



## Intro

Men neme 3 automerken: Toyota, Citroën en Peugeot. Voeg daaraan toe de techniek van Daihatsu. Laat dit geheel even sudderen in een autofabriek in Tsjechië. Even roeren en klaar zijn de Toyota Aygo, de Citroën C1 en de Peugeot 107. Drie wagentjes met een vanaf prijs van onder de € 10.000,-.

## Het exterieur

De Aygo is het resultaat van een samenwerkingsverband tussen Toyota en de PSA-groep. Naast de Aygo brengt Citroën de C1 en Peugeot de 107 op de markt. De Aygo en de C1 staan nu in de showroom en de 107 laat nog heel even op zich wachten, omdat het merk momenteel de nadruk legt op de iets grotere 1007. Het interieur van de 3 auto mag dan gelijk zijn op details na, aan de buitenkanten is te zien dan het hier om een drie-eiige drieling gaat. De modellen komen overeen maar de verschillen zijn duidelijk zichtbaar. Zo heeft de Aygo een bolling waarin de achterlichten zijn gesitueerd en hebben de C1 en de



107 achterlichten die geïnspireerd zijn door de C3. Opvallend is de oplossing die is gevonden voor de achterklep, want daar zit, op de scharnieren na, geen grammetje metaal aan. De achterklep bestaat alleen uit een de glazen achterraut. Deze oplossing scheelt een hoop gewicht en maakt de auto meer rigide, maar veroorzaakt wel een hoge tildrempel. De Aygo is er vanaf € 9.990,- voor de 3-deurs 1.0 12v VVT-i en loopt tot € 12.990,- voor de Toyota Aygo 1.0 12v VVT-i Sport. De testauto komt op ongeveer € 14.330,- dankzij de aanwezige optie als Metallic lak, Curtain airbags en TomTom navigatie.



## Het interieur

Het interieur is vrij simpel ingericht, de gekozen materialen ogen kwalitatief hoogstaand. Er zijn weinig momenten dat je het idee hebt dat je in een goedkope auto zit. Of het moet zijn dat je de in carrosseriekleur gespoten plaatdelen op de deuren toch iets te jaren '70 vindt. Maar dit soort details kun je verwachten bij auto's in deze prijsklasse. Het materiaal van het dashboard is van het harde soort en heeft een aantal leuke details. Niet alleen de motor is bij Daihatsu gehaald, maar ook het materiaal van de kachelbedieningselementen. In de Sirion II is deze plastic soort gebruikt bij de knoppen van de



Zet je de Sirion II en de Aygo, en dus ook de C1 en de 107, naast elkaar, dan valt hoe dan ook direct op dat de dashboards heel erg op elkaar lijken. Zeker is het gebruikte materiaal hetzelfde. De samenwerking met de PSA-groep is te merken aan de schaalverdeling van de kilometerteller, want typisch Frans wordt deze weergegeven als 10-30-50 en de rest. Onder het mom van slim zaken doen, en ondertussen een goed en goedkoop verkoopbare auto op de markt zetten. De stoelen in de Aygo zitten goed, meer kan ik er niet van maken. De zitting is wel lang genoeg, maar had voor de Nederlandse achterwerken wel wat breder mogen zijn. Daardoor zit je echt op de stoel en verliest deze een hoop zijdelingse steun. Achterin stappen is geen gemakkelijke taak. Voorin mag de ruimte riant zijn, op de achterbank is het behelpen. Het is echt niet te benijden om daar te moeten zitten. Alleen wanneer de bestuurder aan de kleine kant is of bereid is om zelf wat minder ruimte op te eisen, dan zal het wel lukken, want de achterbank zit voor de rest prima. De daar gezetenen kunnen echter niet even een frisse elleboog halen, want de achterdeuren zijn niet voorzien van de normale ruiten die naar beneden gezwengeld kunnen worden. Daarentegen, en dat is ook weer heel erg jaren '70, kunnen de ruitjes opengeklapt worden. Gelukkig en dat had al opgemerkt, zijn de gekozen materialen volledig van deze eeuw. De kofferruimte is erg klein met 139 liter, maar er kunnen 2 kratjes bier in, maar voor je die kan inladen moet je wel de hoedenplank eruit halen, anders is de inlaadopening te smal. Uiteraard kan de achterbank wel plat gelegd, waarna een bagageruimte van 712 liter ontstaat.



