



Opel Agila 1.2 ecoFlex Edition

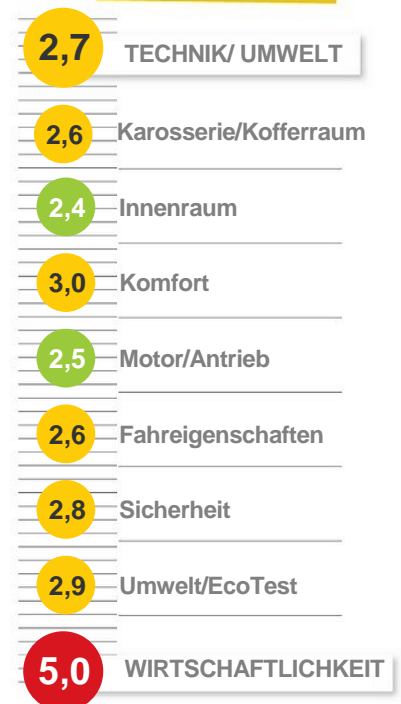
Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(69 kW / 94 PS)

Der Opel Agila gefällt durch seine unkomplizierte Bedienung und gut platzierte Einstellelemente für Heizung und Radio. So großzügig der Platz aber vorne bemessen ist, so knapp geht es in der zweiten Reihe zu, vor allem für die Knie von Erwachsenen ist kaum Platz. Der 1.2-Liter Benzinmotor erfüllt die Euro5-Abgasnorm und leistet jetzt 94 PS. Die leider aufpreispflichtige ecoFlex-Version enthält eine gut funktionierende Start-Stopp-Automatik, wodurch der Verbrauch speziell bei Stadtfahrten mit vielen Standphasen gesenkt werden kann. Überland- und Autobahnfahrten lassen den Verbrauch aber ansteigen. Der kleine Vierzylinder läuft unspektakulär, sorgt für guten Vortrieb und ist die bessere Wahl im Vergleich zum etwas schwachen 1.0-Liter-Benziner. Sicherheit lässt sich Opel aber extra bezahlen, Kopfairbags und das wichtige ESP kosten Aufpreis, der baugleiche Suzuki Splash (in Club-Ausstattung) bietet das serienmäßig. Für die getestete Variante verlangt Opel mindestens 14.800 Euro plus je 390 Euro für ESP und Kopfairbags. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Citroen C1, Hyundai i10, Kia Picanto, Peugeot 107, Suzuki Splash, Toyota Aygo.

- +** vorne bequemer Zustieg und gutes Raumgefühl, variabler Kofferraum, einfache Bedienung, mit ESP gute Fahrstabilität
- hinten wenig Platz, hoher Verbrauch, ESP/Kopfairbags kosten Extra, schlechte Wirtschaftlichkeit



ADAC-URTEIL



Verarbeitung und Finish der Karosserie sind recht ordentlich, der Preisklasse entsprechend. Die Spaltmaße sind sehr niedrig und lassen den kleinen Agila "aus einem Guss" erscheinen. Auch im Innenraum zeigt sich die Verarbeitung gut, von der Material-Anmutung darf man aber nicht zuviel erwarten. Selbst auf sehr schlechten Straßen bleibt aber alles ruhig, den Verkleidungen entfleucht kein Knarzen oder dergleichen. Die Tankklappenentriegelung ist zwar nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen, es befindet sich aber gut erreichbar ein kleiner Hebel im Fußraum des Fahrers. Die Türausschnitte sind nicht besonders gut gegen Verschmutzen nach außen abgedichtet, sie werden aber von Kunststoffeinsätzen vor Kratzern durch Schuhe geschützt.

- ⊕ Die maximale Zuladung beträgt für einen Fünfsitzer gute 443 kg.
- ⊖ Gegen seitliche Remppler ist der Agila nicht geschützt, auch die durchgängig lackierten Stoßfänger vorne und hinten verhindern kaum sehr teure Reparaturen schon bei kleinen Blessuren. Der Motorraum ist nach unten offen, so kann Straßenschmutz ungehindert eindringen, zudem erhöhen dadurch entstehende Luftverwirbelungen unnötig den Verbrauch. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenpannenset zur Verfügung. Gegen Aufpreis gibt es immerhin ein schmales Notrad, mit dem höchstens 80 km/h gefahren werden darf. Das Wechseln der Scheinwerferlampen gestaltet sich schwierig und dürfte in den meisten Fällen Werkstatt-Sache sein. Wirklich mager: auf dem Dach dürfen nur Lasten bis 35 kg transportiert werden.

Die unten breiten A-Säulen und die sehr breiten C-Säulen schränken die Rundumsicht ein. So erhält der Agila bei der ADAC-Rundumsichtmessung eine gerade noch befriedigende Note. Der Bodenblick nach vorne und hinten fällt durchschnittlich aus, die Sicht im Innenspiegel nur ausreichend. Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn zufriedenstellend aus. Parksensoren, welche beim Rangieren hilfreich wären, sind nicht an Bord. Als Zubehör kann man für die hintere Stoßstange aber Sensoren nachrüsten lassen.

- ⊕ Der Fahrer hat durch die erhöhte Sitzposition eine sehr gute Übersicht. Die großen, beheizbaren Außenspiegel sorgen für gute Sicht nach hinten. Es fehlt ihnen aber an einem asphärischen Bereich, welcher Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser erkennen lassen würde. Für bessere Sicht nach hinten lassen sich die Kopfstützen der Rücksitze teilweise versenken, wenn sie nicht benötigt werden.

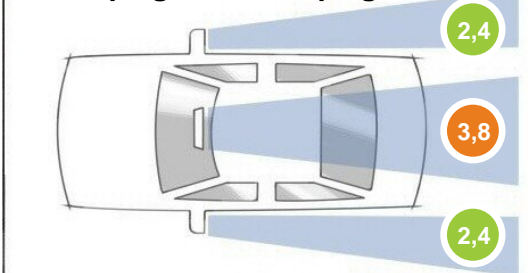


Trotz versenkbaren Kopfstützen wird die Sicht nach schräg hinten aufgrund der breiten C-Säulen stark beeinträchtigt.

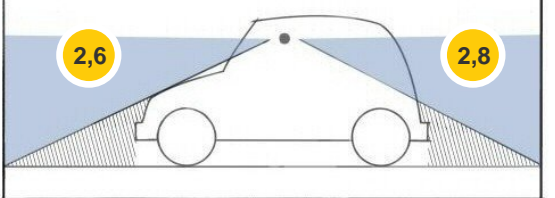
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,1 Ein-/Ausstieg

- + Vorne kann man sehr bequem ein- und aussteigen, die Schweller sind niedrig und die Sitze befinden sich mit etwa 63 cm über der Straße in idealer Höhe. Auch ist der Abstand zwischen Sitz und Schweller sehr klein und damit nicht hinderlich. Hinzu kommen die hohen Türausschnitte, die ein verhältnismäßig aufrechtes Einsteigen ermöglichen. Hinten kann man nicht ganz so bequem zusteigen, die Türausschnitte sind schmaler geschnitten und der Platz zwischen Vordersitzlehne und Rückbank etwas knapp bemessen. Die Türaufhalter könnten etwas kräftiger ausgelegt sein, reichen aber dank der kurzen und damit recht leichten Türen aus. Für den Beifahrer und die hinten außen Sitzenden stehen am Dachhimmel Haltegriffe zur Verfügung, über dem Fahrer befindet sich ein Brillenfach.
- Um alle Türen zu entriegeln, muss mehrfach auf die Fernbedienung gedrückt werden; die Knöpfe sind nicht verwechslungssicher.

