



Opel ADAM 1.4 ecoFlex Start&Stop Slam

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(64 kW / 87 PS)

Der neue ADAM ist ein Charaktertyp, der durch sein dynamisches und flottes Äußeres eine Zielgruppe anspricht, die nicht gewöhnlich sein möchte. Zudem bietet Opel zahlreiche Gestaltungsmöglichkeiten (Karosseriefarben, Polster, Innenraumdekore), den Kleinwagen nach den persönlichen Vorlieben zu individualisieren. Die Fahreigenschaften entsprechen dem flotten Erscheinungsbild. Das Sportfahrwerk (SLAM) ist straff abgestimmt, bietet aber dennoch einen ausreichenden Restkomfort. Die Lenkung hat Opel sehr direkt ausgelegt, wodurch der ADAM bereits bei sehr kleinen Lenkwinkeln die Fahrriichtung verändert. Dadurch ist er zwar sehr agil, bei langgezogenen Kurven (z.B. Autobahn) sind aber häufige Korrekturen notwendig und lassen den Kleinen etwas nervös wirken. Die mittlere Motorisierung hat eine Maximalleistung von 87 PS - damit liefert der ADAM bei den Fahrleistungen ein ordentliches Ergebnis, übermotorisiert ist er aber nicht. Weniger überzeugend ist der Kraftstoffverbrauch von 6,7 l/100 km im Innerortsteil des ADAC EcoTest. Insgesamt stellt der ADAM Slam eine interessante Alternative im Kleinwagen-Segment dar, die allerdings mit einem Grundpreis von 15.495 Euro nicht günstig ist. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C1, Fiat 500, Ford Ka, KIA Picanto, Seat Mii.

+ gutes Raumangebot vorn, guter Insassenschutz, gute Fahrleistungen, standfeste Bremsanlage

- kleiner, unpraktischer Kofferraum, kein Xenonlicht, mühsamer Einstieg nach hinten, sehr großer Wendekreis



ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

4,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,4 Familie

2,1 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,6 Langstrecke

4,1 Transport

2,2 Fahrspaß

3,3 Preis/Leistung

Stand: Mai 2013/2013
Text: Martin Brand

3,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

- ⊕ Insgesamt zeigt sich die Karosserie gut verarbeitet. Die Anbauteile sind sauber eingepasst, die Spaltmaße gleichmäßig gering und das Ladeabteil ordentlich verkleidet. Die Türschweller sind nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet und besitzen Lackschutzleisten. Der gute Eindruck setzt sich auch im Innenraum fort. Die Armaturen sitzen passgenau, Dekor-Elemente und Kunstlederüberzüge werben es optisch auf. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen.
- ⊖ An den Türinnenseiten sind unschöne Schweißstellen sichtbar und die im Innenraum verwendeten Kunststoffe sind überwiegend hart und somit kratzempfindlich. An der Motorhaubeninnenseite wurde kein Klarlack verwendet, zudem wird diese nur über einen Haltestab offen gehalten. Der Motorraum ist von unten unverkleidet und verschmutzt dadurch schnell. Front und Heck sowie die Fahrzeugflanken sind ohne Stoßleisten, die bei Parkremplern die lackierten Teile schützen würden. Ein Fehlbetankungsschutz fehlt, so dass der ADAM mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann.

3,5

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des ADAM ist mit vier vollwertigen Sitzen noch zufriedenstellend. Mit einer Tankfüllung (38 l) lassen sich Reichweiten bis 655 Kilometer realisieren. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 50 kg transportiert werden.

- ⊖ Die maximale Zuladung beträgt lediglich 380 kg. Ein Anhängerbetrieb ist nicht erlaubt. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur ein Reparaturset (ein NotlaufRad gibt es gegen Aufpreis). Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht an Bord.

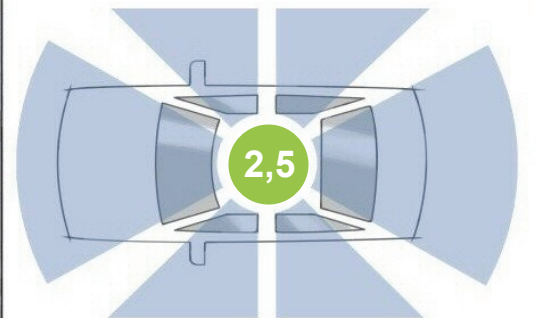
2,8

Sicht

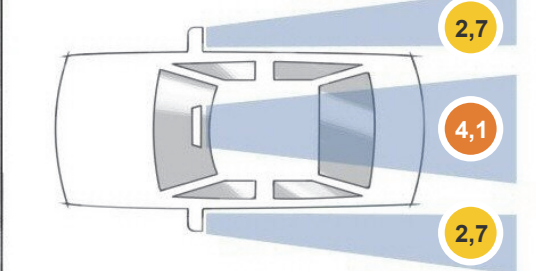
Im Sicht-Kapitel fällt das Ergebnis durchschnittlich aus. Der Fahrer sitzt in einer zufriedenstellenden Höhe. Die Karosserieenden lassen sich akzeptabel abschätzen, allerdings ist die flache Front kaum einsehbar. Im hinteren Fahrzeugnahbereich können tief liegende Hindernisse zufriedenstellend wahrgenommen werden. Die Außenspiegel liefern ein durchschnittliches Sichtfeld, der Linke ist asphärisch gestaltet, wodurch sich Objekte im toten Winkel besser einsehen lassen. Optionale Parksensoren am Heck helfen beim Rangieren. Gegen weiteren Aufpreis ist auch ein Parkassistent erhältlich, der das Fahrzeug automatisch in die Parklücke lenkt. Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn akzeptabel aus.

- ⊕ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der ADAM noch gut ab, besonders der Blick nach schräg hinten wird eingeschränkt.

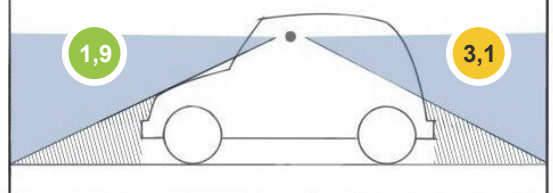
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Durch die flache Front lassen sich nah vor dem Fahrzeug liegende Objekte gut erkennen. Der Wirkungsbereich der Scheibenwischer ist gut. Durch das Tagfahrlicht wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen.

⊖ Das bessere Xenonlicht ist leider nicht lieferbar und Abbiegelicht gibt es ebenfalls nicht. Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt klein aus, zudem blendet dieser bei störendem Scheinwerferlicht nicht automatisch ab.

3,0 Ein-/Ausstieg

Der ADAM lässt sich mittels Funkfernbedienung entriegeln (Tasten unterscheiden sich nur durch eine kleine Ausprägung). Die Türaufhalter besitzen drei Rasterungen und sind recht kräftig dimensioniert, allerdings sind die großen Türen auch schwer. Der Ein- und Ausstieg gelingt in der ersten Sitzreihe recht bequem, nach hinten fällt er trotz der praktischen Einstieghilfe nicht so leicht. Die Schweller liegen tief, so dass die Füße nicht weit angehoben werden müssen, sind aber recht breit. Die Sitze sind in einer zufriedenstellenden Höhe über der Straße. Große Personen müssen auf den Kopf achten, da dieser am Dach gestoßen werden kann. Haltegriffe am Himmel gibt es nur für die Vorderen, hinten fehlen diese.

⊕ Zieht man am Fernlichthebel, kann man die Coming-Home-Funktion aktivieren, dann leuchten die Scheinwerfer noch eine Zeit lang den Bereich vor dem Fahrzeug aus.

⊖ Das Fahrzeug wird auch abgeschlossen, wenn die Beifahrertür oder die Heckklappe offen sind - dadurch kann man sich versehentlich aussperren.

3,4 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen entspricht im Klassenvergleich dem hinteren Mittelfeld. Wird die Rücksitzbank umgelegt passen bis zu 375 l in das Ladeabteil (gemessen bis zur Kofferraumabdeckung. Dachhoch lassen sich bei umgelegter Rückbank und ausgebauter Ablage 670 Liter verstauen.

⊖ Ist die Rücksitzlehne nicht umgelegt, finden lediglich 160 l im Ladeabteil Platz. Durch die geringe Tiefe lassen sich übliche Klappboxen nicht verstauen. Belädt man das Abteil dachhoch, können bis zu 195 l transportiert werden. Es lassen sich aber zwei handelsübliche Getränkekisten transportieren.



Der Kofferraum mit nur 160 l Volumen fällt in dieser Fahrzeugklasse sehr gering aus.

3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Bei der Kofferraum-Zugänglichkeit schneidet der ADAM im Klassenvergleich durchschnittlich ab. Die Ladeöffnung erweist sich als schmal, der Kofferraum selbst besitzt ein durchschnittliches Format. Das kleine Ladeabteil ist mit einer seitlich angebrachten Lampe beleuchtet.

⊕ Die Heckklappe lässt sich durch Betätigen des Marken-Emblems entriegeln und relativ leicht anheben. Die Klappe schwingt weit auf und bietet Personen bis etwa 1,87 m Körpergröße genügend Platz darunter. Durch die geringe Kofferraumtiefe lassen sich kleine Gegenstände gut erreichen. Im Klassenvergleich fällt die Höhe der Ladeöffnung groß aus.

⊖ Das Ladegut muss zum Einladen weit angehoben werden, da die Ladekante rund 81 cm über der Straße ist. Der Ladeboden liegt über 31 cm unter der Ladekante, wodurch das Gepäck auch zum Ausladen weit angehoben werden muss. Legt man die Rücksitzbank um, entsteht eine unpraktische Stufe. Sehr große Personen müssen auf den Kopf achten, da die Heckklappe seitlich ungünstige Ecken besitzt.

3,2 Kofferraum-Variabilität

+ Die Kofferraum-Variabilität des kleinen Opel ist noch gut. Die Rücksitzlehne ist mittig geteilt klappbar. Der Umklappvorgang ist vom Kofferraum aus problemlos möglich. Das Aufstellen ist aber aufgrund fehlender Fondtüren umständlich.

⊖ Kleine Utensilien können im Kofferraum so gut wie nicht befestigt werden, da Fächer fehlen. Zur Sicherung gibt es nur Zurrösen.

2,6 INNENRAUM

2,4 Bedienung

+ Das Cockpit des ADAM ist recht übersichtlich und ergonomisch gestaltet, daher lässt er sich bereits nach einer kurzen Eingewöhnungsphase gut bedienen. Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden und die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Schalthebel ist noch gut erreichbar, könnte insgesamt aber etwas höher und damit näher am Lenkrad liegen. Das Zündschloss befindet sich im Lenkstock und ist unbeleuchtet, aber zum Fahrer hin gewandt, so dass der Schlüssel gut eingesteckt werden kann. Die Instrumente liegen im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich gut ablesen, lediglich die schräg verlaufende Verkleidung irritiert anfangs etwas. Zwischen den Rundinstrumenten informiert der Bordcomputer u. a. über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Zudem wird der Fahrer über wichtige Betriebszustände, wie die Kühlflüssigkeitstemperatur informiert. Das Licht wird über einen gut im Armaturenbrett positionierten Drehschalter aktiviert und der Nebelschlussleuchtenschalter ist im Lichtschalter integriert - der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Zudem wird der Fahrer gewarnt, wenn Türen oder die Heckklappe offen sind. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. Das Audiobedienteil ist in einer zufriedenstellenden Höhe positioniert, die Bedienung ist durchschnittlich. Das optionale Radio "IntelliLink" besitzt einen 7-Zoll-Touchscreen und berührungssensitive Tasten. Die Menüführung ist gut verständlich, allerdings müssen die Tasten genau bedient werden, sonst reagieren diese nicht. Mit diesem System ist auch eine Navigationsfunktion mittels Mobiltelefon und kostenpflichtiger App möglich. Das Klimaanlagebedienteil ist übersichtlich gestaltet und lässt sich einfach bedienen. Die Heckscheibenheizung ist mit einer automatischen Abschaltung ausgestattet. Die elektrischen Fensterheber funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Die Anzahl an Ablagen ist vorn wie hinten zufriedenstellend.



Eine gute Funktionalität und Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Opel Adam.

– Das Klimaanlagebedienteil ist zu tief angeordnet, so dass der Blick beim Einstellen stark vom Verkehrsgeschehen abschweift. Über den Status der Klimaanlage informiert nur eine kleine Kontroll-LED. Das Handschuhfach ist in zwei Ebenen unterteilt und dadurch recht unpraktisch. Zudem hat das Handschuhfach keine Beleuchtung. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe weit weg sind.

1,9 Raumangebot vorne*

+ Vorn ist das Platzangebot im Klassenvergleich gut, besonders die Innenbreite fällt sehr großzügig aus. Personen bis 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus. Das subjektive Raumempfinden ist recht angenehm.

4,5 Raumangebot hinten*

– Im Fond geht es allerdings sehr eng zu. Sind die Vordersitze in der hintersten Stellung, ist es hinten unmöglich Platz zu finden. Doch auch wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind, finden im Fond lediglich Passagiere bis 1,65 m genügend Platz vor - beschränkend ist hier die Beinfreiheit. Die Innenraumbreite erweist sich als zufriedenstellend. Obwohl sich nur zwei Personen die Rückbank teilen müssen, ist das Raumempfinden nur ausreichend. Durch die flache Dachlinie fühlt man sich hinten recht eingeeengt.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,65 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den ADAM werden keine Sitzvarianten angeboten, so dass er bei der Innenraum-Variabilität eine ausreichende Bewertung erhält.

2,7 KOMFORT

2,5 Federung

Der ADAM Slam ist serienmäßig mit einem Sportfahrwerk ausgestattet. Dieses ist straff abgestimmt, bietet aber dennoch ausreichend Restkomfort. Feine Fahrbahnunebenheiten regen die Karosserie allerdings zum Stuckern an und auch Querfugen dringen nur wenig gefiltert bis in den Innenraum durch. Raue Fahrbahn- und Kopfsteinpflasterbeläge werden durchschnittlich von den Insassen wahrgenommen.

+ Lange Bodenwellen schluckt das Fahrwerk souverän, die Karosserie schwingt nicht nach. Kurze Fahrbahnwellen dringen hingegen deutlicher zu den Insassen durch, zu unbequem wird es aber nicht. Auf Einzelhindernisse spricht die Federung noch gut an, kann diese aber nicht von den Insassen fern halten. Karosseriebewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie in schnell durchfahrenen Kurven zeigen sich gut gedämpft. Im Ganzen wird ein noch guter Langsamfahrkomfort attestiert.

2,6 Sitze

- + Der ADAM Slam ist serienmäßig mit einer Stoff-/Ledernachbildung-Polsterkombination ausgestattet. Fahrer und Beifahrer können die Sitze in der Höhe, nicht aber in der Neigung einstellen. Die Vordersitzlehnen sind sehr hoch und erweisen sich als gut konturiert - daher bieten sie auch in schnell durchfahrenen Kurven einen guten Seitenhalt. Die Sitzflächen sind jedoch recht kurz, insgesamt aber noch zufriedenstellend geformt. Die Sitzposition des Fahrers ist noch gut, dieser kann auch seinen linken Fuß ordentlich abstützen - ein festes Trittbrett gibt es aber nicht.
- Die Rücksitzbank ist wenig geformt und bietet dadurch nur wenig Seitenhalt. Zudem könnten die Lehnen höher und die Oberschenkelaufgabe größer sein - insgesamt ist die Sitzposition im Fond nur ausreichend.

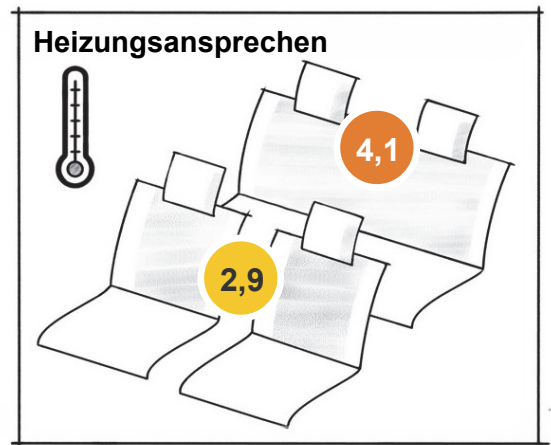
2,9 Innengeräusch

Der Geräuschpegel ist im Innenraum auf zufriedenstellendem Niveau - bei 130 km/h liegt dieser bei 70,6 dB(A). Fahrgeräusche halten sich meist im Hintergrund und auch Windgeräusche sind bei moderaten Geschwindigkeiten nicht zu stark ausgeprägt. Steigen die Geschwindigkeiten, treten letztere mehr in den Vordergrund und auch das Motorgeräusch ist dann deutlich zu vernehmen.

3,1 Klimatisierung

Der ADAM Slam ist serienmäßig mit einer Klimatisierungsautomatik mit einstellbarer Intensität (im Menü) und einem Aktivkohlefilter ausgestattet. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer gemeinsam einstellen und auch die Luftverteilung erfolgt für beide zusammen. Beim ADAC Heizungstest wird der vordere Teil der Fahrgastzelle zufriedenstellend auf angenehme Temperaturen erwärmt, hinten ist die Innenraumerwärmung nur ausreichend.

- Im Fond lassen sich die Seitenscheiben nicht öffnen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen*

- + Die Fahrleistungen des kleinen Opel sind insgesamt gut. Der 1.4-l-Ottomotor leistet maximal 87 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von 130 Nm bei 4000 U/min. Damit kann der ADAM im vierten Gang noch gute Elastizitätswerte vorweisen. Auch der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in, für diese Fahrzeugklasse, kurzen 7,7 Sekunden absolviert.
- Im fünften Gang sind die Elastizitätswerte des Motors nur noch mäßig.

2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des Vierzylinder-Ottomotors ist zufriedenstellend. Vibrationen sind am Lenkrad und den Pedalen besonders zwischen 1000 und 2000 U/min ausgeprägt. Im restlichen Drehzahlband fallen sie nicht so stark auf, sind aber dennoch vorhanden. Störgeräusche des Motors sind bei niedrigen Drehzahlen kaum ausgeprägt, ab 3500 U/min wird das Aggregat allerdings richtig laut - der Motor läuft bereits bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (im größten Gang) in diesem Drehzahlbereich.

1,9 Schaltung

⊕ Die Schaltung ist Opel gut gelungen. Die Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus, so dass sich auch schnelle Gangwechsel realisieren lassen. Auch der Rückwärtsgang kann problemlos eingelegt werden. Die Kupplung lässt sich gut dosieren und eine Berganfahrhilfe erleichtert das Losfahren an Steigungen. Mit dem ecoFlex-Fahrassistent, werden dem Fahrer Schaltempfehlungen sowie der Kraftstoffverbrauch aufgrund von elektrischen Verbrauchern angezeigt. Zudem ist der Opel dann mit einem Start&Stop-System ausgestattet.

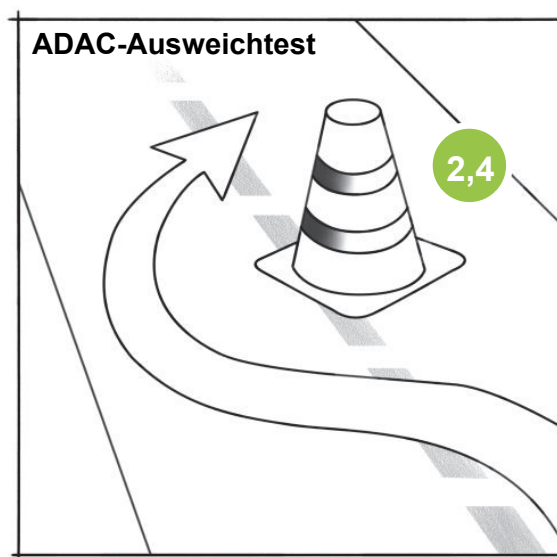
3,0 Getriebeabstufung

Die einzelnen Abstufungen des Fünfgang-Getriebes gehen in Ordnung, allerdings ist die Gesamtübersetzung kurz. Im größten Gang dreht das Aggregat bei 130 km/h mit rund 3.950 U/min. Zudem sind dann noch kaum Zugkraftreserven vorhanden, so dass an Steigungen auch mal runter geschaltet werden muss, wenn man die Geschwindigkeit halten möchte.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Insgesamt zeigt der ADAM mit dem Sportfahrwerk eine gute Fahrstabilität. Er reagiert spontan auf Lenkbefehle und wirkt sehr agil. Insgesamt ist er untersteuernd ausgelegt, das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Bei Bodenwellen in Kurven wird das Fahrzeug allerdings leicht versetzt und auch Spurrillen haben einen leichten Einfluss auf die Richtungsstabilität. Beim ADAC Ausweichtest präsentiert sich der Opel von zwei Seiten: Bei kleinen Lenkwinkeln kann man den ADAM sehr neutral und mit wenig ESP-Eingriffen durch den Parcours manövrieren. Wird jedoch, entsprechend einer Schreckreaktion, dynamisch und mit hohen Lenkwinkeln gelenkt, drängt zunächst das Heck. Dies hat starke ESP-Eingriffe zur Folge, wodurch das Fahrzeug anschließend untersteuert und sich nur schwer um das Hindernis lenken lässt. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt das Heck ebenfalls leicht nach - insgesamt bleibt der ADAM aber noch gut beherrschbar. Beim Anfahren werden durchdrehende Räder durch die Traktionskontrolle abgebremst.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,5 Lenkung*

- + Die Lenkung des ADAM spricht schon bei kleinen Lenkwinkeln sehr gut an. Das wirkt sich bei Ausweichvorgängen positiv aus, allerdings ist der Opel dadurch bei langgezogenen Kurven etwas nervös, da man permanent leichte Korrekturen vornehmen muss. Zudem ist die Lenkradrückmeldung speziell um die Mittellage nicht so gut. Durch die City-Funktion ist der Kraftaufwand beim Rangieren sehr gering.
- Der Wendekreis fällt mit 10,25 m im Klassenvergleich groß aus.

2,2 Bremse

- + Der ADAM kann mit einem Bremsweg von 36,8 Meter (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiEcoContact 5, Größe: 215/45 R17 87V) aus Tempo 100 ein gutes Ergebnis einfahren. Die Bremse spricht schnell an und erweist sich als standfest, auch nach mehrmaligen Bremsungen. Die Richtungsstabilität bei Vollverzögerungen in Kurven ist gut.

1,9 SICHERHEIT

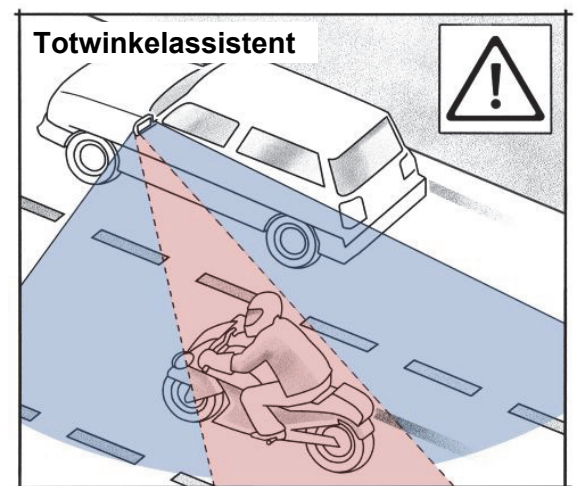
2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Der ADAM bietet eine gute aktive Sicherheit. Der Kleine ist serienmäßig mit einer elektronischen Stabilitätskontrolle (ESP) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Notbremsungen das volle Potenzial der Bremse zu nutzen. Die serienmäßigen LED-Rückleuchten lassen sich vom nachfolgenden Verkehr gut erkennen. Sie blinken bei Vollbremsungen mit erhöhter Frequenz und weisen dadurch andere Verkehrsteilnehmer auf die Gefahrensituation hin. Optional ist ein Reifendruck-Kontrollsystem erhältlich. Gegen weiteren Aufpreis gibt es einen Toter-Winkel-Warner, der bei Geschwindigkeiten zwischen 10 und 140 km/h den Fahrer warnt, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer im Gefahrenbereich befinden. Den ADAM SLAM gibt es serienmäßig mit einer Geschwindigkeitsregelanlage inklusive Geschwindigkeitsbegrenzer.

- Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion nicht verfügbar, so dass ein Richtungswechsel beim Abschleppen nicht angezeigt werden kann. An den Türinnenseiten fehlen Rückstrahler, die bei Dunkelheit den herannahenden Verkehr auf den offenen Zustand der Türen hinweisen.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

- + Beim ADAC-Crashtest erhält der ADAM 87 Prozent der möglichen Punkte. Der Opel ist serienmäßig mit Front- sowie Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet. Kopfairbags gibt es in der ersten und zweiten Sitzreihe. Die vorderen Kopfstützen bieten selbst großen Personen einen guten Schutz und weisen zudem einen sehr geringen Abstand zum Kopf auf. Im Fond schützen die Kopfstützen Passagiere bis zu einer Körpergröße von 1,62 m optimal und auch der Abstand zum Kopf fällt nicht zu groß aus.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Vorn werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der hinteren Passagiere wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Außentürgriffe sind stabil, so dass hohe Zugkräfte aufgebracht werden können - dies kann sich nach einem Unfall positiv auswirken.

⊖ Leider gibt es für den Verbandskasten keine spezielle Befestigungsmöglichkeit. Das Warndreieck wird an der Kofferraumrückwand befestigt.

2,1 Kindersicherheit

+ Bei der Kindersicherheit gibt der ADAM ein noch gutes Bild ab, beim ADAC Crahtest können 72 Prozent der möglichen Punkte vergeben werden. Auf den zwei Fondplätzen (kein Mittelsitz) dürfen universelle Kindersitze aller Altersgruppen montiert werden. Auf den Fondsitzen gibt es auch ein Isofix-System mit Ankerhaken. Der Beifahrerairbag kann abgeschaltet werden, so dass man auch vorn Kindersitze transportieren darf. Die Gurte fallen auf dem Beifahrerplatz und hinten lang aus und reichen auch für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf. Die Gurtschlösser sind hingegen kurz und fest, wodurch eine Einhandmontage erleichtert wird. Die Positionen und Abstände der Gurtanlenkpunkte erweisen sich als optimal.

⊖ Die Montage hoher Kindersitze ist im Fond nicht möglich und auf dem Beifahrersitz geradeso. Sind die Vordersitze ganz hinten, lassen sich keine Kindersitze montieren. Auf dem Beifahrerplatz sind laut Bedienungsanleitung nur Kindersitze bestimmter Altersgruppen zulässig. Aufgrund der fehlenden Fondtüren lassen sich Kindersitze hinten prinzipiell nur mühevoll montieren.

2,4 Fußgängerschutz

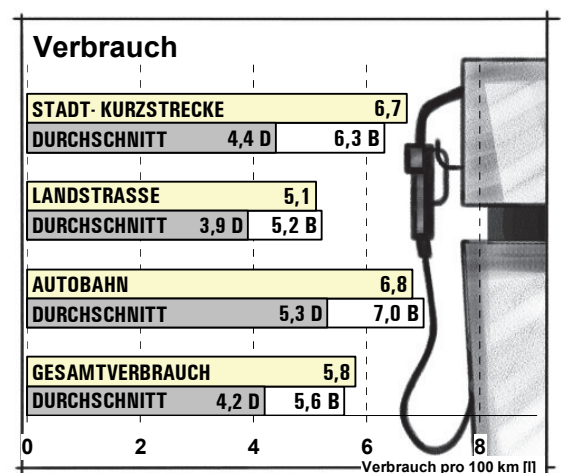
+ Beim ADAC Crashtest erreicht der ADAM 65 Prozent der möglichen Punkte. Die mittleren Bereiche der Motorhaube sowie der gesamte Stoßfänger sind entschärft.

⊖ Zu aggressiv sind allerdings die seitlichen Bereiche der Motorhaube sowie der untere Rahmen der Windschutzscheibe.

2,7 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO2*

⊖ Beim CO2-Kapitel schneidet der ADAM 1.4 ecoFLex mit Start&Stop-System im Klassenvergleich nur ausreichend ab. Im EcoTest wurde ein CO2-Ausstoß von 160 g/km ermittelt - hier können nur 18 Punkte vergeben werden. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,8 Liter auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 6,7 l/100 km innerorts und 5,1 l/100 km außerorts zusammen. Auf der Autobahn genehmigt sich der ADAM 6,8 l/100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,2 Schadstoffe

Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der ADAM auf 66 Punkte. Dies entspricht drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

⊕ Im Schadstoffkapitel kann der Opel punkten. Keine Schadstoffgruppe zeigt sich auffällig, so dass hier 48 von 50 Punkten vergeben werden können.

4,2 AUTOKOSTEN

4,8 Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was im Falle des ADAM 1.4 ecoFlex zu einer ausreichenden Bewertung führt.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 60.000 km oder zwei Jahre ein großen Service fällig. Der 1,4-Liter Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Opel gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Während das 30.000 km Service-Intervall für den Vielfahrer in Ordnung ist, wirkt sich der jährliche Abstand zwischen den einzelnen Inspektionen vor allem für den Normal- und Wenigfahrer durch häufigere Werkstattaufenthalte und somit höher anfallenden Kosten negativ aus. Durch die üppige Bereifung ist mit hohen Kosten für den Reifenersatz zu rechnen.

2,7 Wertstabilität*

Der ADAM stellt ein völlig neues, pfiffiges Modell dar, das sich aufgrund der Individualisierungsmöglichkeiten großer Beliebtheit erfreuen könnte. Daher wird dem Kleinen für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

4,4 Kosten für Anschaffung*

⊖ Die Anschaffungskosten sind im Klassenvergleich hoch. Der Grundpreis der getesteten Version beträgt stolze 15.495 Euro. Dafür ist der ADAM Slam allerdings mit allen klassenüblichen Details ausgestattet.

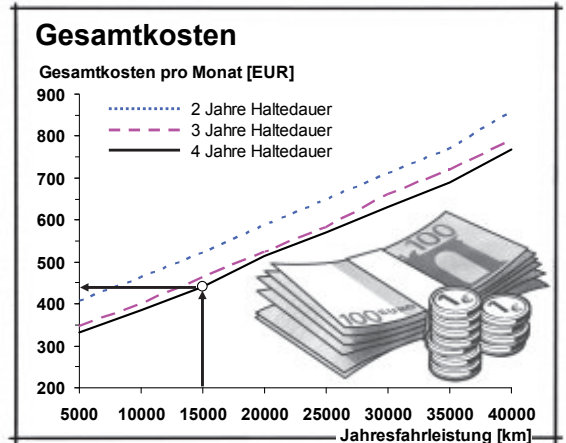
2,6 Fixkosten*

Die Fixkosten sind insgesamt durchschnittlich. Während die Kfz-Steuer mit 46 Euro und die Vollkaskoeinstufung noch überschaubar ausfallen, sind die Haftpflicht- und Teilkaskoeinstufungen sehr teuer (KH: 15; TK: 17; VK: 13).

4,4

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen mit 442 Euro im Klassenvergleich teuer aus. Besonders negativ wirken sich die Betriebs- und Werkstatt-/Reifenkosten sowie der hohe Anschaffungspreis aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 442 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.2 ecoFlex Start&Stop	1.4	1.4 ecoFlex Start&Stop	1.4	1.4 ecoFlex Start&Stop
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1229	4/1229	4/1398	4/1398	4/1398	4/1398
Leistung [kW (PS)]	51 (70)	51 (70)	64 (87)	64 (87)	74 (100)	74 (100)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	115/4000	115/4000	130/4000	130/4000	130/4000	130/4000
0-100 km/h[s]	14,9	14,9	12,5	12,5	11,5	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	165	176	176	185	185
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,3 S	5,0 S	5,5 S	5,1 S	5,5 S	5,1 S
CO2 [g/km]	124	117	129	119	129	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/13/17	15/13/17	15/13/17	15/13/17	15/14/17	15/14/17
Steuer pro Jahr [Euro]	54	42	66	46	66	46
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	412	409	428	422	437	431
Preis [Euro]	11.500	11.855	14.250	14.605	14.840	15.195

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1398 ccm
Leistung	64 kW (87 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	130 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/45R17
Reifengröße (Testwagen)	215/45R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,25/10,15 m
Höchstgeschwindigkeit	176 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	7,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,7/5,1/6,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	119 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	160 g/km
Innengeräusch 130km/h	70,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3698/1710/1484 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1970 mm
Leergewicht/Zuladung	1100 kg/380 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	160 l/375 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	38 l
Reichweite	655 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	127 Euro
Monatliche Werkstattkosten	66 Euro
Monatliche Fixkosten	75 Euro
Monatlicher Wertverlust	174 Euro
Monatliche Gesamtkosten	442 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/13/17
Grundpreis	15.495 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*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.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Digitale Radioempfang (DAB)	200 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Rückleuchten	Serie
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	145 Euro
Reifendruckkontrolle	120 Euro ^o
Servolenkung	Serie
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (Radio CD 3.0 BT)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	145 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	350 Euro

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	460 Euro ^o
Panorama-Glasdach	500 Euro
Tagfahrlicht	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	2,8	Fahrstabilität	2,3
Alltagstauglichkeit	3,5	Lenkung*	2,5
Sicht	2,8	Bremse	2,2
Ein-/Ausstieg	3,0	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Volumen*	3,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Kofferraum-Variabilität	2,8	Kindersicherheit	2,1
Innenraum	2,6	Fußgängerschutz	2,4
Bedienung	2,4	Umwelt/EcoTest	2,7
Raumangebot vorne*	1,9	Verbrauch/CO ₂ *	4,2
Raumangebot hinten*	4,5	Schadstoffe	1,2
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,7		
Federung	2,5	AUTOKOSTEN	4,2
Sitze	2,6	Betriebskosten*	4,8
Innengeräusch	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Klimatisierung	3,0	Wertstabilität*	2,7
Motor/Antrieb	2,3	Kosten für Anschaffung*	4,4
Fahrleistungen*	2,1	Fixkosten*	2,6
Laufkultur	2,7	Monatliche Gesamtkosten*	4,4
Schaltung	1,9		
Getriebeabstufung	3,0		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen