

Nová radost z jízdy

TEST OPELU AGILA

Nejmenší opel už není vozíkem s nejkrabicovitější karoserií na trhu. Proměnil se ve stylové auto s nadprůměrnými jízdními vlastnostmi. Zůstala jen úzká provázanost s japonskou značkou Suzuki.



Jedno se původní agile upřít nedá – na třech a půl metru délky dokázala vykouslit tolik prostoru, že i mnohem delší auta mohla blednout závisť. Nová generace se však výrazně zakulatila: je o dvacet centimetrů delší, šest širší, ale také o sedm centimetrů nižší. A výsledek? Zmenšil se prostor pro zavazadla, ale posádka je na tom lépe. Nad hlavou zůstává stále dostatek místa, nohy pasažérů si polepšily a v oblasti loktů a ramen už nepanuje žádná tíseň.

Především je však nová agila mnohem dospělejší vozem. Spartánský interiér vystřídaly kvalitní materiály a zadní tuhou nápravu vlečná ramena s torzní příčkou. Změny na podvozku přinášejí mnohem lepší stabilitu vozu v zatáčkách, agila už se tolik nenaklání a lépe se vypořádává i s nerovnostmi silnice.

Co zůstalo z opelu

Úzká spolupráce s Japonci při vývoji vozu je znát téměř na každém detailu, technicky je pak agila daleko více suzuki než opel. Přináší to některé zvláštnosti, z nichž je hrdlo nádrže na levé straně vozu tou nejmenší.

Například elektricky ovládaná okna nemají ochranný mechanismus proti přivření ruky,

displej autorádia se po zapnutí tlumených světel automaticky přepne do nočního módu (za denního světla je hůře čitelný) a ovládání palubního počítače našlo své nešikovné místo přímo na ciferníku tachometru. To všechno jsou věci, které by většina evropských automobilek řešila jinak, včetně nehorázného pískotu, který se ozve pokaždé, když řidič nechá klíč ve spínací skřínce a otevře dveře.

Jiná asijská „řešení“ však agilu naopak povznesla, přičemž nejlépe je to vidět na benzinových motorech. Suzuki dodává oba: základní litro-

vý tříválec i testovaný čtyřválec 1,2. Opel jistě promine, ale tak dobrou dvanáctistovku, jakou agile nadělili v Japonsku, německá automobilka momentálně nemá. Motor se ochotně vytáčí, bez prodlevy reaguje na sešlápnutí plynového pedálu a jeho šestaosmdesát koní mu propůjčuje dostatek síly pro bezpečné předjíždění. Průměrná naměřená spotřeba 5,9 litru je více než jen dobrá.

Nemenší pochvalu si zaslouží posilovač řízení, který svůj účinek přizpůsobuje rychlosti auta. Při pojížděcích ve městě vyžaduje volant jen minimum síly, při rychlé jízdě po dálnici nebo v zatáčkách však zatuhne do té míry, že řidič nepocituje v řízení žádnou vůli.

Pětistupňová převodovka s příjemně vysoko umístěnou řadicí pákou je však jen průměrná. Jednotlivé stupně jdou řadit až příliš lehce, a ovládání tak připomíná spíše hru s joystickem.

Kufr se třemi patry

Opel si už od dob sedmimístné zafiry zakládá na variabilitě svých interiérů. Agila sice nemá tajná křesílka ukrytá v podlaze, zato mechanismus, který jedním pohybem sklopí zadní sedadlo a vytvoří rovinu s podlahou zavazadlového prostoru, ano. Vše má jen jeden drobný háček. Aby mezi kufrem a sedadly nevznikl schod, museli konstruktéři dno ku-



Kolmou zád doplňuje mohutný nárazník, vstupní otvor do kufru nepatří k největším.