2,6 Kofferraum-Volumen *

Für die Fahrzeugklasse ist das Kofferraumvolumen mit 145 l knapp bemessen, es befindet sich aber unter dem Kofferraumboden ein weiteres Staufach mit etwa 40 l. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich der Stauraum auf 530 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum lässt sich durch die kastenförmige Karosserie über einen großen Bereich bis zum Dach beladen.



Lediglich 145 l Volumen weist der Kofferraum des Opel Agila auf. Allerdings befindet sich unter dem Kofferraumboden noch ein Staufach mit 40 l Volumen.

1,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Mit gut 7 cm fällt die innere Bordwand niedrig aus, nur die Ladekante außen könnte mit 70 cm etwas weniger hoch sein. Die Ladeöffnung aber ist sehr groß, wodurch sich der Kofferraum auch in Kombination mit seinem praktischen Format und seinem ebenen Ladeboden gut nutzen lässt.

2,1 Kofferraum-Variabilität

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich mit wenigen Handgriffen vorklappen, dabei senkt sich die Rückbank automatisch, so dass ein ebener Ladeboden entsteht - das alles gelingt mit einer Hand und ohne viel Kraft. Kleingepäck kann in das Fach unter dem Kofferraumboden.

2,4 INNENRAUM

2,5 Bedienung

- + Die Bedienung des Agila fällt leicht, sie benötigt kaum Eingewöhnung, da die meisten Funktionen wie allgemein üblich gesteuert werden. Das Lenkrad ist zwar nur in der Neigung einstellbar, liegt aber ebenso wie der hoch platzierte Ganghebel griffgünstig. Auch die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Heckwischer hat eine Wisch-Wasch-Automatik, Intervall- und Permanentschaltung.

Der Schalter der Nebelrückleuchte ist im Bereich des Lichtschalters untergebracht. Die Position der Heizungs- und Lüftungsbedienung ist auf Höhe des Lenkrads in der Mittelkonsole und damit vorbildlich; deren Bedienung gestaltet sich funktionell. Die Schalter für Umluft und Heckscheibenheizung sind etwas klein. Auch die übrigen Schalter und Hebel sind übersichtlich angeordnet und gut bedienbar. Das Radio hat Opel in günstiger Höhe platziert, es ist dank großer Knöpfe mit ausreichend Abstand sehr gut steuerbar. Vorne sind viele, zum Teil praktische Ablagen vorhanden, die Türfächer mit Dosenhalter sind aber zu klein für Becher; es gibt weitere Fächer im Armaturenbrett und einen Becherhalter auf dem Mittelunnel. Die vorderen Fensterheber funktionieren elektrisch, auf der Fahrerseite mit Abwärtsautomatik. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch unterstützt einstellen und beheizen. Insgesamt gibt es an der Ergonomie der Bedienelemente wenig auszusetzen, Schalter und Knöpfe sind überwiegend griffgerecht und funktionell.



Modernes Design, gute Verarbeitungsqualität und Funktionalität kennzeichnen den Fahrerplatz des Opel Agila.

➖ Aufgrund des roten Nachtdesigns verlieren die Instrumente bei Dunkelheit stark an Kontrast. Es fehlt eine Anzeige für die Kühlmitteltemperatur. Hinten gibt es außer der Lehnentasche am Rücken der Beifahrerlehne keine Ablagen. Das Handschuhfach ist eher klein und unbeleuchtet. Der Schalter für die Nebelscheinwerfer ist weit weg vom Lichtschalter platziert, zudem ist die Kontrollleuchte kaum sichtbar im Schalter untergebracht. Leseleuchten fehlen generell.

1,6 Raumangebot vorne*

➕ Auf den vorderen Sitzplätzen ist das Raumgefühl für die Fahrzeugklasse sehr großzügig, vor allem die Kopffreiheit ist üppig bemessen. Der Fahrersitz bietet Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m eine bequeme Sitzmöglichkeit. Die Innenbreite ist für diese Klasse sehr gut.

3,7 Raumangebot hinten*

Hier wird's sehr eng, zwar steht genug Kopffreiheit zur Verfügung, aber für die Beine ist kaum Platz - der reicht nur für Personen bis zu einer Größe von 1,65 m, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Auch die Innenbreite kann nur zufriedenstellen. So leidet insgesamt auch das subjektive Raumgefühl.



Hinten geht es eng zu: Lediglich Personen bis 1,65 m Körpergröße können noch ausreichend Platz genießen.

3,0 KOMFORT

2,8 Federung

Insgesamt ist die Feder-/Dämpferabstimmung insbesondere für einen Kleinwagen gut gelungen, lange Bodenwellen werden gut pariert, feine Unebenheiten dringen nicht zu stark zu den Insassen durch. Das Fahrwerk federt gröbere Fahrbahnebenheiten und Schlaglöcher zufriedenstellend ab, dabei spricht die Federung akzeptabel an und die Aufbaubewegungen halten sich in Grenzen.

Bei schnellen Richtungsänderungen wankt die Karosserie durchschnittlich stark. Bei Beladung ändert sich die Federung im üblichen Bereich.

2,8 Sitze

Bei Kurvenfahrten bieten die Vordersitze ausreichenden Seitenhalt. Die Sitzlehne ist gut konturiert, bieten aber etwas wenig Rückenunterstützung. Die Sitzfläche könnte etwas länger sein. Große Personen haben hier etwas wenig Oberschenkelunterstützung. Der Fahrer kann seine Beine und Füße gut abstützen. Auch auf den Rücksitzen ergibt sich ein befriedigender Sitzkomfort, die Lehne ist hoch genug ausreichend ausgeformt; insgesamt fällt die Sitzpolsterung hinten aber sehr straff aus.

⊕ Der Fahrersitz verfügt über eine Höheneinstellung und bietet dem Rücken dank seiner sinnvollen Form eine recht feste Abstützung. Insgesamt ergibt sich für die Personen auf den Vordersitzen eine gute Sitzposition.

⊖ Der Beifahrersitz muss ohne Höheneinstellung auskommen.

3,4 Innengeräusch

Bis 130 km/h ist das gemessene Geräuschniveau mit 71,5 dB(A) nicht zu hoch. Motor-, Wind- und Abrollgeräusche tragen gleichermaßen dazu bei.

⊖ Bei hohem Tempo treten deutliche Windgeräusche auf; auch der Motor ist subjektiv laut, jedoch nicht dominant.

3,6 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

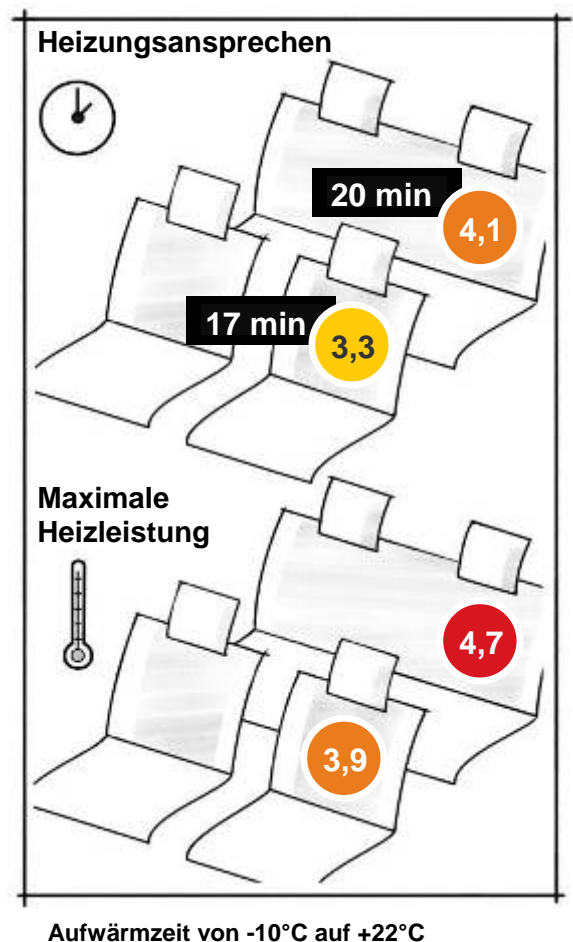
Bei kalten Temperaturen kann der Agila seinen Innenraum in noch akzeptabler Zeit erwärmen, hinten dauert es einige Minuten länger, bis die Insassen nicht mehr frieren müssen. Heizungsansprechen und -wirkung sind noch ausreichend. Die Temperatur lässt sich nur grob regeln und muss oft am Drehregler nachjustiert werden. Nicht ganz logisch ist die Luftaustrittsregelung, stellt man den Schalter nach oben, tritt unten Luft aus und umgedreht.

