



Jarno van Maanen
2 september 2008

© Rijtesten.nl

Vrolijke verschijning

Om meteen maar met de deur in huis te vallen: van de oude Agila waren we niet echt gecharmeerd. En dat had vooral te maken met het ontwerp. Dit model was gebaseerd op de Suzuki Wagon en laat dat een auto zijn die nog het meest weg had van een telefooncel met wielen eronder. Nu had de Opel gelukkig wat meer afgeronde vormen, toch was het design eigenlijk van meet af aan verouderd. Hoe anders is dat bij de nieuwe Agila. Ook deze auto is samen met Suzuki tot stand gekomen - de Splash is zijn bijna identieke broertje - maar de vergelijking met een telefooncel is duidelijk niet meer van toepassing. De jongste Opel is een vrolijke verschijning en we zijn dan ook erg benieuwd naar wat hij ons nog meer te bieden heeft.



Speelse vormgeving

Vaak maken fabrikanten zich er makkelijk van af wanneer ze met een nieuwe model van een bestaande auto op de proppen komen. Een paar andere lijntjes, licht gewijzigde koplampen, een opnieuw ontworpen bumper. En dat is het dan. Zo ging het niet bij Opel. De Agila is echt een compleet andere auto. Behalve de naam kunnen we eigenlijk geen overeenkomsten met het vorige model noemen. Zoals gezegd is de Agila samen met Suzuki ontwikkeld en dat wordt meteen duidelijk als je de Suzuki Splash ziet, want behalve het neusje en de achterlichten zijn de auto's identiek. Het is een verstandige tussenweg: de ontwikkelingskosten delen en toch je auto een eigen gezicht geven. Niet vreemd dat we dit tegenwoordig steeds vaker zien.

Met de speelsere vormgeving richt Opel zich meer op de jeugdige automobilisten. Onze indruk is dat dit aardig lukt; in het nieuwe model zien we over het algemeen

jongere mensen rijden dan in het oude model. Ook valt op dat hij vaak in frisse kleuren wordt geleverd. Lichtgroen en lichtblauw zijn populair en je ziet ze regelmatig met een felrode lak, zoals onze testauto. Die opvallende kleuren leiden mooi de aandacht af van een paar uiterlijke tekortkomingen die de Agila helaas toch heeft. Zo sluit de motorkap niet helemaal goed aan op de grille, had het minuscule uitlaatje wat ons betreft beter onder de bumper kunnen worden verstopt en doet het plastic rondom de mislampen wat goedkoop aan.



Grote metamorfose

Dat de Agila een grote metamorfose heeft doorgemaakt, blijkt ook uit het interieur. De middenconsole oogt volwassener en het instrumentarium is veel meer van deze tijd. Een leuk - maar inmiddels niet echt origineel meer te noemen - detail is de losse toerenteller, die op een spriet boven het dashboard uitsteekt. Dankzij de ver naar voren

geplaatste versnellingspook is er genoeg ruimte voor stoelen met een fatsoenlijke breedte. Onze uitvoering heeft, met zijn antracieten bekleding, niet de meeste sprankelende kleurstelling. De Agila is echter ook te leveren met stoelen, dashboard en deurpanelen in blauw of oranje, waarmee de uitstraling van het interieur behoorlijk veranderd kan worden.

De nieuwe Agila mag dan iets minder hoog zijn dan de vorige, de hoofdruimte is nog steeds prima, zowel voorin als achterin de auto. Opel claimt dat de achterbank geschikt is voor drie personen. Daar hadden wij zo onze twijfels over, maar zolang het geen brede sportschooltypes zijn, kun je best drie mensen kwijt op de achterbank. Helaas is de bagageruimte nogal ondiep. Wil je grotere spullen meenemen, dan ben je dus al snel genoodzaakt om de achterbank neer te klappen. Dit gaat weliswaar kinderlijk eenvoudig, toch zou het prettiger zijn als er wat meer ruimte was. Zoals we bij de Suzuki Splash al opmerkten: een verschuifbare achterbank was hier een goede oplossing geweest.

Qua uitrusting biedt de Agila wat je mag verwachten in deze klasse. Standaard is hij uitgerust met onder andere ABS, hoofd- en zijairbags en ISOFIX bevestiging voor kinderzitjes. Neem je de Enjoy uitvoering, dan kun je bovendien rekenen op airco, een radio/cd-speler, elektrische ramen, mistlampen en veel extra bagagevakjes. De 1.2 motorisering is overigens altijd als Enjoy uitgevoerd, bij de 1.0 kost deze uitvoering 2 mille extra. Vind je dat teveel geld, maar wil je wel airco en elektrische ramen, dan kun je voor 1.100 euro het Electric Comfort pakket kiezen. En vind je de Enjoy niet compleet genoeg: neem er een Style pakket bij. Daarmee krijg je een leren stuurwiel, getinte ramen en lichtmetalen velgen.



Agiel en stabiel

Je kunt veel zeggen van de oude Agila, maar echt een rijdersauto was het niet. Gelukkig heeft de nieuwe ook in dit opzicht een grote sprong voorwaarts gemaakt. Dankzij zijn sportieve onderstel, geleend van de Suzuki Swift, rijdt hij erg, euh, agiel. Met de toegenomen breedte en afgenomen hoogte, ligt hij bovendien veel stabiel op de weg en is hij minder zijwindgevoelig. Nu kun je tenminste lekker een bochtje nemen, zonder meteen het gevoel te hebben dat je gaat kapseizen. Helaas bieden de stoelen, met hun vlakke zitting, weinig zijdelingse steun. Je belandt dus al snel op schoot bij je passagier, bij wijze van spreken. Stoelen met wat meer profiel zouden beter hebben aangesloten bij het goede weggedrag.

De twee motoren waarmee de Agila leverbaar is, zijn beide nieuw ontwikkeld en hebben een aluminium cilinderblok en -kop. De 1.0 heeft een vermogen van 65 pk en verbruikt

4,5 liter per 100km, de 1.2 waarvan onze Agila is voorzien, schopt het tot 86 pk, bij een verbruik van 5,5 liter. De prestaties van deze motor zijn heel redelijk. Het standaardsprintje is in ruim 12 seconden voltrokken en pas bij 175km/h is de koek op. Om vlot op te trekken, is het wel nodig om hem op toeren te houden. Schakel je netjes volgens het Nieuwe Rijden bij 2.500 toeren dan voelt de motor wat loom aan, iets later schakelen voorkomt dat. Het verbruikt stijgt wel wanneer je vlotter optrekt. Wie zuinig wil zijn, moet dus maar geduld hebben.

Wat betreft de besturing is de Agila grotendeels een typische stadsauto. De pedalen bieden weinig weerstand, wat in de stad natuurlijk wel zo prettig is. Ze geven gelukkig wel genoeg feedback om het gas en de rem goed te kunnen doseren. Zo is het eigenlijk ook met het sturen. Dat gaat ook vrij licht, maar toch direct genoeg. Vreemd genoeg schakelt hij dan weer behoorlijk zwaar, de pook vraagt een stevige beweging. Het rijcomfort is best aardig. Slecht wegdek deert hem niet en ook op hobbelige wegen wordt hij niet springerig. Verkeersdrempels zijn echter niet zijn ding. Rijd er iets te hard overheen en je pak melk in de kofferbak is veranderd in slagroom, maar ach, daar hebben vrijwel alle kleine auto's last van.



© Rijtesten.nl

Prima kwaliteiten

De nieuwe Agila verschilt van de vorige als dag en nacht. Hij ziet er vlotter uit, rijdt prettiger en het interieur spreekt ons meer aan. Verder is de interieurruimte, ondanks het feit dat hij iets lager is dan zijn voorganger, nog steeds indrukwekkend. In deze klasse is het bijvoorbeeld erg bijzonder dat je met z'n drieën op de achterbank kunt plaatsnemen, zonder dat je moet proppen. De kofferruimte is helaas wat ondiep, maar zodra je de achterbank neerklappt, ontstaat er wel een zee aan ruimte. De vorige Agila moest het eigenlijk alleen hebben van zijn praktische vormen, de nieuwe is net zo praktisch, maar ziet er bovendien goed uit en rijdt ook prima. En dat zijn prima kwaliteiten voor een stadsauto.

Plus

- + Vrolijke vormgeving
- + Goede wegligging
- + Interieurruimte

Min

- Zijdelingse steun van stoelen
- Nogal ondiepe kofferruimte
- Iets duurder dan tweelingbroertje