



Intro

De jongste, kleinste en guitigste Toyota van dit moment doet het (qua verkopen dan) in Nederland wellicht wat minder dan verwacht. Een correctiefactor in de vorm van een prijsverlaging met €1000,- over de hele linie zou het voorlopig moeten doen. De importeur is hiermee de BPM-verlaging met €1000,- voor zuinige auto's een half jaartje voor.

Heel anders dan je van het traditioneel zo behoudende prijzenbeleid uit het land van de rijzende zon zou verwachten. Speelt Toyota met de Aygo hoog spel, of zit er enige toegevoegde waarde achter de 3,4 meter lange carrosserie?



Veel auto voor 3,4 meter of andersom...

Het exterieur

Na een korte gewenningsperiode even ergens een tussenstop. Uitstappen en eens naar de voorkant kijken. De scherp gelijnde koplampen met daastussenin de kleine grille en het toyota-logo natuurlijk. De twee lijnen langs het logo over de motorkap geven het geheel wat sportiefs mee.

En profiel valt nog meer op, namelijk de meerdere bollingen en holle vlakken. Over naar de achterkant dan maar, letterlijk direct na de achterwielen. Guitig, dat is het eerste wat in me opkomt, met de twee olijk gevormde achterlichten.

Het geheel komt vooral door de, mijn inziens stijlvol, uitgeklopte wielkasten lekker stoer en vol vertrouwen over. Alsof het autotje alleen al van buiten wil bewijzen dat er veel meer is dan afmetingen, waar deze auto nou eenmaal geen hoge ogen gooit.



De wielkasten en de bolle/holle vlakken zorgen voor een

Het interieur

Nadat met de afstandsbediening het commando 'sesam open u' wordt gegeven gaan de 5 deuren van het slot. Instappen dan maar, en direct valt op dat het dashboard heel ruimtelijk en modern overkomt. Het materiaal wordt door de makers als 'shark skin' omschreven. Het laatste zou ik niet kunnen verifiëren, echter komt het geheel kwalitatief goed over, met mooi kleine naden tussen diverse passingsdelen.

Een blik op het instrumentarium leert ons dat het in ieder geval duidelijk is, wellicht jammer van het ontbreken van een meter voor de koelvloeistoftemperatuur.

Verder valt de relatief luxe uitrusting op met airco, een



Ruimtelijk en modern ogend interieur

radio/mp3CD-speler en elektrische ruiten voor. De bediening van de achterruiten is daarentegen zeer omslachtig met een klapmechanisme.

Dan de ruimte, ook niet onbelangrijk bij een auto(tje) van net 340 cm. Voorin blijkt het zéér goed uit te houden, totaal geen klachten. Een persoon van 2 meter moet hier zijn draai ook wel kunnen vinden.

Achterin wordt het heel anders in dit geval, wat de auto niet geheel is aan te rekenen. Twee personen van 1,75 meter moeten in ieder geval comfortabel achter elkaar kunnen zitten. De concurrentie doet het in ieder geval niet beter, wat ook niet mogelijk lijkt voor de wagenlengte. De bagageruimte is, net als de toegang, krap met 139 liter, maar gelukkig makkelijk in twee stappen uit te breiden. De achterklep is overigens voorzien van één gasdemper, hoofdzakelijk om de kostprijs van het geheel te drukken.



Het rijden

Zwaar boven verwachting, kort en krachtig gezegd. Over het geheel genomen laat de auto tijdens het rijden een zeer volwassen indruk achter.

Van de prestaties van het 1-liter motortje mag op de snelweg niet teveel verwacht worden. Bij een constante snelheid van 120 valt de relatieve rust wel op, met dank aan de lange versnellingen. Voor een vlotte inhaalmanoeuvre bij 90-100 km/u kan toch het beste teruggeschakeld worden naar 4. Bij concurrerende auto's is dit veelal anders, waarbij de versnellingen kort worden gespatieerd om het gebrek aan trekkracht te compenseren.

Deze lange versnellingen zorgen er ook mede voor dat theoretisch gezien een gemiddeld verbruik van 1 op 21,7 mogelijk is. Door het opzweepende, sportief aandoende geluid wordt de bestuurder echter niet aangemoedigd om zuinig te rijden.

Door de bebouwde kom rijdende valt de matige verwerking van korte oneffenheden wel op, een beetje onrustig. Op kwalitatief goede wegen rijdt de auto door de relatief lange wielbasis en spoorbreedte en de goede samenwerking tussen vering en demping lekker comfortabel.

Het schakelen, koppelen, remmen en sturen dan. Allereerst het sturen: sterk bekrachtigd, maar in de middenstand een lekker 'vast' stuurbedrag. Het koppelen gaat voor het gevoel zéér licht, het schakelen soepel met een lichte hakerigheid. Vlot schakelen vorm geen enkel probleem. Het rempedaal heeft een vrij lange 'dode' slag, de remmen grijpen echter wel progressief aan.

Een grappig detail als de enkele (goed werkende) voorruitwisser mag niet onvermeld blijven, alsmede het kleine werkgebied van de achterruiwiser (minder positief).



Duidelijk zicht op de toerenteller, de 3-cilinder presteert



Slot

Een fris en vernieuwend kleintje de Aygo, tevens goed bruikbaar buiten de stad!

De lage aanschafprijs van, sinds januari (!), minimaal €8990,- is een zeer concurrerende. Voor de geteste Sport-uitvoering in de 5-deurs variant met metallic-lak moet €12390,- bij de dealer worden achtergelaten, waar de afleveringskosten van €482,- nog bijkomen.

Het overall goede rijcomfort en het enthousiaste 3-pitterje maken dat je met plezier in de auto zit. Dit plezier wordt, in tegenstelling tot bij grotere auto's, alleen maar groter als je noodzakelijkerwijs bij de brandstofpomp staat...

Personen die naast voorin ook achterin de ruimte zoeken kunnen beter uitkijken voor een auto in een klasse hoger, voor eenlingen en jonge stellen echter... Zeker vanwege de verlaagde aanschafprijs met €1000,- is de concurrentiepositie van de Aygo sterk verbeterd.



Goede zet van Toyota, of hebben Peugeot en Citroën pr

Plus

- + Voelt zeer volwassen aan
- + Ruimte voorin
- + Pittig en zuinig tegelijk

Min

- Stug op korte oneffenheden
- Zitruimte achterin en bagageruimte
- Budget details