ADAC

Autotest

Opel ADAM 1.0 DI Turbo ecoFlex Start&Stop Slam

EcoTest ★★★☆☆

Dreitüriger Kleinstwagen mit Schrägheck (66 kW / 90 PS)

Für den ADAM gibt es nun neue Dreizylinder-Benzin-Motoren mit Turboaufladung und moderner Direkteinspritzung. Neben der 90-PS-Variante kann man den 1,0-Liter-Dreizylinder auch mit 115 PS ordern. Schon die kleinere der beiden Motorversionen kann im Test mit einem spritzigen Ansprechverhalten und gutem Durchzug aus dem Drehzahlkeller heraus punkten. Die Fahrleistungen fallen für einen Kleinstwagen sehr gut aus, was auch am hohen maximalen Drehmoment von 170 Nm liegt. Die Laufkultur überzeugt für einen Dreizylinder ebenso wie das fein abgestufte Sechsgang-Getriebe, das in dieser Fahrzeugklasse nicht als selbstverständlich anzusehen ist. Bei vielen Konkurrenten sind Fünfgang-Getriebe immer noch Standard. Nicht ganz überzeugen kann der Verbrauch des neuen Motors. Mit einem gemessenen Durchschnittsverbrauch von 5,1 l/100 km und einem erhöhten Ausstoß an Feinstaubpartikeln reicht es im EcoTest nur zu drei Sternen. Fazit: Der Opel ADAM ist ein echter Charaktertyp, der durch sein dynamisches und flottes Äußeres eine Zielgruppe anspricht, die nicht gewöhnlich sein möchte. Der Benzinmotor passt gut dazu, kann aber im EcoTest die Erwartungen an einen so neuen Motor nicht ganz erfüllen. Passend zum dynamischen Auftritt ist das in der Ausstattung Slam verbaute Sportfahrwerk, das mit der direkten Lenkung für ein agiles Fahrverhalten sorgt. Für einen Kleinstwagen ist der getestete ADAM aber letztendlich doch zu teuer: Es werden mindestens 17.040 Euro fällig.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C1, Ford Ka, Fiat 500, Kia Picanto, Peugeot 108, Seat Mii.

ADAC-URTEIL

2,4	AUTOTEST
4,1	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,4	Familie
2,1	Stadtverkehr
2,9	Senioren
2,5	Langstrecke
4,2	Transport
2,0	Fahrspaß
3,2	Preis/Leistung

\+ gutes Raumangebot vorn, unzählige Individualisierungsmöglichkeiten, durchzugsstarker Dreizylinder-Motor, gut abgestuftes Sechsgang-Getriebe

− kleiner und unpraktischer Kofferraum, keine Xenon- oder LED-Scheinwerfer erhältlich, mühsamer Einstieg und kaum Platz im Fond, für Kleinstwagen großer Wendekreis

Stand: Dezember 2014
Text: D. Silvestro

3,1 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Wer es möchte kann gegen Aufpreis einen LED-Leuchtsternehimmel mit Wolkendesign ordern.

Der Opel ADAM überzeugt mit einer insgesamt soliden Karosserieverarbeitung. Die Anbauteile sind sauber eingepasst, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig gering und das Ladeabteil ist ordentlich verkleidet. Leider verkratzen die im Kofferraum verwendeten Kunststoffe aber recht schnell. Für ein Fahrzeug in der Kleinstwagenklasse kann die Verarbeitung im Innenraum durchaus überzeugen. Die Armaturen sitzen passgenau und eine Vielzahl an individuellen Design- und Farb-Paketen werten das Cockpit optisch auf. Details wie die im Fensterbereich komplett verkleideten Türrahmen findet man selbst in deutlich höheren Fahrzeugklassen nur selten. Die Materialqualität ist insgesamt zufriedenstellend. Die im Innenraum verwendeten Kunststoffe sind aber überwiegend hart und besitzen dadurch eine schlechte Haptik.

⊕ Die Einstiegsbereiche der Türen sind mit einer doppelten Dichtlippe einwandfrei gegen Verschmutzung abgedichtet. Zusätzliche Schwellerleisten schützen den Lack vor Kratzern. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen und den Tankdeckel kann man einfach abschrauben.

⊖ Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten. Eine Gasdruckfeder wäre die bessere Variante, da sich die Haube dann auch einfacher anheben lassen würde. Der Motorraum ist von unten unverkleidet und verschmutzt dadurch schnell. Front und Heck sowie die Fahrzeugflanken müssen ohne Stoßleisten auskommen, die bei Parkremplern die lackierten Teile schützen würden. Ein Fehlbetankungsschutz fehlt, so dass der ADAM bei Unachtsamkeit mit falschem Kraftstoff betankt werden kann.

3,5 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Viersitzers ist insgesamt zufriedenstellend. Mit seinen kompakten Außenmaßen besitzt der ADAM aber eine gute Stadttauglichkeit. Die Reichweite mit einer Tankfüllung (38 l) liegt bei 745 km (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Da es für den ADAM keine Anhängerkupplung gibt, lassen sich Fahrradheckträger (auf der Anhängerkupplung) nicht montieren. Opel bietet aber einen FlexFix-Fahrradträgersystem an, das im Heckstoßfänger integriert ist. Darauf lässt sich ein Fahrrad mit max. 30 kg bzw. auf Wunsch ein zweites Fahrrad mit 20 kg (Erweiterungssatz) transportieren.

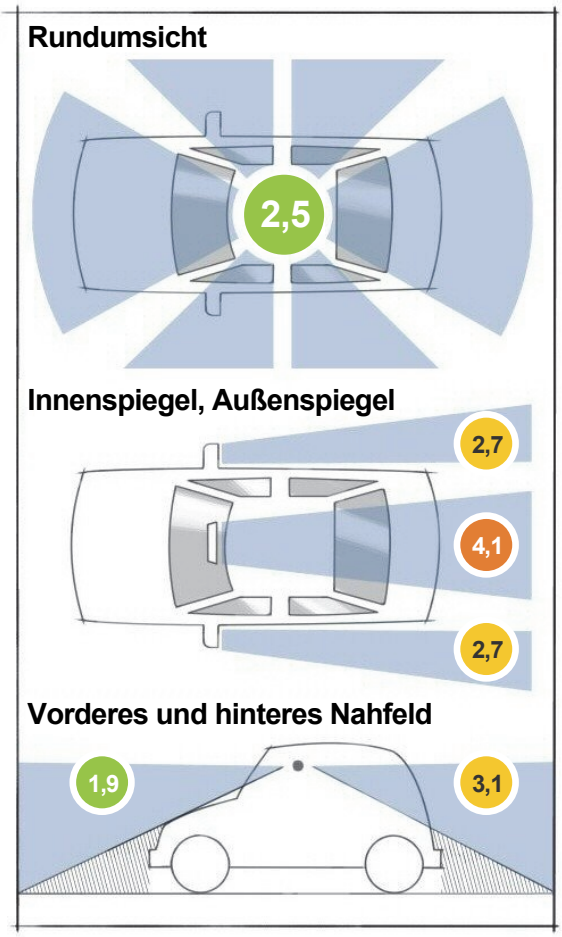
⊖ Die maximal mögliche Zuladung fällt mit 375 kg nur mäßig aus. Für den Fall einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann. Optional gibt es immerhin ein Notrad (nicht im Testwagen). Nur dann findet man einen Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord. Stütz- und Anhängelasten sind nicht zulässig. Auf dem Dach dürfen nur Lasten bis 50 kg transportiert werden.

© ADAC e.V.

2,5 Sicht

Im Sicht-Kapitel schneidet der Opel ADAM insgesamt gut ab. 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 Spiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Die Halogenscheinwerfer sorgen für eine akzeptable Fahrbahnausleuchtung. Hellere Xenon- oder LED-Scheinwerfer sind für den ADAM nicht lieferbar. Auch Kurven- oder Abbiegelicht sucht man vergebens. Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt klein aus. Einen automatisch abblendenden Innenspiegel gibt es gegen Aufpreis (im Testwagen verbaut).

