif et clé du succès. Pour Alfa Romeo, je bénéficie de l'effet volume des généralistes pour asseoir ma profitabilité. Sur Junior j'ai un profit unitaire comparable à un segment C ou D. Alfa Romeo sans Stellantis et la volonté de **Carlos Tavares** de maintenir chaque marque à un bon niveau de représentation, on est mort !"*, nous a dit Jean-Philippe Imparato. La marque a ainsi pu se payer un différentiel Torsen de type D de nouvelle génération et une suspension spécifique à butée hydraulique.

Le résultat est au rendez-vous avec un véhicule collé au sol qui ne dévie pas de sa trajectoire dans les accélérations latérales. Le travail a été bien fait et le plaisir de conduite promis est bien là, au risque même qu'un conducteur novice se prenne pour un pilote...

Il faudra voir sur les versions inférieures ce qu'il restera de cette qualité de tenue de route. *"L'idée est que quelque soit le niveau de gamme nous puissions apporter une touche de sécurité et de sportivité. Je travaille beaucoup avec le motorsport et nous avons fait le typage Junior pour la 280 ch. Nous sommes en train de voir comment adapter cette dynamique à des moteurs différents. Nous voulons garder cette sensation liée au typage des butées"*, souligne Jean-Philippe Imparato.



Mais outre le retour des sensations de conduites et de "l'Alfa touch", la Junior a aussi une mission volume. Avec ses 4,17 m, un coffre de 400 litres, une bonne habitabilité au rang 2, un rangement des câbles dans un coffre à l'avant, elle vise une clientèle familiale pour un usage quotidien. Avec ce modèle, la marque élargit sa couverture de marché actuellement de 49% à 68% en revenant sur un territoire abandonné depuis l'arrêt des Mito et Giulietta. *"C'est une voiture pour tout le monde et pas pour les pilotes de F1"*, insiste la marque.

Elle est équipée du moteur électrique nouvelle génération de Emotors, la coentreprise de Stellantis et Nidec dont les performances sont 6 secondes pour le 0 à 100, une vitesse de pointe de plus de 200 km/h. Les équipes ont également veillé à optimiser l'aérodynamisme et le poids avec au final 1.560 kg dans la version Veloce contre 1.305 kg pour la version mild hybride.

Pour faire revivre la marque et légitimer son existence au sein du groupe Stellantis, les designers ont aussi soigné les références à l'histoire. Cette équipe de 25 personnes mélange *"des gardiens de l'essence de la grande époque Alfa Romeo"* avec des jeunes qui bousculent ces codes pour *"une combinaison de tradition et de modernité"*, souligne **Alejandro Mesonero-Romanos**, directeur du design de la marque. Le véhicule qui sort aujourd'hui, ils l'ont finalisé à Turin en juillet 2021. Pour le patron du design, ce n'est pas un SUV (*"Il n'y a rien des codes du SUV sur la face avant"*) mais *"une évolution naturelle d'une hatch"*. La marque est ambitieuse et vise aussi une clientèle qui n'aurait jamais pensé à acheter une Alfa Romeo et donne en référence Porsche, Mini, Audi, Volvo.

La suite de l'élargissement de la gamme avec la règle d'un nouveau véhicule par marque et par an dans le groupe Stellantis ce sera en 2025 le Stelvio, en 2026 la Giulietta et en 2027 un véhicule premium du segment E développé sur la plateforme STLA Large dont la décision sera prise prochainement. Ces nouveaux véhicules seront produits en Italie dans l'usine historique à Cassino *"qui a fait un travail remarquable sur ses coûts fixes"*, précise Jean-Philippe Imparato.

La Junior électrique avec batterie 54 kWh/400 V sera disponible en deux versions 280 ch/206 kW (finition Veloce) ou 156 ch/115 kW (finition Sport) avec des autonomies respectives en cycle mixte de 360 km et 410 km. Elle sera également disponible avec un moteur thermique mild hybride 1.2 lbrida 136 eDCT6 actuellement ouverte à la commande en version Sport à 37.000 euros. Par la suite, la gamme démarrera à

29.500 euros en version thermique et à 38.500 euros en version électrique 115 kW. Il y aura également une version 4 roues motrices.

Les commandes de la Junior ont été ouvertes le 26 avril, pour de premières livraisons en septembre. *"Nous avons obtenu le 'start of production' ce qui nous autorise à monter en cadence pour la version électrique en juillet et hybride à partir de septembre"*, précise Jean-Philippe Imparato. Sur les premières commandes, le dirigeant annonce un ratio de 25% pour la version électrique : *"Il s'agit de la tendance des premiers acheteurs. La bonne nouvelle est que nous sommes sur une plateforme multi énergie et que nous avons des capacités de production suffisante."*

Quel sont les ambitions volume pour ce modèle ? *"Nous visons entre 50.000 et 70.000 unités en année pleine dont 50% en BtoB avec un mix 30/40% en BtoC et quelques locations courte durée parce que je veux faire voir la voiture, et quelques démo"*, nous a dit Jean-Philippe Imparato.

[← Actualité précédente : Nissan débute la distribution de Silence dans son réseau en France](#)

[Actualité suivante : Le groupe Sofida officialise la prise de contrôle du groupe Mariscal →](#)