



Toyota Aygo

Tekenen bij het kruisje

Autotest | Tekenen bij het kruisje. Wie een voordelige auto zoekt, wil betrouwbaarheid, lage kilometerkosten en een hoge inruilwaarde. En dus lijkt de Aygo, de kleinste en goedkoopste Toyota op de prijslijst, de meest logische keuze. Mede dankzij het succes van de vorige Aygo zou menigeen de auto ongezien aanschaffen. Voor alle zekerheid maakte Autozine toch een proefrit...

De term "tekenen bij het kruisje" heeft in dit geval een dubbele betekenis. De Toyota Aygo is in samenwerking met Peugeot en Citroën ontwikkeld. De drie merken hebben samen één auto ontwikkeld, maar verkopen die auto ieder onder hun eigen naam en geven de auto een eigen karakter. De Toyota Aygo onderscheidt zich van de andere modellen in het trio met een groot kruis op de neus.

En daar blijft het niet bij! Toyota heeft er namelijk voor gekozen om de nieuwe Aygo tot in de kleinste details aan te passen aan de smaak van de koper. Wie een Aygo koopt, mag niet alleen de kleur van de "X" op de neus bepalen, maar ook de kleuren van de spiegels, bumpers en nog veel meer. De testauto is een zogenaamde "x-cite"-uitvoering en het moet gezegd worden: zelden was een kleine auto zo'n dankbaar object voor de fotograaf!



In het interieur gaat de "personalisatie" verder. Hier kunnen allerlei panelen aan de eigen smaak worden aangepast. Let er wel op dat dit nadelen met zich mee kan brengen. Zo zorgden de vrolijk ogende oranje accenten rondom de ventilatie-roosters voor een hinderlijke reflectie in de buitenspiegels. Goed om te weten: vrijwel alle aankleding is eenvoudig te vervangen. Op die manier kan de Aygo bij inruil worden aangepast aan de smaak van de volgende eigenaar en blijft de restwaarde hoog.

Ergonomie

De nieuwe Aygo is vrijwel even groot als de vorige, maar door een slimmere indeling (lager zitvlak, dunnere hemelbekleding) is de ruimte iets toegenomen. Verwacht nog steeds geen wonderen van dit kleintje. De ruimte voorin is prima, maar de ruimte achterin is minimaal. Met twee volwassenen voorin, resteert achterin hoegenaamd geen beenruimte.



De Aygo doet absoluut niet goedkoop aan omdat waar mogelijk van de nood een deugd is gemaakt. Blanco plaatwerk en losse klokken geven de auto iets speels in plaats van armoedigs. Uit de vele slimme details blijkt hoe de productiekosten zijn gereduceerd om de prijs laag te houden. Zo bestaat de achterklep uit één deel (dat maakt de fabricage eenvoudiger) en zijn de achterportieren voorzien van eenvoudige "klapraampjes". Het stuurwiel is wel in hoogte verstelbaar, maar niet in de afstand tot de bestuurder.

Uitrusting

Dat de Aygo een auto van de laatste generatie is, bewijst de uitrusting. Zo zijn naast de gebruikelijke airbags een elektronisch stabiliteits programma ("ESP", het voorkomen dat de auto in de slip raakt) en een "hill holder" (voorkomen dat de auto achteruit rolt bij weggrijden op een helling) standaard.

Optioneel is de Aygo te voorzien van een 7 inch kleurscherm waarmee het audio- en communicatiesysteem kan worden bediend. Een klein

probleem: dit beeldscherm blokkeert de luchtstroom van het middelste ventilatierooster. Wanneer de Aygo is voorzien van het beeldscherm, kan de auto vervolgens worden uitgerust met een achteruitrijcamera en een navigatiesysteem.



Toyota belooft dat de smart phone van de bestuurder kan worden geïntegreerd in de auto. Op die manier zou een navigatiesysteem overbodig zijn en kunnen allerlei "apps" in de auto worden gebruikt. Toyota doet dit door middel van "MirrorLink". Het probleem van deze techniek is dat het alleen werkt met Android telefoons, en daarvan slechts met een paar merken die dan ook nog een aanpassing nodig hebben. Kortom: een mooie belofte, maar in de praktijk is het weinig waard.



Prestaties en verbruik

Zoals eerder aangegeven, is de Aygo ontwikkeld in samenwerking met Citroën en Peugeot. Toyota heeft daarbij de motor voor zijn rekening genomen (en geeft mede daarom 3 jaar garantie op de auto). De krachtbron is in de basis gelijk aan die van de vorige Aygo, maar is op zo veel punten verbeterd dat de technici zelf van een nieuwe motor spreken.

Nog altijd kiest Toyota voor een driecilinder motor. Dat is bijna een garantie voor een laag verbruik, maar ook voor een onrustige loop. Met name in de stad roffelt de 1.0 liter benzinemotor er daarom lustig op los. De versnellingsbakverhoudingen zijn zo gekozen dat de Aygo in de stad levendig op het gaspedaal reageert. Op de buitenweg blijft het toerental juist laag (100 km/u is 2.500 tpm), zodat de auto zuinig en comfortabel is.

Volgens de specificaties zou de Aygo gemiddeld 3.9 liter per 100 km verbruiken. Tijdens de testrit werd dat verbruik op de snelweg gerealiseerd. Ondanks een prima functionerend start/stop-systeem (inclusief "timer" die toont hoe lang de motor is uitgeschakeld), liep het gemiddelde in de stad snel op.

Reken in de praktijk op een gemiddeld verbruik van ongeveer 5 à 5.5 liter per 100 km. In vergelijking met het praktijkverbruik van vergelijkbare auto's van andere merken is de Aygo daarmee iets minder zuinig. Op papier is de Aygo juist zuiniger (88 gram CO2 per kilometer) en daarom komt de Aygo bij zakelijk gebruik in aanmerking voor 14% bijtelling.



Weggedrag

Hét sterkste punt ten opzichte van de vorige Aygo en ten opzichte van de concurrentie, is het weggedrag. Toyota heeft de besturing directer gemaakt, waardoor

de auto zich makkelijker door de stad laat sturen. Dit heeft echter ook een nadeel: op de snelweg is de Aygo ook beweeglijker geworden en daarom vraagt rechtuit rijden meer concentratie.

Met name op slecht wegdek is goed merkbaar dat de Aygo voor een auto in dit segment een uiterst verfijnd onderstel heeft. Het koetswerk is bovendien veel steviger dan voorheen, waardoor de technici meer vrijheid hadden bij het fijnregelen van het onderstel. Oneffenheden in het wegdek worden keurig opgevangen, zonder dat dat ten koste van de wegligging of het rijplezier gaat.



Conclusie

Toyota introduceert de geheel nieuwe Aygo. In vergelijking met de vorige Aygo is de auto comfortabeler, rijker uitgerust, vlotter en toch zuiniger. In vergelijking met recent geïntroduceerde kleine auto's van andere merken is de nieuwe Aygo echter niet beter of slechter. De nieuwe Aygo biedt geen nieuwe technieken, geen slimme vindingen en geen ergonomische vondsten; dat zou de auto namelijk te duur maken.

Om zich toch te onderscheiden van de rest, maakt Toyota de kleine auto begeerlijker. Dat doet Toyota met een originele vormgeving en mogelijkheden om de auto aan te passen aan de eigen smaak. Kortom: even verstandig als de rest en toch leuker. Tekenen bij het kruisje graag... ■



Specificaties

Toyota Aygo 1.0 VVT-i x-cite (5-deurs)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	346 x 162 x 146 cm
Wielbasis	234 cm
Gewicht	830 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	35 l
Bagageruimte	168 l
Bandenmaat	165/60R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	998 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	69 pk @ 6000 tpm
Koppel	95 Nm @ 4300 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	14,3 sec.
Topsnelheid	160 km/u
Verbruik gemiddeld	3,8 l / 100 km
Verbruik stad	4,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	88 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 14.735,-
Prijs instapmodel	€ 11.295,-