



Alfa Romeo Junior Elettrica 156 Speciale

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (115 kW / 156 PS)

Seit 2021 der PSA- mit dem FCA-Konzern zu Stellantis fusionierte, ist Alfa Romeo unter demselben Dach wie Peugeot und Co. angesiedelt. Entsprechend ist es nicht verwunderlich, dass der Junior Elettrica Parallelen zu seinen ebenfalls auf der eCMP-Plattform aufbauenden Konzernverwandten wie dem Peugeot e-2008 aufweist. Bei seiner Weltpremiere im April 2024 hörte der Italiener aber zunächst auf den Namen Milano – auf Anregung eines italienischen Regierungsbeamten und der Tatsache, dass der Alfa nicht in Mailand, sondern in Polen produziert wird, bekam er schließlich seinen aktuellen Namen Junior. Angeboten wird er als Ibrida genannter Verbrenner oder Elettrica – letztere Variante tritt im ADAC Autotest an. Alfa-typisch stehen emotionales Design und Sportlichkeit im Fokus, was zur Folge hat, dass beispielsweise die Rundumsicht nach hinten, das Raumgefühl im Fond, aber auch die Verarbeitungs- und Materialqualität eher das Nachsehen haben. Auf der Straße lässt sich der Italiener stets sicher bewegen, wie auch im ADAC Ausweichtest, welchen er problemlos besteht. Das Fahrwerk gehört aber weder zu den sportlichsten noch komfortabelsten in der Klasse. Gewöhnungsbedürftig sind zudem das schwammige Bremspedal und die um die Mittelachse rasternde Lenkung. Mit seinen 156 PS ist der Alfa ausreichend motorisiert und sparsam – dennoch ist die Reichweite auf Basis des ADAC Ecotests mit rund 335 km selbst für ein E-Auto knapp. In puncto (Sicherheits-) Ausstattung ist es um den Italiener standesgemäß bestellt, das Technologie-Paket sollte man aber schon dazu ordern. Alfa Romeo verlangt für den Junior als Elettrica pauschal 10.000 Euro mehr als für den Ibrida – rund 40.000 Euro für einen Kleinwagen sind eine deutliche Ansage. **Konkurrenten:** u. a. Citroen e-C3, DS Automobiles DS 3, Fiat 600e, Fiat Grande Panda, Hyundai Inster, Mini Aceman, Opel Mokka, Peugeot e-2008, Renault R4.

- ⊕ sehr gute optionale Matrix-LED-Scheinwerfer, bequemer Einstieg, praktische Taste zur Konfiguration der Fahrerassistenzsysteme, gute Fahrleistungen bei geringem Verbrauch
- ⊖ keine Anhängelast, mäßige Übersicht nach hinten, schlüsselloses Schließsystem ohne ausreichenden Diebstahlschutz, rasternde Lenkung, drückende Atmosphäre im Fond, magere Reichweite, hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 3,0

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,3
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest ★★★★★

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,4 Verarbeitung

Insgesamt fällt die Verarbeitungsqualität des Alfa Romeo Juniors befriedigend aus. Die Spaltmaße zwischen den flächig zueinander passend sitzenden und gut gefertigten Karosserieteilen sind gleichmäßig - der Gesamteindruck ist stimmig. Das Preisbewusstsein fällt erst auf den zweiten Blick ins Auge: Sowohl Türrahmenverkleidungen als auch doppelte Dichtlippen für den Türausschnitt sucht man vergeblich. Wirft man die Türen bei geöffneten Fenstern zu, scheppern diese samt der Verkleidung. Primär sichtbare Bereiche sind verkleidet oder in Wagenfarbe lackiert – abseits fallen teilweise nur grundiertes Blech und sparsame Kabelummantelungen ins Auge. Schaut man von hinten unter den Alfa, sieht man die mit Kunststoff vollständig ummantelte Verbundlenker-Hinterachse; bemüht man sich aber unter den Alfa, sieht man den nur grundierten

3,7 Alltagstauglichkeit

Der Junior kommt als Fünftürer mit vier vollwertigen Sitzen und einem Notsitz in der Mitte im Fond. Mit 445 kg liegt die Zuladung auf einem ordentlichen Niveau, was für vier Personen samt deren Gepäck ausreicht. Für das 1,6 Tonnen schwere Elektro-SUV ist keine Anhängelast zulässig, wohingegen der Junior als Ibrida-Variante Lasten an den Haken nehmen darf. Auf dem Dach sind magere 50 kg erlaubt, aber nur, wenn man den entsprechenden Dachträger aus dem Alfa-Zubehör zur Verfügung hat. Mit 4,17 Metern hat der Junior eine kompakte Länge. In Kombination mit dem Wendekreis von 11,2 Meter geht das Rangieren im Stadtverkehr aber noch gut von der Hand. Die Fahrzeugbreite von 1,99 Meter (inklusive Spiegel) lässt sich sowohl im Großstadtdschungel als auch in Autobahnbaustellen passabel handhaben. Nach WLTP-Zyklus liegt die Reichweite des Juniors bei 410 km. Auf Basis des im wesentlich praxisnäheren ADAC Ecotest ermittelten Verbrauchs kommt der Stromer auf eine Reichweite von rund 335 km – ein mageres Ergebnis, selbst für ein Elektroauto. Damit beschränkt sich der Bewegungsraum in der Praxis eher auf städtisches Terrain oder Ballungsgebiete mit guter Ladeinfrastruktur. Die Ladeklappe befindet sich hinten auf der Fahrerseite, welche durch Druck von außen auf die Klappe geöffnet wird. Hinter der Klappe verbirgt sich die CCS-Ladebuchse, welche von zwei separaten zusätzlichen Kappen geschützt ist. Serienmäßig lässt sich die 400-V-Batterie des Stromers mit bis zu 100 kW per Gleichstrom (DC) oder mit maximal 11 kW per Wechselstrom (AC) laden. Ab Werk liegt dem Alfa ein Mode-3-Kabel (dreiphasig, 16 A) bei, ein Schuko-Ladekabel für die Haushaltssteckdose ist gegen Aufpreis verfügbar. Unter optimalen Bedingungen vergehen 29 min, um die brutto 54 kWh (netto

Bereich über der Achse, welcher freie Sicht auf die HV-Stecker bietet. Ansonsten punktet der Unterboden durch seine aerodynamisch günstige Gestaltung. Auffällig beim Testwagen war hingegen eine lose Heckleuchte. Unter der Heckklappe verbirgt sich der vollständig mit Stoff ausgekleidete Kofferraum. Beim Interieur setzt sich der preisbewusste Eindruck fort – jedoch auch hier erst auf den zweiten Blick. Die Verarbeitung ist grundsätzlich solide und nur wenigen Komponenten kann man beim beherzten Griff ein Knarzen entlocken. Bei den Materialien hingegen dominiert harter Kunststoff – nur ein schmaler Bereich des Armaturenbretts auf Höhe des Zentraldisplays, die Umrandung der Handyablage und zumindest vorn die Gegend um die Türgriffe ist weich gestaltet.

51 kWh) große Batterie von 10 auf 80 Prozent SoC (State-of-Charge) per DC zu laden. Gemessen haben wir dabei eine durchschnittliche Ladeleistung von 78 kW bei kurzzeitig maximal 107 kW. Mit Wechselstrom lässt sich die Batterie schnellstmöglich in fünf Stunden vollladen – an einer Haushaltssteckdose bei 10 A (maximal empfohlene Dauerlast) dauert das Vollladen mindestens 24 Stunden. Die Batterie ist außerdem vorbereitet zur späteren Wiederverwendung in stationären Speichereinrichtungen und V2G-fähig, sodass der Alfa als mobiler Stromspeicher genutzt werden kann. Ladesäulen lassen sich in die Routenplanung automatisch integrieren, sodass die Gefahr minimiert wird, die Batterie versehentlich leer zu fahren. Während des Ladens informieren sowohl die Displays im Innenraum über den Ladeprozess als auch die LED an der Ladebuchse. Man sollte aber aufpassen, dass man durch den schlüsselloosen Zugang nicht immer wieder versehentlich das Fahrzeug ver- und entriegelt, denn das unterbricht den Ladevorgang.

⊖ Im Falle eines Reifenschadens steht ab Werk nicht mal ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Für 75 Euro extra kann man zumindest ein entsprechendes Set ordern, welches allerdings nur bei kleineren Schäden an den Pneu die Weiterfahrt ermöglicht. Ein Not- oder vollwertiges Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel sind auch gegen Aufpreis nicht verfügbar. Beim Junior gibt es keine Möglichkeit die Batterie vor einer Ladung gezielt vorzuheizen, um bei Erreichen einer Schnellladesäule den Ladeprozess zu beschleunigen.

3,6 Licht und Sicht

Das vordere Fahrzeugende lässt sich einigermaßen abschätzen, zumal die Vorderkante der Frontklappe nicht sichtbar ist. Die Sicht nach hinten hingegen ist sehr erschwert und die Heckkante lässt sich allenfalls nur erahnen. Ursächlich hierfür ist die sehr schräg und zudem recht hoch montierte Heckscheibe. Durch diese kann man nur waagrecht heraus schauen, sodass Kinder oder niedrige Hindernisse hinter dem Italiener vom Fahrerplatz aus unmöglich sichtbar sind. Allgemein fällt die Rundumsicht nur ausreichend aus. Die Kopfstützen im Fond lassen sich zwar komplett versenken, dennoch sorgt die breite C-Säule dafür, dass auf Parkplätzen gern mal der eine oder andere Passant übersehen werden kann. Serienmäßig bietet der Alfa nur hinten Parksensoren; ordert man das Technologie-Paket (1.400 Euro), werden diese um weitere Sensoren vorn und seitlich ergänzt. Einen Einparkassistenten oder 360-Grad-Kamera zur weiteren Erleichterung des Parkens ist generell nicht verfügbar, dafür ist die Rückfahrkamera serienmäßig beim Speciale. Diese ist jedoch ungeschützt und daher anfällig für Dreck, welcher die Sicht schnell trüben kann. Die Sicht auf den Verkehr hingegen fällt SUV-typisch gut aus. Der Innenspiegel blendet nachts automatisch ab (Technologie-Paket). Die Außenspiegel hingegen auch gegen Aufpreis nicht. Über einen asphärischen Bereich zur Verringerung des toten Winkels verfügen sie ebenfalls nicht. Dafür sind sie optional beheizt (Technologie Paket). Die Scheibenwischer befreien die Frontscheibe selbst bei höheren Geschwindigkeiten zuverlässig vom Wasser, nur oben rechts und neben der linken A-Säule bleibt ein Bereich ungewischt.

⊕ Bei Dunkelheit sorgen die optionalen LED-Matrix-Scheinwerfer (Technologie-Paket) für eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung, wobei die Lichtverteilung automatisch in Abhängigkeit der Fahrgeschwindigkeit adaptiert wird. Das Abblendlicht erscheint etwas fleckig und wird durch das deutlich hellere Fernlicht ergänzt. Die LED-Auflösung sieht man in Form von leichten Inhomogenitäten, die aber nicht stören. Der dynamische Fernlichtassistent blendet zuverlässig andere Verkehrsteilnehmer aus, ein Abbiege- oder Kurvenlicht ist nicht verfügbar. Serienmäßig hat der Junior ebenfalls Voll-LED-Scheinwerfer. Bei eingeschaltetem Tagfahrlicht sind auch die Rückleuchten eingeschaltet, was die Sichtbarkeit für andere Verkehrsteilnehmer erhöht.

2,6 Ein-/Ausstieg

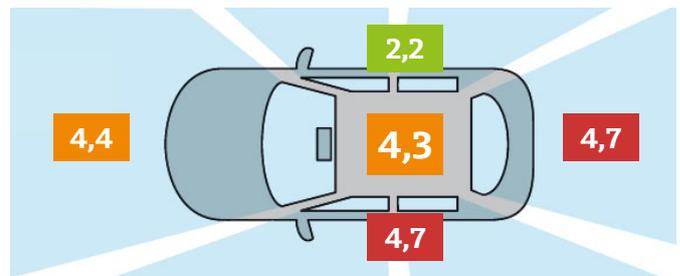
In die erste Reihe gelingt der Einstieg gut – nur die SUV-typisch massiven Schweller stellen eine kleine Hürde dar. Mit 50 Zentimetern fällt die Sitzhöhe über der Fahrbahn (Sitzfläche ganz



Breite C-Säulen und die schmale, hoch positionierte Heckscheibe erschweren die Sicht nach hinten deutlich.

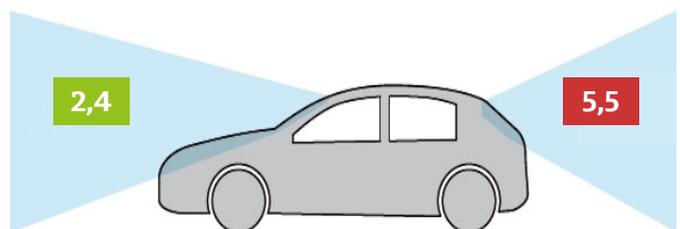
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist auch gegen Aufpreis nicht verfügbar, welche nicht nur zur Reduzierung von Blendung durch verschmutzte Scheinwerfer beitragen könnte, sondern auch die eigene Sicht verbessern würde. Das aus hartem Kunststoff gefertigte Armaturenbrett reflektiert bei Gegenlicht deutlich und spiegelt sich zudem in der Frontscheibe.

nach unten gestellt) angenehm hoch aus. In das hintere Abteil kommt man ähnlich gut – einziges Manko ist der in den Tür-ausschnitt ragende Radlauf, welcher einem schon mal ein

dreieckiges Hosenbein bescheren kann. Über das serienmäßige schlüssellose Schließsystem lässt sich der Alfa ver- und entriegeln durch Entfernen bzw. Annähern an das Fahrzeug. Nur der Türgriff des Fahrers hat einen Sensor, mit dem sich der Junior auch per Berührung verriegeln lässt.

⊕ Bei Dunkelheit erleichtert die optionale Umfeldbeleuchtung mittels Scheinwerfer und Spots in den

3,2 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraumvolumen des Alfa Romeos fällt eher knapp aus. Im Normalfall gehen in das Gepäckabteil bei Beladung bis zur Hutablage 295 l, wobei der variable Ladeboden dabei auf der untersten Position ruht. Ist der Boden auf der obersten Stufe, lassen sich damit 110 l nach unten hin abtrennen. Weitere 5 l lassen sich in der Mulde unterhalb des Ladebodens in niedrigster Stufe unterbringen. Entfernt man die Hutablage und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, fasst der Kofferraum 410 l - alternativ lassen sich sechs handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Bei umgeklappter Rückbank und Beladung bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) ergeben sich 685 l. Wird der komplette Raum hinter den Vordersitzen genutzt, sind 1.105 l Stauvolumen möglich.

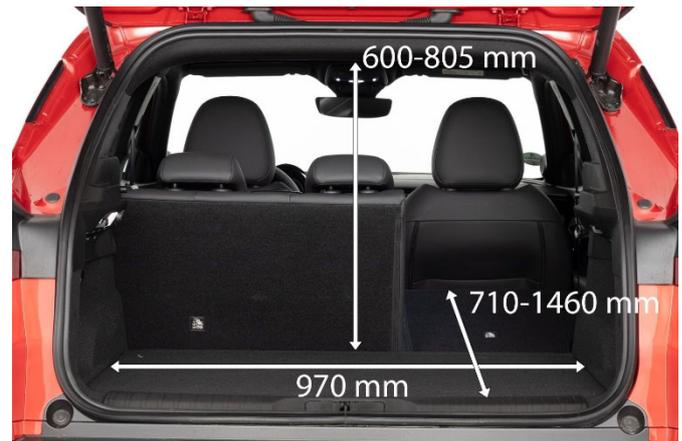
⊖ Unter der Frontklappe hat der Alfa keinen zusätzlichen Stauraum (Frunk) zu bieten, welcher praktisch wäre zur Unterbringung des Ladekabels beispielsweise.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Serienmäßig wird die Heckklappe des Alfa Romeos elektrisch bedient. Das Öffnen und Schließen gelingt innen per Taste im Dachhimmel, mittels Fußschwenk unter der Heckschürze oder klassisch über die Tasten an der Klappe. Die Öffnungshöhe lässt sich einstellen, was praktisch ist in niedrigen Parkgaragen. Unter der maximal geöffneten Heckklappe können über 1,85 m große Gewachsene aufrecht stehen. Darüber hinaus besteht die Gefahr, sich mit dem Kopf am abstehenden Kofferraumschloss zu stoßen, welches nur sparsam mit Kunststoff ummantelt ist. Insgesamt gibt die Kofferraumklappe eine großzügige Karosserieöffnung frei, in welche auch sperrige Gegenstände problemlos eingeladen werden können. Mit knapp über 76 cm von der Fahrbahn aus gemessen ist die Ladekante allerdings ziemlich hoch. Wenn der variable Ladeboden auf der obersten Stufe ruht, ist er nahezu bündig mit der Ladekante. Dadurch ist das Ausladen schwerer Gegenstände erleichtert. Ist der Boden auf der untersten Stufe, müssen 15 cm beim Ein- und Ausladen überwunden werden. Links im Gepäckabteil befindet sich ein 12-V-Anschluss. Bei umgeklappter Rückbank und Ladeboden in der mittleren Stellung, ergibt sich ein nahezu ebener Stauraum, wobei der Bereich an der Lehne etwas

Außenspiegeln (Technologie-Paket) den Zugang zum Fahrzeug, um nicht in Pfützen o.Ä. zu treten.

