



Fotos: Michael Blumenstein

Dreck mag der Junior Q4 und kann in diesem auch vorwärtskommen – ein Elektro-Hinterachsantrieb macht's möglich.

# Quattro per l'Italiano

Alfa Romeo erfindet sich neu. Stelvio und Giulia gehören zum Alteisen, Tonale und Junior sind die Jungspunde. Den Junior gibt es jetzt als „Quattro“. Q4 heißt der Allrad-Zusatz.

**Die zum niederländischen** Stellantis-Konzern gehörende Traditionsmarke aus Italien hat nach wie vor viele Fans – Alfisti genannt. Diese haben zumindest in Deutschland im letzten Jahr gut zugelassen. Von den vier Modellen konnten in Deutschland im Jahr 2024 knapp 6.100 Alfa zugelassen werden. Der Junior im Programm ist der Junior. Für Extra-Schwung soll nun eine Allradversion sorgen. Q4 bedeutet bei Alfa traditionell 4x4. Der Schriftzug findet sich nirgends am Auto – wie auch der Name Junior. Ursprünglich sollte das in Polen produzierte SUV Milano heißen, da hatte der italienische Staat jedoch was dagegen – andere Geschichte.

Beim Junior bedient man sich aus dem Konzernregal: Mildhybrid mit 1,2 Litern Hubraum und 48-Volt-System zwischen Verbrenner und 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe. Der Mini-Strom steigert kurzzeitig die Leistung und soll langfristig den Verbrauch senken. Der Dreizylinder leistet die bekannten 136 PS, der Startergenerator kommt in der Spitze nochmals auf knapp 29 PS, die jedoch im Fahrzeugschein nicht ausgewiesen werden. So weit, so bekannt und auch gut.

Extrapower kommt beim Q4 von der Hinterachse, exakt so, wie beim Jeep Avenger 4xe. Dabei handelt es sich um einen „unabhängig“ agierenden E-Motor. Völlig entkoppelt vom Verbrenner arbeitet das ebenfalls 29 PS (und 88 Nm) starke System immer dann, wenn es benötigt wird, und hebt die Nominalleistung des Q4 auf 145 PS.

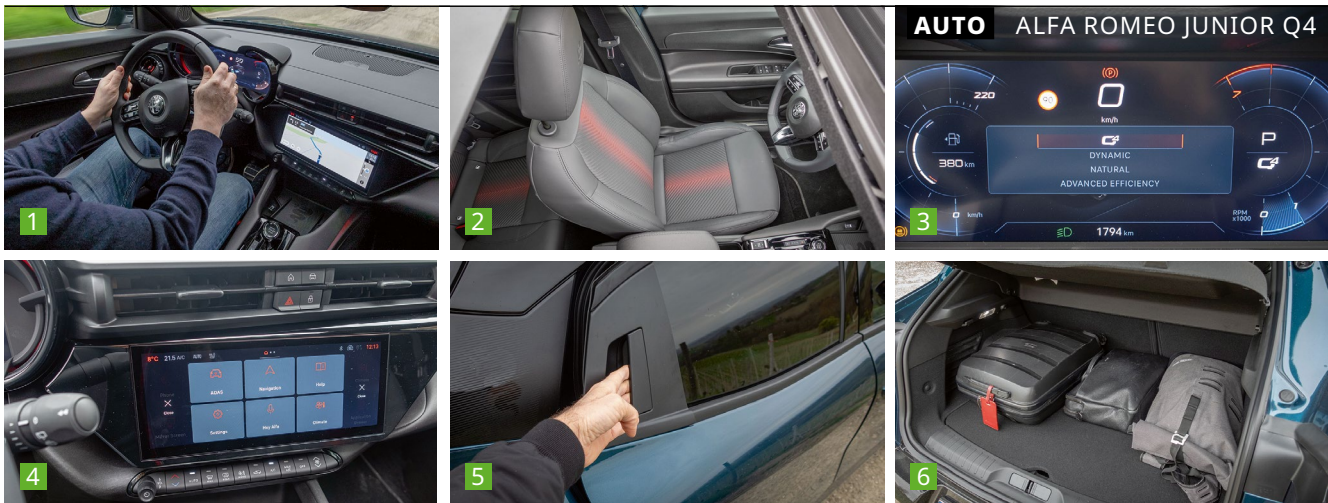
Die Vorteile spielt unser Junior Ibrida Q4 vor allem bei rutschigem Untergrund aus. Dann gibt die Software

den Befehl, über die Hinterachse anzuschieben. Das klappt gut und unmerklich. Laut Alfa-Chefentwickler Domenico Bagnasco ist der Hinterachsantrieb stets einsatzbereit. Egal ob bei minus 20 Grad Celsius oder bei „leergefahrenem“ Akku, der nur 0,42 kWh nutzbar machen kann. Der Verbrenner fungiert als Generator und produziert Strom zur Leistungssicherung der Hinterachse.

Dass all das auf die Effizienz geht, ist selbstredend. Eine halbe Maß Ben-



Typisch Alfa? Die Italiener versuchen, es mit Ahnen zu untermauern – versuchen.



