

Opel Agila (2000 - 2008) Städtische Laune

Autotest | MPVs sind populär wie noch nie. Die Autos sind geräumig, praktisch und damit ganz "in". Vor einigen Jahren erschien auch der erste Mini-MPV. Das Konzept scheint etwas widersprüchlich, weil ein MPV (Multi Purpose Vehicle) gerade groß und geräumig sein soll. Dennoch ist der Mini-MPV wirklich eine schlaue Erfindung und diese "komischen, hohen Autos" haben ihre Daseinsberechtigung. Opel zeigt seine Interpretation des Mini-MPV mit dem Agila.

Mini-MPV

Mit einem schelmischen Blick der großen, an den Ecken platzierten Scheinwerfer wartet das Testauto auf uns. Viele Leute müssen sich gerade an das Design des Mini-MPV gewöhnen, aber direkt beim Einsteigen wird das Eis schon gebrochen. Da das Auto in die Höhe gebaut worden ist, können die Insassen gerader sitzen. Das hat zur Konsequenz, dass weniger Beinfreiheit nötig ist und mehr nützlicher Platz aus wenigen Metern gewonnen wird. Auch der Motor ist teilweise unter dem Armaturenbrett eingebaut, um den maximalen Innenraumplatz aus dem Äußeren zu erreichen. Das Resultat ist, daß der so klein aussehende Agila einen enormen Platz innen bietet. Der Platz zwischen den Vordersitzen und dem Armaturenbrett ist genauso so groß, wie bei einem massiven Mittelklassewagen und die Kopffreiheit ist größer, als die der meisten Stufenheck oder Hatchbacks.

Die Sitze sind stabil und gut verstellbar. Schade, dass das Lenkrad nicht verstellbar ist, so dass größere Fahrer die Beine etwas künstlich um das Lenkrad herum falten müssen. Der Platz hinten ist auf den ersten Blick gering. Der Abstand zwischen der Rücksitzbank und der Rückenlehne der Vordersitze ist minimal. Wer einmal hinten Platz nimmt, wird wieder überrascht sein. Auch die Passagiere sitzen gerade, so dass die Beinfreiheit dennoch ausreichend ist. Große Erwachsene werden vielleicht nicht enthusiastisch über eine lange Fahrt im Agila sein, aber im Vergleich zu den konventionellen kompakten Autos sitzt man im Agila hinten sehr gut.



LKW

Anstatt Passagiere kann der Agila natürlich auch Gepäck mitnehmen. Hinter der Rücksitzbank findet man einen Kofferraum von 240 Litern, vergleichbar mit dem der anderen kleinen Autos. Die Rücksitzbank kann man in zwei Teilen hochklappen, womit sich der Platz bis zu 1250 Litern erhöht. Das ist ein Wert für den sich sogar ein Kombi nicht schämen muß!



Nachdem die Rücksitzbank hochgeklappt wird, verschiebt sich der Sitz, dank eines ingenieuren Mechanismus', etwas nach vorne und nach unten, so dass ein perfekt flacher Boden entsteht. Die Ladekante von nicht mehr als einem Zentimeter ist unwesentlich. Die Heckklappe öffnet sich nicht weit genug für jeden Fahrer, um darunter stehen zu können. Manche konnten dagegen mit der Stirn stoßen.



Lenkung

Die Lenkung des Agila ist nicht so direkt wie bei einem Sportwagen, aber man kann das Auto doch scharf steuern ohne viele Lenkbewegungen machen zu müssen. Zum Beispiel bei einem Minikreisverkehr ist

das sehr angenehm. Außerdem wird die Lenkung deutlich unterstützt. Die Servolenkung macht das Steuern sehr leicht, ist aber nie störend. Im Gegenteil, in der Stadt nimmt der Agila die Kurven mit Freude und das wird unser Credo während der Testfahrt: je schmaler die Strasse und unmöglicher die Kurve, desto angenehmer".

Beim Parken ist der Agila wieder vorteilhaft, weil die eckige "Kutsche" gut übersehbar ist. Dann lässt sich das Auto leicht in den letzten freien Platz hinstellen. Wer letztendlich Angst hat, daß dieses schmale, hohe Auto umfällt, kann sich beruhigen. Der Agila hat eine sehr gute Strassenlage, so dass der Grenzbereich zwischen normalem und flottem Fahren nie erreicht wird. Auch bei einem Ausweichmanöver reagiert das Auto brav. Natürlich reagiert ein Mini-MPV immer etwas heftiger als ein niedrigeres Auto, aber der Fahrer braucht sein Fahrverhalten im täglichen Verkehr nicht anzupassen, der Agila ist genauso zu fahren wie ein niedrigeres Auto.

Motoren

Opel liefert den Agila mit einem 1.0 oder einem 1.2-Liter Motor. Für den Test haben wir uns für die 1.2-Liter Variante entschieden. Damit fühlt sich der Agila in der Stadt wieder ganz zu Hause. Vor allem im 2.Gang akzeptiert das Auto fast alles.

Aber der Lebensraum des Agila begrenzt sich nicht nur auf die Innenstadt. Auf der Autobahn ist der Agila genauso angenehm leise wie ein Auto dieser Preisklasse und von diesem Umfang. Sowohl die Motor - als auch die Windgeräusche bleiben sehr bescheiden. Auf den Nebenstrassen sind die Zwischenbeschleunigungen des 75-PS starken Triebwerkes ausreichend, um zu überholen, aber man darf keine schnellen Sprints erwarten. Auf der Autobahn hat der Agila genügend Power, um auch Geschwindigkeiten über 100 Km/h zu erreichen, ohne zurück schalten zu müssen. Der Testverbrauch lag mit 6,6L/100 km etwas höher als die Herstellerangabe. Aber da während der Testperiode hauptsächlich in der Stadt gefahren wurde und der Agila ein hohes Auto ist, kann man es dennoch als angemessen bezeichnen.

Fazit

Der Opel Agila 1.2 Elegance ist ein Auto, das Vergnügen macht. Dank dem Konzept eines Mini-MPV wird der maximale Platz aus den extrem bescheidenen Innenmaßen erreicht. Diese Elegance-Ausführung liefert ein großzügiges Ausstattungsniveau, sehr gute Sicherheitseinrichtungen und einen angenehmen Motor für einen bescheidenen Betrag. Das gibt dem Käufer das Gefühl, ein gut durchdachtes, komplettes Auto in den Händen zu haben und damit eine schlaue Entscheidung getroffen zu haben. ■



Technische Daten

Opel Agila (2000 - 2008) 1.2 Twinport Edition

Maße und Gewichte

Länge x Höhe x Breite	350 x 162 x 170 cm
Radstand	236 cm
Leergewicht	1.030 kg
Anhänger	n.b.
Bremsgewicht Anhänger	n.b.
Tankinhalt	41 l
Gepäckraum	240/1250 l
Reifen	

Motor und Leistung

Motorinhalt	1199 cc
Zylinder / Ventile	4/4
Max. Leistung	75 PS @ 5600 U/min
Drehmoment	110 Nm @ 4000 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	13,5 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	155 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	6,5 l / 100 km
Vebrauch Stadt	8 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	INF l / 100 km
CO2 Ausstoß	n.b.

Preis

Preis	€ 13.215
Grundpreis	€ 9.995