⊕ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Kleinstwagen gut ab. Zur Seite und nach hinten hat man eine gut Sicht und auch die Dachsäulen fallen nicht zu breit aus. Durch die flache Front lassen sich direkt vor dem Fahrzeug liegende Gegenstände gut erkennen. In der getesteten Version findet man serienmäßig helles LED-Tagfahrlicht an Bord. Der Wirkbereich der Scheibenwischer ist gut. Optional gibt es sowohl Parksensoren hinten als auch einen Einparkassistenten. Wählt man den Einparkassistenten scannen je sechs Sensoren an Front- und Heckstoßstange die Bereiche vor und hinter dem Fahrzeug und teilen dem Fahrer Hindernisse vor oder hinter dem Fahrzeug mit. Zusätzlich vermessen die Sensoren den seitlichen Parkraum und signalisieren dem Fahrer die Eignung einer Parklücke. Auf Knopfdruck lenkt der Einparkassistent dann selbstständig in die Lücke. Es muss nur noch Gas und Bremse betätigt werden.



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

3,0 Ein-/Ausstieg

Der ADAM lässt sich mittels Funkfernbedienung entriegeln (Tasten unterscheiden sich nur durch eine kleine Ausprägung). Die Türaufhalter besitzen drei Rastungen und sind kräftig genug dimensioniert, um die schweren Türen auch an Steigungen offen zu halten. Der Ein- und Ausstieg gelingt vorn recht bequem, nach hinten fällt er trotz der praktischen Einstiegshilfe nicht so leicht. Die Schweller sind recht breit, liegen aber tief, so dass die Füße nicht weit angehoben werden müssen. Die Sitze sind in einer zufriedenstellenden Höhe über der Straße angeordnet. Große Personen sollten darauf achten, da sie beim Einsteigen nicht den Kopf am Dachholm stoßen. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es nur für die Vorderen Insassen, hinten fehlen diese.

⊕ Zieht man am Fernlichthebel, wird 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.

© ADAC e.V.

3,4 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen des Opel ADAM ist nicht besonders großzügig bemessen. Es finden lediglich 160 l im Ladeabteil Platz (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Entfernt man die Abdeckung und belädt das Fahrzeug bis zum Dach, können bis zu 195 l transportiert werden. Es lassen sich dennoch nur zwei handelsübliche Getränkekisten transportieren. Wird die Rücksitzbank umgelegt passen bis zu 375 l in das Ladeabteil (gemessen bis zur Fensterunterkante). Dachhoch lassen sich bei umgelegter Rückbank immerhin 670 l verstauen.

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

3,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Bei der Kofferraum-Zugänglichkeit schneidet der ADAM allenfalls durchschnittlich ab. Die Ladeöffnung erweist sich als schmal und das Format des Kofferraums selbst ist nur zufriedenstellend. Das Ladeabteil ist mit nur einer seitlich angebrachten Lampe schwach beleuchtet.

⊕ Die Heckklappe lässt sich durch Betätigen des Marken-Emblems entriegeln und recht leicht anheben. Die Klappe schwingt weit auf und bietet Personen bis rund 1,90 m Körpergröße genügend Platz darunter. Durch die geringe Kofferraumtiefe lassen sich Gegenstände gut erreichen. Im Klassenvergleich fällt die Höhe der Ladeöffnung gut aus.

⊖ Das Ladegut muss zum Einladen weit angehoben werden, da die Ladekante rund 81 cm über der Straße liegt. Der Ladeboden liegt wiederum rund 32 cm niedriger als die Ladekante, wodurch das Gepäck auch zum Ausladen weit angehoben werden muss. Legt man die Rücksitzbank um, entsteht eine unpraktische Stufe. Sehr große Personen sollten darauf achten, dass die Heckklappe seitlich ungünstige Ecken besitzt an denen man sich den Kopf stoßen kann.

3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität des kleinen Opel ist zufriedenstellend. 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

2,5 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 zufriedenstellend 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.

© ADAC e.V.

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. Der Schalter für die Nebelschlussleuchte ist im Lichtschalter integriert - der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Bei einer nicht richtig verschlossenen Tür oder Heckklappe wird der Fahrer gewarnt. Es gibt zwar auch eine Warnung für eine nicht richtig verschlossene Motorhaube, doch funktioniert diese nicht zuverlässig. 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. Die Heckscheibenheizung ist mit einer automatischen Abschaltung ausgestattet. Die elektrischen Fensterheber haben eine Auf-/Abwärtsautomatik, einen zuverlässig eingreifenden Einklemmschutz und 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.

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

⊖ Das Klimaanlagenbedienteil 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. Die Symbole sind allesamt sehr klein und während der Fahrt nur schwer ablesbar. 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 über 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 dagegen 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 Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit wäre immerhin etwas großzügiger bemessen. 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 im Fond eingeengt.

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.

2,8 KOMFORT

2,6 Federung

In der getesteten Ausstattungsvariante "Slam" findet man serienmäßig ein Sportfahrwerk an Bord. Dieses ist recht straff abgestimmt, bietet aber dennoch genügend Restkomfort. Feine Fahrbahnunebenheiten regen die Karosserie allerdings zum Stuckern an, was auch an den großen 17-Zoll-Felgen mit geringem Reifenquerschnitt liegen kann. Kurze Fahrbahnwellen werden insgesamt ordentlich abgefedert, sorgen aber für ein unruhiges Verhalten. Auf Einzelhindernisse und Querfugen spricht die Federung zwar nicht besonders sensibel an, doch werden diese für ein Sportfahrwerk dennoch zufriedenstellend absorbiert. Raue Fahrbahnbelag und Kopfsteinpflasterbeläge werden durchschnittlich von den Insassen wahrgenommen.

⊕ Lange Bodenwellen bereiten dem ADAM keine Probleme. Die Karosserie taucht auch bei voller Beladung nicht besonders stark ein und schwingt auch nicht nach. Karosseriebewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie in schnell durchfahrenen Kurven zeigen sich gut gedämpft. Im Ganzen fällt der Langsamfahrkomfort des Stadtflitzers noch gut aus.

2,7 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 Höheneinstellung für den Beifahrersitz kostet aber Aufpreis. Einstellbare Lordosenstützen sind nicht vorhanden. Die Vordersitzlehnen sind hoch und gut konturiert - daher bieten sie auch in schnell durchfahrenen Kurven einen recht guten Seitenhalt. Die Sitzflächen sind zufriedenstellend ausgeformt, aber recht kurz und bieten daher großen Personen eine nur geringe Oberschenkelauflage. 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 ausgeformt und bietet dadurch nur wenig Seitenhalt. Zudem könnten die Lehnen höher und die Oberschenkelauflage größer sein - insgesamt ist die Sitzposition im Fond nur ausreichend.

2,8 Innengeräusch

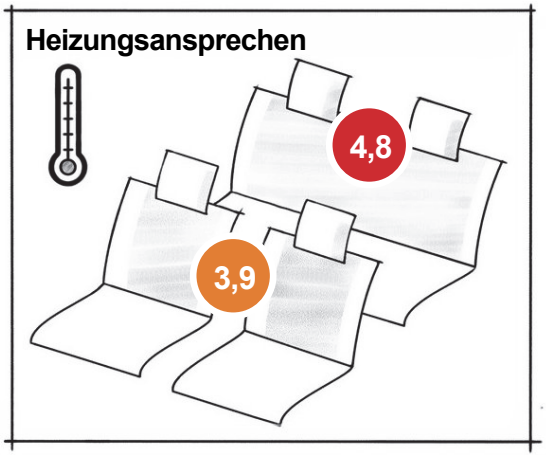
Das Innenraum-Geräusch des ADAM 1.0 DI Turbo liegt auf zufriedenstellendem Niveau. Bei 130 km/h wurde ein Geräuschpegel von 69,9 dB(A) ermittelt. Fahrgeräusche halten sich meist im Hintergrund und auch Windgeräusche sind bei moderaten Geschwindigkeiten nicht zu stark ausgeprägt. Mit steigender Geschwindigkeit nehmen die Windgeräusche aber deutlich zu. Der Dreizylinder-Benzinmotor hält sich bei normaler Fahrweise akustisch angenehm zurück und wird nur unter Last bei hohen Drehzahlen lauter.

© ADAC e.V.

3,2 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.

⊖ Nicht überzeugen kann die Heizleistung, die der Opel ADAM 1.0 DI Turbo aufweist. Bei kalten Temperaturen dauert es sehr lange, bis die Fahrgastzelle auf angenehme Temperatur aufgeheizt ist. Im Fond lassen sich die Seitenscheiben nicht öffnen.



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

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen*

Der ganz neu entwickelte Dreizylinder-Turbomotor sorgt schon in der kleineren Ausbaustufe mit 90 PS für sehr guten Vortrieb. Wer noch mehr Leistung wünscht, kann auch auf die 115 PS starke Version zurückgreifen.

⊕ Der 1.0-l-Turbomotor hat mit den nur knapp über 1.100 kg Leergewicht leichtes Spiel. Überholvorgänge lassen sich in kurzer Zeit absolvieren. So ist der Zwischensprint von 60 auf 100 km/h in 7,3 s erledigt (gefahren im 2./3. Gang). Aber auch die Elastizitätswerte sind dank des hohen maximalen Drehmoments von 170 Nm, das bereits bei 1.800 1/min anliegt, tadellos. Im vierten Gang vergehen für den Sprint von 60 auf 100 km/h rund 10,5 s und im fünften Gang 13,4 s. Nur im sechsten Gang wirkt der Motor nicht mehr ganz so agil. Hier vergehen rund 19,1 s, bis Tempo 100 erreicht ist.

2,8 Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Dreizylinder-Motors ist durchaus passabel. Es sind zwar immer leichte Vibrationen an Lenkrad und Pedalen spürbar, dennoch ist der Motor gegenüber vielen anderen Dreizylindern in dieser Klasse deutlich angenehmer zu fahren. Auch bei hohen Drehzahlen läuft der Motor nicht unkultiviert. Lediglich bei sehr niedrigen Drehzahlen (< 1.800 1/min) dröhnt der Motor unter Last.

1,8 Schaltung

⊕ Das Schaltgetriebe überzeugt durch eine präzise Gangführung und kurze Schaltwege. Die Gänge lassen sich mit wenig Kraftaufwand einlegen und auch bei schnellen Schaltvorgängen hakt das Getriebe nicht. Auch der Rückwärtsgang kann problemlos eingelegt werden. Er ist gegen versehentliches Einlegen gesichert und synchronisiert. Dadurch kracht es auch nicht im Getriebe, wenn das Fahrzeug beim Einlegen des Rückwärtsgangs noch leicht nach vorn rollt. Die Kupplung lässt sich beim Anfahren gut dosieren. Eine Berganfahrhilfe erleichtert zudem das Losfahren an Steigungen. Betätigt man beim Gangwechsel die Kupplung unsensibel, kann es im Antriebsstrang schon mal deutlich rucken. Eine Schaltpunktanzeige informiert den Fahrer über die idealen Schaltpunkte um möglichst kraftstoffsparend unterwegs zu sein. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos und springt auch an, wenn man zuerst den Gang einlegt und dann die Kupplung betätigt.

© ADAC e.V.

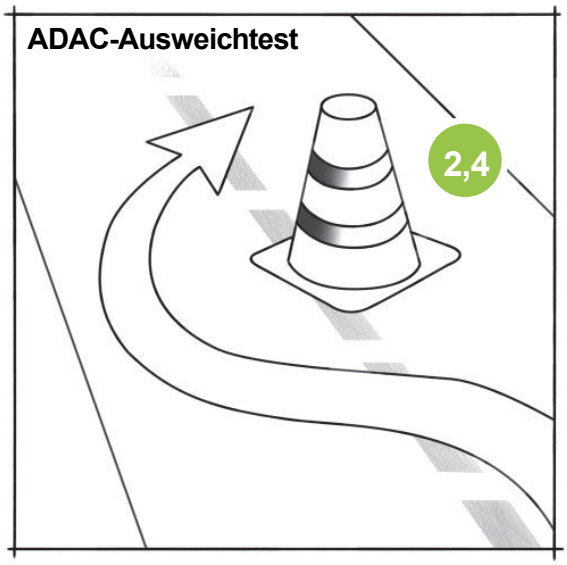
2,3 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe überzeugt mit weitgehend sinnvollen Übersetzungsstufen. Für die typischen Fahrgeschwindigkeiten steht immer ein geeigneter Gang zur Verfügung. Während die ersten fünf Gänge recht eng gestuft sind und somit eine relativ geringe Spreizung aufweisen, ist der Sprung zwischen dem fünften und sechsten Gang deutlich größer. Dadurch fallen die Drehzahlen im höchsten Gang für einen so kleinen Benziner recht niedrig aus. Bei 130 km/h dreht der Motor mit rund 2.800 1/min.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Insgesamt besitzt der in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig mit einem Sportfahrwerk ausgestattete ADAM eine gute Fahrstabilität. Er reagiert spontan auf Lenkbefehle und wirkt dadurch sehr agil und gleichzeitig sicher. 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 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 spricht schon bei kleinen Lenkwinkeln sehr spontan an, was ein sportliches Fahrgefühl vermittelt, den Opel bei langgezogenen Kurven etwas nervös wirken lässt. Es müssen dann permanent leichte Lenkkorrekturen vorgenommen werden. Zudem ist die Lenkradrückmeldung speziell um die Mittellage nicht ideal. Bei größeren Lenkwinkeln überzeugt die Lenkung dagegen mit einer guten Rückmeldung. Dann lässt sich das Fahrzeug präzise um Kurven steuern. Durch die City-Funktion ist der Kraftaufwand beim Rangieren sehr gering. Auch der Kurbelaufwand hält sich dank der direkten Auslegung in Grenzen.