1 Die Sitzposition ist okay. 2 Die Seriensitze könnten mehr Straffheit und Kontur vertragen. 3 Aus vier Fahrmodi kann ausgewählt werden. Spielerei, für die es sogar eine eigene Taste in der Mittelkonsole gibt. 4 Die Kacheloptik kann angepasst werden, echte Tasten (unten) vereinfachen das Bedienen. 5 Das ist der Türgriff hinten. 6 340 Liter passen ins Heck.

zin benötigt der Q4 daher mehr als der Frontantriebs-Ibrida. Das geht zum Teil auch aufs Konto des höheren Gewichts. Knapp 200 Kilogramm schleppt der Q4 zusätzlich mit sich, wobei ein Teil davon durch eine bessere Ausstattung zustande kommt. Kein Wunder, dass sich das Fahren mit dem Alfa Romeo Ibrida Q4 nicht als Ritt auf der Kanonenkugel anfühlt. 1.500 Kilogramm wollen in Schwung gehalten werden.

Das Doppelkupplungsgetriebe macht dabei einen ordentlichen Job, braucht aber ab und an etwas lang für

den Gangwechsel. Deutlich mehr Leistung würde nicht nur zu Alfa Romeo passen, das Fahrwerk würde es auch locker vertragen. Es kann als das vielleicht harmonischste unter den Kleinwagen gelten. Trotz 18-Zoll-Räder (Serie) mit zu laut abrollenden Goodyear-Pneus glättet der Q4 sehr geschmeidig Straßenflicken und ist gleichzeitig behände im kurvigen Gelände unterwegs. Grund dafür ist die Mehrlenker-Hinterachse, die es nur beim Q4 gibt. Das Set-up überzeugt mit einer geringen Untersteuerneigung und deklassiert den etwas zähen Antrieb. Denn so richtig aus dem Quark kommt der Dreizylinder trotz E-Unterstützung nicht.

Die begnadete Faustsattel-Bremsanlage mit 302-Millimeter-Scheiben an der Vorderachse rundet das Fahren ab. Das System bietet ein definiertes Bremsgefühl und verleitet zum Spätbremsen. Spät bremsen ist abseits befestigter Straßen und bei Schneeglätte immer so eine Sache. Vor allem, wenn der Vortrieb aufgrund der vier angetriebenen Räder ordentlich funktioniert. Der Q4 sorgt jedoch dafür, dass man nicht allzu übermütig wird. Auf rutschigem Terrain und bei voller Beschleunigung lassen einen die Vorderräder stets über die Griffigkeit des Untergrunds im Klaren.

Denn kurzzeitiger Schlupf wird durch den Elektro-Allrad nicht unterbunden. Der Allradantrieb ist bis 90 km/h bei Bedarf im Einsatz. Q4, Dynamic, Natural und Advanced Efficiency

wurden die vier Fahrmodi getauft, die die Kraftverteilung an den Untergrund anpassen – Spielerei, der Junior regelt stets auch selbst.

Als Negativaspekt sei zu erwähnen, dass der Kofferraum des Q4 im Vergleich zum Ibrida (ohne Q4) 75 Liter weniger auffängt und bei unterdurchschnittlichen 340 Litern landet. Das Platzangebot auf der Rückbank ist unverändert mies und die Kopfstützen drücken selbst in oberster Position nervig in den Rücken. Vorn sitzt es sich zwar bequem, aber ungewohnt weich auf zu kurzen Sitzflächen – Abhilfe schafft das 2.100 Euro teure Sport-Paket mit Sabelt-Sportsitzen. Unverändert durchschnittlich sind die Materialien im Junior. Ebenso gibt es nach wie vor lediglich eine 1-Zonen-Klimaautomatik, keine Dachhaltegriffe und ein zu tief montiertes Infotainmentsystem.

Am Ende muss bezahlt werden, und da wird es ernst. 31.513 Euro stehen für den Junior Q4 im Vertrag – mindestens. Damit ist der Q4 6.345 Euro teurer als der Junior Ibrida. Als Zusatz gibt es das ziemlich perfekte Fahrwerk und den zusätzlichen Heckantrieb mit der nicht spürbaren Mehrleistung. Wer die beim Q4 obligatorischen Details wie 18-Zoll-Alus, das Premium- (verzichtbar) und das Technologie-Paket (sinnvoll) in den Vorderrad-Kollegen konfiguriert, landet bei 29.916 Euro. Für 1.680 Euro geht der Allradantrieb als faire Option durch. Zumindest für jene, die oft matschige Heimwege haben. *mb*

## Alfa Romeo Junior Ibrida Q4

**Preis:** ab 31.513 €

R3/1.199 ccm | 107 kW/145 PS

230 Nm | 9,1 s | 200 km/h

6-Gang-DKG

Akku: 0,89 kWh (brutto)

**Verbrauch:** 5,2 S | 119 g/km

Maße: 4.173 x 1.781 x 1.538 mm

Kofferabteil: 340–1.205 Liter

Versicherung: HK 17 | VK 25 | TK 18

Wartung: jährlich/30.000 km

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer