



Opel ADAM 1.4 LPG ecoFlex Glam

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. Für den Opel werden zahlreiche Gestaltungsmöglichkeiten (Karosseriefarben, Polster, Innenraumdekore) angeboten, die es erlauben, den Kleinwagen nach den persönlichen Vorlieben zu individualisieren. So war (auch) der Testwagen mit dem Interior Color-Paket „Berry“ ausgestattet. Dann sind Lenkrad, der Schaltknäuf und der Handbremshebel violett. Darüber hinaus sind noch weitere Teile des Interieurs in violett erhältlich. Ergänzend kann auch das Blechkleid in entsprechender Farbe geordert werden. Der LPG-ADAM wird von einem 1.4-l-Ottomotor mit einer Maximalleistung von 87 PS angetrieben. Damit kann der Opel im Klassenvergleich gute Fahrleistungen vorweisen. Allerdings fällt der Kraftstoffverbrauch im ADAC EcoTest recht hoch aus: Es wurde ein Durchschnittsverbrauch von 8,1 Litern Flüssiggas auf 100 Kilometer ermittelt. Dennoch kann der ADAM aufgrund des günstigen LPGs mit niedrigen Betriebskosten punkten. Das Standardfahrwerk tendiert in Richtung straff und die Lenkung spricht sehr direkt an, so dass der ADAM bereits bei sehr kleinen Lenkwinkeln die Richtung verändert. Dadurch ist er zwar sehr agil, bei langgezogenen Kurven (z.B. auf der Autobahn) sind aber häufige Korrekturen notwendig und diese lassen den Kleinen etwas nervös wirken. Insgesamt stellt der ADAM eine interessante Alternative im Kleinwagen-Segment dar, die allerdings mit einem Grundpreis von 16.840 Euro sehr teuer ist. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C1, Fiat 500, Ford Ka, KIA Picanto, Seat Mii.

+ gutes Raumangebot vorn, guter Insassenschutz, standfeste Bremsanlage

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



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,4 Familie

2,1 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,7 Langstrecke

4,2 Transport

2,8 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Stand: Mai 2014
Text: Martin Brand

3,2 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

⊕ Insgesamt zeigt sich die Karosserie gut verarbeitet. Die Anbauteile sind sauber eingepasst, die Spaltmaße verlaufen recht gleichmäßig, könnten aber kleiner ausfallen. Die Türschweller sind nach außen gegen Schmutz abgedichtet und besitzen Lackschutzleisten. Auch der Innenraum präsentiert sich ordentlich verarbeitet und optisch ansprechend. Mit dem optionalen Interior-Colorpaket "Berry" zeigt sich der Innenraum im violetten Farbton. Die Armaturentafel, das Lenkrad, der Handbremshebel und Teile der Türverkleidungen sind violett. Darüber hinaus werten schwarz lackierte Dekor-Elemente das Interieur 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 die Haube 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. Sowohl die Blinker vorn, als auch der Rückfahrscheinwerfer und die Nebelschlussleuchte sind bruchgefährdet positioniert. Ein Fehlbetankungsschutz fehlt, so dass der ADAM mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann.

3,9 Alltagstauglichkeit

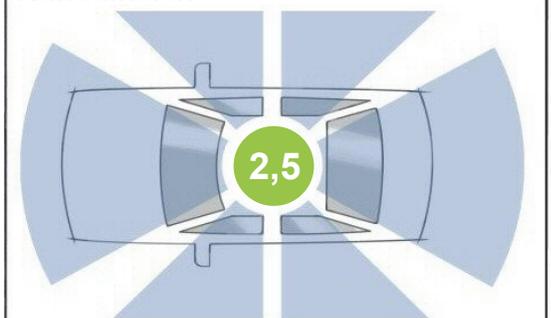
Die Alltagstauglichkeit des Viersitzers ist ausreichend. Der ADAM kann sowohl mit LPG als auch mit Ottokraftstoff betrieben werden, wobei das Autogas als Primärkraftstoff gilt. Der ADAM LPG hat sowohl einen 35 Liter Gas- als auch Benzintank. Mit einer Gasfüllung lassen sich jedoch nur Reichweiten bis etwa 430 Kilometer realisieren. Nutzt man auch den Benzintank voll aus, kommt man deutlich weiter. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 50 kg transportiert werden.

⊖ Die maximale Zuladung beträgt lediglich 370 kg. Ein Anhängerbetrieb ist nicht erlaubt. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur ein Reparaturset. Das Notreserverad (Notlauftrad) ist für den LPG nicht erhältlich. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht an Bord, so dass ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich ist.

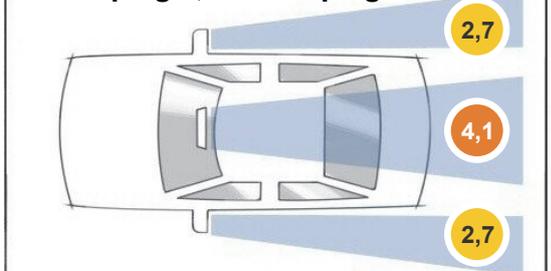
2,8 Sicht

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.

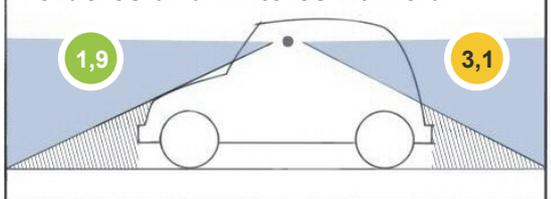
Rundumsicht



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.

Die Außenspiegel liefern ein durchschnittliches Sichtfeld, der Linke ist asphärisch gestaltet, wodurch sich Objekte im toten Winkel besser wahrnehmen lassen. Optionale Parksensoren am Heck helfen beim Rangieren (im Testwagen). Gegen weiteren Aufpreis ist auch ein Parkassistent erhältlich, der das Fahrzeug automatisch in die Parklücke lenkt - dann gibt es auch Parksensoren vorn (nicht im Testwagen). Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn akzeptabel aus.

- ⊕ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der ADAM noch gut ab, wenn auch der Blick nach schräg hinten etwas eingeschränkt wird. Durch die flache Front lassen sich nah vor dem Fahrzeug liegende Objekte gut erkennen. Der Wirkungsbereich der Scheibenwischer ist gut. Aufgrund des Tagfahrlichts wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen.
- ⊖ Das bessere Xenonlicht ist leider nicht lieferbar und auch Abbiegelicht gibt es für den ADAM 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 ausgebaute 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 aufweist.

3,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Kofferraum-Variabilität des kleinen Opel ist noch gut. Die Rücksitzlehne ist mittig geteilt klappbar. Der Umklappvorgang ist auch 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 Ladungssicherung gibt es nur Zurrösen.

2,6 INNENRAUM

2,5 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 unten schräg verlaufende Verkleidung irritiert anfangs etwas.



Eine gute Funktionalität und Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Opel Adam.

Zwischen den Rundinstrumenten informiert der Bordcomputer u. a. über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Je nach aktuell verwendetem Kraftstoff werden die Verbräuche und die Restreichweite angezeigt. Zudem wird der Fahrer über wichtige Betriebszustände, wie die Kühlflüssigkeitstemperatur informiert. Im Armaturenbrett befindet sich eine Taste, mit der man den Kraftstoff wählen kann. Leuchtet die LED im Schalter, wird der Opel mit LPG betrieben. Das Licht wird über einen gut im Armaturenbrett positionierten Drehschalter aktiviert und der Nebelschlussleuchtschalter 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.

– Das Klimaanlagebedienteil ist zu tief angeordnet, so dass der Blick beim Einstellen stark vom Verkehrsgeschehen abschweift. Darüber hinaus sind einige Symbole klein gestaltet. 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 gut 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit fällt noch etwas 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. Die Innenraumbreite erweist sich als zufriedenstellend. Obwohl sich nur zwei Personen die Rückbank teilen müssen, ist das Raumempfinden ausreichend. Durch die flache Dachlinie fühlt man sich hinten recht eingengt.



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

2,4 Federung

+ Das Fahrwerk des ADAM Glam bietet einen noch guten Fahrkomfort, tendiert aber in Richtung straff. Lange Bodenwellen pariert der Kleine bei halber Zuladung problemlos, voll beladen ist eine leichte Nachschwingtendenz erkennbar. Kurze Fahrbahnwellen werden ebenfalls ordentlich absorbiert, dringen aber etwas stärker zu den Insassen durch. Einzelhindernisse schluckt die Federung gut, diese kommen aber an der Hinterachse etwas stärker durch. Karosseriebewegungen beim Beschleunigen und Bremsen zeigen sich gut gedämpft, bei dynamischen Lenkimpulsen neigt sich der ADAM jedoch etwas. Bei ungleichmäßigen Fahrbahnuntergründen neigt der Opel zu leichtem Stuckern. Querfugen und Kopfsteinpflaster dringen recht deutlich bis in den Innenraum. Es kann aber ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

2,6 Sitze

- ⊕ Der ADAM Glam ist serienmäßig mit Stoffsitzen ausgestattet, gegen Aufpreis ist eine Stoff-/Ledernachbildung-Polsterkombination erhältlich (nicht im Testwagen). 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 Oberschenkelauflage größer sein - insgesamt ist die Sitzposition im Fond nur ausreichend. Lordosenstützen für die Vordersitze gibt es nicht.

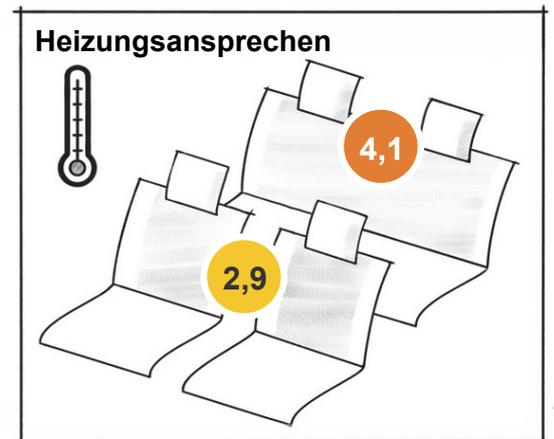
3,1 Innengeräusch

Der Geräuschpegel ist im Innenraum auf zufriedenstellendem Niveau - bei 130 km/h liegt der gemessene Pegel bei 70,9 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 Glam 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 zur besseren Durchlüftung nicht öffnen.



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

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

- ⊕ Bei den Fahrleistungen kann der Opel ADAM 1.4-LPG mit einer Maximalleistung von 87 PS (bei 6.000 U/min) ein gutes Ergebnis einfahren. Im vierten Gang kann der Opel noch gute Elastizitätswerte vorweisen und auch der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird nach, für diese Fahrzeugklasse, kurzen 8,0 Sekunden beendet.
- ⊖ 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 1.000 und 2.000 U/min ausgeprägt. Im restlichen Drehzahlband fallen sie nicht so stark auf, sind aber dennoch vorhanden. Störgeräusche des Motors sind bei niedrigen Drehzahlen (ca. 1.500 U/min) wenig ausgeprägt, aber vorhanden. Ab etwa 3.500 U/min wird das Aggregat richtig laut - der Motor läuft bereits bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (im größten Gang) in diesem Drehzahlbereich.

2,2 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. Der Rückwärtsgang kann problemlos eingelegt werden. Die Kupplung kann ordentlich dosiert werden, allerdings fällt der Pedalweg lang aus. Beim Anfahren auf Steigungen hilft die serienmäßige Berganfahrhilfe. Bei ecoFlex-Motorisierungen werden dem Fahrer Schaltempfehlungen sowie der Kraftstoffverbrauch aufgrund von elektrischen Verbrauchern angezeigt - die Schaltpunktanzeige könnte aber etwas größer ausfallen.

⊖ Für den ADAM LPG ist ein Start-Stopp-System nicht erhältlich.

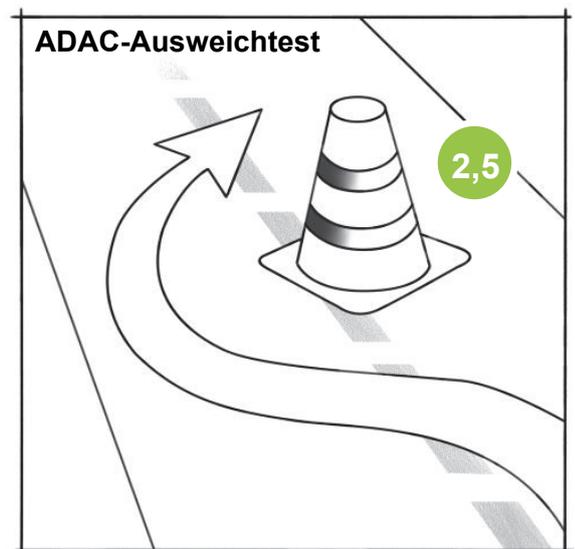
3,5 Getriebeabstufung

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 4.050 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.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

⊕ Insgesamt zeigt der ADAM ein akzeptable Fahrstabilität. Er reagiert spontan auf Lenkbefehle, schwingt aber bei plötzlichen Lenkimpulsen leicht nach. Bei Bodenwellen in Kurven wird das Fahrzeug aber auch leicht versetzt und Spurrillen haben ebenfalls 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

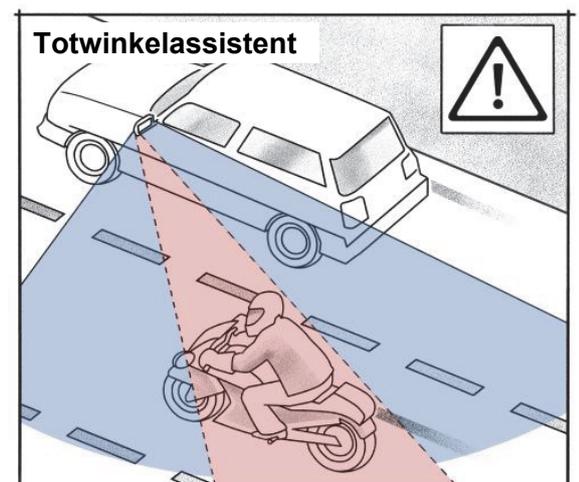
- + Der ADAM kann mit einem Bremsweg von 36,9 Meter (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiEcoContact 5, Größe: 195/55 R16 87H) aus Tempo 100 ein gutes Ergebnis einfahren. Die Bremse spricht schnell an und erweist sich als standfest, auch nach mehrmaligen Bremsungen. Die Richtungsstabilität geht bei Vollverzögerungen in Kurven in Ordnung, wenn auch das Heck etwas unruhig wird.

1,8 SICHERHEIT

2,2 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. Nur gegen Aufpreis gibt es für den ADAM Glam reaktionsschnelle und helle LED-Rückleuchten. Sie blinken bei Vollbremsungen mit erhöhter Frequenz und weisen dadurch andere Verkehrsteilnehmer auf die Gefahrensituation hin. Nun gibt es für den ADAM ein Reifendruck-Kontrollsystem serienmäßig. 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 Glam gibt es serienmäßig mit einer Geschwindigkeitsregelanlage inklusive Geschwindigkeitsbegrenzer. Unabsichtliches Anfahren ist nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss.

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



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.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

- + Beim ADAC Crashtest erhält der ADAM 87 Prozent der möglichen Punkte. Insgesamt erreicht der ADAM aber nur vier von fünf Sternen beim Crashtest. 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. 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 Crashtest können 72 Prozent der möglichen Punkte vergeben werden. Auf den zwei Fondplätzen (kein Mittelsitz) dürfen universelle Kindersitze aller Altersgruppen montiert werden. Dort gibt es auch ein Isofix-System mit Ankerhaken. Der Beifahrerairbag kann abgeschaltet werden, so dass man auch vorn rückwärtsgerichtete Kindersitze montieren 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. Laut Bedienungsanleitung dürfen hinten universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden.

– 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 beim Fußgängerschutz. Die mittleren Bereiche der Motorhaube sowie der gesamte Stoßfänger sind entschärft.

– Zu aggressiv sind allerdings die seitlichen Bereiche der Motorhaube sowie der untere Windschutzscheibenrahmen.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Im CO₂-Kapitel des ADAC EcoTest landet der ADAM 1.4 LPG ecoFLex mit Start&Stop-System im hinteren Klassenmittelfeld. Es wurde ein CO₂-Ausstoß von 146 g/km ermittelt - das entspricht nur 24 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 8,1 Liter Flüssiggas auf 100 Kilometer. Der Verbrauch setzt sich aus 10,1 l/100 km innerorts, 7,2 l/100 km außerorts und 9,1 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

1,1

Schadstoffe

+ Im Schadstoffkapitel kann der Opel punkten. Keine Schadstoffgruppe zeigt sich auffällig, so dass hier 49 von 50 Punkten vergeben werden können. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der ADAM auf 73 Punkte. Dies entspricht vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

3,4

AUTOKOSTEN

3,0

Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was im Falle des ADAM 1.4 LPG ecoFlex zu einer durchschnittlichen Bewertung führt. Der Kraftstoffverbrauch fällt zwar recht hoch aus, allerdings ist Autogas mit einem (kalkulierten) Preis von 83 Cent pro Liter günstig.

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.

2,5

Wertstabilität*

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

5,0

Kosten für Anschaffung*

- Die Anschaffungskosten sind im Klassenvergleich sehr hoch. Für den LPG-ADAM Glam müssen mindestens 16.840 Euro aufgewendet werden. Dafür zeigt sich der Kleine allerdings bestens ausgestattet. So sind u. a. eine Klimaautomatik, ein Tempomat und ein Berganfahrassistent serienmäßig an Bord.

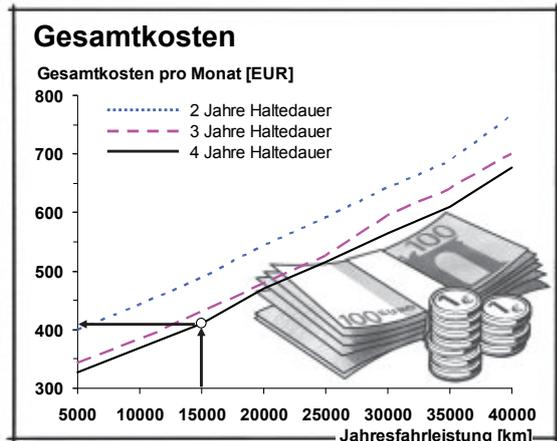
2,9

Fixkosten*

+ Die Fixkosten fallen insgesamt noch überschaubar aus. Besonders die KFZ-Steuer ist mit 62 Euro pro Jahr günstig. Bei den Versicherungseinstufungen zeigen sich die Haftpflicht- und die Teilkaskoversicherung teuer, die Vollkaskoeinstufung fällt durchschnittlich aus (KH: 15; TK: 17; VK: 13).

3,0 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten erweisen sich im Klassenvergleich als durchschnittlich. 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: 409 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	1.4 LPG ecoFlex
Aufbau/Türen	SR/3	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	4/1398
Leistung [kW (PS)]	51 (70)	51 (70)	64 (87)	64 (87)	74 (100)	74 (100)	64 (87)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	115/4000	115/4000	130/4000	130/4000	130/4000	130/4000	125/4000
0-100 km/h[s]	14,9	14,9	12,5	12,5	11,5	11,5	13,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	165	176	176	185	185	176
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	6,9 FG
CO2 [g/km]	124	117	129	119	129	119	112
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/13/17	15/13/17	15/13/17	15/13/17	15/14/17	15/14/17	15/13/17
Steuer pro Jahr [Euro]	54	40	66	46	66	46	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	409	406	425	419	433	428	402
Preis [Euro]	11.500	11.855	14.250	14.605	14.840	15.195	16.150

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
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1398 ccm
Leistung	64 kW (87 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	125 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16
Reifengröße (Testwagen)	195/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,25/10,15 m
Höchstgeschwindigkeit	176 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	8,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Flüssiggas)	8,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,1/7,2/9,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	112 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	146 g/km
Innengeräusch 130km/h	70,9 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3698/1710/1484 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1970 mm
Leergewicht/Zuladung	1145 kg/370 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	160 l/375 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	430 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	89 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	77 Euro
Monatlicher Wertverlust	184 Euro
Monatliche Gesamtkosten	409 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/13/17
Grundpreis	16.840 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
Berganfahrhilfe	Serie
Digitaler Radioempfang (DAB)	200 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Rückleuchten	150 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	145 Euro
Reifendruckkontrolle	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne (Brust-Becken-Seitenairbags)	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (Radio R 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 (+ Lenkradheizung)	350 Euro ^o
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten	320 Euro ^o
Lackierung Metallic	460 Euro ^o
Panorama-Glasedach	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen