Essai – Opel Adam S : Une petite bombe parfaitement maîtrisée…

On l'espérait depuis longtemps, voilà qu'Opel propose enfin une version survitaminée de sa petite citadine Adam. Désignée sobrement par la lettre S, tout ou presque est différent dans cette voiture. Voici les impressions de Wheels And You, après quelques jours d'essai.

- 4 cylindres turbo, 1'364 cm^3
- 150 CV à 5'000 t/min
- 220 Nm de 3'000 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 210 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.5 sec.
- Poids : 1'163 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'698 x 1'807 x 1'484
- Conso. mesurée : 8.4 l/100 km
- Emissions CO_2 : 139 g/km (E)
- dès CHF 24'950.-, modèle essayé: CHF 30'690.-

Texte et photos : Tony da Silva

Deux ans après sa commercialisation, l'Opel Adam se porte bien, avec 125'000 voitures écoulées en Europe. L'arrivée d'un modèle plus puissant doit permettre à Opel de toucher une nouvelle catégorie de clients qui était dans l'attente d'un modèle résolument plus sportif.

Après nos essais de l'Adam normale et de l'Adam Rocks, nous nous réjouissions de prendre les commandes de cette version survitaminée.

A l'extérieur

Si la ligne générale est inchangée, Opel a appliqué une myriade de petits éléments aérodynamiques et sportifs pour distinguer cette petite S du reste de la gamme. Spoiler avant et lèvre de jupe arrière, becquet de toit, étriers de frein laqués rouges, jupes latérales et jantes spécifiques de 17 pouces (notre modèle d'essai bénéficie des jantes 18 pouces spécifiques à CHF 650.-) sont de mise.

Apprêtée avec ces éléments, l'Adam S ne laisse aucune place au doute et s'affiche clairement comme une citadine dévergondée qui n'attend qu'une chose : sortir de la ville pour aller se lâcher sur des routes sinueuses.

Le résultat est concluant et plaira certainement aux clients qui recherchent un véhicule avec un caractère beaucoup plus marqué.

A l'intérieur

Dedans, c'est un peu le même programme et la marque a ajouté plein de petits éléments sportifs, tels le pédalier « sport » en aluminium proposé de série. J'ai particulièrement apprécié un détail cocasse avec l'adoption du ciel de toit « Go-Black », qui est une sorte de grand drapeau à damier pour CHF 150.-.

Par ailleurs, comme pour les autres modèles de la gamme Adam, Opel propose une grande diversité d'options intérieures, dans le but de personnaliser un maximum sa voiture. En résumé, aucune Adam S ne devrait ressembler à une autre Adam S.

Je note également que la S bénéficie d'un bon nombre d'options de série, et c'est

plaisant de disposer d'office des éléments incontournables comme le Radio IntelliLink. Ce pack inclut un écran tactile de 7 pouces, une radio DAB+, un kit main libre pour le téléphone, la navigation (attention, grâce à une app payante de CHF 1.- sur votre smartphone) et enfin, un système audio un peu plus performant grâce aux 6 haut-parleurs répartis entre l'avant et l'arrière.

Enfin, le dernier détail qui fait toute la différence provient des sièges en cuir Recaro de très belle facture… une option à CHF 2'400.-. C'est plus de 10% du prix de la voiture, mais ils apportent un esprit résolument sportif à l'ensemble, en plus d'un maintien sans faille.

Sous le capot

La principale nouveauté vient de là et elle est importante. Le petit 1.4 turbo développe 150 CV à 5000 tr/min et offre un couple de 220 Nm entre 3'000 et 4'500 tr/min pour répondre positivement à toutes les sollicitations du pilote.

Bien entendu, le tout est aux normes Euro 6 et cet engin intègre un déphasage double des arbres à cames qui permet un calage variable des soupapes. Le compresseur est, lui, intégré au collecteur d'échappement, ce qui réduit le poids et permet de garder l'ensemble compact.

La voiture consomme, selon le constructeur et sur un cycle mixte, 5.9 l/100km via une boîte manuelle à 6 rapports… bien entendu, sur une petite sportive de ce type, je doute de pouvoir tenir ces chiffres.

Au volant

Il est temps de passer aux choses sérieuses dans cet essai et, bien entendu, c'est à son volant que ses qualités, mais aussi ses défauts, vont se révéler.

Pour commencer, les sièges Recaro sont parfaits. Ils offrent une assise et un maintien excellents, même s'ils ne sont pas très faciles à manipuler pour donner un accès aux places arrière… qui sont de toute manière anecdotiques.

Une fois tous les réglages d'usage effectués, je me dirige immédiatement sur

l’autoroute pour rejoindre ma « piste » favorite, au milieu du gros de Vaud. Je suis instantanément séduit par les qualités routières de ce petit projectile sur quatre roues. Les montées en régime sont franches et rapides, la course de la pédale d’embrayage est courte pour passer rapidement les vitesses.

Bloqué à 120 km/h, je note que malgré la sixième enclenchée, le moteur culmine presque à 3’500 tr/min… je me dis que c’est assez élevé et, au fil des kilomètres, je vais comprendre pourquoi. Arrivé sur les petites routes, j’enchaine immédiatement accélérations, virages et freinages (OPC) soutenus. Le plaisir est au rendez-vous et, grâce à une direction directe, j’arrive très rapidement à cerner les limites de cette petite bombinette. Côté moteur, il répond présent à tous les régimes, même si la zone rouge est atteinte très rapidement à 6’500 tr/min. D’ailleurs, quoique très linéaire, le moteur atteint rapidement la zone rouge en raison de rapports de boîte un poil courts à mon goût. Il ne faut être allergique ni au manche de vitesse, ni à la pédale d’embrayage… Mais au final, sa conduite distille un vrai plaisir qui commence à se faire rare sur les sportives d’une gamme supérieure.

Ceci dit, j’insiste sur la boîte, car elle offre des rapports extrêmement courts et si c’est un véritable plaisir de jouer avec sur des routes sinueuses, j’ai trouvé l’exercice un peu pénible en ville ou lors de déplacements dans un trafic dense. Dans le but de ne pas passer pour un surexcité du limiteur, il faut fréquemment changer de rapport et en ville, dans une circulation difficile, l’exercice peut devenir irritant. Idem du côté des suspensions, elles sont parfaites lors d’une « course » sur un parcours lisse, mais la rigidité de l’ensemble pourra se montrer ennuyeuse dans d’autres circonstances, surtout avec les sièges Recaro qui ne « pardonnent » rien.

A l’exception de ces points de vigilance qui s’adressent surtout à de futurs acheteurs, j’ai trouvé que cette itération répond bien à son cahier des charges et que la seule chose qui pourrait améliorer l’ensemble, c’est l’adoption d’une boîte séquentielle en option et, peut être, d’amortisseurs réglables pour offrir un confort plus élevé lors de déplacements classiques.

Verdict

Ceux qui attendaient avec impatience une version suralimentée de la petite Adam

avec un tempérament de feu et une rigueur toute germanique de l'exercice ne seront pas déçus. La S répond parfaitement à ces attentes et, charmé sans doute par sa robe dynamique et ludique, le public semble répondre positivement à cette nouvelle version. Visiblement les ventes démarrent bien.

Bien entendu, au niveau de la consommation, ça a été difficile d'être raisonnable et, globalement, l'ordinateur de bord affiche 8.4 l/100km… c'est bien plus élevé que ce que le constructeur annonce mais c'est très difficile de rester doux sur la pédale d'accélérateur. Ma seule réelle déception de cet essai restera le bruit en provenance du moteur, très léger et pas assez « sportif » en comparaison du reste de la voiture.

Enfin, sur le plan tarifaire, notre véhicule d'essai culmine à CHF 30'690.-, hors primes en vigueur actuellement, mais, en étant raisonnable sur les options, il est possible de faire avec nettement moins.

Prix et options – Opel Adam S

Prix de base : CHF 24'950.-

Peinture métallisée "Let it Blue" : CHF 600.-

Toit "White my Fire" : CHF 400.-

Pack intérieur cuir Black : CHF 80.-

Sièges sport Recaro en cuir : CHF 2'400.-

Jante 18″ Propeller, Tech Grey & Diamond Cut : CHF 650.-

Rétroviseur intérieur Color : CHF 70.-

Eléments intérieurs "Pearl White" : CHF 100.-

Pack hiver avec climatisation : CHF 340.-
(sièges chauffants à l'avant et volant chauffant)

Pack lumière d'Ambiance intérieur : CHF 120.-

Advanced Park Assist II : CHF 750.-

Tapis de sol : CHF 80.-

Ciel de toit “Go-Black” : CHF 150.-

Prix TOTAL : CHF 30’690.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Opel Suisse / GM Suisse SA pour le prêt de cette Opel Adam S.

A lire aussi

Essai – Opel Adam Rocks : Citadine en tenue Rock and Roll

Essai – Opel Insignia Country Tourer : La chic aventurière

Essai – Opel Mokka : SUV expresso

Essai – Opel Adam : Glamour, un peu, beaucoup, passionnément

Essai – Opel Astra OPC : Opel et les Perfs’ sous Contrôle

Essai – Opel Ampera : L’hybride 2.0 ?

Nouveauté – Opel Astra

Nouveauté – Opel Adam Rocks S

Nouveauté – Opel Corsa OPC

Evénement – Inauguration du nouveau garage Grimm

Nouveauté – Opel Karl

Nouveauté – Opel Adam S

Nouveauté – Opel Corsa

Nouveauté – Opel Adam Rocks

Présentation – Opel Astra OPC EXTREME

Nouveauté – Opel Insignia OPC

Nouveauté – Opel Insignia Country Tourer

Nouveauté – Opel Cascada

Nouveauté – Opel Adam

Genève 2012 – Opel Mokka

Genève 2012 – Opel Astra OPC

Nouveauté – Opel Mokka

Nouveauté – Opel Astra OPC

Nouveauté – Opel Ampera

Opel Astra GTC – Les détails

Nouveauté – Opel Astra GTC

ZH·730 099
W.A.Y.

ZH·730 099
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

ECOTEC
ZH-730 099
W.A.Y.

ZH-730 099
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·730099
W.A.Y.

ZH 730099
W.A.Y.

W.A.Y.

PASSENGER AIRBAG
ON
W.A.Y.

AUTO
Lo
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·730099
W.A.Y.

93.4 km
8.9 l/100km
31.4 km/h
000728 km
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 730 099
W.A.Y.

ZH 730 099
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 730 099
W.A.Y.

ZH 730099