Article écrit par Nicolas HEIDET le 10 novembre 2014

Opel Adam Rocks : crossover XXS

Avec l'Adam Rocks, Opel veut recentrer le débat en proposant un crossover urbain qui s'adresse à une clientèle plus aisée. Mais pour y parvenir, il faut aussi savoir la vendre

Il y a tout juste 2 ans, Opel lan¬çait ce que l'on peut appeler l'anti Fiat 500. L'Adam se définissait en effet, comme une petite urbaine au look très avenant, techniquement plus moderne que la citadine de Fiat, moins chère de 1 000 euros sur l'entrée de gamme et offrant également de nombreuses possibilités de personnalisation. Seule petite ombre au tableau, quand on ne peut pas se baser sur le passé d'un modèle, comme c'est les cas pour les Fiat 500, Volkswagen Coccinelle ou encore Mini, et que l'on donne à sa citadine le nom du fondateur de la marque Opel* et que l'on ne se donne pas les moyens de lancer une vraie campagne de communica¬tion (souvenez-vous du 5 juillet 2007 avec la Fiat 500, la ville de Turin aux couleurs de la voiture, l'ouverture du JT de 20h de TF1), ça ne marche pas aussi bien que prévu. Pour tout vous dire, même si la Fiat 500 a aujourd'hui 7 années d'existence, comparez sim¬plement le nombre d'Adam et de 500 dans les rues et vous comprendrez.

PLUS AFFIRMÉE

Du coup, Opel sort le grand jeu avec une Adam plus apprêtée esthétiquement. L'idée avec l'Adam Rocks, c'est de proposer le crossover le plus petit du monde. Au programme, la garde au sol est légèrement suré¬levée, et la carrosserie s'offre une petite préparation esthétique visant à rendre la voiture plus ouverte aux aventures hors bitume. Sur le prin¬cipe, cette Adam Rocks est visuel¬lement très réussie et offre, c'est la coutume ici, de nombreuses possibi¬lités de personnalisation. Sauf qu'en dehors du look fort sympathique, une petite citadine pour partir à l'aventure, ça n'a pas vraiment de sens et juste¬ment, ça tombe bien, ce qu'on cherche aujourd'hui dans un crossover (tout comme il y a 8 ans dans un SUV), c'est avant tout le look.

BIEN ÉQUIPÉE

Une fois à bord, on retrouve tout naturellement l'ambiance originale qui caractérise l'Adam classique avec un niveau d'équipement assez généreux dans l'ensemble. Il faut dire que quand on demande 17 000 euros pour une petite citadine (20 000 pour notre modèle d'essai), c'est simplement la moindre des choses. Dans l'ensemble, Opel fait mieux que la Fiat 500 aussi bien sur la présen¬tation que la partie multimédia et la qualité des matériaux et se permet même d'offrir un peu plus de volume aux places arrière.

NOUVEAU MOTEUR 3 CYLINDRES

Vous l'aurez compris, avec sa garde au sol surélevée de quelques milli¬mètres, l'Adam Rocks peut maintenant s'attaquer aux trottoirs comme jamais ! Mais comme c'est interdit, nous nous sommes contentés de rouler sur les pavés de Riga ou encore sur les rails du tramway pour apprécier le confort, somme toute, supérieur à celui d'une Adam classique, même avec les jantes de 19 pouces qui équipaient notre mo¬dèle. Le nouveau moteur 3 cylindres de 999 cm3 se révèle être l'un des meil-leurs blocs essence pour une petite citadine de cette taille. Avec 115 ch, il offre d'excellentes prestations et n'impactera pas le budget carburant. À l'arrivée, l'Adam Rocks est incontes¬tablement une bonne voiture. On peut même dire que face aux récentes Twingo 3, Citroën C1 et Peugeot 108, c'est la plus appréciable de toutes. Il reste à Opel une lourde tâche. Celle de faire savoir à une

clientèle branchée, aisée, urbaine, cette clientèle qui roule justement en Mini ou en 500, qui pour¬rait bien craquer prochainement pour une Twingo ou une Smart, que cette voiture existe.

* *Fabriquant de machines à coudre de la 2e moitié du XIXe siècle, qui n'a de surcroît, jamais vécu assez longtemps pour voir sortir la première automobile de son usine.*