



Opel ADAM ROCKS S

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(110 kW / 150 PS)

Opel beschreibt den Rocks S als sportlichen Abenteurer. Unlackierte Stoßleisten um die Kotflügel sowie mehrteilig ausgeführte Stoßfänger samt silberfarbenen Unterfahrschutzelementen suggerieren Offroad-Qualitäten. Doch während der Rocks immerhin eine um 15 mm angehobene Karosserie besitzt, ist der Rocks S mit einem Sportfahrwerk ausgestattet, wodurch die Bodenfreiheit wieder auf Standardniveau liegt - daher werden sich Abenteurer abseits befestigter Wege in Grenzen halten. Neben dem Dachspoiler und den optionalen 18-Zoll-Rädern versprechen die Motorisierung samt dem Fahrwerk und der für den S modifizierten Lenkung Sportsgeist - und dieser kann in der Tat bestätigt werden. Der 1.4 l Turbobenziner mit einer Leistung von 150 PS hat leichtes Spiel mit dem Kleinwagen - der Verbrauch im EcoTest fällt mit 6,8 l/100 aber gleichzeitig sehr hoch aus. Die Fahreigenschaften sind dynamisch und auch im ADAC Ausweichtest fährt der kleine Kurvenräuber ein sehr gutes Resultat ein. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer einen guten Fahrbahnkontakt, arbeitet im Alltag jedoch zu schwergängig. Mit dem optionalen Faltdach bekommt man etwas Openair-Gefühl, was bei sommerlichen Temperaturen angenehm ist. Dafür ist das Innengeräusch auch bei geschlossenem Dach hoch. In der Summe erhält man ein kleines Spaßmobil, das mit einem Grundpreis von 19.990 Euro im Klassenvergleich jedoch sehr teuer ist. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: Fiat 500C Abarth.

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

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



ADAC-URTEIL

2,7

AUTOTEST

5,2

AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,5

Familie

2,5

Stadtverkehr

2,9

Senioren

2,7

Langstrecke

4,2

Transport

1,5

Fahrspaß

3,9

Preis/Leistung

Stand: Juni 2016
Text: Martin Brand

Der Opel Adam überzeugt mit einer soliden Karosserieverarbeitung. Die Anbauteile sind sauber eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Ein angedeuteter und farblich abgesetzter Unterfahrschutz vorn und hinten, weitgehend unlackierte Stoßfänger, Schutzelemente um die Kotflügel und an den Türen sowie ein Dachkantenspoiler prägen das robuste und gleichzeitig dynamische Erscheinungsbild des Rocks S. Optionale 18 Zoll Räder und ein verchromtes Auspuffendrohr unterstreichen die sportliche Optik. 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, der obere Teil des Armaturenbrettes ist jedoch geschäumt und weich. Auch die im Kofferraum verwendeten Kunststoffe verkratzen schnell.

⊕ Die Einstiegsbereiche der Türen sind mit einer doppelten Dichtlippe einwandfrei gegen Verschmutzung abgedichtet. Zusätzliche Einstiegsleisten schützen den Lack vor Kratzern. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen.

⊖ 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. Ein Fehlbetankungsschutz fehlt, sodass der Adam bei Unachtsamkeit mit falschem Kraftstoff betankt werden kann.

Die Alltagstauglichkeit des Viersitzers ist insgesamt zufriedenstellend. Mit seinen kompakten Außenmaßen besitzt der Adam Rocks S aber eine gute Stadttauglichkeit. Die Reichweite mit einer Tankfüllung (38 l) liegt bei nur 555 km (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs).

⊖ Die maximal mögliche Zuladung fällt mit 385 kg nur mäßig aus. Für den Fall einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich bei größeren Beschädigungen schnell als unbrauchbar erweisen kann. Ein Notrad wird für den Adam Rocks S nicht angeboten. Stütz- und Anhängelasten sind nicht zulässig. Auch bietet Opel für den Adam Rocks S das FlexFix-Fahrradträgersystem nicht an. Auf dem Dach dürfen nur Lasten bis 50 kg transportiert werden.

Im Sicht-Kapitel schneidet der Opel Adam Rocks S 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 Fahrzeugnabereich 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. Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt klein aus. Einen automatisch abblendenden Innenspiegel gibt es gegen Aufpreis (im Testwagen verbaut).

⊕ Bei der ADAC Rundumsichtmessung erreicht der Kleinstwagen ein gutes Resultat. Nach hinten hat man eine gute Sicht und auch die Dachsäulen fallen nicht zu breit aus. Die Sicht zur rechten Seite ist aufgrund der Kombination aus B-Säule und Sportsitz allerdings nicht gut. Durch die niedrige Front lassen sich direkt vor dem Fahrzeug liegende Gegenstände gut erkennen. Der Rocks S ist serienmäßig mit hellem LED-Tagfahrlicht ausgestattet. 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 akustisch mit - nervig ist jedoch, dass die Einparkhilfe immer aktiviert wird, wenn ein Hindernis im Weg ist. So ertönt auch direkt beim Motorstart ein Warngeräusch, wenn man beispielsweise vor der Garage steht. Das System vermisst den seitlichen Parkraum und signalisiert 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.

⊖ Hellere Xenon- oder LED-Scheinwerfer sind für den Adam nicht lieferbar. Auch Kurven- oder Abbiegelicht sucht man vergebens.

3,0 Ein-/Ausstieg

Der Adam lässt sich mittels Funkfernbedienung entriegeln (Tasten unterscheiden sich haptisch nur minimal). Die Türaufhalter besitzen drei Rastungen und sind kräftig genug dimensioniert, um die schweren Türen auch an Steigungen offen zu halten. Das Ein- und Aussteigen wird vorn jedoch durch die stark ausgeprägten Wangen der optionalen Sportsitze erschwert. Die Schweller sind recht breit, liegen aber tief, sodass die Füße nicht weit angehoben werden müssen. Große Personen sollten darauf achten, sich beim Einsteigen nicht den Kopf am Dachholm zu stoßen. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es nur über den Türen, hinten fehlen diese.

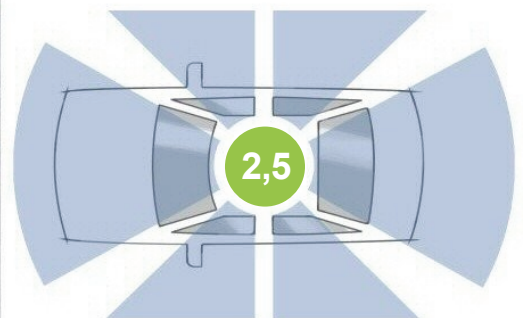
⊕ Zieht man am Fernlichthebel, wird die Coming-Home-Funktion aktiviert. Dann leuchten die Scheinwerfer noch eine Zeit lang den Bereich vor dem Fahrzeug aus. Beim Aufschließen des Fahrzeugs werden die Scheinwerfer bei Dunkelheit automatisch aktiviert.

⊖ In den Fond kommt man trotz der praktischen Einstieghilfe nicht so leicht, da die Sitzlehnen der optionalen Sportsitze sich aufgrund der massiven Wangen nicht sehr weit nach vorn neigen lassen. Das Fahrzeug wird auch abgeschlossen, wenn die Beifahrertür oder die Heckklappe offen sind - dadurch kann man sich versehentlich aussperren.

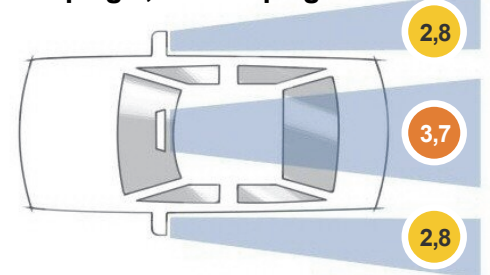


Versenkbare Kopfstützen und nicht allzu breite Dachsäulen schaffen ein gutes Sichtfeld nach hinten. Heutzutage eine Seltenheit.

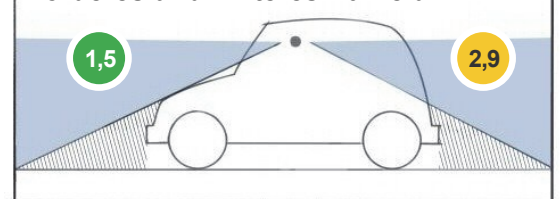
Rundumsicht



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.

3,4

Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen des Opel Adam ist nicht besonders großzügig bemessen. Bis zur Gepäckraumabdeckung finden lediglich 160 l im Ladeabteil Platz. 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 stapeln. Wird die Rücksitzbank umgeklappt, passen bis zu 375 l in das Ladeabteil (gemessen bis zur Fensterunterkante). Dachhoch lassen sich bei umgelegter Rückbank immerhin 670 l verstauen.



Mit nur 160 l Volumen fällt der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse sehr gering aus.

3,8

Kofferraum-Zugänglichkeit

Bei der Kofferraum-Zugänglichkeit schneidet der Adam allenfalls durchschnittlich ab. Die Ladeöffnung erweist sich als schmal, das Format des Kofferraums selbst ist nur zufriedenstellend. Das Ladeabteil ist mit nur einer seitlich angebrachten Lampe schwach beleuchtet. Unpraktisch ist, dass die Hutablage nicht mit der Heckklappe geöffnet und geschlossen wird - vergisst man, sie nach dem Einladen nach unten zu klappen, steht sie im Weg und verdeckt die Heckscheibe.

+ Die Heckklappe lässt sich durch Betätigen des Marken-Emblems entriegeln und recht leicht anheben. Zum Schließen gibt es eine Mulde in der Verkleidung. Im Klassenvergleich fällt die Höhe der Ladeöffnung gut aus. Aufgrund der kompakten Kofferraumabmessungen ist das Gepäckgut stets gut erreichbar.

- Die Heckklappe schwingt beim Adam Rocks S nicht weit auf, es können nur Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,80 m aufrecht darunter stehen. Darüber hinaus sollte man darauf achten, dass die Heckklappe seitlich ungünstig abstehende Ecken besitzt, an denen man sich den Kopf stoßen kann. Das Ladegut muss zum Einladen weit angehoben werden, da die Ladekante rund 81 cm über der Straße liegt. Der Ladeboden befindet sich wiederum knapp 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.

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 Ladungssicherung gibt es immerhin Zurrösen.

2,7

INNENRAUM

2,7

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 immerhin zum Fahrer hin gewandt, sodass der Schlüssel gut eingesteckt werden kann. Die Instrumente liegen im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich gut ablesen. Aufgrund des Hintergrundes in Carbon-Optik sind allerdings nicht alle Piktogramme perfekt erkennbar, da ein farblicher Kontrast fehlt. 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. Alternativ kann man die Steuerung auch dem optionalen Lichtsensor überlassen (im Testwagen). 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. Praktisch: In der Mittelkonsole ist eine Ladeschale für induktiv ladbare Smartphones integriert.



Eine überwiegend gute Funktionalität und eine überzeugende Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Opel Adam. Negativ fällt die zu tief angeordnete Bedieneinheit der Klimaanlage auf.

➖ Das Klimaanlagebedienteil ist zu tief angeordnet, sodass 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. Die Lichtschalterbedienung ist nicht optimal. Man kann den Lichtsensor durch Drehen des Schalters auf die Stellung "o" deaktivieren, dieser springt dann aber wieder in die Stellung "Auto" zurück. Es erscheint zwar kurzzeitig eine Statusmeldung im Kombiinstrument, später ist aber keine klare Zuordnung möglich. Das kleine Handschuhfach ist unbeleuchtet. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe weit weg sind. Die Gurte sind vorn weit hinten angelenkt und aufgrund der Sportsitze schlecht erreichbar.

1,8

Raumangebot vorne*

➕ Vorn ist das Platzangebot im Klassenvergleich gut, besonders die Innenbreite fällt sehr großzügig aus. Personen bis über 1,90 m finden genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Das Raumempfinden ist für einen Kleinstwagen recht angenehm.

4,5

Raumangebot hinten*

➖ Im Fond geht es dagegen sehr eng zu. Aufgrund der optionalen Recaro-Sportsitze fällt die Beinfreiheit im Fond sehr gering aus. 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, bleiben bis zur Rücksitzbank nur 70 mm. Die Kopffreiheit reicht für Passagiere bis fast 1,75 m. Sind die Vordersitze für 1,75 m große Personen eingestellt, würde die Beinfreiheit im Fond für Passagiere bis knapp 1,80 m ausreichen. 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 eingengt.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Adam werden keine Sitzvarianten angeboten, sodass er bei der Innenraum-Variabilität eine ausreichende Bewertung erhält.

3,0 KOMFORT

3,2 Federung

Der Adam Rocks S ist mit einem Sportfahrwerk ausgestattet. Entsprechend straff präsentiert sich der Kleinwagen in Verbindung mit den optionalen 18-Zoll-Rädern auch. Sowohl kurze Wellen als auch Querfugen und Einzelhindernisse schluckt die Federung kaum und reicht diese deutlich bis zu den Insassen durch. Bei regelmäßiger Anregung stuckert der Opel zudem ausgeprägt. Lange Wellen federt der Adam Rocks S hingegen sehr gut ab und zeigt auch kaum Aufbauabewegungen. Dennoch dürfte die Seitenneigung bei schnellen Lenkmanövern angesichts des straffen Fahrwerks noch ein Stück geringer ausfallen als sie ohnehin schon ist. Bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten spricht der Rocks S ebenfalls straff an und ist ständig in Bewegung. Wer sich der Eigenschaften eines Sportfahrwerks bewusst ist, wird mit dem Fahrwerk im Alltag leben können.

+ 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.

2,6 Sitze

Für den Adam Rocks S sind neben den Standardsitzen die im Testwagen verbauten Recaro-Sportsitze erhältlich, die gegen weiteren Aufpreis mit Leder bezogen sind (im Testwagen). In Verbindung mit den Ledersitzen bekommt man auch eine Lenkrad- sowie Sitzheizung vorn. Aufgrund der integrierten Kopfstützen ist ein komfortables Abstützen des Kopfes während der Fahrt nicht immer möglich und sie passen auch nicht für alle Personengrößen. Ihre Schutzfunktion ist allerdings einwandfrei.

+ Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe, nicht aber in der Neigung (Sitzfläche) einstellen. Einstellbare Lordosenstützen gibt es nicht. Die Vordersitzlehnen sind in Verbindung mit den integrierten Kopfstützen hoch und bieten auch im Schulterbereich eine gute Unterstützung. Sowohl die Sitzflächen als auch die Lehnen besitzen voluminöse Seitenwangen und bieten daher auch einen ausgezeichneten Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven. Leider lassen sich die Wangen allerdings nicht einstellen, wodurch sie nicht jeder Statur gerecht werden. Die Sitzposition des Fahrers ist auf den straffen Sitzen gut und er kann 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. Auf den Ledersitzen kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

3,9 Innengeräusch

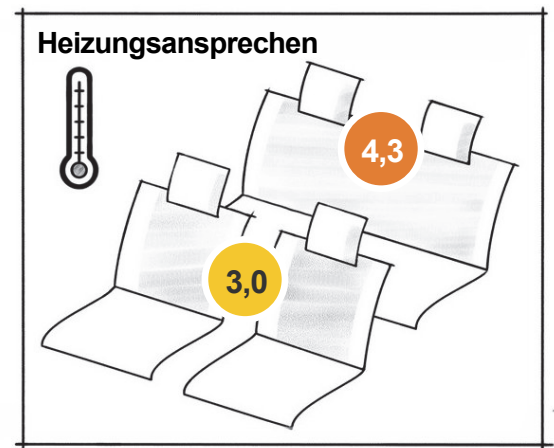
Das Geräuschniveau im Inneren des Adam Rocks S ist hoch - bei Tempo 130 wurde ein Pegel von 73,4 dB(A) gemessen. Das ist zum Teil dem Faltdach geschuldet. Auch bei geschlossenem Dach sind sowohl Windgeräusche als auch Fahr- und Umgebungsgeräusche deutlich im Innenraum wahrnehmbar. Der kernig klingende Motor drängt sich bei zurückhaltender Fahrweise nicht zu stark in den Vordergrund. Fordert man ihn jedoch, brummt er deutlich, vor allem ab ca. 3.500 1/min.

– Mit voll geöffnetem Faltdach ist ein Fahren außerhalb der Stadt kaum möglich, da dann ein lautes und sehr unangenehmes Wummern im Innenraum wahrnehmbar ist.

2,9 Klimatisierung

Der Adam Rocks S ist serienmäßig mit einer Klimatisierungsautomatik samt 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 vollkommen überzeugen kann die Heizleistung. Während der vordere Teil der Fahrgastzelle bei niedrigen Temperaturen in zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt wird, dauert es im Fond sehr lange, bis behagliche Temperaturen vorherrschen.

– Im Fond lassen sich die Seitenscheiben zulasten der Durchlüftung nicht öffnen.



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

1,8 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen*

+ Im Adam Rocks S arbeitet ein 1.4-l-Turbobenziner mit einer Leistung von 110 kW/150 PS. Das maximale Drehmoment von 220 Nm liegt zwar erst bei 2.750 1/min an, dennoch hat der Motor bei einem Fahrzeugleergewicht von knapp 1.200 kg leichtes Spiel. Der Rocks S kann sowohl bei den Elastizitätsmessungen als auch beim simulierten Überholvorgang überzeugen. Der Zwischensprint von 60 auf 100 km/h ist bereits nach 4,7 s erledigt (gefahren im 3. Gang). Für den gleichen Geschwindigkeitsbereich benötigt der kleine Opel im vierten Gang 6,6 s und im fünften Gang 8,8 s. Im größten Gang zeigt sich der Opel ebenfalls agil und beendet den Sprint nach nur 11,2 s - im Klassenvergleich herausragende Werte.

2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des 1,4 l Turbomotors ist insgesamt zufriedenstellend. Vibrationen werden vor allem bei höheren Drehzahlen in den Innenraum übertragen und sind im Lenkrad und am Schalthebel deutlich zu spüren. Darüber hinaus sind Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen ausgeprägt.

Ab dem mittleren Drehzahlbereich bis hin zu hohen Drehzahlen dröhnt der Motor. Das kernige Motorgeräusch vermittelt zwar den sportlichen Charakter des Opels, ist auf langen Fahrten aber auch durchaus etwas unangenehm.

1,9

Schaltung

+ Das Schaltgetriebe überzeugt durch eine recht präzise Gangführung und kurze Schaltwege. Die Gänge lassen sich mit wenig Kraftaufwand einlegen. Auch schnelle Gangwechsel sind möglich, wenn auch die Gänge dann etwas haken. 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 langsam nach vorn rollt. Die Kupplung lässt sich beim Anfahren gut dosieren, eine Berganfahrhilfe erleichtert das Losfahren an Steigungen, indem sie für kurze Zeit ein Zurückrollen des Fahrzeugs verhindert. Betätigt man beim Gangwechsel die Kupplung unsensibel, ruckelt es deutlich im Antriebsstrang. Eine Schaltpunktanzeige informiert den Fahrer über die idealen Schaltpunkte, um möglichst kraftstoffsparend unterwegs zu sein. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos, der Motor springt auch an, wenn man den Gang bereits während der Stopp-Phase einlegt und erst zu einem späteren Zeitpunkt die Kupplung betätigt.

2,8

Getriebeabstufung

Das Sechsgang-Getriebe ist zugunsten der Fahrleistungen recht kurz übersetzt. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit dreht der Motor im größten Gang mit hohen 3.500 1/min. Die Ganganschlüsse passen aber zueinander, man findet stets eine geeignete Übersetzung.

2,3

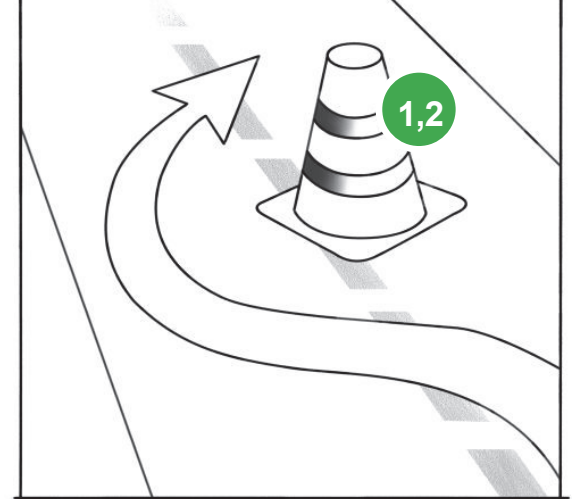
FAHREIGENSCHAFTEN

2,1

Fahrstabilität

+ Der mit einem Sportfahrwerk ausgestattete Adam Rocks S zeigt eine gute Fahrstabilität. Er reagiert spontan auf Lenkbefehle und wirkt auch aufgrund des kurzen Radstandes sehr agil. Nach einem plötzlichen Lenkimpuls zeigt der Opel ein sicheres Verhalten und stabilisiert sich zügig wieder. Den ADAC Ausweichtest meistert der Rocks S mit Bravour. Der Opel reagiert sehr spontan auf den ersten Lenkbefehl, baut aufgrund der breiten Bereifung schnell Seitenführungskräfte auf und lässt sich weitgehend neutral durch den Parcours manövrieren. Sowohl die Durchfahrgeschwindigkeiten als auch der Grenzbereich liegen hoch - im Bedarfsfall regelt das ESP zuverlässig. Fährt man Kurven zu schnell an, neigt der Adam zum Untersteuern, das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht - die Kurvengeschwindigkeiten liegen auch hier hoch. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, sodass ein Lastwechsel entsteht, drängt das Heck nur leicht und gut kontrollierbar nach. Die serienmäßige Traktionskontrolle inklusive Bremseingriff (TC Plus) sorgt selbst bei schlechten Gripverhältnissen für guten Vortrieb.

ADAC-Ausweichtest



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.

- Bei Bodenwellen in Kurven wird das Fahrzeug leicht versetzt und auch Spurrillen haben einen spürbaren Einfluss auf die Richtungsstabilität.

3,1 Lenkung*

- + Die Lenkung spricht schon bei kleinen Lenkwinkeln sehr spontan an, was ein sportliches Fahrgefühl vermittelt. Da beim Rocks S die Lenkunterstützung deutlich geringer ausfällt als beim normalen Adam, erhält der Fahrer bei größeren Lenkwinkeln eine gute Rückmeldung. Dadurch lässt sich der Rocks S präzise um Kurven steuern. Der Kurbelaufwand hält sich dank der direkten Auslegung beim Rangieren in Grenzen - von Anschlag bis Anschlag sind es nur etwas über 2,5 Umdrehungen.
- Die direkt ansprechende Lenkung lässt den Opel aber nervös wirken. Da das Lenkgefühl zudem direkt um die Mittellage etwas indifferent ist, sind speziell bei langgezogenen Kurven sowie höheren Geschwindigkeiten permanent leichte Lenkkorrekturen nötig. Bei starker Beschleunigung sind Antriebseinflüsse in der Lenkung spürbar. Aufgrund der geringen Lenkunterstützung ist ein hoher Kraftaufwand beim Rangieren nötig. Wenig überzeugend ist der Wendekreis, der bei 11,0 m liegt.

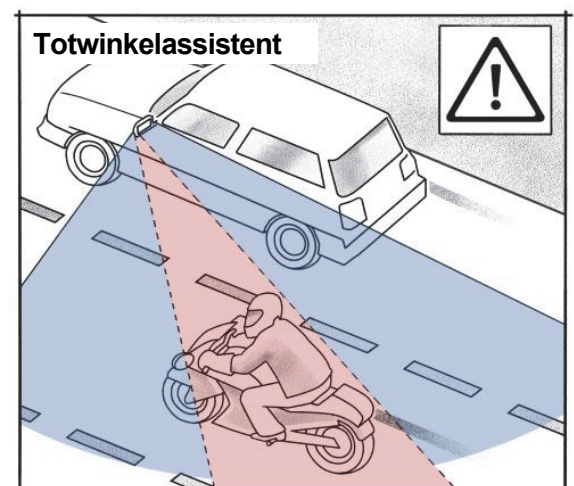
2,0 Bremse

- + Der Adam Rocks S ist mit einer schnell ansprechenden und gut dosierbaren Performance-Bremsanlage ausgestattet, die zudem mit einem kurzen Bremsweg überzeugt. Der Rocks S steht aus 100 km/h nach 36,4 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact 5 der Größe: 225/35 R18 87W). Die Bremse erweist sich auch bei starker Beanspruchung als standfest. Die Richtungsstabilität bei Vollverzögerungen in Kurven ist gut, wenn auch das Heck etwas drängt.

2,0 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + 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 den Fahrer bei Geschwindigkeiten zwischen 10 und 140 km/h warnt, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer neben dem Fahrzeug befinden. Den Adam Rocks S gibt es serienmäßig mit einer Geschwindigkeitsregelanlage inklusive Geschwindigkeitsbegrenzer. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal angelassen werden kann.



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.

- Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion nicht verfügbar, sodass ein Richtungswechsel beim Abschleppen nicht angezeigt werden kann. An den Türinnenseiten fehlen Rückstrahler, die bei Dunkelheit den nachfolgenden Verkehr auf geöffnete Türen hinweisen würden.

1,7

Passive Sicherheit - Insassen

- + Im ADAC Crashtest erhält der Adam für die Insassensicherheit gute 87 Prozent 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. Vorn besitzen die Gurte sowohl Gurtstraffer als auch -kraftbegrenzer. Die integrierten Kopfstützen reichen vorn in der Höhe nur für Personen bis 1,80 m. Immerhin weisen sie einen sehr geringen Abstand zum Kopf auf, wodurch sie bei einem Heckaufprall optimal wirken können. Im Fond bieten die Kopfstützen für maximal 1,65 m große Passagiere genügend Schutz und befinden sich nahe am Kopf. Vorn werden die Insassen ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der hinteren Passagiere wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Außentürgriffe sind stabil, sodass hohe Zugkräfte aufgebracht werden können - dies kann sich nach einem Unfall positiv auswirken.
- Für den Verbandkasten gibt es keine spezielle Befestigungsmöglichkeit. Das Warndreieck ist zwar an der Kofferraumrückwand befestigt, bei voller Beladung aber schlecht erreichbar.

2,3

Kindersicherheit

- + Bei der Kindersicherheit gibt der Adam ein gutes Bild ab und erhält beim ADAC Crashtest noch gute 72 Prozent der möglichen Punkte. Auf den zwei Fondplätzen (kein Mittelsitz) dürfen universelle Kindersitze aller Altersgruppen montiert werden. Die Fondsitze bieten ein Isofix-System mit Ankerhaken. Der Beifahrerairbag kann abgeschaltet werden, sodass 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.
- Aufgrund der fehlenden Fondtüren lassen sich Kindersitze hinten nur mühsam montieren. Da sich die Recaro-Sportsitze zudem nicht sehr weit nach vorn neigen lassen, gestaltet sich das Einladen der Sitze sehr umständlich. Die Montage hoher Kindersitze ist im Fond nicht möglich, da sie am Dach anstoßen. Auf dem Beifahrersitz haben sie gerade noch genügend Platz. Sind die Vordersitze nach ganz hinten gestellt, lassen sich keine Kindersitze montieren. Die Sitzfläche ist im Fond kurz, was eine lagestabile Montage von Kindersitzen erschweren kann. Auf dem Beifahrerplatz sind laut Bedienungsanleitung nur Kindersitze bestimmter Altersgruppen zulässig.

2,4

Fußgängerschutz

- + Im ADAC Crashtest erhält der Adam für den Fußgängerschutz gute 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 gestaltet.

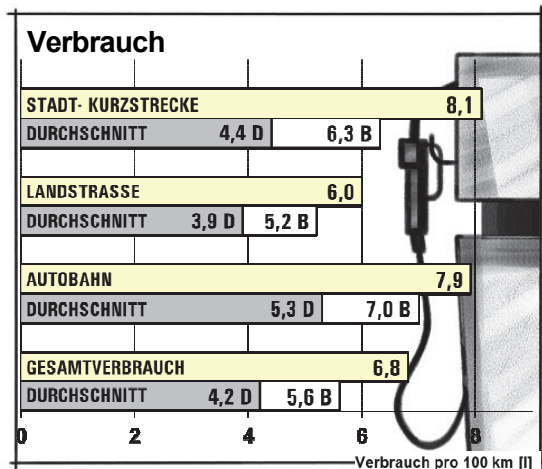
3,5 UMWELT/ECOTEST

5,2 Verbrauch/CO₂*

– In diesem Kapitel des EcoTest kann der Adam Rocks S mit dem 1.4 l Turbomotor nicht überzeugen. Er erreicht mit einer CO₂-Bilanz von 188 g/km nur acht Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,8 l/100 km. Im Stadtverkehr verbraucht der Opel trotz des Start-/Stopp-Systems 8,1 Liter, außerorts 6,0 Liter und auf der Autobahn 7,9 Liter pro 100 Kilometer.

1,8 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas sind auf einem recht niedrigen Niveau, der Adam Rocks S erhält im Schadstoffkapitel 42 der 50 maximal erreichbaren Punkte. Zusammen mit den acht Punkten aus der CO₂-Messung kommt der Opel mit dem starken Benziner auf insgesamt nur 50 Punkte und somit auf drei von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.



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

5,2 AUTOKOSTEN

5,5 Betriebskosten*

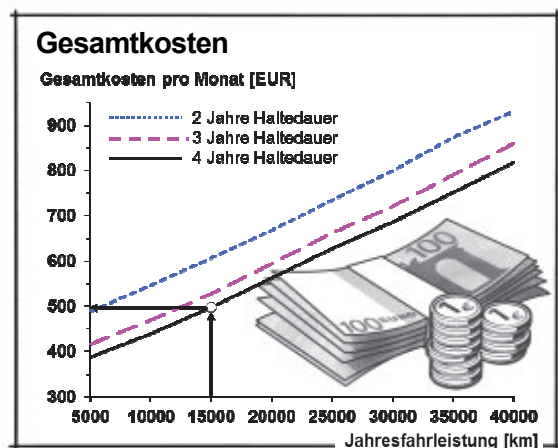
– Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da dieser im Klassenvergleich hoch ausfällt, sind auch die Betriebskosten hoch.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 60.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig. Der 1,4-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. Bei Verwendung der Seriengröße ist mit hohen Kosten für den Reifenersatz zu rechnen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 498 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Dem pfiffigen Kleinstwagen mit sportlicher Offroad-Optik und einer Vielzahl an Individualisierungsmöglichkeiten wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

– Die Anschaffungskosten sind im Klassenvergleich hoch. Der Grundpreis der getesteten Version beträgt stolze 19.990 Euro. Das ist für einen Kleinstwagen trotz des kräftigen Antriebs und der sportlichen Optik zu viel. Immerhin überzeugt der Adam Rocks S mit einer umfassenden Serienausstattung. Dennoch: Wer die Ausstattung des Testwagens mit Licht-/Regensensor sowie den Sportsitzen und dem Faltschiebedach haben möchte, muss noch tiefer in die Tasche greifen.

– Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich sehr hoch aus. Allein die Kfz-Steuer schlägt mit 116 Euro pro Jahr zu Buche. Der Rocks S ist auch bei der Versicherung sehr ungünstig eingestuft (KH: 15; TK: 17; VK: 19).

– Der Adam Rocks S schneidet in nahezu allen Kostenkapiteln schlecht ab, was auch zu hohen absoluten monatlichen Gesamtkosten führt.

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	S
Aufbau/Türen	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
Leistung [kW (PS)]	51 (70)	64 (87)	66 (90)	74 (100)	85 (115)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	115/4000	130/4000	170/1800	130/4000	170/1800	220/2750
0-100 km/h[s]	14,9	12,5	11,9	11,5	9,9	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	176	180	185	196	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,3 S	5,4 S	4,5 S	5,4 S	5,1 S	5,9 S
CO ₂ [g/km]	125	125	105	125	119	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/16/17	14/16/17	14/16/17	14/16/17	14/16/17	15/19/17
Steuer pro Jahr [Euro]	86	88	40	88	68	116
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	418	429	429	436	445	498
Preis [Euro]	15.340	16.190	17.840	16.780	18.140	19.990

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = Kfz-Haftpf.
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 Euro6
Hubraum	1364 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4900 1/min
Maximales Drehmoment	220 Nm
bei	2750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/45R17
Reifengröße (Testwagen)	225/35R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,95/11 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	4,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,1/6,0/7,9 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	139 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	188 g/km
Innengeräusch 130 km/h	73,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3747/1720/1493 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1970 mm
Leergewicht/Zuladung	1180 kg/385 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	160 l/375 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	38 l
Reichweite	555 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	118 Euro
Monatliche Werkstattkosten	62 Euro
Monatliche Fixkosten	97 Euro
Monatlicher Wertverlust	221 Euro
Monatliche Gesamtkosten	498 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/17
Grundpreis	19.990 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Digitaler Radioempfang (DAB)	200 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Knieairbag (Fahrer)	nicht erhältlich
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	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (inkl. Lenkradheizung)	350 Euro°

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Faltschiebedach, elektrisch	1.300 Euro°
Lackierung Metallic	485 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	2,6	Fahrstabilität	2,1
Alltagstauglichkeit	3,7	Lenkung*	3,1
Sicht	2,5	Bremse	2,0
Ein-/Ausstieg	3,0	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Volumen*	3,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,8	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Kofferraum-Variabilität	3,2	Kindersicherheit	2,3
Innenraum	2,7	Fußgängerschutz	2,4
Bedienung	2,7	Umwelt/EcoTest	3,5
Raumangebot vorne*	1,8	Verbrauch/CO2*	5,2
Raumangebot hinten*	4,5	Schadstoffe	1,8
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	3,0		
Federung	3,2	AUTOKOSTEN	5,2
Sitze	2,6	Betriebskosten*	5,5
Innengeräusch	3,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Klimatisierung	2,9	Wertstabilität*	2,7
Motor/Antrieb	1,8	Kosten für Anschaffung*	5,5
Fahrleistungen*	0,6	Fixkosten*	5,5
Laufkultur	2,7	Monatliche Gesamtkosten*	5,5
Schaltung	1,9		
Getriebeabstufung	2,8		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen