



Max Veldhuis
22 januari 2019

Succesformule

A-segment stadsautootjes: in ons land zijn ze ongekend populair. Onder andere het trio Citroën C1, Peugeot 108 en Toyota Aygo is vaak te zien op 's lands wegen. De Aygo heeft vorig jaar een update gehad. We gaan er een week mee op pad om te beoordelen of het succesverhaal een passend vervolg heeft gekregen.

Autobezit is duur in Nederland. Werpen we een blik op onze buurlanden, dan betalen wij door de bank genomen een stuk meer om ons op vier wielen te kunnen verplaatsen. De relatief hoge kosten voor het bezit en het gebruik van een auto maken dat met name veel jonge Nederlanders kiezen voor een model uit het A-segment. Ook wordt er steeds vaker gebruik gemaakt van leaseconstructies: van de bijna 7.500 verkochte Aygo's in 2017 werd 46 procent privé geleased. De Aygo gaat in zijn huidige vorm sinds 2014 mee, dus het jaar 2018 was een uitgelezen moment voor een milde facelift. Is de kleine Toyota weer helemaal bij de tijd? We nemen de veranderingen onder de loep.



Vlotter uiterlijk

Aan de buitenkant van de Aygo vinden we geen baanbrekende wijzigingen ten opzichte van voor de facelift. Toch kan er wel een duidelijk onderscheid gemaakt worden wanneer je de twee verschillende Aygo's naast elkaar zet. Om te beginnen is de contrasterende 'X' in de voorbumper deels verdwenen. Hij zit er nog wel, maar de vormgeving is meer in lijn met de rest van de auto. Daarnaast zijn de koplampen en achterlichten nu voorzien van LED-verlichting. Met name de dagrijverlichting aan de voorzijde valt op door de vorm van de LED-strip en de sterkte van het licht. De nieuwe verlichting geeft het uiterlijk van de Aygo een frisse, eigentijdse uitstraling. Toyota heeft de Aygo ook twee nieuwe kleuren mee gegeven: 'Rich Blue' en 'Reddish Purple', de opvallende kleur waarin onze testauto is uitgevoerd. De two-tone samenstelling met zwarte wielen en een zwart dak valt behoorlijk op in het vrij kleurloze Nederlandse straatbeeld. De paarse kleur moet wel je ding zijn. Wij verwachten daarom ook dat de meeste Aygo's een wat meer bedaagde samenstelling mee gaan krijgen.



Vernieuwde connectiviteit

Wanneer we instappen, valt op dat de veranderingen aan het interieur een stuk minder zichtbaar zijn. De lay-out en de bedieningselementen zijn onveranderd gebleven. Wel is er wat kleur aangebracht in het binnenste van de Aygo: de exterieurkleur is bijvoorbeeld terug te vinden op de deuren, rondom de ventilatieroosters en op de versnellingspook. Het interieur ziet er hierdoor wat kleurrijker en frivoler uit, maar het is ook vrij smaakgevoelig. De Aygo is van binnen goed afgewerkt en de gebruikte materialen zijn voor het segment van een prima niveau. We horen geen rammeltjes of kraakjes en ook op snelheid blijft het rumoer beperkt. Dit is ãã van de onderhuidse verbeteringen die Toyota heeft doorgevoerd: de nieuwe Aygo is een stuk stiller dan het vorige model. Voorin zit je goed; wel zijn de instelmogelijkheden van het stuur beperkt en zijn de stoelen minder overtuigend op lange afstanden. Achterin is het een stuk krappier. Om de achterpassagiers enigszins goed plaats te kunnen laten nemen, moeten de bestuurder en de voorpassagier behoorlijk inschikken. Ook de bagageruimte houdt niet over: een krat bier zul je op de achterbank moeten vervoeren.

Toyota Aygo 1.0 VVT-i X-CITE

Een andere onderhuidse verbetering zit in de functionaliteit van de multimedia. Het scherm is hetzelfde gebleven, maar voortaan kun je in de Aygo gebruik maken van Apple CarPlay en Android Auto. De aansluiting van een telefoon verloopt gemakkelijk en de interface reageert snel op je input. Als gevolg van het feit dat men in de auto steeds meer functies via de smartphone laat lopen, is de Aygo niet voorzien van ingebouwde navigatie. Voor de bestemmingsgeleiding ben je dus afhankelijk van je telefoon. Dit lijkt misschien beperkend, maar in de praktijk werkt je telefoon vaak toch het beste als het gaat om het leveren van actuele route-informatie. Je hebt in de Aygo alleen wel een kabel nodig om Apple CarPlay en Android Auto te kunnen gebruiken, via Bluetooth kun je alleen telefoneren en muziek afspelen. Volledig draadloze compatibiliteit laat voor nu dus nog even op zich wachten. Dit doet echter niets af aan de kwaliteit van de multimedia in de Aygo. Het systeem functioneert goed en het is fijn om een groter scherm tot je beschikking te hebben. De Up, de Citigo en de Mii moeten dit laatste bijvoorbeeld missen.



Doelmatig in de stad

Toyota zet de Aygo in de markt met hippe, speelse termen als 'fun' en 'play'. Toch blijft deze terminologie maar in beperkte mate overeind wanneer we gaan rijden met de Aygo. Het autootje is duidelijk gericht op zuinigheid en efficiency. De verbeterde ophanging en stuurinrichting zorgen voor een volwassener en meer gebalanceerd rijgedrag ten opzichte van het vorige model, maar heel spannend wordt het niet. Hetzelfde geldt voor de aandrijflijn. Onder de kap vinden we nog steeds een 1,0 liter driecilinder. Dit blokje is echter in meerdere opzichten aangepast. Hij levert voortaan 72 pk en 93 Nm koppel. Hierbij valt op dat het totale koppel met 2 Nm is gedaald, maar dat de herziene versie van het blok onderin veel meer trekkracht heeft.

De Aygo pakt vanaf stilstand merkbaar lekkerder op en ook tussensprints onder de 80 km/h verlopen vlotter dan bij de vorige motor het geval was. Je moet alleen niet denken dat de Aygo opeens een strepentrekker is geworden. Hij is het meest in zijn element in de stad en op N-wegen; wanneer je de snelweg op gaat zul je bij het inhalen veelal plankgas moeten geven om een beetje mee te kunnen komen met de rest van het verkeer. Ook gaat het verbruik vanaf de 100 km/h merkbaar omhoog. Wij scoorden over de gehele testperiode met veel snelwegkilometers een gemiddelde van 5,2 liter op 100 km. Dit is nog steeds zuinig te noemen, maar het opgegeven verbruik van 3,8 liter op 100 km ga je alleen halen wanneer je niet of nauwelijks boven de 100 km/h uit komt. Al met al kunnen we concluderen dat de Aygo prettiger rijdt dan voorheen, maar wanneer je veel op de snelweg zit loont het wellicht om te kijken naar een maatje groter.



Keuze te over

Wanneer je naar de dealer gaat om een nieuwe Aygo samen te stellen, kun je kiezen uit zes verschillende uitrustingsniveaus die oplopen in luxe: X, X-FUN, X-PLAY, X-JOY, X-CITE en X-CLUSIVE. De prijzen beginnen bij 11.795 euro voor de X. De meeste Aygo-kopers in Nederland gaan voor de X-PLAY. De basisuitvoering is namelijk wel $\text{\textcircled{A}}$ rg basis. De X-FUN kost ten opzichte van de X 1.450 euro extra, voor dat bedrag krijg je airconditioning en een radio met aanvullende connectiviteit voor je telefoon. Echter, voor slechts 750 euro bovenop de X-FUN heb je de eerder genoemde X-PLAY. Bij dit uitrustingsniveau krijg je een lederen stuurwiel, achteruitrijcamera, het 7-inch touchscreen (Apple CarPlay is nog wel optioneel) en een in hoogte verstelbare bestuurdersstoel. Deze zaken maken van de Aygo voor 13.995 euro een voldoende complete auto. $\text{\textcircled{A}}$

Bij de hogere uitrustingsniveaus komen vooral de extra's om de hoek kijken die niet strikt noodzakelijk zijn. Wij rijden de Aygo in de X-CITE uitvoering. Dit betekent dat hij bovenop de uitrusting van de lager liggende niveaus standaard voorzien is van de kleur

Toyota Aygo 1.0 VVT-i X-CITE

Reddish Purple, zwarte 15-inch lichtmetalen wielen, compatibiliteit met Apple CarPlay, Privacy Glass, mistlampen vÃ³Ã³r en DAB+. De testauto kost 15.345 euro, wat dus 1.350 euro meer is dan de al vrij compleet uitgeruste X-PLAY. Wil je Ã©cht uitpakken, dan is er voor 16.595 euro ook nog de X-CLUSIVE. De meest luxe variant van de Aygo beschikt over Toyota Safety Sense (Lane Departure Alert en Pre Collision System), een lichtsensor, automatische airco, half lederen bekleding en een two-tone samenstelling. Kortom, er valt wat te kiezen voor de potentiÃ«le Aygo-koper.



ContinuÃ«teit gewaarborgd

Zoals we in de inleiding al stelden, is de Aygo een zeer populaire auto in Nederland. Met deze facelift heeft Toyota de auto weer helemaal bij de tijd gebracht. De Aygo rijdt volwassener dan voorheen, pakt beter op bij lagere snelheden en heeft in principe alle connectiviteit die tegenwoordig gangbaar is. Ook het design van het exterieur is met de LED-verlichting wat vlotter dan het vorige model. Verwacht geen wereldse prestaties van de Aygo, maar wanneer je je vooral in de stad voortbeweegt en maar korte stukken snelweg af hoeft te leggen, kun je er eigenlijk geen buil aan vallen. Wij verwachten

Toyota Aygo 1.0 VVT-i X-CITE

dan ook dat een voortzetting van het succes van de Aygo met deze update geen enkel probleem moet zijn.

Plus

- + Meer trekkracht onderin
- + Functionaliteit multimedia
- + Solide interieur

Min

- Kleine bagageruimte
- Vermogen houdt niet over
- Slechts één motor verkrijgbaar