⊖ Mithilfe eines Reichweitenverlängerers lässt sich das Schließsystem täuschen und bietet daher keinen wirksamen Diebstahlschutz. Weiterführende Informationen befinden sich unter: www.adac.de/keyless Nur der Beifahrersitzplatz ist mit einem Haltegriff ausgestattet, welcher sowohl beim Zustieg als auch während der Fahrt hilfreich sein kann.



Der Alfa bietet bei Beladung bis zur Hutablage mit aufgestellten Rücksitzen maximal 295 l Kofferraumvolumen. Wird der gesamte Laderaum hinter den Vordersitzen genutzt, so stehen maximal 1.105 l zur Verfügung.



Die Ladekante fällt mit knapp 76 cm ziemlich hoch aus und erschwert damit das Beladen mit gewichtigen Gütern. Die elektrische Heckklappe schwenkt rund 1,85 m hoch.

ansteigt. Ist der Boden in der obersten Stellung, ergibt sich entsprechend eine deutliche Kante nach unten zur Rücksitzlehne.

⊖ Unpraktisch ist, dass die Hutablage recht tief angeschlagen ist und auch nur wenig hochschwenkt. Dadurch besteht die Gefahr, beim tiefen Einladen genau mit dem Gesicht gegen die

Kante der Ablage zu stoßen. Mit etwas Übung hat man aber den Dreh raus und kann die Hutablage auch unter dem Kofferraumboden ablegen. Der variable Boden lässt sich allerdings nur um etwa 45° hochklappen; dann stößt er gegen

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne des Alfa lässt sich vom Innenraum aus asymmetrisch geteilt umklappen. Ein Umlegen vom Gepäckraum her ist arg umständlich. Vorsicht ist geboten beim Wiederaufstellen der Lehne: Die äußeren Sicherheitsgurte haben keine gesonderte Halterung, welche ein Einklemmen im Lehenschloss und damit Beschädigung zuverlässig vermeiden kann. Die Gurte sind zwar so geführt, dass man sie in den meisten Fällen nicht einklemmen würde – ob der fehlenden Fixierung kann es aber nicht ausgeschlossen werden.

3,1 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Die Einstellung der Außenspiegel des Elettrica erfolgt bewährt per Tasten in der Fahrertür. Das Gaspedal des Italieners ist ungünstig angeordnet, denn man bleibt gern rechts daneben an der Verkleidung und dem Teppich mit dem Fuß hängen. Eingeschaltet wird der Stromer per Starknopf in der Mittelkonsole, welchen man zur Bedienung lange halten und dann eine gewisse Zeit warten muss, bis die Systeme betriebsbereit sind. Das Halten des Knopfes macht Sinn, da man durch dessen Lage versehentlich mal draufkommen kann. Auf der anderen Seite passiert es u. U. auch, dass man nach der Fahrt zu kurz die Taste betätigt und anschließend von einem wieder anrollenden Fahrzeug überrascht wird, da man sich doch recht schnell an den Komfort des Abstellens gewöhnt, ohne zuvor in P geschaltet zu haben. Die Fahrstufe wird im ersten Moment verwirrend über eine Mischung aus Tasten und einem Schieberegler in der Mittelkonsole eingelegt. Die drei Fahrmodi lassen sich gleich daneben per Wippe einstellen, wie auch die Feststellbremse mittels Taste. Der Lichtschalter ist etwas verdeckt vom Lenkradkranz am Blinkerhebel. Das 10,25-Zoll-Touch-Zentralsdisplay des Infotainmentsystems ist leicht zum Fahrer geneigt, aber sehr tief in der Mittelkonsole verortet, sodass eine starke Blickabwendung zur Bedienung erforderlich ist. Die Bedienflächen sind übersichtlich angeordnet, aber durch das Farbschema lassen sich die Bereiche auf die Schnelle schwer voneinander unterscheiden, sodass erhöhte Aufmerksamkeit bei der Bedienung erforderlich ist. Über dem Display befinden sich gut zu erreichen die Tasten für die Warnblinkanlage und das Verriegeln der Türen. Weiterhin ist dort gewöhnungsbedürftig positioniert die haptische Home-Taste für das Zentralsdisplay und die praktische Taste für die Fahrerassistenzfunktionen.

die Taschenhaken im Kofferraum und hält leider auch nicht von allein, was ein Beladen erleichtern würde. Beleuchtet wird der Kofferraum nur spärlich mittels einer Lampe links im Kofferraum.

⊖ Weder links noch rechts gibt es Ablagen oder Seitenfächer – immerhin kann mithilfe der Taschenhaken für Ordnung im Kofferraum gesorgt werden. Ein Gepäcknetz zur Fixierung des Ladeguts ließe sich nicht anbringen, da es keine entsprechenden Zurrösen gibt – ein Schienensystem ist auch gegen Aufpreis nicht verfügbar. Über eine praktische Durchlademöglichkeit für lange Gegenstände verfügt der Italiener auch nicht.



Die Klimabedieneinheit ist zu niedrig unter dem Zentralsdisplay positioniert, gleich neben dem Dreh-Drück-Steller für das Audiosystem, welcher leider unbeleuchtet und somit bei Nachtfahrten nur schwer zu bedienen ist.

Weitere Fahrzeugfunktionen lassen sich mithilfe der Lenkradtasten und der digitalen Instrumentenanzeige einstellen. Insgesamt erfordert die Bedienung einen gewissen Gewöhnungsaufwand, da teils unnötig viele Bedienschritte notwendig oder Tasten vom Fahrerplatz aus schwer einsehbar sind, wie jene für die Frontscheibenheizung weit unten links neben dem Lenkrad mit dessen noch schlechter sichtbaren Kontrollleuchte. Nachts sorgen die vorderen Leseleuchten für ein angenehmes Auflicht und können bei Bedarf die komplette erste Reihe ausreichend erhellen – hinten hingegen gibt es keine zentrale Beleuchtung, aber separate Leseleuchten. Licht für den Schminkspiegel vermissen wir jedoch. Bei geöffneten Klappen warnt der Alfa, allerdings nicht bei offener Lade- oder Frontklappe.

⊕ Mittels langen Drucks auf die praktische Taste für die Fahrerassistenzsysteme lassen sich bis zum nächsten Fahrzeugstart flott Einstellungen für den Spurhalteassistenten, den Aufmerksamkeitswarner und die Warnung bei Tempoüberschreitung vornehmen.

⊖ Es gibt keine Intervallstellung für den Scheibenwischer ohne aktivierten Regensensor, welcher zu empfindlich ist und selbst auf kleinster Stufe sukzessive das Wischtempo unnötig erhöht. Die Klimabedienung erfolgt getrennt vom Infotainment mittels haptischer Tasten. Leider sind diese aber zu tief unterhalb des ohnehin schon niedrig positionierten Zentraldisplays angeordnet. Hinzukommend lassen sich die nebeneinander arrangierten Tasten haptisch schwer voneinander unterscheiden, was die blinde Bedienung erschwert und eine starke Blickabwendung vom

Fahrgeschehen erforderlich macht. Die Einstellungen für die Sitzheizung sind umständlich im Menü zu erreichen. Leider ist der Dreh-Drück-Knopf für das Audiosystem unbeleuchtet und damit nachts schlecht zu finden neben den Bedientasten des Klimabedienteils. Der analog dargestellte Rundtacho ist schwer abzulesen: Die Skaleneinteilung in 30er Schritten ist zu grob und wird erst sukzessive eingeblendet, sodass teilweise schlicht keine Geschwindigkeit ablesbar ist und man auf die digitale Anzeige setzen muss. Dem Junior liegt weder eine physische Bedienungsanleitung bei noch gibt es sie im Infotainment. Lediglich das Scannen eines QR-Codes wird vom System angeboten, welcher einen aber nicht direkt zur Anleitung leitet. Ein Head-up-Display ist auch gegen Aufpreis nicht lieferbar. Der mit Teppich überzogenen Fußstütze im Fahrerfußraum fehlt es an einem widerstandsfähigeren Obermaterial.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Junior Elettrica ist in der Speciale-Ausstattung mit analogem und digitalem Radioempfang, Bluetooth (Audiostreaming und Freisprecheinrichtung), USB-Schnittstellen (je einmal Typ A und -C in der Mittelkonsole vorn, einmal Typ-C hinten), sechs Lautsprechern sowie der Smartphone-Integration per Apple CarPlay oder Android Auto (beides kabellos) ausgestattet. Das serienmäßige Navigationssystem informiert den Fahrer über die aktuelle Verkehrslage sowie Gefahrenstellen auf der Route (TomTom-Traffic) und die Navigationskarten können Over-the-Air aktualisiert werden. Der Sprachassistent „Hey Alfa“ soll mithilfe von ChatGPT unterstützt werden. Serienmäßig sind die Dienste Alfa Connect One (10 Jahre) und Plus (3 Jahre) kostenfrei dabei. Ersterer Dienst beinhaltet u. a. einen monatlichen Bericht zum Fahrzeugzustand per E-Mail. Wohingegen mit dem Connect Plus-Dienst u. a. Befehle per Smartphone (u. a. Türen verriegeln, Scheinwerfer blinken

lassen, Ladevorgang oder Standklimatisierung programmieren) oder geplante Routen an den Alfa gesendet, das Fahrzeug geortet und Informationen zum Zustand des Italiener (u. a. Ladestand) abgerufen werden können. Notwendig hierfür ist die My Alfa Connect-App. Nach Ablauf der drei Jahre kann der Dienst entweder für monatlich zwölf Euro oder jährlich für 120 Euro verlängert werden. Mit dem optionalen Technologie-Paket ist eine induktive Smartphone-Ladestation in der Mittelkonsole verbaut. Bei der Laderoutenplanung lässt sich einstellen, welchen Ladestand man bei Erreichen des Ziels mindestens noch haben möchte und wie viel an Ladesäulen wenigstens geladen werden soll, um nicht unnötig viele Stopps einlegen zu müssen. Hilfreich zudem ist die Darstellung des mit dem aktuellen Ladestand erreichbaren Bewegungs-Radius in der Navigations-Karte. Das Navi könnte aber etwas flüssiger laufen.

2,4 Raumangebot vorn

Typisch knapp bemessen für das Fahrzeugformat ist die Innenbreite. Nicht förderlich für das Raumgefühl vorne sind entsprechend auch die zwar schmale, aber hoch aufbauende Mittelkonsole, die niedrigen Seitenfenster und die hohe Seitenlinie. Der ausschließlich dunkel bestellbare Dachhimmel setzt noch einen drauf. Das für 1.400 Euro erwerbbares Panoramadach könnte hier etwas Kompensation schaffen. Immerhin gibt es

mehrfarbige Lichtinstallationen an Mittelkonsole, Tachogehäuse und Lüftungsdüsen, welche das insgesamt düstere Innenraumgefühl bei Dunkelheit anheben.

⊕ Die Vordersitze des Juniors lassen sich für knapp 1,95 m große Personen zurückfahren, die Kopffreiheit genügt für Personen jenseits der zwei Meter Körpergröße.

4,3 Raumangebot hinten

Das Raumangebot im Fond des Italieners ist knapp bemessen. Sind die Vordersitze für eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit dahinter für rund 1,80 Meter große Menschen. Ab knapp 1,90 m Körpergröße spätestens geht man mit dem Kopf auf Tuchfühlung mit dem Dachhimmel. Deutlich beengter wird es in puncto Innenbreite. Zwei Personen können auf der Rückbank entspannt reisen, für drei Insassen hingegen wird es selbst mit schmaler Statur sehr kuschelig.

⊖ Hinsichtlich des Raumgefühls kann der Junior nicht überzeugen: Die Seitenlinie steigt stark an auf ein Niveau über der eigenen Schulter, entsprechend schmal können nur noch die Seitenfenster sein. Ohnehin kann man nur herauschauen, wenn man sich vorbeugt, denn die C-Säule wird um die Griffmulde zum Öffnen der Fondtüren optisch verbreitert. Die Atmosphäre hinten erinnert an eine dunkle Höhle. Wesentlich verbessern ließe sich die Situation auch mit dem optionalen Panoramadach nicht, denn jenes reicht nicht bis ganz nach hinten. Für die Füße wird es unter den vorderen Sitzen auch eng, denn das Bodenblech ist stellenweise nach oben hin gewölbt gestaltet. Eine Ambientebeleuchtung hinten gibt es



Durch die stark ansteigende Seitenlinie fallen die hinteren Fenster klein aus und engen das Raumgefühl ein. Im hinteren Sitzbereich wird es für Personen ab 1,90 m Körpergröße ungemütlich.

nicht, welche für eine etwas wohnlichere Atmosphäre sorgen könnte. Schnell kommt man mit dem Ellenbogen in Kontakt mit den durchgängig aus Hartplastik gefertigten Verkleidungsteilen, was auf Dauer unangenehm sein kann.

3,9 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum des Alfa Romeos sind enge Grenzen gesetzt. Die Rückbank lässt sich weder verschieben noch in der Neigung einstellen, lediglich ein asymmetrisch geteiltes Umklappen ist möglich. Das Smartphone und auch Kleinkram lassen sich vorn in der Mittelkonsole im offenen und mit einer induktiven Lademöglichkeit ausgestatteten Schale unterbringen. Unmittelbar vor dem geschlossenen Stauraum unter der Mittelarmlehne befindet sich ein offenes Fach. Dieses lässt sich zum Fixieren von bis zu drei hintereinander angeordneten Getränkebehältern verwenden. Durch die an verschiedenen Positionen installierbaren Kunststoffrenner, wird auch eine Anpassung an diverse Getränkebehälter-Größen ermöglicht. Gut gedacht, aber unpraktisch: Der hinterste Platz ist teilweise unter der Mittelarmlehne – entsprechend lassen sich nur flache Behälter abstellen und dann aber auch nur müßig wieder herausnehmen. Abgesehen vom wackeligen Stand der Behälter durch die nur grobe Einstellbarkeit, sind auch die Getränke in den vorderen Haltern ohnehin an einer ungünstig erreichbaren Position.

⊖ Die vorderen Türfächer sind klein und lassen sich auch nicht gut nutzen. Nicht einmal 1-l-Flaschen können sie

aufnehmen. Das Handschuhfach muss ohne Beleuchtung und Klimatisierung auskommen. Ersteres wäre sinnvoll, denn das komplett hart gestaltete Fach mit den gut sichtbaren, silbernen Inbusschrauben ist zwar schmal, geht aber sehr tief in das Armaturenbrett. Zudem ist es ob der recht groß dimensionierten Klappe schwierig für den Beifahrer zu öffnen, ohne den Sitz weit nach hinten zu fahren. Im Fond sieht die Situation in puncto Innenraum-Variabilität noch schwieriger aus: Türfächer gibt es generell nicht, wie auch Becherhalter, eine Mittelarmlehne oder praktische Jackenhalter. Immerhin kann der Italiener geschlossene Lehnentaschen an den Vordersitzen den Fondinsassen bieten. Einen praktischen Brillenhalter oder Fach links neben dem Lenkrad vermissen wir auch.

2,9 KOMFORT

2,8 Federung

Die Vorderachse des Alfa Romeos ist in McPherson-Bauweise mit Stabilisator ausgeführt und die Hinterräder werden von einer Verbundlenkerachse mit Panhardstab abgestützt. Der Federungskomfort geht trotz des Alfa-typischen sportlichen Anspruchs insgesamt in Ordnung, wobei die Vorderachse deutlich weicher abgestimmt ist. Eine elektronische Dämpferregelung ist nicht verfügbar. Innerorts wirkt der Italiener leicht stößig – das Fahrwerk könnte sensibler ansprechen. Gullys oder Kanten dringen bei moderatem Tempo merklich in den Innenraum vor und die Hinterachse neigt bei kurzen Impulsen leicht

zum Poltern. Das Absorptionsvermögen des Fahrwerks bei der Überfahrt von Querhindernissen ist zufriedenstellend – hier spricht die Vorderachse deutlich weicher an, wobei die Hinterachse im Vergleich dazu härter über das Hindernis folgt. Kopfsteinpflaster lässt sich im Junior angenehm ertragen. Überland schluckt das Fahrwerk mit seinen großzügigen Federwegen Unebenheiten besser und die Aufbaubewegungen in schnellen Kurven halten sich noch im Rahmen. Auf der Autobahn kann der Italiener Kanten gut von den Insassen isolieren, sodass sich insgesamt ein ordentlicher Langstreckenkomfort ergibt.

3,1 Sitze

Die Konturen der Sitzlehnen und -flächen der Vordersitze sind zufriedenstellend geformt. Man sitzt insgesamt recht bequem und der Seitenhalt bei Kurvenfahrt geht dank der Seitenwangen an Lehnen und Flächen in Ordnung. Die Abstützung im Schulterbereich könnte aber stärker ausfallen. Serienmäßig liefert Alfa den Junior in der Speciale-Ausstattung mit einem 6-fach elektrisch verstellbaren Fahrersitz, welcher jedoch ohne Sitzneigungseinstellung auskommen muss. Eine 4-fach einstellbare Lendenwirbelstütze ist vorhanden, welche dauerhaft in Wellenbewegungen betrieben wird, wenn man die Massagefunktion des Fahrersitzes aktiviert. Der Beifahrersitz ist ebenfalls 6-fach verstellbar, jedoch nur manuell - die Lendenwirbelstütze lässt sich hier nicht anpassen. Standardkopfstützen sind an den Vordersitzen verbaut, welche sich nur in der Höhe verstellen lassen. Die Mittelarmlehne lässt sich zwar längs einstellen, in der Höhe jedoch nicht. Zudem ist es um bequeme Armabstützmöglichkeiten für den Fahrer rar gesät: Auf Dauer lässt sich der Arm oben auf der Türverkleidung nicht angenehm

ablegen und die sparsame Polsterung des Bereiches um den Türgriff lässt ein langanhaltendes Ruhen des Armes dort nicht zu. Um die Mittelkonsole gibt es zwar einen schmalen, gepolsterten Bereich – diesen trifft man jedoch nicht mit dem Knie, was den Langstreckenkomfort leicht beeinträchtigen kann. In der zweiten Reihe geht der Sitzkomfort insgesamt in Ordnung, wobei die Sitzflächen etwas länger gestaltet sein könnten. Eine Mittelarmlehne hinten gibt es beim Alfa generell nicht und außen sitzend lassen sich die Arme auch nicht bequem auf den komplett hart gestalteten Türverkleidungen ablegen. Zudem könnten die Kopfstützen hinten angenehmer gepolstert sein. Da sich im Fahrzeugboden die Batterie befindet, nimmt man im Fond eine leicht hockende Sitzposition ein. Der mittlere Platz in der zweiten Reihe ist unangenehm gepolstert und schmal, weshalb er für längere Fahrten nicht zu empfehlen ist.

⊖ Im Alfa lässt sich die Höhe des Sicherheitsgurts nicht an die Insassen anpassen.

2,7 Innengeräusch

Mit einem bei Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn gemessenen Geräuschpegel von 68,1 dB(A) zählt der Alfa Romeo Junior nicht gerade zu den leisesten Fahrzeugen auf dem Markt. Die Windgeräusche dominieren insbesondere bei höherem Tempo die Geräuschkulisse. Hier macht sich die rundum Einfachverglasung und einfache Dichtlippe um die Türausschnitte bemerkbar. Ein Teil der Windgeräusche lässt sich aus dem Bereich um die A-Säule und Seitenspiegel verorten – die Mehrheit jedoch dringt aus dem Heckbereich zu den Insassen

vor. Bei moderatem Tempo dominieren die Fahrgeräusche, welche sich insgesamt auf einem zufriedenstellenden Niveau belaufen. Obwohl die Radkästen ohne Filzauskleidung auskommen, fallen gegen die Kunststoff-Radschalen fliegende Steinchen nicht negativ auf. Vom Antriebsstrang bekommt man selbst bei hoher Leistungsanforderung sehr wenig mit. Bei Bedarf lässt sich ein synthetisches Motorgeräusch („aktiver Sport-Sound“) aktivieren.

2,7 Klimatisierung

Der Junior ist bereits in der Basis mit einer Klimaautomatik, deren Intensität sich in drei Stufen einstellen lässt, samt

automatischer Umluftsteuerung ausgestattet. Eine effiziente Wärmepumpe und Standklimatisierung sind ebenfalls immer

dabei. In der Speciale-Ausstattung ist die Frontscheibenheizung bereits serienmäßig verbaut – allerdings wird nur der untere Bereich bei den Wischerblättern beheizt und die Taste zur Aktivierung befindet sich schlecht sichtbar links unten im Armaturenbrett. Da die Kontrollleuchte oben an der Taste positioniert ist, sieht man diese nur, wenn man den Kopf senkt. Beheizte Vordersitze gehören ebenfalls zur Serienausstattung, wohingegen ein beheiztes Lenkrad generell nicht verfügbar ist. Sowohl gegen starke Sonneneinstrahlung als auch Blicke von außen helfen die ab Werk verbauten, abgedunkelten Scheiben

im Fond, die sich bei Bedarf komplett in den Türen versenken lassen. Bei den beiden äußeren Lüftungsdüsen vorn lässt sich noch die Luftmenge separat justieren, die beiden Düsen in der Mitte können nur komplett geöffnet oder geschlossen werden.

⊖ Die Klimatisierung für die Fondinsassen kann nur über die Ausströmer der ersten Reihe erfolgen, denn es gibt keine Lüftungsdüsen in der zweiten Reihe - nicht einmal unter den Vordersitzen.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ An der Vorderachse des Italieners zerrt ein Hybrid-Synchronmotor (sowohl fremd- als auch permanenterregte Synchronmaschine) mit 115 kW (156 PS) und 260 Nm. Auch beim Topmodell, dem Elettrica 280 (280 PS), werden nur die vorderen Räder angetrieben. 9 s gibt der Hersteller beim getesteten 156er für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h an – bei Tempo 150 km/h wird der Vortrieb elektronisch eingebremst. Drei dezidierte Fahrmodi lassen sich über die Wippe in der Mittelkonsole auswählen, welche in direktem Zusammenhang zur vom Antriebsstrang zur Verfügung gestellten Leistung stehen: Natural (Leistungsabgabe begrenzt, aber per Kick-Down übersteuerbar), Dynamic (volle Leistung

und Anpassung der Gaspedalennlinie) und Advanced Efficiency (gedrosselte Leistung und Fokus auf Energieeinsparung). Im Test wird der Alfa im Standardmodus „Natural“ betrieben – hier fallen die Fahrleistungen immer noch gut aus: Von 15 auf 30 km/h geht es in 1,2 s (Einfädeln in den Verkehr), der Spurt von 60 auf 100 km/h gelingt in flotten 4,6 s (Überholvorgang) und für den Zwischenspurt von 80 auf 120 km/h vergehen zügige 6,1 s. Die getestete elektrische Basismotorisierung genügt durchaus, um sportlich Überland zu fahren. Etwas mehr Leistung würde dem Italiener mit seinem sportlichen Anspruch aber auch gutstehen und mehr Emotionen hervorrufen.

1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie man es von einem ausgereiften Elektromotorsystem erwartet, sind kaum Vibrationen oder Defizite in der Leistungsentfaltung wahrnehmbar – auch bei höherem Tempo schiebt die E-Maschine souverän an. Das Ansprechverhalten

ist grundsätzlich gut, der Vortrieb könnte aber bei schnellem Tritt aufs Gas etwas spontaner einsetzen. Im Dynamic-Modus ist nur eine geringe Änderung im Vergleich zum Standard-Modus spürbar.

1,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Da die E-Maschine ein weites Drehzahlband abdeckt, ist kein Getriebe mit mehreren Übersetzungsstufen notwendig. Entsprechend sind Schaltrücke oder Zugkraftunterbrechungen für den Stromer ein Fremdwort. Das Schema zur Wahl der Fahrstufe ist im ersten Moment verwirrend: Zwischen R, N und D schaltet man durch Verschieben des Reglers in der Mittelkonsole. In P geht es per Tastendruck, wie auch in den B-Modus (Brake) mit höherer Rekuperationsleistung. Ohnehin lässt sich die Bremsenergie rückgewinnung nur über die beiden Fahrstufen D und B variieren. Die Fahrmodi haben keinen

Einfluss auf die Rekuperation. Der Wechsel zwischen der Vor- und Rückwärtsstufe erfolgt flott, was zügiges Wenden oder Rangieren erleichtert. Sehr langsames und mit dem Bremspedal fein dosierbares „Kriechen“, wie es im dichten Verkehr notwendig sein kann, ist mit dem E-Antrieb ohne Probleme möglich.

⊖ Eine Auto-Hold-Funktion, welche beispielsweise bei Stillstand an der Ampel das Fahrzeug per Feststellbremse gegen Wegrollen sichern kann, ist generell nicht verfügbar.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Der Junior hat ein sicheres Fahrverhalten mitbekommen. In puncto Geradeauslauf ist aber noch Luft nach oben, denn er lässt sich merklich von Fahrbahnquerneigungen beeindrucken. Der Spurhalteassistent kann dies im Alltag aber gut kompensieren. Auf Lenkimpulse reagiert der Italiener mit rascher Richtungsänderung, aber auch etwas schwammig mit deutlichem Wanken. Er beruhigt sich dann schnell wieder und das ESP greift sensibel ein, sodass er stets gut beherrschbar bleibt. Insgesamt fallen die Aufbaubewegungen zwar recht deutlich, aber immer noch für das Fahrzeugkonzept angemessen aus. Der Elettrica als 280er Variante käme mit einer Tieferlegung und zusätzlichen Sport-Stabilisatoren, welche dem Wanken mehr entgegenzusetzen können und damit dem dynamischen Anspruch des Italieners gerechter wären. Im ADAC Ausweichtest lässt sich der Alfa gut durch die Pylonengasse dirigieren. Das Fahrverhalten ist dabei etwas schwammig und das Heck wird insbesondere nach Richtungswechseln leicht – das ESP sorgt aber stets dafür, dass der Stromer sicher auf Kurs bleibt.

2,7 Lenkung

In Sachen Lenkung fällt das Resultat durchwachsen aus. Grundsätzlich ist sie eher direkt übersetzt: 2,8 Umdrehungen benötigt man, um vom einen zum anderen Lenkansschlag zu kurbeln. Dadurch lässt sich der Stromer bei flotter Überlandfahrt gut durch enge Kurven zirkeln. Das Rückstellmoment ist abhängig von der Fahrgeschwindigkeit, sodass sich der Alfa im Stadtverkehr leicht bewegen lässt. Insbesondere im Dynamic-Modus wirkt die Rückstellung dann aber etwas übertrieben für das Fahrzeugkonzept. Die Neutrallage lässt sich bereits im Standard-Modus blind erfüllen, allerdings ist der bei höherem Tempo deutlich aus der Mittellage heraus ansteigende Kraftbedarf störend. Auf Landstraßen mit leichten Kurven fühlt es sich

2,6 Bremse

Beim Junior Elettrica sind rundum Scheibenbremsen verbaut. Nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 km/h steht der Stromer durchschnittlich nach 35 Metern (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein zufriedenstellendes Ergebnis. Die Bremsleistung bleibt dabei auf einem konstanten Niveau. Überdies wird der mechanischen Bremsanlage die Bremsleistung der Antriebsmaschine überlagert (Rekuperation). Daraus resultiert das bei E-Fahrzeugen typisch synthetische Pedalgefühl, wobei dieses im Falle des Alfas besonders gewöhnungsbedürftig ausfällt.

Versucht man den Junior schnellstmöglich durch den Parcours zu dirigieren, limitiert einen das im Grenzbereich unpräzise Handling durch die gefühllose Lenkung und die Kombination aus Wanken und Schmieren auf den Reifen. Dadurch überfährt man schnell die Vorderachse und wird schlussendlich durch das ESP eingebremst. Insgesamt bleibt der Stromer in langgezogenen Kurven dank des Panhardstabs an der Hinterachse lange neutral – erst am Haftungslimit beginnt er merklich über die Vorderräder Tempo abzubauen. Geht man in einer Kurve hingegen abrupt vom Gas und betätigt zusätzlich die Bremse, lässt sich ein Eindrehen des Hecks provozieren – das ESP weiß aber auch hier sehr gut den Alfa sicher in der Bahn zu halten. In puncto Traktion bietet der Junior nur eine zufriedenstellende Vorstellung: Insbesondere in Kurven neigt das innere Rad dazu die Traktion zu verlieren, sodass die Schlupfregelung beherzt eingreifen muss. Der 280er käme mit einem Torsen-Sperrdifferenzial, welches für eine bessere Kraftübertragung sorgen kann.

an, als würde man eine Feder vorspannen und diese dann mit einem Mal überwinden. Grad in Wechselkurven oder bei lockerem Griff am Lenkrad behindert dies ein harmonisches Lenken. Abseits dieses "Rastmoments" steigt der Lenkmomentbedarf angenehm an, wodurch dem Fahrer angemessen Rückmeldung über die Radstellung gegeben wird. Insgesamt ist die Lenkung aber gefühlsarm und synthetisch, sodass dem Fahrer nur wenig Informationen über die Haftverhältnisse an den Vorderrädern übermittelt werden. Klebeeffekte sind kaum spürbar, dafür aber leichte Antriebseinflüsse bei großen Lenkwinkeln und schwerem Gasfuß.

Feines Dosieren fällt schwer und bedarf einiges an Übung, da man zunächst regelrecht in das Pedal „fällt“ und dabei viel Pedalweg ohne signifikanten Anstieg der Bremskraft zurücklegt, bis das Pedal schlussendlich verhärtet. Das Pedalgefühl variiert zudem situationsabhängig (Bremsassistent), wodurch sich ein Nachmodulieren ungewohnt anfühlt. Außerdem spürt man kurz vor Stillstand deutlich das Pulsieren/Vibriieren der Mechanik und Aktorik hinter dem Pedal, was irritieren kann.

2,3 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bereits ab Werk ist die aktive Sicherheitsausstattung des Juniors umfangreich. Das serienmäßige Kollisionswarnsystem überwacht den Bereich vor dem Stromeer mittels Radar und Kamera. Das System warnt den Fahrer bei zu geringem Abstand oder Kollisionspotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern und leitet in Gefahrensituationen aktiv ein Bremsmanöver ein, um die Aufprallgeschwindigkeit zu verringern beziehungsweise eine Kollision zu verhindern. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer und Abstandsregeltempomat gehören auch zum Serienumfang, wobei erkannte Tempobeschränkungen (Abgleich der per Kamera erkannten Daten mit den im Navi hinterlegten) nach Bestätigung übernommen werden können. Beim Speciale gehört sogar der Lenkassistent zum Serienumfang, sodass damit Teilautonomie beim Italiener einzieht. Dieser funktioniert auf gut ausgebauten Straßen zuverlässig, wobei man etwas Erfahrung braucht, um dem Junior glaubhaft zu machen, dass man auch wirklich die Hände am Lenkrad hat. Andernfalls erntet man einen aufdringlichen Warnton inklusive disziplinarischer Aufforderung. Einen Totwinkelassistenten bekommt man optional mit dem Technologie-Paket – die Müdigkeitsüberwachung hingegen ist ab Werk dabei und vergleicht das Lenkverhalten des Fahrers mit dem per Kamera registrierten Streckenverlauf, um Rückschlüsse auf den Zustand des Fahrers zu ziehen und bei Bedarf eine Pause zu empfehlen. Im Falle einer Notbremsung wird die Warnblinkanlage mit höherer Frequenz eingeschaltet, um dem nachfolgenden Verkehr die Gefahrensituation zu verdeutlichen. Nach dem Stillstand bleibt sie mit regulärer Blinkfrequenz eingeschaltet. Eine Reifendruckkontrolle gibt es, wie vom Gesetzgeber vorgeschrieben, nur als indirekt messendes System.

2,8 Passive Sicherheit - Insassen

Zum Testzeitpunkt lagen für den Junior keine Ergebnisse des Crashtests nach Euro NCAP-Norm vor. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags gehören zur Serienausstattung des Juniors. Gurtstraffer und -kraftbegrenzer sind auf allen äußeren Sitzplätzen vorhanden. Nicht angeschnallte Insassen werden aktiv ermahnt, wenn diese den Gurt nicht angelegt haben. Außerdem wird dem Fahrer der Anschnallstatus angezeigt und entsprechend gemeldet, wenn sich jemand während der Fahrt abschnallt. Die vorderen Kopfstützen lassen sich für Personen mit mindestens 1,90 m Körpergröße passend einstellen. Hinten auf den äußeren Plätzen hingegen bieten sie nur Schutz für knapp 1,75 m groß Gewachsene. Eine gute Erziehungsmaßnahme, um die

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

Fondinsassen dazu zu animieren, sich die Kopfstützen passend einzustellen, ist die störend tiefe Position im versenkten Zustand: Ohne die Kopfstützen aus der Rückbank herauszuziehen, hätte man sie im Kreuz und könnte sich gar nicht angenehm an den Sitz lehnen. Die mittlere Fondkopfstütze lässt sich jedoch deutlich weniger weit herausziehen und bietet damit nur eingeschränkten Schutz.

⊖ Knieairbags sind beim Alfa nicht verfügbar, wie auch Seitenairbags in der zweiten Reihe. Einen Centerbag zwischen den Insassen der ersten Reihe sowie höhenverstellbare Sicherheitsgurte vermissen wir auch. Im Kofferraum des Italiener gibt es keine Zurrösen, um ein Verrutschen der Ladung mit Gurten unterbinden zu können oder ein

Gepäcknetz am Kofferraumboden anzubringen. Im Normalfall genügt die Hutablage, um die Fahrgäste vor herumfliegenden Gepäckstücken aus dem Kofferraum zu schützen. Falls man den Alfa aber bis zum Dach hoch beladen möchte, muss man sich selbst eine Ladungssicherung überlegen, denn es gibt kein Trenngitter o. Ä., um die Insassen weiterhin zuverlässig schützen zu können. Sowohl Warndreieck als auch Verbandskasten befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind damit schlecht erreichbar, wenn das Gepäckabteil beladen ist. Die Bügel-Türgriffe vorn bieten einen sicheren Griff, falls eine Rettung der Insassen notwendig wird. Hinten jedoch verfügt der Junior nur über Griffmulden hinter den Fensterscheiben, welche eine Rettung unnötig erschweren können.

2,5 Kindersicherheit

⊕ Insgesamt lassen sich drei Kindersitze gleichzeitig im Alfa Romeo Junior Elettrica sicher installieren – zwei auf der Rücksitzbank und einen auf dem Beifahrersitz. Das Befestigen der Kindersitzen mit den Gurten klappt dabei gut, wobei die Gurtschlösser hinten nur leicht fixiert sind und damit das Anschnallen verkomplizieren können. Über eine Isofix-Anbindung verfügt der Beifahrersitz nicht – die beiden äußeren Plätze im Fond sind hingegen schon mit Isofix inklusive iSize-Freigabe und Ankerhaken (Top Tether) ausgestattet. Immerhin lassen sich auf dem Beifahrersitz universelle Exemplare mit dem Gurt problemlos fixieren. Eine Sitzprobe vor dem Kindersitzkauf ist wie grundsätzlich immer empfohlen. Den Beifahrerairbag deaktiviert man über einen Schlüsselschalter im Handschuhfach, um eine rückwärtsgerichtete Babyschale montieren zu können. Der mittlere Sitzplatz hinten ist seitens des Herstellers nicht für die Installation eines Kindersitzes zugelassen - die Gurtgeometrie wäre ohnehin nicht geeignet. Der Alfa verfügt rundum über einen wirksamen Fenstereinklemmschutz. Vom Fahrerplatz aus lassen sich die Fensterheber für die hintere Reihe gegen unbeabsichtigtes Öffnen verriegeln - die Kindersicherung wird direkt an der Tür mittels Schlüsselschalter bedient.

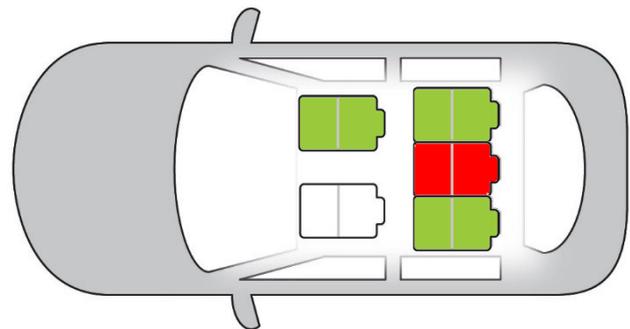
⊖ Die Isofix-Anbindungen auf der Rückbank befinden sich sehr schlecht zu erreichen hinter einem schwer zu öffnenden

2,8 Fußgängerschutz

Die Front des Alfas ist weitgehend glattflächig und insbesondere im mittleren Bereich der Motorhaube nachgiebig gestaltet, sodass das Verletzungsrisiko für Fußgänger bei einer Kollision gemildert wird. Ausgehend von den massiven A-Säulen und der Frontscheibenwurzel ist dennoch ein gewisses Verletzungsrisiko für vulnerable Verkehrsteilnehmer vorhanden. Wenn der Italiener mit niedrigen Geschwindigkeiten daher

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5) ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

Reißverschluss in der Trennfuge zwischen Rücksitzlehne und -bank. Zudem liegen die Bügel sehr tief und damit schwer zugänglich. Außerdem gestaltet sich der Ausbau eines mittels Isofix befestigten Sitzes schwierig, denn die Gurtschlösser der äußeren Sitze der Rückbank befinden sich dicht am Entriegelungsmechanismus des Isofixes. Baut man eine Babyschale mit Base auf der Rückbank ein, kann man den jeweiligen Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben.

gleitet, gibt er Töne von sich, um auf sich aufmerksam zu machen.

⊕ Ein vorausschauender Notbremsassistent, welcher Fußgänger und Radfahrer erkennt, ist serienmäßig an Bord. Dadurch sollten sich ein Großteil der Kollisionen abwenden lassen bzw. deren Folgen deutlich reduzieren.

1,0 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO₂

⊕ Der beim Elektrozyklus des ADAC Ecotests ermittelte, durchschnittliche Stromverbrauch des Elettrica liegt bei niedrigen 16,5 kWh pro 100 km, woraus ob der relativ kleinen Batterie eine schwache Reichweite von rund 335 km resultiert. Beim Verbrauch berücksichtigt sind auch die Ladeverluste, welche bei maximaler AC-Ladeleistung entstehen; im Falle des Testwagens sind das 11 kW (dreiphasig, 16 A). 55,4 kWh werden benötigt, um die 51 kWh nutzbare Kapazität der Batterie komplett aufzuladen. Es werden also rund neun Prozent mehr

elektrische Energie für den Ladeprozess gebraucht, als nutzbar in der Batterie landen. Ein wesentlicher Verursacher für die Verluste ist das Bordladegerät, welches den Wechsel- in Gleichstrom wandeln und das Spannungsniveau anpassen muss. Auf Basis des Verbrauchs von 16,5 kWh/100 km ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 83 g/km (deutscher Strommix nach Auskunft des Umweltbundesamts). Daraus folgen 56 der möglichen 60 Punkte im ADAC Ecotest in der Kategorie CO₂.

1,3 Schadstoffe

⊕ Lokal entstehen am vollelektrischen Alfa Elettrica zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland notwendigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen durch die Stromerzeugung werden dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch, desto sauberer die Bilanz. Für eine gute Bewertung im Ecotest ist also nicht die Reichweite, sondern die Effizienz eines Antriebs entscheidend

– unabhängig von der Antriebstechnologie. Somit sind an den Testverbrauch des Italiensers von 16,5 kWh/100 km u. a. Partikelemissionen von 2 mg/km und NO_x-Emissionen von 67 mg/km geknüpft. Der Junior landet unterm Strich bei 47 von 50 möglichen Zählern im Bereich Schadstoffe beim Ecotest und erhält insgesamt ein Ergebnis von 103 Punkten. Das reicht locker für volle fünf Sterne im ADAC Ecotest.

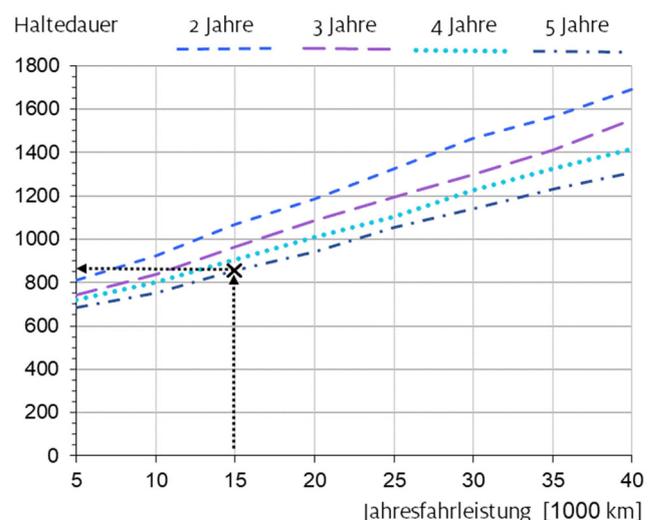
3,0 AUTOKOSTEN

3,0 Monatliche Gesamtkosten

In der Basisvariante werden für den Junior Elettrica stramme 39.500 Euro fällig. Die Preise für die Speciale-Ausstattung beginnen bei 41.500 Euro. Beide Varianten kosten damit exakt 10.000 Euro mehr als das Verbrenner-Pendant. Der Testwagenpreis liegt sogar jenseits der 44.000 Euro. Die Liste an Extras ist aber überschaubar und beschränkt sich neben dem empfehlenswerten Technologie-Paket und Glasschiebedach fast ausschließlich auf optische Aufwertungen. In der Versicherung ist der Junior durchwachsen eingestuft: Für die Haftpflicht wird die niedrige Typklasse 14 fällig, bei der Teilkasko ist es die 19 und wer zusätzlich bei selbst verursachten Schäden abgesichert sein möchte, muss mit der hohen Einstufung in die Typklasse 25 rechnen. Der Stromer lässt sich bis Ende 2030 in Deutschland steuerfrei bewegen, danach sind es voraussichtlich 62 Euro pro Jahr. Wesentlicher Treiber der monatlichen Kosten für den Elettrica ist der Wertverlust – er schlägt mit mehr als der Hälfte zu Buche. Diesem lässt es sich durchaus mit werterhaltenden Maßnahmen entgegenwirken, indem man die Wartungsintervalle und Pflegetipps des Herstellers strengstens beachtet. Neben dem sorgsam Umgang mit dem Fahrzeug ist insbesondere die Pflege der HV-Batterie wichtig: Tiefenent- sowie Vollladung sollten beide möglichst vermieden werden. Alfa Romeo gibt die üblichen acht Jahre bzw. 160.000 km Garantie auf die Batterie, bis zu einer Restkapazität

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 855 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



von 70 Prozent. Auf das Fahrzeug allgemein gibt es mindestens zwei Jahre, acht sind es auf Durchrostung und drei Jahre Garantie auf den Lack.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Junior Elettrica 156	Junior Elettrica 280 Intensa
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	115 (156)	207 (280)
Max. Drehmoment [Nm]	260	345
0-100 km/h [s]	9,0	5,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	15,1 kWh E	17,5 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/25/19	14/25/19
Steuer pro Jahr [Euro]	62	0
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	843	910
Preis [Euro]	39.500	45.500

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100km pro t]*	10,3
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,8
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	185/429/693
• Dachlast/Anhängelast [kg]	31/0
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,43
Herstellungsland	Polen
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Hybrid-Synchronmotor vorn	
Leistung	115 kW/156 PS
Maximales Drehmoment	260 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,1 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/55 R 18
Länge/Breite/Höhe	4.173/1.781/1.533 mm
Leergewicht/Zuladung	1.620/420 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	400/1.265 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/- kg
Batteriekapazität (brutto)	51 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre plus 3 Jahre Anschlußgarantie Maximum Care über FCA Germany AG/8 Jahre
Produktion	Polen, Tichy

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R18 99V
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Efficient Grip Performance 2
Wendekreis links/rechts	11,0/11,1 m
Ecotest-Verbrauch	16,5 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	0,0/0,0/0,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 83 g/km)
Reichweite	335 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.990 mm
Leergewicht/Zuladung	1.595/445 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	295/685/1.105 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	104 Euro	Werkstattkosten	89 Euro
Fixkosten	167 Euro	Wertverlust	495 Euro
Monatliche Gesamtkosten	855 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/25/19		
Basispreis Junior Elettrica 156 Speciale	41.500 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.08.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.100 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.799 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

Alfa Romeo Junior Elettrica 156 Speciale

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (dynamisch)	1.400 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	1.400 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (1-Zone)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	1.400 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	ab 900 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.400 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Motor/Antrieb	1,4
Verarbeitung	3,4	Fahrlösungen	1,7
Alltagstauglichkeit	3,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,1
Licht und Sicht	3,6	Schaltung/Getriebe	1,3
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,7
Kofferraum-Volumen	3,2	Fahrstabilität	2,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	2,7
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	2,6

Innenraum

3,1

Bedienung	3,0	Sicherheit	2,3
Multimedia/Konnektivität	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Raumangebot vorn	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,8
Raumangebot hinten	4,3	Kindersicherheit	2,5
Innenraum-Variabilität	3,9	Fußgängerschutz	2,8

Komfort

2,9

Federung	2,8	Umwelt/EcoTest	1,0
Sitze	3,1	Verbrauch/CO ₂	0,6
Innengeräusch	2,7	Schadstoffe	1,3
Klimatisierung	2,7		

Stand: Juni 2025
Test und Text: Willy Roßmeier

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	115 kW(156 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	62 kW
maximales Drehmoment	260 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	16,5 kWh/100km/335 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	54 kWh/51 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	55,4 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Gangschalter D/B

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	nein
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	12 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	aufsperrn, Knopf Ladebuchse

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

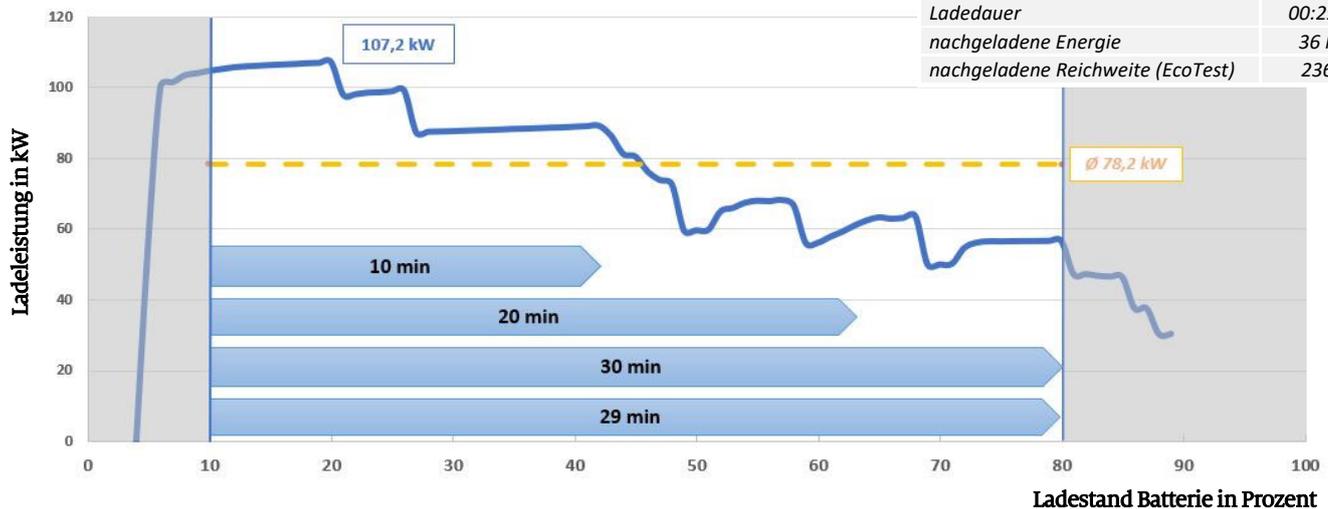
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (km/h)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED an Ladebuchse)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	42,5 - 24 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	42,5 - 7,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	13,5 - 5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 100 kW	29 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE

