

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

Après avoir été annoncée comme une révolution en matière de mode automobile, puis exhibée en grande pompe à Genève, l'Opel Adam arrive entre les mains de Wheels And You. Sera-t-elle à la hauteur de nos attentes ?



- 4 cylindres, 1'398 cm³
- 100 CV à 6'000 t/min
- 130 Nm à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 185 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.5 sec.
- Poids : 1'120 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'698 x 1'966 x 1'484
- Conso. mesurée : 7.4 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 120 g/km (B)
- dès CHF 19'950.-, modèle essayé: CHF 26'160.-

Texte et photos : Bob de Graffenried

Prenant connaissance du catalogue avant d'en prendre le volant, j'ai été décoiffé ! Arborant fièrement les slogans « Ne suis pas la mode, crée la tendance », « Place

au contraste », « Réinvente la roue » ou encore « L'Adam fait fi de toute règle », c'est tout en couleurs qu'Opel nous invite à découvrir sa petite citadine qui s'annonce probablement comme le modèle le plus tendance sorti ces dernières années. Un gros coup marketing en approche ? Pour sûr, oui !

Déclinée en trois versions, Slam, Jam et Glam, Opel nous annonce plus de 61'000 combinaisons possibles pour l'extérieur et 82'000 pour l'habitacle, ce qui en fait l'auto la plus personnalisable de sa catégorie ! Mais ce n'est pas tout : Opel a déjà ouvert trois Adam Store en Suisse, des surfaces de ventes spécialement dédiées au choix et à la personnalisation de l'Adam, ce qui leur a valu déjà plus de 1'000 commandes en Suisse au 30 avril 2013. Vite, j'ai hâte, il me faut cette Adam !

A l'extérieur

Mon côté jeune sportif m'aurait plutôt orienté vers la Slam. Finalement, c'est la version Glam qui m'attend chez le concessionnaire. L'occasion d'aiguiser mon côté chic, moins développé. Cependant, malgré qu'il s'agisse de la version la plus sage, on ne peut pas la rater. Elle adore s'exhiber et elle le fait à merveille.

Sa bouille est craquante à souhait et nous invite à faire connaissance avec elle. L'arrière quant à lui, aplati, est moins flatteur mais possède son style bien à lui avec des optiques respectant les codes stylistiques de la marque. Même de dos, on ne confondra pas la dame avec ses concurrentes ! Et puis il y a ce toit blanc dont les montants arrière sont très larges et séparés par une généreuse baguette de chrome sous laquelle vient se lire le logo Adam à l'arrière.

Glam comme glamour, avec l'élégance en plus. Les jantes 17' de cette version ont un design tout en rondeurs mais sont plutôt discrètes, laissant même penser qu'il pourrait s'agir d'une taille en-dessous.

A l'intérieur

Ayant remporté le prix du meilleur design intérieur de l'année juste après notre essai, je ne peux que dire une chose : c'est entièrement mérité !

Une fois installé à bord, c'est clairement le côté glamour qui prend le dessus.

Grâce à l'écran tactile central, les commandes sont dispensées des trop nombreux boutons que l'on trouve sur les autres modèles, ce qui confère un style bien plus épuré à l'habitacle. Le tableau de bord, les contre-portes, le volant et les sièges sont d'un ton s'alliant parfaitement avec la couleur de la carrosserie. Et cela va même plus loin avec une clé également assortie à la teinte extérieure.

Le cuir des sièges et des contreportes est ferme et épais et semble de très bonne qualité, tout comme le reste de la finition, un exemple pour la catégorie. La planche de bord est constituée d'un plastique moussé de bonne facture. La forme du volant chasse les repères habituels de la marque avec un moyeu central arrondi, à la fois plus fun et donnant une apparence plus légère que celui équipant les autres modèles. Equipée d'un « toit vitré panoramique » d'une surface modeste, j'ai eu plus l'impression d'être en présence d'un toit ouvrant qui ne s'ouvrait pas.

Outre l'ordinateur de bord qui gère les différentes données des trajets, la majorité des fonctions se contrôlent via le large écran tactile dont les touches présentes en-dessous s'activent par effleurement. Si la place à l'avant est généreuse, ne comptez pas emmener deux adultes à l'arrière pour un long parcours. En effet, la place y est plus que limitée. Cela n'a rien avoir avec ma toute prochaine paternité, mais je me mets même à douter que la place en profondeur permette l'installation d'un siège enfant... Mieux vaudra l'installer à l'avant. Même constat pour le coffre qui n'affiche que 75 petits litres et où la notion de double plancher a ici été écartée au bénéfice du caisson de graves fourni avec la sonorisation Infinity. Mais l'excellent son fourni par ce système a un prix ! Sans cette option, le volume du coffre passe alors à 170 litres, ce qui laisse tout de même l'Adam en deçà de ses principales concurrentes que sont la Fiat 500 ainsi que la VW up! et ses sœurs partageant le même châssis.

Sous le capot

Notre modèle d'essai est équipé du moteur le plus puissant, soit un modeste 1.4 ecoFLEX de 100 CV, sans turbo. Pour CHF 1'000.- de moins, vous aurez une version 87 CV de ce même bloc, et pour CHF 2'000.- de moins une version 1.2 ecoFLEX de 70 CV.

Toutes les versions sont équipées de série de la fonction Start/Stop, très pratique

en ville et permettant en théorie un gain considérable de carburant. Personnellement, si j'ai déjà été convaincu par cette fonction sur des véhicules plus gourmands, il n'en est pas de même pour un moteur aux prétentions modestes comme celui-ci, où cette fonction ne fait apparemment pas gagner beaucoup. Mais comme on dit, il n'y a pas de petites économies !

Niveau consommation justement, j'ai été étonné... en mal. Malheureusement, alors qu'Opel annonce un optimiste 5.1l/100km, j'ai pour ma part mesuré un bon 7.4l/100km en cycle mixte et environ 6.5l/100km sur autoroute. C'est trop à mon goût pour une si petite et si légère auto, en 2013... C'est ce que consommait déjà la Corsa munie du bloc Ecotec de même cylindrée, il y a 8 ans...

Au volant

Dès les premiers kilomètres, je trouve les suspensions étonnamment fermes pour ce genre de véhicule. Ce n'est pas pour me déplaire, mais au vu de l'image très chic dégagée par cette version « Glam », je m'attendais à un amortissement plus souple, plus câlin avec ses occupants. Visiblement, toutes les versions de l'Adam sont équipées des mêmes suspensions, offrant un comportement dynamique très bon.

Elle semble bien équilibrée et son empattement court la rend à la fois maniable et efficace sur les petites routes. Malheureusement, mes ardeurs seront vites atténuées par le manque de punch du moteur, surtout sur le deuxième rapport. Si les relances sont convaincantes sur les 3 derniers rapports - il est même très agréable de rouler sur le couple en quatrième à 50km/h - l'accélération en seconde est ennuyeuse. La faute à une montée en régime trop linéaire, un couple qui tarde à arriver et à un étagement un peu long. Mais on reste dans la norme pour une boîte à 5 rapports. Une version avec un petit moteur suralimenté couplé à une boîte à 6 rapports serait largement à la hauteur du potentiel du châssis et serait à mon sens plus en osmose avec le côté fun revendiqué par Opel !

Intéressons-nous maintenant au comportement en milieu urbain de la bête, puisque c'est à ça qu'elle est destinée en premier lieu. Le moteur se montre souple et docile sur tous les rapports, la commande de boîte plait également, le verrouillage des rapports est précis sans être trop ferme. La visibilité sur ce qui nous entoure est excellente, il n'y a pas de zone piège. Aucun doute là-dessus, elle

est très à l'aise en ville. Il me tardait alors de tester le parcage automatique guidé par la voiture. L'utilisation de cette fonction n'est pas intuitive et m'a contraint à ouvrir le manuel pour m'en sortir. En effet, il fallait avoir l'idée d'appuyer 1 seconde sur la touche qui est destinée normalement à enclencher/déclencher les capteurs de reculs lors d'un bref appui. De plus, cette touche est placée tout à droite du tableau de bord, je l'aurais préférée sur le volant ou les commodos. Une fois activée, il est possible de choisir sur l'écran tactile si l'on veut se parquer en latéral ou en épis, mais seulement du côté droit. Je suis difficile, vous allez dire. Mais la critique s'arrête là, enfin pour l'instant. Dès que la voiture a détecté une place où s'insérer, l'écran m'indique que je dois m'arrêter et qu'il faut que je mette la marche arrière. En suivant les instructions à l'écran, la voiture se parque toute seule sans peine et vous indique quand il faut avancer ou reculer, le conducteur devant toujours faire avancer et reculer lui-même la voiture (le système n'intervient que sur la direction). Bluffé par l'efficacité du système en conditions normales (de jour), j'ai voulu le tester dans les conditions où il pourrait me servir le plus, c'est-à-dire de nuit sous la pluie. Et si je n'avais pas été vigilant, boum ! J'ai essayé par 2 fois cette place en épis assez large, mais dans ces conditions le système n'a pas réussi à insérer la voiture suffisamment au centre pour éviter de toucher le rétroviseur de la voiture sur ma gauche.

Les grands axes autoroutiers, quant à eux, ne sont pas son terrain de jeux favori étant donné une puissance un peu juste pour des relances confortables, ce qui vous contraindra à retrograder régulièrement en quatrième. Cependant l'insonorisation est très bonne et l'auto est munie de la détection de véhicule présent dans l'angle mort, ce qui pourra aussi s'avérer très pratique sur les 2 voies en ville.

Verdict

Débordante de sex-appeal, c'est surtout et à juste titre grâce à sa plastique de rêve que cette nouvelle Adam en fera tomber plus d'un/une. Personnalisable à souhait, elle se pliera à l'humeur que vous aurez au moment de signer le bon de commande, ce qui nous promet de jolies surprises sur le marché de l'occasion... Peu importe la configuration choisie, elle vous offrira une très bonne ergonomie et des équipements technologiques souvent réservés à ses grandes sœurs, accompagnés d'une finition exemplaire pour la catégorie. Cette version Glam

comme glamour, porte bien son nom.

Si, au prix d'un amortissement un peu ferme, les qualités dynamiques sont excellentes, je reste pour ma part mitigé face au moteur équipant notre modèle d'essai, présentant un rapport agrément/consommation plus que discutable. A quand une version équipée d'un petit moteur suralimenté couplé à une boîte 6 rapports, pour une consommation similaire voire inférieure ? Voire d'une version OPC ? Pour l'instant, bien qu'une version Adam Cup soit en préparation pour les rallymen, aucune version plus musclée pour la route n'est annoncée. Du côté de chez Opel, on veut certainement d'abord s'assurer que le marché est favorable à la nouvelle Dame ! Pourtant, à mon avis, elle va faire un carton !

Prix et options - Opel Adam "Glam"

Prix de base : CHF 20'950.-

Toit couleur White my fire : CHF 400.-

Couleur intérieur « Purple » : CHF 120.-

Peinture métallisée : CHF 600.-

Intérieur cuir : CHF 1'150.-

Jantes 17' en alliage léger : CHF 400.-

Feux arrière à LED : CHF 290.-

Pack multi-colorLED : CHF 120.-

Assistant de stationnement automatique: CHF 750.-

Pack multimedia UF7 : CHF 500.-

(Radio IntelliLink, Bluetooth, Téléphone, Navigation GPS, Photos/Films via USB)

Infinity Sound System : CHF 600.-

Tapis de sol : CHF 80.-

Pack visibilité : CHF 200.-

Prix TOTAL : CHF 26'160.-

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 "Glam".

A lire aussi

Essai - Opel Astra OPC : Opel et les Perfs' sous Contrôle

Essai - Opel Ampera : L'hybride 2.0 ?

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