## Het rijden

Het is best te doen met de 1 liter 3 cilinder in de Aygo, met een roeren in de prima versnellingsbak is de Aygo redelijk snel. Het blokje levert 68 pk bij 6000 tpm en 93 Nm bij 3600 tpm. De 0 naar 100 tijd is 14, seconden en dat gaat gepaard met het typische 3-cilinder geluid, zonder overheersend te worden. De rijeigenschappen van de Aygo zijn goed te noemen, maar beslist niet sportief. Dit wagentje heeft toch wel enige last van overhellen in de bochten. De remtest werd goed uitgevoerd door de testauto, zonder drama en in een rechte lijn kwam de auto tot stilstaan. Tot zover dit deel, want deze rijtest is anders verlopen dan eerdere rijtesten. Doordat er eigenlijk geen ruimte was op de zaterdag dat ik de rijtest eigenlijk had willen doen, stelde de verkoper voor om de auto om 16.45 uur op de volgende zaterdag te testen. Echter de dealer, Botman te Hoorn sluit om 17.00 uur. Dat betekende dus dat ik de auto bij mij kon houden gedurende 41 uur tot 10.00 uur op maandagmorgen. Heel even heel kort nagedacht en toen snel ja gezegd. De hele week hard nagedacht over iets bijzonders, wat ik met de Aygo kon doen. Tijdens het lezen van de folder kreeg ik een idee. Daarin staat namelijk het brandstofverbruik vermeld: in de stad 1 op 18.2, op de buitenweg 1 op 24.4 en gecombineerd 1 op 21.7. Ik wilde in eerste instantie proberen om de 1 op 24 te halen, maar realiseerde al snel dat daarvoor een zeer speciale rijstijl nodig was. Namelijk heel langzaam optrekken, niet te veel toeren maken, snel opschakelen en ook nog constant doorrijden zonder te stoppen, waardoor ik dus geen mogelijkheid zou hebben om foto's te maken. In de folder staat naast het brandstofverbruik ook nog vermeld: "dat het genoemde brandstofverbruik is gemeten op basis van de in de specificatie genoemde EG-norm. In de praktijk is brandstofverbruik mede afhankelijk van factoren zoals weersomstandigheden, belading, bandenspanning, rijgedrag, gebruik en uitvoering." Met andere woorden 1 op 24 halen is bijna onmogelijk. Dan doe ik het anders, ik ga gewoon rijden, een van te voren bepaalde route en rij daarbij op een normale manier. Dus rustig optrekken, niet harder dan 100 km/uur en zoveel mogelijk alleen maar op de snelweg. Op Zondag 3 juli 2005 heb ik dus deze zuinigheidstest gedaan.



Zondag 3 juli 2005, 10.00 uur

Om 10.00 uur precies stap ik in de Aygo en rij naar de benzinestation bij afslag 8 langs de A7 nabij Hoorn. Het was van te voren de bedoeling om de test om 08.00 uur te beginnen, maar door omstandigheden werd dat dus 10.00 uur. Om de test op een goede manier te kunnen doen heb ik de brandstoftank tot de rand gevuld dus inclusief het vulpijpje. Het is ongeveer 10.15 uur wanneer ik de A7 opdraai richting Amsterdam. Mijn bedoeling is het om te rijden zoals de Doeks uut Hasselt het voorstellen. Dus opschakelen bij 2500 tpm. Nou, daar ben ik gauw vanaf gestapt, want bij dat toerental komt er nog te weinig koppel vrij, om de auto enigszins op een normale manier op gang te krijgen. Dus pas bij 3000 tpm schakel ik dus op, en daarmee zal ik nooit de snelste zijn, maar de acceleratie is dan



nog acceptabel.

10.15 uur, kilometerstand: 910

Volgens het instructieboekje wordt de brandstof voorraad digitaal weergegeven door een stapeltje van 6 blokjes op het display naast de kilometerteller. Snel rekenen geeft het antwoord dat elk blok staat voor 1/6 deel van 35 liter, dus 5.8 liter. In het gunstige geval (1 op 24) zou elk blokje dus staan voor 141,5 kilometer (maal 6= 849 kilometer), in het geval van de 1 op 18 komt het uit op 105,5 kilometer per blokje (maal 6= 609 kilometer). Het is al redelijk druk op de A7 en het valt mij op dat ik, terwijl dat ik de naald op de 100 houd, niet eens de langzaamste van de snelweg ben. Regelmatig moet ik de auto voor mij inhalen, dat had ik eigenlijk niet verwacht op een weg waar een max. van 120 km/uur wordt aangegeven. Op de radio is eigenlijk weinig soeps, dus pak ik een van de vijf cd's die ik had meegenomen. En die CD begint direct goed, want Rodney Carrington laat in het eerste liedje weten dat hij het liefst bier drinkt.

10.50 uur, kilometerstand: 961

Onder de zoet gevoicede klanken van de Duitse zanger Till Lindemann (Rammstein) houd ik na de schipholtunnel de richting 'Cargo' aan. Het is tijd om de eerste foto te maken en de locatie die ik daarvoor in gedachte heb, ligt aan de Toekanweg, waar je behoorlijk dichtbij de start- en landingsbaan kan komen. Viel achteraf behoorlijk tegen, en de piloot van het vertrekkende vliegtuig wilde ook niet meewerken en trok zijn toestel heel snel op. Dank uw zeer vriendelijk, zeer vriendelijke vriend. Snel terug naar de A4.

11.45 uur, kilometerstand: 1030

Terwijl ik over de van Brienenoordbrug heen rijd is de muziek inmiddels veranderd in een fraai stukje Vivaldi. En terwijl de vier seizoenen worden bezongen door een stapel violen doemde aan de rechterzijde de Kuip op. Leuke fotolocatie leek me. Nou had ik al express de rechterbaan aan gehouden dus kwam ik automatisch op de stadionweg uit. Daarna heel even links af de Olympiaweg op en in een straaltje van verregaande brutaliteit voor de stadion ingang de stoep op. Vreemd genoeg was het erg stil in het stadion, waarschijnlijk was er niemand thuis.

12.55 uur, kilometerstand: 1125

Ik heb net de CD vervangen en op het moment dat de country zanger over de oude spullen begint te zingen, zie ik het bovenste blokje van de brandstofmeter verdwijnt. Na 215 kilometer is dus het vulpijpje en de eerste 5,8 liter brandstof verbruikt. Het moment dat dit gebeurt rijd ik in de buurt van Breda. Het verkeersbeeld is op dit moment redelijk rustig, maar er rijden wel opvallend veel caravans, of beter gezegd: auto's met een caravan er achter. Dus ik reed op dit stuk voornamelijk op de 2e baan, daarbij mij strak houdend aan de aan mijzelf opgelegde snelheid van 100 km/uur. Om een of andere reden werd dit niet gewaardeerd door een aantal andere automobilisten, die zo dicht op de bumper van de Aygo reden, dat ik het wit in hun ogen rood kon zien worden. Om een of andere reden heb ik daar volledig maling aan, dus bleef ik vrolijk, onder de virtuoze klanken van Garth Brooks, langs de rij met getrokken caravans rijden met een gelijk blijvende snelheid. Ondertussen zag ik in mijn binnenspiegel, hoe het rook uit de oren van de bestuurder achter mij veranderde in felblauwe vlammen. Arme meneer in zijn dure lexus, zou hij nou nog aan mij denken.

14.11 uur, kilometerstand: 1224

Na 314 kilometer verdwijnt het volgende blokje. Dat valt mij direct op en verbaasd me. De tweede 5,8 liter heeft dus niet meer dan 100 kilometer volgehouden. Heel even snel rekenen leert dus dat het vulpijpje behoorlijk lang is en ruim 5 liter bevat. Want het eerste blokje verdween, zoals gezegd na 215 kilometer en de tweede na 314 kilometer. In plaats van de beloofde tankinhoud blijkt er dus ruim 40 liter in de tank te zitten. Ik kan me hier natuurlijk in vergissen, het is dan ook niet meer dan een



veronderstelling, maar hoe is dit anders te verklaren. Uit de radio klinkt inmiddels de veroorzaker van het feit dat ik eerder Vivaldi had opstaan. Cabaretier Hans Liberg laat horen hoe het 5e symfonie van Beethoven, uiteindelijk is gebruikt voor de achteruitrij alarm op vrachtwagens.

15.50 uur, kilometerstand: 1361

Op de even daarvoor ververste CD, zingt Till Lindemann nu dat hij er geen zin meer in heeft. De muziek zorgt ervoor dat mijn rechtervoet iets zwaarder wordt en ik moet nu echt even opletten dat de snelheid niet te ver oploopt. Gelukkig rijd ik net voor Lelystad, alwaar ik wil proberen om vlakbij het pand van de firma Donkervoort te komen. Dat lukt, tot mijn verbazing blijkt het mogelijk te zijn om aan de voorzijde van het gebouw enkele foto's te schieten. Ik denk dat ik hier binnenkort eens langs ga, heel even kijken om ze bereid zijn mee te werken aan een rijtest. Achteraf vindt ik het echt jammer dat ik niet zo dichtbij de in dezelfde straat gevestigde vestiging van de Nederlandse bank kan komen, maar daar staan dus weer hoge hekken omheen. Ik denk dat ik hier binnenkort eens langs ga, heel even kijken om ze bereid zijn om mij heel even binnen te laten. Van de brandstof blokjes zijn er inmiddels nog maar drie over.

16.40 uur, kilometerstand: 1430

Plaats van handeling: de rotonde van Joure. De muziek: geen muziek, maar radio 1 met verschillende Tour flitsen. Fijn, de Tour de France is weer begonnen. Voor mij rijdt een dikke en knalrode 5-serie van het vorige type met een Duits kentekenplaat. Niets mis mee zou je kunnen zeggen en tot de rotonde reed de bestuurster (onbelangrijk detail) vrij hard, ze kwam mij in ieder geval met een flinke vaart voorbij. Op de rotonde hield zij, net als ik de richting Sneek aan. Niets mis mee zou je kunnen zeggen, maar de snelheid waarmee ze dat deed toonde aan dat ze niet helemaal zeker was van de te kiezen route. Met de immense snelheid van 40 km/uur werd deze lange bocht afgelegd. Daarom wil ik even tegen mevrouw zeggen: "Lieber schatz, bitte ein klein bischen sneller, gerne, danke". Jullie zien het: "I speak von alle sprachen une peu". Ik bedenk me ineens, zou die meneer in die Lexus dat ook gedacht hebben?

## Slot

Het mag misschien niet gelukt zijn om het beloofde verbruik te evenaren, toch heeft dit wagentje wel een goede indruk bij mij achtergelaten. Want belangrijker dan het voorgaande feit, heb ik ook nog iets anders uitgevonden: een rit van 622 kilometer ook heel goed is om te ontdekken of een auto wel geschikt is om zulke afstanden te rijden. En de belangrijkste indicatie daarvoor is de staat van de rug van de bestuurder. Ik kan jullie vertellen dat ik zonder rugklachten aan de finishstreep ben aangekomen. Op geen enkel moment tijdens de test heb ik problemen gehad met de zitpositie. Wat ik wel had, was een



blauwe plek op mijn rechterbeen, die constant tussen het middenconsole aanrustte. Geen reden om naar



het ziekenhuis te gaan, maar wel een pijnlijke plek. Maar ja, dat gaat ook wel weer over.

## Plus

- + zuinig
- + goede stoelen
- + leuk uiterlijk

## Min

- kofferbak
- ruimte op achterbank
- zichtbare plaatdelen in interieur