



Toyota Aygo

Er zijn vele wegen die naar Rome leiden

Toyota heeft zich in het avontuur gestort. Het merk introduceert een auto op een markt waarin het tot nu toe geen ervaring had. Toyota staat bekend om betrouwbaarheid en geavanceerde techniek, maar bepaald niet om de opwindende modellen. Laat staan dat een Toyota wordt gekocht om het hippe imago. Toch wil Toyota met de nieuwe Aygo juist jong, cool en dynamisch zijn. Daarbij belooft de fabrikant dat deze kleinste Toyota ooit, even betrouwbaar is als de duurdere modellen. Autozine reed 'm door Rome en gaat na of het allemaal waar is.

Het begint allemaal kalm, rustig en een beetje saai. Stilte voor de storm heet dat. In het hagelnieuwe complex van Toyota Italia wordt een presentatie over de Aygo gegeven. Daar wordt verteld dat de auto in de basis gelijk is aan de binnenkort te verwachten Peugeot 107 en Citroën C1. Het zijn deze merken die veel ervaring hebben met compacte trendy auto's. Omdat Toyota haast legendarisch is om de hoge betrouwbaarheid, is de Japanse fabrikant verantwoordelijk voor de productie van het drietal.

De drie auto's zijn slechts in de basis gelijk, want ieder merk geeft de auto een eigen gezicht, een eigen aankleding en natuurlijk een eigen prijskaartje. Ook hier wil Toyota zich onderscheiden en wel met een bijzonder financieringssysteem: de pre-paid auto. Tenslotte melden de makers dat de Aygo zo is gebouwd, dat schadeherstel eenvoudig is uit te voeren en de verzekeringspremie daarom laag kan blijven.



Klaar voor de start

Fijn, genoeg presentatie. Tijd voor de proefrit. Met het laatste punt uit de presentatie in gedachte, wordt vol vertrouwen koers gezet richting de meest chaotische stad van Europa: Rome. Dat doen we samen met Daniël, een medewerker van Toyota Italië die in de functie van navigator maar wat graag zijn land laat zien. De bagage van twee personen past met moeite achterin, maar dan is het test-team er ook helemaal klaar voor.

Ook de 3-cilinder 1-liter benzinemotor is er klaar voor. Dat moet ook wel, want voorlopig is dit de enige krachtbron

waarmee de Aygo kan worden geleverd. Pas begin 2006 volgt een dieselmotor. Drie cilinders lijkt misschien weinig en zo klinkt het ook als de motor wordt gestart. Drie cilinders zijn echter ook een garantie voor een levendig karakter en een buitengewoon laag brandstofverbruik. Ook niet onbelangrijk: de CO2-uitstoot, het broeikasgas, van deze motor is uitzonderlijk laag. Bovendien zijn de prestaties prima, want het tempo zit er meteen goed in, terwijl de auto eenmaal warmgereden ook nog eens opvallend stil is.

M-MT

Het is pas in het bergachtige gebied rondom de vele meren die de streek rijk is, waar voor het eerst duidelijk wordt dat de Aygo tot de aller goedkoopste auto's op de markt behoort. De motor moet hard werken om de hellingen te beklimmen. Het sturen van de vele haarspeldbochten is juist leuk en de wegligging is prima. Ook als de testrijder zich een keer vergist in de bocht, is voldoende reserve beschikbaar om het er zonder kleerscheuren van af te brengen. "Actieve veiligheid" heet dat. Passieve veiligheid is te vinden in de 2 airbags, optioneel uitbreidbaar tot 6 stuks.



Behalve de motor heeft ook de "mutli mode transmissie", een extra op de testauto, moeite met klimmen. "M-MT" is een versnellingsbak die door een robot wordt bediend. Dat is veel eenvoudiger (lees: goedkoper) dan een conventionele automaat. Bovendien is M-MT zuiniger.

Zowel in de bergen als op de snelweg houdt de Aygo iedere keer dat de robot schakelt hinderlijk in en dus verdient zelf schakelen al snel de voorkeur. Ook dan is het even oefenen om op exact het juiste te moment de volgende (tikje naar achteren) of vorige (tikje naar voren) versnelling te kiezen zodat de auto soepel blijft rijden. Heel bijzonder is dat M-MT in automaat-stand zelf op de motor afremt bij afdalen.

Alle wegen leiden naar ...

"Daniël, we hebben de meertjes, kerkjes en idyllische dorpjes nu wel gezien. Waar is Rome?". Zo makkelijk gaat dat niet, want als goed Italiaan spreekt de gids nauwelijks Engels. Als goed Hollander spreekt ondergetekende geen Italiaans. "Rome, Roma, Colloseum, Pope". Het lijkt te helpen, want de instructies leiden nu naar brede doorgaande wegen. De verkeersdruk neemt tegelijkertijd met de kilometer toe.

Zoals in heel Italië, geldt ook op de binnenwegen: verkeersregels zijn slechts een suggestie. Improviseer waar nodig. Het lijkt een recept voor totale chaos, maar met wat gezond verstand en flexibiliteit werkt het wonderwel. En met een beetje instructie van een doorgewinterde Italiaan is snel duidelijk waar de Aygo wel voor kan duiken en wanneer het verstandiger is op de rem te trappen. En dat laatste doet de Aygo prima. ABS en elektronische remkrachtverdeling zijn zelfs standaard.



De voorsteden zijn rond het spitsuur een ongekende chaos. Scooters passeren links en rechts met gevaar voor eigen leven. Tieners op straat lijken de Aygo op te merken en kijken de auto na. Inzittenden van een busje laten zelfs met handgebaren (ze hebben de buitenlandse kentekenplaten gezien) weten de Aygo te waarderen. Alhoewel Toyota anders wil doen geloven, vinden wij de hier gereden 3-deurs er veel leuker uitzien dan de 5-deurs. Bovendien is de testauto een "Sport"-uitvoering met spiegels en deurhendels in de lakkleur. Van buiten niet zichtbaar, maar wel erg leuk, is de losse torenteller die met een armpje op de (verstelbare) stuurkolom is geplaatst.

Rome

Het begint al te schemeren als de binnenstad is bereikt. De eerste stop van iedere toerist is het Colosseum. De gids wijst op het politiebusje dat ongewenste fotografen uit de buurt moet houden. De truc is weg te rijden als het busje nadert en de auto stug terug te zetten op de fotoplek zodra de politie weggaat. De extreem korte draaicirkel en de overzichtelijke koets maken met manoeuvreren tussen de vele paaltjes en hekken daarbij opmerkelijk eenvoudig. Herhaal de procedure drie keer en de eerste fotosessie is een feit. "Foyoto di Toyota, is bella!".



De Aygo voelt zich in de kolkende verkeerschaos nóg beter thuis dan op de provinciale weg en de autostrada. De beste methode in steden als deze is: neem een aanloop, woel mee met de massa en probeer er als eerste weer uit te komen. Bij twijfel: houd de voet op het gas en de hand op de toeter. Met de beperkte dictie tussen de Nederlandse en Italiaanse inzittende is "Schumacher, Schumacher" een veelzeggende term als de Aygo als een speer over de nu oranje verlichte boulevards snelt.

Het onderstel heeft geen enkele moeite met de klinkertjes, kinderhoofdjes, putten en gaten die samen het wegdek moeten vormen. Zelfs bij regen blijft de Aygo perfect bestuurbaar als doelbewust de grenzen worden opgezocht. We hebben er lol in en daar is het met de Aygo precies om te doen. "La Libri di Tuti Capi di Tuti" als volgende bestemming? Het zal best. "Si", en de volgende toeristische trekpleister, op dit uur van de avond compleet verlaten, wordt aangedaan. Het restaurant kan nog wel even wachten. AyGo Rome, WeGo Rome!



Conclusie

Het lijkt nogal tegenstrijdig. Toyota maakt weinig opwindende maar o zo goede, betrouwbare en verstandige auto's. Nu lijkt het merk bijna van zijn geloof te vallen en stort het zich vol overgave op het kleinste segment met een hippe en vooral zeer betaalbare stadsauto.

Hip is vooral de vormgeving, ook die van het interieur. Helaas is dat interieur niet altijd even praktisch, want vooral de 3-deurs uitvoering heeft weinig ruimte op de achterbank en in de bagageruimte. De ruimte voorin is prima. In drukke steden is de Aygo zeer wendbaar, gemakkelijk te parkeren en daarmee praktischer dan menig grote auto. Buiten de stad scoort de Aygo ook prima, want de prestaties en het comfort zijn uitstekend voor een kleintje.

Tenslotte is de Aygo gezien de complete uitrusting ook betaalbaar. Daarbij garandeert de slimme drie-cilinder techniek niet alleen veel plezier en keurige prestaties, maar ook lage kosten in het dagelijks gebruik. De Toyota betrouwbaarheid garandeert dat dat plezier nog heel lang kan duren (Ivo Kroone). ■



Techniek

Toyota Aygo 1.0 12v VVT-i Dynamic Blue

Maten en gewichten

Lengte	341 cm
Breedte	162 cm
Hoogte	147 cm
Wielbasis	234 cm
Gewicht	775 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	35 l
Bagageruimte	139 l

Motor en prestaties

Motorinhoud	998 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	68 pk @ 6000 tpm
Koppel	93 Nm @ 3600 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	14,2 sec.
Topsnelheid	157 km/u
Verbruik gemiddeld	4,5 l / 100 km
Verbruik stad	5,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	106 gr. / km



Prijs

Prijs	€ 11.580,-
Prijs instapmodel	€ 8.920,-

Deze auto verzekeren?

Dat kan vanaf:

€ 38 per maand



Deze auto leasen?

Dat kan vanaf:

€ 183 per maand



Deze auto kopen?

Dat kan vanaf:

€ 126 per maand

