

# Ostanite mladi!



Kupci Agile so prav gotovo mladi po srcu, še posebej, če imajo v garaži dvobarvno (karoserijsko) različico. In ti 'mladeniči' (ali 'mladenke') lahko prav vsak dan koristijo prostorno notranjost, a trpijo zaradi nagibanja karoserije in imajo velike oči pri močnem zaviranju!

Besedilo Aljoša Mrak Foto Aleš Pavletič

Višina je moja vrlina, bi lahko dejali ob pogledu na 24 centimetrov krajšo in 28 centimetrov višjo Agilo v primerjavi s Corso. Majhni avtomobili namreč rastejo zaradi omejenih možnosti (načrtovalci imajo vedno v mislih prenatrpana mestna središča) predvsem v višino. Vendar to dejstvo prinese s seboj tudi slabo stran, saj se s prostornostjo viša tudi težišče avtomobila. Ko pri dinamični vožnji skozi ovinke opazuje voznika, kako se z rokami drži za volanski obroč in kako rine kolena v sredinsko konzolo in vrata, da ne zdrsne s sedeža, potem veš, da mu ni prijetno. Zato bi lahko mirne duše priznali, da so to zelo varni avtomobili, saj s tem početjem kmalu prenehaš in se skozi ovinke voziš zelo počasi. Toda ali so res varni?

Matevža, odgovornega za meritve testnih avtomobilov, tako prestrašenega že dolgo nisem videl. Na meritvah namreč preskušamo tudi zavorno pot od 100 km/h do popolne ustavitve in Agila se na tem preskusu ni izkazala. Olajševalna okoliščina je, da Agila ni imela protiblokirnega sistema ABS, vendar pa po našem preskusu svetujemo, da se izogibate močnemu zaviranju, sicer vas lahko preseneti divji ples po cestišču, iz katerega pridete živi le s trezno glavo in (dirkaškimi) izkušnjami. Teh pa kupci Agil ponavadi nimajo, zato zelo toplo priporočamo nakup sistema ABS! Le tako boste preživeli nenadno močno zaviranje, sicer se bo končalo najmanj z zvito pločevino. Če se vam zdi Agila znana, kot bi jo že nekje videli v malce drugačni podobi, se niti ne zmotili. Opel je ta model razvil skupaj z

japonskim Suzukijem, ki ima več izkušenj pri majhnih avtomobilih. Zato naj vas ne moti, če boste pri podobni karoserijski obliki videli S na maski in napis Wagon R+ na zadku. Prostornost v notranjosti je tisti adut, ki ga temu nemško-japonskemu izdelku ne moremo oporekati. Na prednjih sedežih bosta dva odrasla sedela brez težav, na zadnji klopi (ki je za deset centimetrov višja kot prednja sedeža!) pa bodo uživali predvsem otroci. Agila zaradi velikih steklenih površin kar razvaja s preglednostjo, kar pomeni tudi, da se v poletnih mesecih notranjost zelo ogreje. Zato smo imeli v testnem avtomobilu mehansko klimo (ne boste verjeli, ampak jo tudi toplo priporočamo!), da nam ni bilo vroče, medtem ko smo se igrali z radiem s CD-jem in upravljali električno pomična stekla. Sredinska

konzola s srebrno barvo malce razgiba sicer monotono armaturno ploščo, modri sedeži v notranjosti pa prav bodejo v oči zaradi svoje intenzivne modre barve. Da, Agila z opremo Njoy je namenjena tistim, ki jim ni nerodno ... tudi takrat, ko jih zaradi dvobarvne karoserije opazujejo drugi udeleženci v prometu!

Kot sem že poudaril, se boste zaradi nagibanja karoserije skozi ovinke peljali počasneje, kot to omogoča motor. V testnem avtomobilu se je bohotil 1,3-litrski turbodizel, ki v spodnjem območju vrtljajev rad spi, v zgornjem pa navdušuje s poskočnostjo. Sedva zaradi majhne motorne prostornine ne smemo pričakovati čudežev, a po mestu vseeno upoštevajte tako imenovano turbo luknjo, da vas kakšen načrtovan, a ne izpeljan 'skok' v križišču ne bi presenetil. Težavo rešite tako, da že na mestu dodajate malce plina in nato s pomočjo turbopuhala urno izkoristite luknjo v prometnem toku. Poraba se je gibala okoli poldmlega litra, kar je za malčka sprejemljivo, saj bi jo lahko z nežnejšo desno nogo še znižali.

Naj vas ne moti, da je Opel Agila narejena v poljskih Gliwicah. Narejena je po nemških standardih, zato lahko dobro kakovost izdelave le potrdimo. Če ste torej mladi po duši, izkoristite vedrega in nasmejanega Opla, saj toliko veselja že dolgo nismo doživeli v ponavadi 'resnih' nemških avtomobilih. ■



# NJOY

Agila z opremo Njoy je namenjena tistim, ki jim ni nerodno ...

CENA OSNOVNEGA MODELA: 2.594.000 SIT  
CENA TESTNEGA VOZILA: 2.594.000 SIT

## NAŠE MERITVE

<b>Pospeški</b>	
0-100 km/h:	14,4 s
402 m z mesta:	19,3 s (113 km/h)
1000 m z mesta:	36,0 s (141 km/h)

<b>Prožnost</b>	
50-90 km/h (IV.):	10,2 s
80-120 km/h (V.):	16,9 s

<b>Največja hitrost</b>	155 km/h (V. prestava)
-------------------------	------------------------

<b>Zavorna pot</b>	
od 100 km/h:	47,2 m (AM meja 45 m)

<b>Poraba goriva</b>	
skupno testno povprečje	6,5 l/100 km

## TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1248 cm<sup>3</sup> - največja moč 51 kW (70 KM) pri 4000/min - največji navor 170 Nm pri 1750/min

**Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 165/60 R 14 T (Pirelli Winter M+S)

**Mase:** prazno vozilo 1055 kg - dovoljena skupna masa 1500 kg. **Mere:** dolžina 3500 mm - širina 1620 mm - višina 1695 mm - prtljažnik 240-1250 l - posoda za gorivo 41 l

**Zmogljivosti:** največja hitrost 145 km/h - pospešek 0-100 km/h 17,7 s - poraba goriva (ECE) 7,0/5,1/5,8 l/100 km

## HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ prostornost v notranjosti
- ▲ navor pri višjih vrtljajih
- ▲ pokončno sedenje
- ▲ lahek dostop

- ▼ dolga zavorna pot
- ▼ obnašanje pri polnem zaviranju
- ▼ 'turboluknja'
- ▼ občutljivost na bočni veter
- ▼ nagibanje karoserije

## Končna ocena

Priznam, da po neprijetni izkušnji na meritvah zaviranja na začetku za volanom nisem bil sproščen. A počasi človek pozabi in začne uživati v prostornosti notranjosti in poskočnosti motorja. Avtomobilček kar kliče po vedrem vozniku!