

Vrnitev k mestnemu

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

Zdi se, da se Opel z Agilo vrača k majhnemu, prijetnemu, uporabnemu in varčnemu avtomobilu. Po polomu z Omega, Vectro, Insignio in Antaro je Agila znova dokaz, da lahko Opel naredi prav prijeten mesten avtomobil.

► Mogoče se ne boste vsi strinjali z nami, vendar je Opel veliko bolj uspešen pri majhnih avtomobilih. Primerjajte le prodajne številke Corse, Astre (ha, na nekaterih trgih je to že manjši avtomobil) in celo Merive v primerjavi z večjimi, prej naštetimi modeli. Nova Insignia bo imela precej dela, da si Opel povrne zaupanje kupcev, a videti je, da ji po prvih podatkih to uspeva. Do takrat pa se bodo morali Nemci, ki so trenutno zelo na trnih zaradi dogovarjanja med GM-om in nemško vlado glede finančne pomoči, prodajati manj donosne manjše avtomobile.

Opel Agila ni nov avtomobil, saj ga lahko pod Suzukijevo značko in imenom Splash tudi v Sloveniji kupimo že vsaj leto dni. Zato si Opel zasluži že prvo grajo, saj so prišli z Agilo na trg prepozno. Komur je bil ta avtomobil že od začetka všeč, si je omislil Suzukijevega malčka, pri Oplu pa lahko zdaj upajo le na zaprisežene voznike 'nemških' avtomobilov. Ali pa ne, saj je Agila ne nazadnje tako drugače oblikovana od Splasha, da bi ob primerni promocijski kampanji (ki je Splash ni imel!) utegnil zapeljati v marsikatero garažo. Raje pozno kot nikoli, pravijo pametni ...

Agilo prve generacije so izdelovali v poljskih Gliwicah, novo generacijo pa ustvarjajo na Madžarskem. Bistvo Agile je (zopet) Suzuki, zato je predelana platforma kar od Swifta. Mogoče zapriseženim ljubiteljem nemške tehnike to ne bo najbolj všeč, da Opla izdelujejo v Suzukijevi tovarni in da v bistvu temelji na japonski platformi, a za to ni razloga. Globalizacija pomeni tudi sodelovanje med tovarnami, in če je cilj narediti boljše, potem ne kaže tega dramtizirati. Opel je od Suzukijevega know-howa vsekakor pridobil.

Če smo dejali, da se Opel vrača k bistvu avtomobila, potem govorimo predvsem o lepoti, uporabnosti in predvsem simpatičnosti tehnike. O zunanji podobi ne bomo veliko razpredali, saj imajo vsake oči svojega malarja, poleg tega pa je škoda besed ob lepih fotografijah našega Aleša. Pokukajmo raje v notranjost. Materiali so kakovostni, izdelava primerna, pri obliki pa so nekateri videli Minija (velik osrednji merilnik hitrosti) in Smarta (štrleč merilnik vrtljajev). Čeprav na armaturni plošči ni veliko novosti, kombinacija kiklopovega očesa in štrlečega uhlja ni slaba. Všeč bo mladim, saj je nenavadna, in všeč bo tudi starejšim, saj je predvsem merilnik hitrosti zelo pregleden. Poleg odličnega pregleda nad hitrostjo pa bodo starejši vozniki cenili tudi velike tipke radia, predvsem pa ergonomsko in priročno nameščene vzvode gretja ter zračenja notranjosti. Med minuse

| Opel Agila 1.2 (63 kW) Enjoy



lahko prištejemo slabše dosegljiv potovalni računalnik, saj je tipka za njegovo upravljanje kar na instrumentni plošči, in uporabnost odlagalnih površin. Na prvi pogled bi dejali, da je lukenj za odlaganje drobnarij veliko (predalnik v vratih, reže pred sovoznikom, zaprt predalnik na vrhu sredinske konzole, odlagalne površine v okolici ročne zavore), a na koncu boste ugotovili, da boste le s težavo odložili denarnico. Poleg tega pa bo po gladki plastiki nenehno drsela, kar lahko razdraži kakšen vaš od gostega prometa že tako načet živec.

V drugi vrsti sedežev sledi presenečenje. Prostora je glede na skromno velikost avtomobila res veliko, zato si lahko omislite tudi kakšen izlet z najboljšimi tremi (ne previsokimi) prijatelji. Čeprav je Agila petsedežnik, saj ima tudi pet vzglavnikov, pa petega ne bi tlačil med normalno visoka potnika. A cena tega prostora je bila visoka, saj je osnovni

“Agila se lahko pri ceni boji že Corse, kaj šele dvojčka Splasha.”

prtljažnik zelo skromen: le 225 litrov, in še to v dveh nadstropjih! Pod osnovnim prostorom namreč dobite še skrit kotiček, ki meri 35 litrov. Predhodnik je imel kar 240 litrov, a bolje, da ne pogledate med tehnične podatke nekaterih tekmecev, saj boste še bolj razo-

Iz oči v oči



Dušan Lukič

» Namesto škatlastih, kombijevskih potez je nova Agila dobila zaobljene linije, nos, podoben Corsinemu, in zadek, ki dobro skriva poteze enoprostorca. Po zunanosti je Agila pravzaprav čisto klasičen mestni malček ... «



Mitja Reven

» Ne razumem, zakaj so Agilo povečali, saj je bila s prejšnjimi merami okretnejša, čeprav se seveda tudi novinka stlači v marsikatero parkirno luknjo, a je morda preveč podobna Corsi (a ne po prtljažniku). So pa pri Oplu (no, Suzukiju) naredili ogromen korak naprej, kar se tiče simpatičnosti oblike. Malce me moti cena. «

čarani. A zgodba ni tako tragična, saj lahko s preprostim preklopom zadnjega naslona dobite povsem ravno dno in kar 1.050-litrski prostor. Povsem spodobno ne le za prevoz mesečne krame iz trgovine, ampak celo za pomoč prijateljem pri selitvi. Pravzaprav smo





Test

pri prtljažniku pogrešali le pomično zadnjo klop, ki je zelo uporabna pogruntavščina, predvsem pa zadnjo polico, ki bi bila povezana s prtljažnimi vrati. Tako se ne bi dogajalo, da moraš prtljago odložiti, da ročno odmakneš poličko, predvsem pa da je potem ne pozabiš namestiti nazaj na mesto, kjer prtljažnik ščiti pred nepovabljenimi pogledi.

Voznik bo kljub po višini nastavljenemu sedežu sedel visoko, zaradi zgolj po višini nastavljivega volanskega obroča pa boste morali sedeti bližje vetrobranskemu steklu, kot bi si želeli. Preseneča preglednost na vse strani, saj imaš v prvi vrsti občutek, kot bi se steklene površine začele že pri pasu. V bistvu je Agila zelo primeren avtomobil za nerodne, saj boste tudi brez občutka za prostor okoli sebe (kajne, punce?) točno vedeli (hmm, vedele), kje se robovi karoserije končajo. Električni servovolán je naravnan bolj na udobje, zato voznik ne občuti najbolje, kaj se dogaja s prednjima kolesoma, največ težav pa smo imeli z menjalnikom. V mrzlih jutrih se pogosto zatika, ne glede na zunanjo temperaturo pa je vedno glasen. Moteče glasen. In glasen postane tudi motor pri avtocestnih hitrostih, saj se

nam je zdelo, kot bi decibeli ostali podobno visoki pri 130 ali 160 km/h. Kratek (petstopenjski) menjalnik in poskočen motor sta prava mestna potepina, saj ne le zlahka sledita mestnemu ritmu, ampak mestni tok kar narekujeja. Čeprav smo se vozili večinoma po mestu in z zimskimi gumami, je bila poraba goriva skromna, okoli sedem litrov. Na testu smo imeli močnejši bencinski motor (v Agili si lahko omislite 1.2 s 63 kilovati oziroma 1.0 z 48 kW), ki je občutljiv za prižgano klimatsko napravo, dodatno osebo v avtomobilu ali vztrajen klanec. Kombinacija vseh treh dejavnikov vam lahko precej zmanjša povprečno hitrost, čeprav tega niste želeli. Podvozje je klasično, posamične vzmetne noge spredaj in poltoga rešitev zadaj, zato si s tem ne belite glave. Tudi po spolzkem bo podvozje predvidljivo, zavore zanesljive in serijski ABS bonus. Žal Agila ni imela stabilizacijskega sistema ESP, prav tako je imela v osnovnem paketu le dve varnostni blazini. Premalo, pravimo pri Avto magazinu, zato je tudi pri ocenah izgubila precej točk. ESP in dodatni varnostni blazini pa si za tistih 500 evrov le privoščite.



Čeprav je Agila 'nemški' avtomobil, ki je narejen (tudi) iz japonskih delov in izdelan v Suzukijevi tovarni na Madžarskem, si zasluži pozornost. A tekmovalje za kupce se začne že pred domačimi vrati, saj ima podobno ceno Opel Corsa, kaj šele Suzuki Splash. ❖❖

Tabela konkurence

MODEL	Opel Agila 1.2 (63 kW) Enjoy	Suzuki Splash 1.2 (63 kW) GLX	Opel Corsa 1.2 (59 kW) Essential (5 vrat)	Ford Fiesta 1.25i (60 kW) Trend (5 vrat)
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.242	1.242	1.229	1.242
največja moč (kW/km pri 1/min)	63/86 pri 5.500	63/86 pri 5.500	59/80 pri 4.200	60/82 pri 5.800
največji navor (Nm pri 1/min)	114 pri 4.400	114 pri 4.400	110 pri 4.000	114 pri 4.200
dolžina × širina × višina (mm)	3.740 × 1.680 × 1.590	3.715 × 1.680 × 1.590	3.999 × 1.737 × 1.488	3.950 × 1.720 × 1.480
največja hitrost (km/h)	175	175	168	168
pospešek 0-100 km/h (s)	12,3	12,3	13,9	13,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,9/4,7/5,5	6,9/4,7/5,5	7,7/4,7/5,8	7,5/4,6/5,7
cena osnovnega modela (evri)	10.700	11.990	9.890	12.010

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Paket Stil	600
Klimatska naprava	815

Tehnični podatki

CENA:	(GM Southeast Europe)	Garancija:	2 leti splošne garancije, 12 let garancije za prerjavenje.
1.0 (48 kW) Enjoy:	10.200 EUR		
1.2 (63 kW) Enjoy:	10.700 EUR		
Testno vozilo:	12.115 EUR		
Moč:	63 kW (86 KM)	Predvideni redni servisi:	Servisni interval na 15.000 km.
Pospešek:	13,0 s		
Največja hitrost:	175 km/h		
Povpr. poraba:	7,1 l/100 km		

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):		
redni servisi, delo, material:	1.163	obvezno zavarovanje (2): 2.130
gorivo	6.816	kasko zavarovanje (2): 1.946
gume (1):	912	
izguba vrednosti po 5 letih:	4.441	Skupaj: 17.408
		Strošek za prevoženi km: 0,17 EUR/km

(1) - upoštevati smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

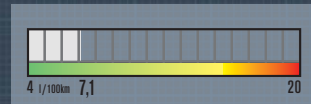
T = 11 °C / p = 1190 mbar / rel. vl. = 34 % / Gume: Sava Eskimo S3 185/60/R 15 T / Stanje: Kilometrski števec: 1306 km

Vozne lastnosti	s
0-100 km/h:	13,0
402 m z mesta:	18,7
	(120 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV):	13,4
80-120 km/h (V):	23,1

Največja hitrost	175 km/h
	(V. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	6,7
največje povprečje	7,5
skupno testno povprečje	7,1



Trušč v notranjosti	III.	IV.	V.	dB
Prestava	56	55	55	
50 km/h	56	55	55	
90 km/h	64	62	60	
130 km/h	64	68	66	
Prosti tek	37			

Zavoma pot	m
od 130 km/h:	80,4
od 100 km/h:	48,1
	(AM meja 43 m)



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

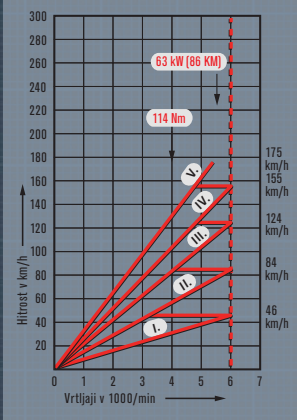
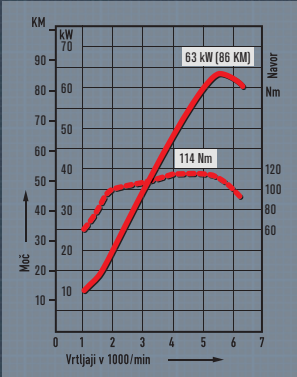


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

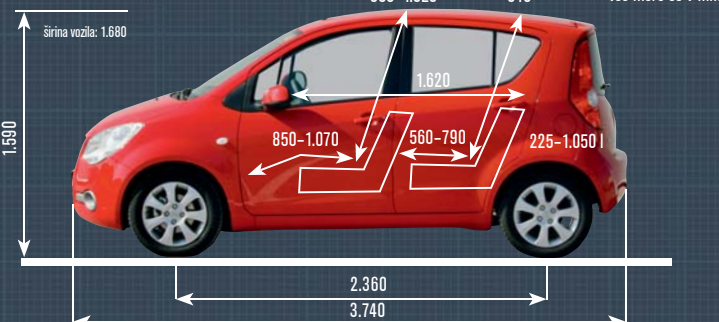
Zaradi Agile ponoči ne boste slabše spali. Motor je glede na svojo prostornino prav poskočen, menjalnik pa prerobit, da bi ga bilo prijetno upravljati.

I Opel Agila 1.2 (63 kW) Enjoy

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 73 × 74,2 mm - gibna prostornina 1.242 cm³ - kompresija 11,1 : 1 - največja moč 63 kW (86 KM) pri 5.500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,6 m/s - specifična moč 50,7 kW/l (69 KM/l) - največji navor 114 Nm pri 4.400/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,45; II. 1,90; III. 1,28; IV. 1,03; V. 0,82; - diferencial 4,11 - platišča 5,5J × 15 - gume 185/60 R 15 T, kotalni obseg 1,82 m. **Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 3,1 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.040 kg - dovoljena skupna masa 1.435 kg - dovoljena masa prikloice z zavoro: ni podatka, brez zavore: ni podatka - dovoljena obremenitev strehe: 35 kg. **Zmožljivosti (tovarna):** največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,3 s - poraba goriva (ECE) 6,9/4,7/5,5 l/100 km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.680 mm - kolotek spredaj 1.470 mm - zadaj 1.480 mm - rajdni krog 10,0 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.400 mm, zadaj 1.330 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 520 mm, zadnji sedež 480 mm - premer volanskega obroča 365 mm - posoda za gorivo 45 l.



Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 5 sedežev: 1 × kovček (85,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - ABS - ISOFIX - servo volan - deliva zadnja klop - električni pomik šip spredaj - električno nastavljeni in ogrevani vzvratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom - večopravilni volan - po višini nastavljen volanski obroč - po višini nastavljen voznikov sedež - meglenki spredaj - potovalni računalnik.

Ocena

Zunanost (15)	12	V primerjavi s predhodnikom je pravi lepoteč z veliko steklenimi površinami.
Notranjost (125)	83	Več prostora v potniški kabini pomeni manjši prtljažnik, ki pa se ga lahko precej poveča in pri tem ustvari ravno dno!
Motor, pogon, podvozje (65)	45	Za 1,2 litra poskočen motorček, kratek petstopenjski menjalnik, predvidljivo podvozje.
Vozne lastnosti (70)	52	Pri prestavni ročici izgubi največ točk, nekaj pa tudi pri smerni stabilnosti.
Zmožljivosti (35)	16	Majhen bencinski motor brez prisilnega polnjenja pač ne zmore čudežev, čeprav je za mestna potepanja dovolj.
Varnost (45)	5	Nima ESP-ja, niti dnevni luči, niti bočnih varnostnih blazin ...
Gospodarnost (65)	39	Osnovna cena je žal previsoka in garancija zelo povprečna, je pa poraba goriva več kot zadovoljiva.
Skupaj	252	Če ne štejemo skromne varnostne opreme in razmeroma visoke cene (v primerjavi s Corso ali Suzukijevim Splashem), boste v Agili takoj domači. Igrivo upravljanje in odlična preglednost bosta prišli prav tudi moškim, ne le ženskam.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriteriji ocenjevanja (Št. točk + ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ motor v mestu
- ▲ prostornost na zadnjih sedežih glede na skupno velikost avta
- ▲ pregleden merilnik hitrosti in veliki gumbi radia
- ▲ prtljažnik ob preklopljeni zadnji klopi
- ▲ veliki in ogrevani vzvratni ogledali
- ▼ delovanje menjalnika (glasen, občasno zatikajoč)
- ▼ glasnost motorja na avtocesti
- ▼ le po višini nastavljen volanski obroč
- ▼ nima dnevni luči
- ▼ premalo uporabnih odlagalnih mest
- ▼ velikost osnovnega prtljažnika
- ▼ težko dosegljivi podatki potovalnega računalnika
- ▼ le dve varnostni blazini