Dato for offentliggÃ¸relse: 9 juli 2024
www.autozine.dk

Alfa Romeo Junior

Ung i hjertet, stor i gerningen

Test | Alfa Romeo levede en hensygnende tilvÃ¦relse. De tilbÃ¸d kun fÃ¥ modeller, og de brugte primÃ¦rt forÃ¦ldet teknologi. Det skulle nu Ã¦ndre sig med den eldrevne "Junior". Junior skal genoplive Alfa Romeo-brandet og genoplive dets sportslige image. Kan Junior levere varen?

Alfa Romeo havde et andet problem. Ikke alene tilbød de modeller med forældet teknologi, Alfa Romeo er også en del af Stellantis, som også omfatter Fiat, Lancia og Abarth. Alfa Romeo skal derfor differentiere sig fra det eksisterende sortiment, uden at det går ud over staldkammeraterne. Alfa Romeo satser derfor på sportslighed kombineret med praktisk anvendelighed i hverdagen. Dette er allerede tydeligt i designet, da Alfa Romeo har brugt Juniors dimensioner på en smart måde. Takket være sine linjer ser bilen ikke kompakt ud, men fyldig og muskuløs.

"Ikke pÃ¥ trods af den nye tilgang er Junior en vÃ¦rdig efterfÃ¸lger til den klassiske Alfa Romeo, den er endnu bedre takket vÃ¦re moderne teknologi."

Plads og udstyr

I interiøret er det mørke materialer, der slår tonen an. "Veloce"-versionen, som vi har kørt her, har skålsæder med et dybt sæde og masser af sidestøtte. På grund af forsædernes form er der ikke meget benplads bagi. Bagagerummet på 400 liter er over gennemsnittet for en bil af denne størrelse. Der er ikke nok plads under motorhjelmen til et ekstra opbevaringsrum ("frunk"). Der er dog en praktisk bakke, som passer præcis til et opladningskabel. Det er meget smart gjort og vil helt sikkert finde vej til andre modeller fra Stellantis.

Med sit design og sin stil formår Junior at skille sig godt ud. Udstyret er dog det samme som på andre Stellantis-produkter. Kun logoerne og skærmens "grafik" er ændret. Lyd-, kommunikations- og navigationssystemet er godt, men ikke bemærkelsesværdigt. Det samme er de (obligatoriske) sikkerhedsfunktioner. Desværre havde testbilen flere rystelser, og på trods af tidligere, uden tvivl vilde, testkørsler, burde dette ikke være tilfældet.

Elektrisk bil

Junior kommer som hybrid og som ren elbil. Under udviklingen var den elektriske Junior i sin mest sportslige form udgangspunktet. Så de andre versioner er afledt af topversionen og ikke omvendt, som hos de fleste andre mærker. "Veloce"-versionen var den første, der gik i produktion og blev testet til denne lejlighed.

Da Alfa Romeo var nødt til at bruge en standardplatform fra Stellantis, var forhjulstræk et tvunget valg. Men ifølge ingeniørerne er det en fordel, fordi en elbil oftere bremser på elmotoren (og dermed genvinder energi) end med de mekaniske bremser. På det tidspunkt dykker bilen fremad, hvilket ifølge Alfa Romeo skaber ekstra tryk og dermed vejgreb på forhjulene. For at opnå den ønskede effekt er der udviklet en ny elmotor til Veloce. På grund af forhjulstrækket er den derefter koblet til et "TorSen D" mekanisk spærredifferentiale for rent faktisk at udnytte denne kraft (280 hk / 345 Nm). Således får hjulet med mest greb også mest drivkraft.

Ligesom Alfa Romeo'erne fra den (nyere) fortid har Junior også en såkaldt "DNA" -knap, som kan bruges til at vælge mellem en dynamisk, neutral eller sparsommelig karakter. Og som før er forskellene mellem disse tilstande betydelige. I den effektive

tilstand er ydelsen allerede mere end tilstrækkelig, og energiforbruget ligger på omkring 16,5 kWh pr. 100 km. Det giver en rækkevidde på omkring 400 km. I standardtilstand øges livligheden, og det er mærkbart, at klimaanlægget får mere slagkraft. Da testen fandt sted i meget varmt vejr, var det behageligt. Ved at vælge automatgearets B-mode får Junior noget energi tilbage, når den slipper gashåndtaget. Så falder hastigheden næsten ikke, og derfor er det desværre ikke muligt at køre med én pedal.

Veloce!

Så meget for standardkørslen. For hvis der er noget, Veloce ikke er, så er det standard. Denne topversion leverer præstationer, der ikke ville være malplacerede på en racerbane, hvilket netop er grunden til, at de fleste af kilometerne blev kørt der. Alligevel er denne performance ikke umiddelbart synlig, for selv i dynamisk tilstand opbygges kraften skuffende roligt. Det er der to grunde til. Den virkelige vildmand bliver Abarth 600, som bruger den samme teknologi. Men endnu vigtigere er det, at Junior også skal kunne bruges til daglig og vil gøre sportslig kørsel let for alle. En bil, der reagerer for ivrigt på speederen, bliver let ubalanceret og dermed mindre nem at køre for begyndere. Og vær sikker på, at når Junior Veloce leverer fuld kraft, er dette en spændende og hurtig bil. Selv om sprinten fra 0 til 100 km/t på 6 sekunder er mindre imponerende, er de mellemliggende spurter det bestemt.

For at gøre det endnu sjovere er der en kunstig motorlyd, som ikke lyder som en forbrændingsmotor. Junior udsender en beskeden, sci-fi-agtig brummen, som gør oplevelsen mere intens, men som ikke er trættende. Dette er derfor den første elbil, hvis testkører ikke slukkede for den kunstige motorlyd.

Håndtering

De fleste elbiler har de samme, statelige køreegenskaber, fordi de har en høj vægt og et lavt tyngdepunkt på grund af batterierne i gulvet. For at give Junior en sporty karakter har Alfa Romeo arbejdet meget på at reducere vægten. Med 1.560 kg vejer Junior det samme som en sammenlignelig hybrid!

Derudover er Veloce-versionen blevet udstyret med sportsorienterede fjedre (sænket med 25 mm), dæmpere, styretøj, dæk og bremser. Takket være ekstra tværstænger er Veloce også fastere (for skarpere styrerespons). Veloce kører derfor meget forskelligt fra de andre versioner. På offentlig vej er affjedringen fast, men ikke hård (igen: det er det, Abarth 600 er beregnet til). Styretøjet er opmærksomt, og sammen med den relativt lave vægt gør det bilen livlig. Endnu vigtigere er det, at det gør Veloce udfordrende!

Giv efter for det, og Veloce belønner adfærd med dynamik og beslutsomhed. Takket være den relativt lave vægt, det lave tyngdepunkt, den avancerede affjedring og det begrænsede spærredifferentiale er der meget langt til grænserne. Desuden sikrer alle disse modifikationer, at Junior er i stand til at køre selv på dårlige veje og i hænderne på mindre talstærke chauffører. Takket være teknologien er kommunikationen mellem bil og fører god, hvilket igen

giver en mere intens oplevelse!

Konklusion

Kan Junior genoplive Alfa Romeo-mærket? På trods af en intens testkørsel er svaret på det spørgsmål stadig uvist. De bedst sælgende versioner vil være den almindelige elektriske Junior og hybriden. Denne test er baseret på den ekstremt sportslige Junior Veloce, og det er primært en premiummodel, ikke en version, der vil sælge i stort antal. Desuden er Veloce så stærkt tunet til sportslighed, at dens køreegenskaber er meget forskellige fra den almindelige Junior.

At dømme efter topmodellen er de første tegn mere end positive. Stylingen er en dristig, moderne fortolkning af Alfa Romeos klassiske stil. På trods af de moderne linjer og den nye form (en crossover) er det ønskværdige ved en Alfa Romeo bevaret. Takket være hybrid- og fuldelektrisk fremdrift tilbyder Junior den moderne teknologi, som mærket så desperat havde brug for.

Som Veloce er der tilføjet en stor dosis beslutsomhed. Den nye elmotors ydeevne er meget god, og takket være et begrænset spærredifferentiale kan kraften bruges næsten uden tab. En letvægtskonstruktion og en avanceret affjedring sikrer fremragende køreegenskaber. Kort sagt: Ikke på trods af den nye tilgang er Junior en værdig efterfølger til den klassiske Alfa Romeo, den er endnu bedre takket være moderne teknologi. ■

specifications
Alfa Romeo Junior

Størrelser og vægte

Længde x bredde x højde	417 x 178 x 151 cm
Akselafstand	256 cm
Vægt	1.560 kg
Trailer	unknown
Trailer bremset	unknown
Batteri	54 kWh
Bagagerummet	400/ l
Dækstørrelse	225/40R20

Motor og ydeevne

Kraft	280 hk @ 0 rpm
Max torque	345 Nm @ 1 rpm
Drev	Forhjul
Acceleration 0 - 100 km/t	6 secs
Topfart	299 km/t
Gennemsnitligt forbrug	kWh / 100 km
Mileage urban	unknown
Mileage extra urban	unknown
Rækkevidde	398 km
CO2-udledning	0 gr. / km

Pris

Pris	349 990 kr
Price base model	249 990 kr