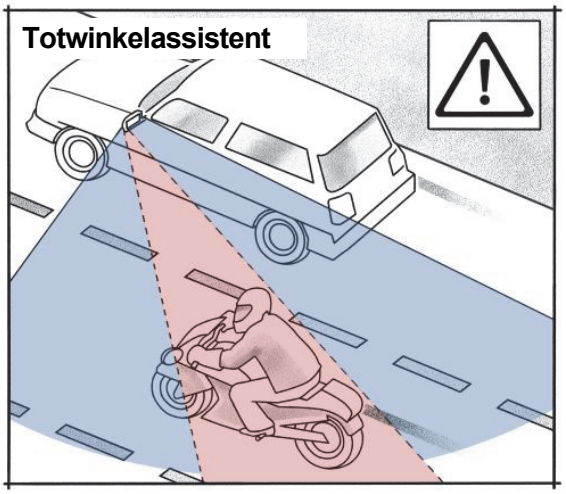
⊖ Weniger überzeugend ist der Wendekreis, der für ein Stadtauto mit knapp 10,3 m nicht gerade gering ausfällt.

1,9 Bremse

⊕ Der ADAM überzeugt in der getesteten Version mit einem kurzen Bremsweg. Aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach 36,0 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiEcoContact 5, Größe: 215/45 R17 87V). Die Bremse spricht schnell an und erweist sich auch bei starker Beanspruchung als standfest. Die Richtungsstabilität bei Vollverzögerungen in Kurven ist gut.

1,8 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme



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.

⊕ Der ADAM bietet eine gute aktive Sicherheit. Der Kleinstwagen 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 in dieser Ausstattung serienmäßigen LED-Rückleuchten haben eine kürzere Reaktionszeit und lassen sich vom nachfolgenden Verkehr gut erkennen. Sie blinken bei Vollbremsungen mehrmals pro Sekunde und weisen dadurch andere Verkehrsteilnehmer auf die Gefahrensituation hin. Ein direkt messendes Reifendruck-Kontrollsystem ist Serie. Gegen Aufpreis gibt es einen Totwinkel-Warner, der bei Geschwindigkeiten zwischen 10 und 140 km/h den Fahrer warnt, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer neben dem Fahrzeug befinden. Den ADAM Slam gibt es serienmäßig mit einer Geschwindigkeitsregelanlage inklusive Geschwindigkeitsbegrenzer. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal angelassen werden kann.

⊖ 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 nachfolgenden Verkehr auf geöffnete Türen hinweisen würden.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest erhält der ADAM für die Insassensicherheit gute 87 % der möglichen Punkte. Insgesamt erreicht der Opel vier von fünf möglichen Sternen beim ADAC Crashtest (Stand 08/2013). Der Opel ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen bieten selbst großen Personen bis rund 1,95 m einen guten Schutz und weisen zudem einen sehr geringen Abstand zum Kopf auf. Im Fond bieten die Kopfstützen für die maximal möglichen Personengrößen genügend Schutz und befinden sich nahe am Kopf, um im Falle eines Heckaufpralls möglichst optimal wirken zu können. 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 mit verklemmten Türen positiv auswirken.

⊖ Für den Verbandkasten gibt es keine spezielle Befestigungsmöglichkeit. Das Warndreieck ist an der Kofferraumrückwand befestigt.

2,1 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit gibt der ADAM ein gutes Bild ab. Für die Kindersicherheit erhält das Fahrzeug beim ADAC Crashtest noch gute 72 % der möglichen Punkte. 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 sind auf allen Plätzen lang genug und reichen auch für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf. Die Gurtschlösser sind hingegen kurz und fest fixiert, wodurch die Befestigung erleichtert wird. Die Positionen und Abstände der Gurtanlenkpunkte erweisen sich als optimal.

⊖ Die Montage hoher Kindersitze ist im Fond nicht möglich, da sie am Dach anstoßen. Auf dem Beifahrersitz haben sie geradeso genügend Platz. Sind die Vordersitze nach ganz hinten gestellt, lassen sich keine Kindersitze montieren. Auf dem Beifahrerplatz sind laut Bedienungsanleitung nur Kindersitze bestimmter Altersgruppen zulässig. Aufgrund der fehlenden Fondtüren lassen sich Kindersitze hinten nur mühevoll montieren.

2,4 Fußgängerschutz

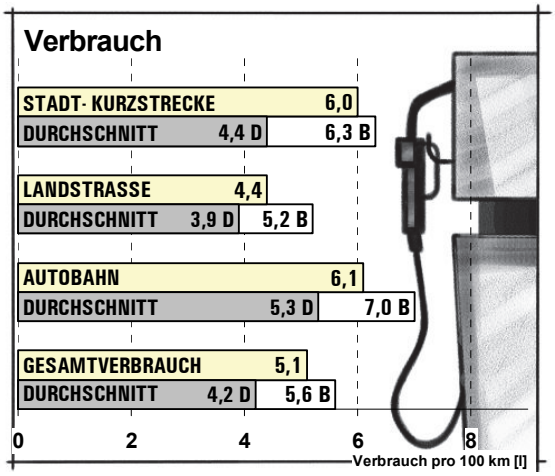
⊕ Beim ADAC Crashtest erhält der ADAM für den Fußgängerschutz gute 65 % der möglichen Punkte. Die mittleren Bereiche der Motorhaube sowie der gesamte Stoßfänger sind entschärft.

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

2,7 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

Der neue 1.0 Direct Injection Turbo-Motor zeigt im ADAM einen noch akzeptablen Kraftstoffverbrauch. Mit einer CO2-Bilanz von 141 g/km erreicht der ADAM in diesem Kapitel des ADAC EcoTest 25 Punkte. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,1 l/100 km. In der Stadt sind es 6,0 l, außerorts 4,4 l und auf der Autobahn 6,1 l pro 100 km.



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

1,9 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen zwar insgesamt niedrig, auffällig ist jedoch der erhöhte Ausstoß an Feinstaubpartikeln. Das kostet dem ADAM einige Punkte im Schadstoffkapitel (41 Punkte). In der Summe verpasst der ADAM dadurch den vierten Stern im EcoTest und muss sich mit 66 Punkten und damit drei Sternen zufrieden geben.

⊕ Bis auf den Partikelausstoß fällt keine Schadstoffgruppe negativ auf. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus sind die Abgaswerte tadellos.

4,1 AUTOKOSTEN

3,8 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was im Falle des ADAM 1.0 DI Turbo zu einer akzeptablen Bewertung reicht.

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 1,0-Liter Turbomotor 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*

Für den pfiffigen Kleinstwagen, der mit einer Vielzahl an Individualisierungsmöglichkeiten aufwartet, kann für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein recht stabiler Restwertverlauf erwartet werden.

5,1 Kosten für Anschaffung*

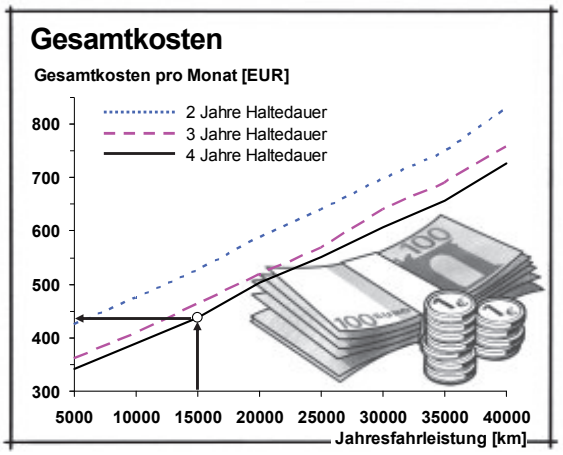
\- Die Anschaffungskosten sind im Klassenvergleich hoch. Der Grundpreis der getesteten Version beträgt stolze 17.040 Euro. Das ist für einen Kleinstwagen schlicht zu viel. Immerhin überzeugt der ADAM Slam dann bereits mit einer umfassenden Serienausstattung, wenn auch ein Licht-/Regensensor sowie die Klimaautomatik extra bezahlt werden müssen.

3,2 Fixkosten*

Die Fixkosten sind insgesamt durchschnittlich. Während die Kfz-Steuer mit 28 Euro sehr gering ausfällt, schlagen vor allem die ungünstigen Einstufungen der Versicherungsklassen negativ zu Buche (KH: 14; TK: 17; VK: 17).

4,2 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich vor allem aufgrund der hohen Anschaffungskosten sowie den teuren Werkstatt- und Reifenkosten hoch aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persön- lichen monatlichen Kosten (Beispiel: 438 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.4	1.0 DI Turbo ecoFlex Start&Stop	1.4	1.0 DI Turbo ecoFlex Start&Stop	ADAM S	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	4/1398	3/999	4/1398	3/999	4/1364	4/1398
Leistung [kW (PS)]	51 (70)	64 (87)	66 (90)	74 (100)	85 (115)	110 (150)	64 (87)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	115/4000	130/4000	170/1800	130/4000	170/1800	220/2750	125/4000
0-100 km/h[s]	14,9	12,5	11,9	11,5	9,9	8,5	13,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	176	180	185	196	210	176
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,3 S	5,3 S	4,2 S	5,3 S	4,9 S	5,9 S	6,9 FG
CO2 [g/km]	124	125	99	125	114	139	112
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/17	14/17/17	14/17/17	14/17/17	14/17/17	15/19/17	14/17/17
Steuer pro Jahr [Euro]	84	88	28	88	58	116	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	399	429	419	435	440	508	411
Preis [Euro]	11.750	14.500	16.150	15.090	16.450	18.690	16.400

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

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	999 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	170 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/45R17
Reifengröße (Testwagen)	**215/45R17V**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	**10,25/10,15 m**
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	**7,3 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**36 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	**5,1 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**6,0/4,4/6,1 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	99 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**141 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**69,9 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	3698/1720/1484 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**1970 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1135 kg/375 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**160 l/375 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	38 l
Reichweite	**745 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Digitaler Radioempfang (DAB)	200 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Rückleuchten	Serie
Parklenkassistent (inkl. Totwinkel-Warner)	580 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	145 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
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	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	145 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	300 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (inkl. Lenkradheizung)	350 Euro°

AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**103 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**65 Euro**
Monatliche Fixkosten	**80 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**190 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**438 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/17/17
Grundpreis	17.040 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

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] 2,4

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**3,1**
Verarbeitung	2,8
Alltagstauglichkeit	3,5
Sicht	2,5
Ein-/Ausstieg	3,0
Kofferraum-Volumen*	3,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,5
Kofferraum-Variabilität	3,2
Innenraum	**2,6**
Bedienung	2,5
Raumangebot vorne*	1,9
Raumangebot hinten*	4,5
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**2,8**
Federung	2,6
Sitze	2,7
Innengeräusch	2,8
Klimatisierung	3,2
Motor/Antrieb	**1,9**
Fahrleistungen*	1,4
Laufkultur	2,8
Schaltung	1,8
Getriebeabstufung	2,3

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,2**
Fahrstabilität	2,4
Lenkung*	2,5
Bremse	1,9
Sicherheit	**1,8**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Kindersicherheit	2,1
Fußgängerschutz	2,4
Umwelt/EcoTest	**2,7**
Verbrauch/CO2*	3,5
Schadstoffe	1,9

AUTOKOSTEN 4,1

Betriebskosten*	3,8
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	2,7
Kosten für Anschaffung*	5,1
Fixkosten*	3,2
Monatliche Gesamtkosten*	4,2

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.