



## Toyota Aygo X Hybrid

### Voortschrijdend inzicht

Autotest | Toen Toyota in 2022 de Aygo X introduceerde, was het merk heel stellig: een kleine auto als deze heeft geen hybride-aandrijving nodig. Het zou te duur zijn en te weinig besparen. Daarom werd bij het ontwerp geen rekening gehouden met alternatieve aandrijving. Nu, drie jaar later, introduceert Toyota de Aygo X Hybrid. Waarom?

Juist omdat bij het ontwerp van de Aygo X geen rekening was gehouden met hybride-aandrijving, was het niet makkelijk om dat achteraf in te bouwen. Omwille van de prijs wilde Toyota alleen eigen componenten gebruiken en dat vereiste grote aanpassingen. Zo is de neus verlengd (+76 mm) om ruimte te bieden aan een grotere motor. En omdat de neus toch werd aangepast, is het aanzicht van de Aygo X herzien.



De grille is groter geworden voor een minder speelse en meer brutale aanblik. De koplampen zijn minder frivol dan voorheen en zijn optisch met elkaar verbonden middels een lichtbalk over de breedte van

de eveneens nieuwe motorkap. Bovendien is de Aygo X voortaan leverbaar in een extra sportieve "GR"-uitvoering en die ziet er stoer uit (zie foto's).

## Ruimte

Alhoewel het exterieur veel volwassener oogt dan voorheen, is het interieur onverminderd speels. Er is bijna geen rechte lijn in de cabine te vinden, want het centrale beeldscherm, het dashboardkastje, de bediening van het klimaatcontrolesysteem en de pook van de automaat zijn allemaal in ovalen gevat. Zelfs de deurvakken zijn ovaal! De lakkleur komt terug in de cabine en samen met het harde plastic op het dashboard is dat aanvankelijk ervaren als armoedig. Echter, bij nader inzien blijkt Toyota dit als stijl-element te gebruiken, waardoor het interieur er nog vrolijker uitziet. Het dierlijk leer is vervangen door vegan leer en dat bespaart 95% (!) CO<sub>2</sub>-uitstoot tijdens de productie van de auto.



De Aygo X is voorzien van relatief grote voorstoelen. Bovendien is de ruimte voorin uitstekend, waardoor de Aygo X ruimer lijkt dan hij is. Echter, dit comfort gaat ten koste van de achterbank. Met twee grote volwassenen voorin is de ruimte achterin vrijwel nul. Onder de achterbank is de batterij te vinden die nodig is om de elektromotor aan te drijven. Deze heeft dezelfde capaciteit als in de Toyota Yaris Hybrid, maar is breed in plaats van lang om in de Aygo X te passen. Omdat de batterij-techniek van Toyota actieve koeling en verwarming vereist, heeft de Aygo X een middentunnel die de ruimte achterin verder beperkt.

## Uitrusting

De hybride-aandrijflijn is afkomstig van de grotere Toyota Yaris en omdat zoveel onderdelen werden "geleend", greep Toyota de kans aan om de uitrusting van de Aygo X ook te verbeteren. Voor deze test is gereden met de nieuwe GR-uitvoering en die is voorzien van een links/rechts gescheiden (!) klimaatcontrolesysteem, een parkeercamera, een elektrisch bediende parkeerrem en een keurig verzorgd infotainment-systeem.

Dat lijkt misschien overdaad, maar met de nieuwkomers uit China worden dit soort zaken ook in kleine auto's gewoon en het is verstandig dat Toyota hierin meegaat. Nog een prettige bijkomstigheid: omdat Toyota's hybride-systeem een automaat vereist, is deze voortaan standaard op de Aygo X.

## Hybride

Om tot hybride-aandrijving te komen volstaat het niet om naast een bestaande benzinemotor een elektromotor te plaatsen. De benzinemotor moet bestand zijn tegen extreem veel stops en starts en draait bij voorkeur een zogenaamde Atkinson-cyclus. Zo'n motor is minder levendig, maar wel veel zuiniger. De elektromotor maskeert dit en zo wordt nog meer brandstof bespaard.



Dat is waarom de bestaande 1.0 liter driecilinder motor is vervangen door de 1.5 liter driecilinder uit de Yaris Hybrid. Het vermogen schiet daarom omhoog van 72 pk / 93 Nm naar 91 pk / 120 Nm. En dat is in de

praktijk duidelijk te merken! De Aygo X Hybrid presteert met veel meer gemak dan de conventionele versie. Terwijl de standaard Aygo het achterste van de tong moest laten zien om vlot in te voegen op de snelweg, gaat dit nu moeiteloos. Op de snelweg worden hoge snelheden probleemloos vastgehouden en dankzij de CVT-automaat kan worden gereisd in relatieve rust (125 km/u = 2.000 tpm). Zelfs snelheden ruim boven de 130 km/u haalt de Aygo X Hybrid met een gemak dat ongekend is voor een auto in het a-segment.

Minstens zo belangrijk: ongeacht het toerental is altijd extra vermogen beschikbaar, terwijl de standaard motor veel schakelen vereist om te voorkomen dat de snelheid "inzakt". Ondanks de elektrische assistentie is deze hybride in de praktijk nauwelijks stiller dan een conventionele motor. Nog steeds is de kenmerkende roffel van de driecilinder overduidelijk hoorbaar. Deze motor klinkt rauw, maar is - eenmaal warmgereden - heel soepel.



Bij grote auto's kan met hybride-aandrijving eenvoudig veel brandstof worden bespaard. Bij kleine auto's zijn de besparingen die hybride-rijden oplevert zowel in absolute als relatieve zin kleiner. Officieel neemt het verbruik af van 4.8 liter per 100 km naar 3.7 liter per 100 km (CO2-uitstoot daalt van 108 naar 85 gram). Houd er daarbij rekening mee dat hybride-aandrijving vooral tot zijn recht komt in de stad en minder op de snelweg. Het testverbruik over een route met stadsverkeer, buitenwegen en snelwegen kwam uit op 4.1 liter per 100 km.

## Weggedrag

Om de Aygo X van hybride-aandrijving te voorzien moest veel meer worden aangepast dan alleen de aandrijving. De grotere motor en batterij maken de auto zwaarder (+140 kg), terwijl het extra motorvermogen meer van het onderstel en de remmen vraagt. Daarom heeft de Aygo X Hybrid aangepaste veren, dempers en wielbouten. Omdat een hybride energie terugwint tijdens remmen en uitrollen, zijn de remmen aangepast. Tenslotte is de software van de besturing aangepast.



Met al deze aanpassingen wilde Toyota ervoor zorgen dat de Aygo X niet zwaarder zou voelen dan de conventionele variant. Daarin zijn de technici deels geslaagd. De Aygo X voelt wel degelijk zwaarder, maar dit is niet als een nadeel, maar als een voordeel ervaren. De hybride voelt namelijk meer solide en stabiel! De uitstekende wendbaarheid is juist wel behouden en daarom is het weggedrag op alle punten als een verbetering ervaren.

Net zoals bij andere modellen, biedt de GR-uitvoering behalve een sportievere uitstraling ook een sportiever weggedrag. Deze versie heeft stuggere veren en dempers, zodat de bestuurder gemakkelijker aanvoelt waartoe het mechaniek in staat is. Daarbij is de besturing alerter (niet directer, want dat is technisch te complex) voor een nog levendiger karakter.

**"Met de hybride-aandrijving rijdt de Aygo X veel beter dan de concurrenten met een**



standaard benzinemotor"



## Conclusie

Waarom is Toyota van gedachte veranderd? En waarom is de Aygo X drie jaar na introductie toch van hybride-aandrijving voorzien? Het lijkt onlogisch, want in een kleine auto is de besparing die een hybride-motor brengt gering. Bovendien is de techniek complex en dus duur, wat juist grote invloed heeft op de prijs van een kleine auto. Daarbij worden kleine auto's vaker gekocht van eigen spaargeld en die kopers zijn meer behouden dan die van leaseauto's (korte termijn, risico voor een ander).

Het eerste deel van het antwoord is fiscaal. In steeds meer landen wordt belasting geheven op CO2-uitstoot. Dat betreft belasting die de fabrikant moet betalen en belasting die de koper moet betalen. Bovendien zijn elektrische auto's inmiddels goedkoper en met hybride-techniek verkleint Toyota het prijsverschil.

Het tweede deel van het antwoord betreft de concurrentie. Met de hybride-aandrijving rijdt de Aygo X veel beter dan de concurrenten met een standaard benzinemotor. De Aygo X Hybrid is soepeler, sneller en presteert met meer gemak voor meer comfort. Om de Aygo X nog concurrerender te maken heeft Toyota behalve de aandrijflijn ook de uitrusting van een groter model overgenomen. Een fraai staaltje voortschrijdend inzicht dus! ■

# Specificaties

## Toyota Aygo X Hybrid

### Maten en gewichten



|                           |                    |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 370 x 174 x 153 cm |
| Wielbasis                 | 243 cm             |
| Gewicht                   | 1.110 kg           |
| Aanhanger                 | n.b.               |
| Aanhanger geremd          | n.b.               |
| Tankinhoud                | 35 l               |
| Bagageruimte              | 231 l              |
| Bandenmaat                | 175/60R18          |

### Motor en prestaties



|                          |                   |
|--------------------------|-------------------|
| Motorinhoud              | 1490 cc           |
| Cilinders / kleppen      | 3/4               |
| Vermogen                 | 116 pk @ 0 rpm    |
| Koppel                   | 141 Nm @ 3600 tpm |
| Aandrijving              | voorwielen        |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 9.2 sec.          |
| Topsnelheid              | 172 km/u          |
| Verbruik gemiddeld       | 3.8 l / 100 km    |
| Verbruik stad            | 2.9 l / 100 km    |
| Verbruik buitenweg       | 4.9 l / 100 km    |
| CO2 uitstoot             | 87 gr. / km       |

### Prijs

|                   |            |
|-------------------|------------|
| Prijs             | € 30.850,- |
| Prijs instapmodel | € 23.750,- |