⊕ Eine Klimaanlage gibt es serienmäßig, sie kühlt in warmen Sommern effektiv den Innenraum.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

Wie von einem kleinvolumigen Benziner nicht anders zu erwarten, fällt die Elastizität eher bescheiden aus - der kleine Vierzylinder braucht Drehzahlen und häufige Schaltvorgänge, wenn man flott vorankommen will. Dann lassen sich ansehnliche Beschleunigungswerte erzielen.



⊕ Dreht man den 94 PS Benziner-Motor weit aus, werden für einen Kleinwagen ansehnliche Fahrleistungen erreicht. Erst überhalb von 130 km/h lässt die Kraft spürbar nach. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h wird nur mit viel Anlauf erreicht.

2,3 Laufkultur

⊕ Insgesamt gibt es an der Laufkultur des kleinen Vierzylinders wenig auszusetzen. Es dringen kaum Vibrationen in den Innenraum. Nur bei höheren Drehzahlen (ab ca. 4.500 1/min) neigt der Motor zu leichtem Dröhnen

3,0 Schaltung

Die Gänge lassen sich meist ohne Kraftaufwand und zufriedenstellend präzise geführt einlegen. Manchmal zeigt sich die Fünfgang-Schaltbox aber etwas hakelig.

⊖ Den Rückwärtsgang sollte man nur bei stehendem Fahrzeug und mit Gefühl einlegen, sonst entfleucht dem Getriebe ein gedämpftes Kratzen. Darüber hinaus fehlt eine deutliche Abgrenzung zu den Vorwärtsgängen. Es fehlt eine Schaltpunktanzeige, welche dem Fahrer die optimalen Schaltpunkte mitteilt, um möglichst sparsam unterwegs zu sein. Die gut funktionierende Start-Stopp-Automatik ist der hier getesteten ecoFlex-Variante vorbehalten.

2,0 Getriebeabstufung

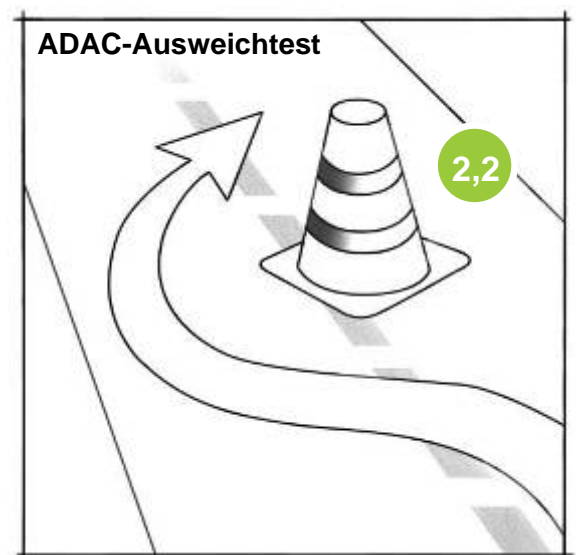
⊕ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Zwischen den einzelnen Stufen entstehen beim Schalten keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch bei Autobahntempo dreht der Motor nicht zu hoch - aufgrund des durchzugsschwachen Motors würde ein sechster Gang und ein noch niedrigeres Drehzahlniveau wenig Sinn machen.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Agila fährt überwiegend richtungsstabil und hält auch bei Fahrbahnrippen zufriedenstellend seine Spur. Wenn bei hohen Geschwindigkeiten plötzlich ausgewichen werden muss, greift das (aufpreispflichtige) ESP hilfreich ein und unterstützt den Fahrer, den Kurs zu halten. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle bremst durchdrehende Antriebsräder ein. Beim ADAC-Ausweichtest erreicht der Agila mit ESP ein gutes Resultat, er zeigt sich gut beherrschbar untersteuernd, das ESP greift deutlich spürbar und effektiv ein, durch den deutlichen Geschwindigkeitsabbau wird das Fahrzeug schnell wieder gut beherrschbar.

⊖ Auf der Landstraße oder Autobahn zeigt der Agila eine deutliche Seitenwindempfindlichkeit.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,3

Kurvenverhalten

+ In Kurven untersteuert der Agila - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten fallen nicht besonders hoch aus. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. In Grenzsituationen greift das ESP hilfreich ein.

2,9

Lenkung*

Bei Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Mit ihrer direkten Auslegung unterstützt sie die Handlichkeit des Kleinwagens. Dank der variablen Servounterstützung ist der Kraftaufwand beim Rangieren sehr gering. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer nur zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Es fehlt etwas an Rückmeldung. Der Wendekreis beträgt für diese Klasse noch zufriedenstellende 10,3 m.

2,9

Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Agila 1.2 ecoFlex durchschnittlich 39 m (Mittelwert aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, ContiPremiumContact2 in der Dimension 185/60R15H). Dabei zeigt sich die Bremsanlage recht standfest. Insgesamt spricht die Bremse spontan an und ist fein dosierbar.

2,8

SICHERHEIT

3,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Agila verfügt serienmäßig lediglich über ABS und einen Bremsassistenten. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP kostet immer noch Aufpreis. Das ist nicht mehr zeitgemäß. Beim Autokauf sollte dieses lebensrettende Sicherheitssystem auf jeden Fall dazu geordert werden.

- Der Kraftstoffeinfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Es fehlen Rückstrahler, die den rückwärtigen Verkehr vor geöffneten Türen warnen würden.

2,6

Passive Sicherheit - Insassen

Auf den Vordersitzen bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von 1,80 m guten Schutz, hinten reichen sie bis 1,70 m. Die Abstände zwischen Kopf und Kopfstütze sind vorne wie hinten zufriedenstellend.

+ Der Agila verfügt serienmäßig über Front- und Seitenairbags, leider nur gegen Aufpreis sind auch Kopfairbags erhältlich. Beim ADAC Crashtest erreicht der weitgehend baugleiche Suzuki Splash 30 Punkte bei der Insassensicherheit. Insgesamt werden vier von fünf Sterne erreicht. Auf den Vordersitzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

- Opel verlangt für eine Kopfstütze auf dem Mittelsitz Aufpreis. In der Basisvariante wird diese erst gar nicht angeboten, obwohl die Befestigungslöcher vorhanden sind. Das ist nicht zeitgemäß und kann bei einem Heckcrash schwere Hals-Wirbelsäulen-Verletzungen für den in der Mitte sitzenden Passagier hervorrufen. Laut Opel kann die mittlere Kopfstütze aber beim Händler nachgerüstet werden.

2,0 Kindersicherheit

- + Isofixbefestigungen und Ankerhaken gibt es auf den Außenplätzen der Rückbank serienmäßig. Andererseits reichen die Gurtlängen aber auch, um Kinderrückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf anzuschließen. Die Gurtschlösser sind so kurz, dass ebenso Kindersitze mit flach gehaltenen Aufnehmern lagestabil befestigt werden können. Der Beifahrerairbag kann deaktiviert werden, dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärtsgerichtete Kindersitze installiert werden.
- Die Schlösser der Rücksitze sind an flexiblen Gurten befestigt, dadurch ist es mühsam, Kindersitze anzuschließen. Drei Kindersitze haben nebeneinander keinen Platz. Auf dem Mittelsitz lassen sich diese ohnehin kaum stabil befestigen, da die Sitzform und das Gurtschloss für Kindersitze ungünstig ausgelegt sind.

2,9 Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der baugleiche Suzuki Splash zufriedenstellend ab und erhält drei von vier möglichen Sternen (19 Punkte). Komplettschärft sind der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube. Zu aggressiv sind aber noch die Vorderkante und die Flanken der Motorhaube.

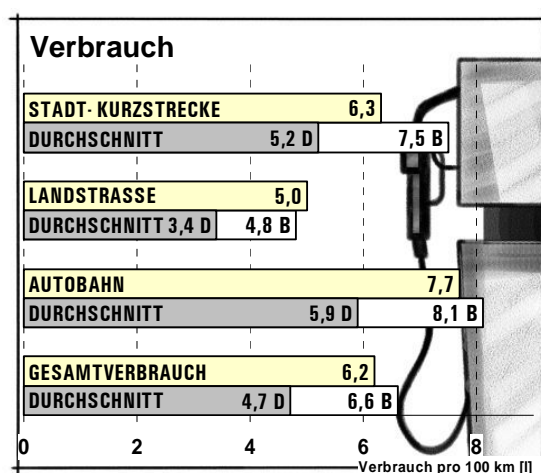
2,9 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO2*

- Der Opel Agila 1.2 ecoFlex kann trotz der Start-Stopp-Automatik kein berauschendes Ergebnis beim ADAC EcoTest einfahren. Der Stadtverbrauch hält sich zwar noch im Rahmen (6,3 l/100 km), doch sowohl außerorts (5,0 l/100km), als auch auf der Autobahn (7,7 l/100 km) kann der Agila keine Glanzpunkte setzen. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,2 l pro 100 km. Mit einem gemessenen CO2-Ausstoß von 140 g/km werden nur magere 14 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest erreicht.

1,2 Schadstoffe

- + Ein sehr erfreuliches Kapitel: die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Das sorgt für 48 Punkte für die Schadstoffe. Trotzdem kommt der Agila 1.2 ecoFlex nicht über drei Sterne beim ADAC EcoTest heraus.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

5,0

WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,5

Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb errechnen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Agila für seine Fahrzeugklasse nicht besonders sparsam ist, ergeben sich für einen Kleinwagen hohe Betriebskosten.

4,1

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 30.000 km oder zwei Jahre ein großen Service fällig. Der kleine Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ Opel spendiert dem Agila nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Der jährliche Service bedeutet auch für den Normal- und Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte und mehr Kosten. Erhöhte Ausgaben für den Reifenersatz verhindern zusätzlich eine bessere Benotung.

3,0

Wertstabilität*

Um die Wertbeständigkeit ist es beim Opel Agila nicht schlecht bestellt, wenngleich ihm ein besonderes Image fehlt. So kann dem Kleinwagen ein beständiger Restwertverlauf vorausgesagt werden.

4,7

Kosten für Anschaffung*

– Den neuen Opel Agila gibt zwar schon ab 10.400 Euro, doch die hier getestete Variante schlägt schon mit 14.800 Euro zu Buche. Freilich ist die getestete Version besser ausgestattet (u.a. Klimaanlage serienmäßig). Dennoch geht der Preis, insbesondere auf die Fahrzeugklasse bezogen, kaum mehr in Ordnung, zumal Kopfairbags (390 Euro) und ESP (390 Euro) Aufpreis kosten. Beides sollte zwingend mit bestellt werden, es sollte auch nicht auf die dritte hintere Kopfstütze für verkraftbare 60 Euro verzichtet werden.

5,5

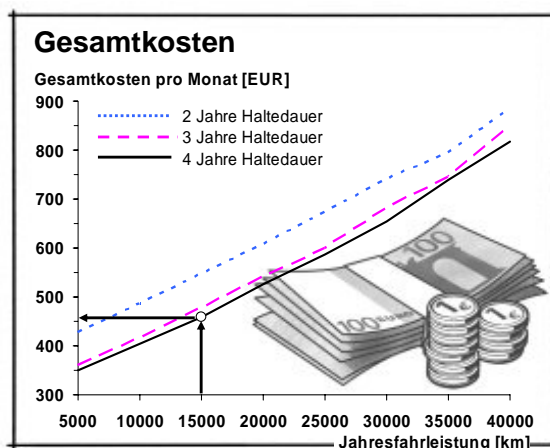
Fixkosten*

– Die Fixkosten fallen sehr hoch aus. Vor allem in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung ist der Agila sehr ungünstig eingestuft. Die Kosten für die Teilkasko liegen dagegen im moderaten Bereich. Kaum der Rede wert sind die 26 Euro KFZ-Steuer pro Jahr, welche aber am Gesamtergebnis der fixen Kosten nicht mehr für eine bessere Bewertung sorgen können.

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

Kein Wunder, dass der Agila 1.2 ecoFlex auch bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten weit abfällt. Teuer in der Anschaffung, dazu hohe Betriebskosten und nicht zuletzt hohe Ausgaben für die Versicherungsbeiträge, einen günstigen Kleinwagen kann man das nicht nennen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 459 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0 ecoFlex	1.2
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/996	4/1242
Leistung [kW(PS)]	48(65)	69(94)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	90/4800	118/4800
0-100 km/h[s]	14,7	12,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	175
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,3 S	6,3 S
CO2 [g/km]	119	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/15	17/21/15
Steuer pro Jahr [Euro]	20	26
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	402	456
Preis [Euro]	10.400	14.450

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1242 ccm
Leistung	69 kW (94 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	118 Nm
bei	4800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15H
Reifengröße (Testwagen)	185/60R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,1 m
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,3/ 5,0/ 7,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	116g/km / 140g/km
Innengeräusch 130km/h	72dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3740/1680/1590 mm
Leergewicht/Zuladung	1042 kg/443 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	145 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	35 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	725 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nur ohne ecoFlex)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	390 Euro ^o
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	390 Euro ^o
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Kopfstützen hinten (mitte)	60 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	440 Euro
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	135 Euro
Monatliche Werkstattkosten	50 Euro
Monatliche Fixkosten	76 Euro
Monatlicher Wertverlust	198 Euro
Monatliche Gesamtkosten	459 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/15
Grundpreis	14.800 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Opel Agila 1.2 ecoFlex Edition

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Fahreigenschaften	2,6
Verarbeitung	3,2	Fahrstabilität	2,4
Sicht	3,2	Kurvenverhalten	2,3
Ein-/Ausstieg	2,1	Lenkung*	2,9
Kofferraum-Volumen*	2,6	Bremse	2,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,7	Sicherheit	2,8
Kofferraum-Variabilität	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,8
Innenraum	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Bedienung	2,5	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot vorne*	1,6	Fußgängerschutz	2,9
Raumangebot hinten*	3,7	Umwelt/EcoTest	2,9
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	4,6
Komfort	3,0	Schadstoffe	1,2
Federung	2,8		
Sitze	2,8	WIRTSCHAFTLICHKEIT	5,0
Innengeräusch	3,4	Betriebskosten*	5,5
Klimatisierung	3,6	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,1
Motor/Antrieb	2,5	Wertstabilität*	3,0
Fahrleistungen*	2,2	Kosten für Anschaffung*	4,7
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	5,5
Schaltung	3,0	Monatliche Gesamtkosten*	5,5
Getriebeabstufung	2,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest