



Bjorn Blokzijl
31 december 2011

Kapers op de kust

Toen in 2005 de drieling waar de Toyota Aygo een onderdeel van vormt werd geïntroduceerd op de Nederlandse automarkt, was de concurrentie voor deze A-segmenters beperkt. Qua verkoopaantallen was het dan ook direct een succes en groeide dit drietal uit tot een veel geziene auto op 's Heeren wegen, zeker na invoering van zijn wegenbelastingvrije status. In 2009 was het tijd voor een facelift waarbij vooral het front en de achterzijde werden geretoucheerd. Het grote verschil met zes jaar geleden is het sterk gegroeide aanbod aan wegenbelastingvrije automobielen, met een bijtelling van slechts 14%. Hoewel de Aygo, 107 en de C1 de tand des tijds goed hebben doorstaan, is het de vraag of het totaalplaatje nog steeds voldoende is om de concurrentie aan te kunnen.



Tijdloos design

Hoewel de Aygo in principe dezelfde auto is als de Citroën C1 en de Peugeot 107, verschilt de Japanner qua uiterlijk meer van zijn Franse broeders dan deze onderling doen. Door de geheel andere achterlichten – bij de Fransen zijn deze aan weerszijden van de achterraut geplaatst – en de typische Toyota-voorzijde, is de Aygo niet snel te verwarren met de andere twee. Bij de facelift zijn de neus en kont aangepakt om de auto weer een frisse uitstraling te geven. Toch zijn de aanpassing beperkt tot nieuwe achterlichtunits en een iets ander lijnenspel aan de voorzijde, waardoor de auto weer in de pas loopt met het modellengamma van Toyota. Het moet gezegd, al is het ontwerp al minstens zes jaar oud, het ziet er zeker niet bedaad uit. Dankzij de strakgetrokken neus, de fraaie lichtmetalen velgen en de bijzonder ingedeelde achterlichten staat er een guitig karretje dat qua uiterlijk zeker nog een paar jaar mee kan. Bijzonder blijft de glazen achterklep welke navolging heeft gekregen in onder meer het ontwerp van

Volkswagens nieuwste kleine model, de Up.



Navigatie: present!

Waar er grote uiterlijke verschillen zijn met zijn twee gebroeders, is het onderscheid in het binnenste enkel te vinden in een ander stuurwiel. Ook de facelift heeft geen verandering gebracht aan het bijzonder vormgegeven interieur. Bedienen van de airconditioning geschiedt nog steeds met grote hendels aan weerszijden van de middenconsole. Waar het voor 2009 nog niet mogelijk was een ingebouwd navigatiesysteem te bestellen, is het nu wel een mogelijkheid om af te vinken op de optielijst. Hoewel het een simpele oplossing betreft, waarbij een TomTom-systeem is ingebouwd in een opklapbaar paneel dat is geplaatst in het oorspronkelijke aflegvakje boven op het dashboard, voldoet het prima en geeft het de auto een unique selling point mee. Bij zowel de materiaalkeuze voor het navigatiesysteem als welke behoorlijk

Toyota Aygo 1.0 VVT-i Comfort Navigator

detoneert met zijn glimmende zwarte kleur - als van de rest van het interieur is af te lezen dat het model al een aantal jaren meegaat. Harde plastics hebben de overhand en de deuren zijn voor een groot gedeelte niet bekleed. Voor lijf en leden, maar ook zeker voor allerlei spullen is ruimte voldoende voorin de Aygo. Een ruim bergvak met bekerhouders voor de pook en een groot "niet af te sluiten" handschoenenvak geven plaats aan alles wat je nodig hebt voor een comfortabele reis. Hoe verder je echter naar achter gaat in de auto, hoe beperkter de ruimte wordt. Op de achterbank is nog wel net genoeg ruimte voor kleine volwassenen of kinderen, maar de bagageruimte geheel achterin is met zijn 139 liter tÃ© klein. Hierbij wordt de toegang hiertoe ernstig beperkt door de hoge tildrempel en de kleine opening tussen bumper en hoedenplank. Mocht er meer ruimte geheel achterin nodig zijn, dan is de achterbankleuning eenvoudig in delen neer te klappen.



Geen snelwegridder

We waren bij de vorige test van de Aygo al verrast over de rijeigenschappen van de auto. Dit is niet veranderd, ook niet wanneer goed rijdende modernere concurrenten in ogenschouw worden genomen. Er is bovengemiddeld veel gevoel in het stuurwiel en ook de remmen voelen vertrouwenwekkend aan. Het motorblokje broemt enthousiast bij acceleratie, maar is voldoende stil bij constante snelheden. Op de snelweg komt de auto echter - door het beperkte motorvermogen en de lange versnellingen - maar net mee met het overige verkeer. Bij inhaalacties moet al snel worden teruggeschakeld om het driepittertje op toeren te krijgen en voldoende vermogen voorhanden te hebben. Het op toeren brengen en houden levert een testverbruik op dat afwijkt van de fabrieksopgave, al is een verbruik van 5.7 liter per 100km niet eens zo slecht met het voorgaande in je achterhoofd. Gebruik je de auto meer op B-wegen en voor de wekelijkse boodschappen, dan is een gunstiger verbruik eenvoudig te behalen. Gebruik van de auto voor veel snelwegkilometers is voor bestuurders van boven de 1.80 meter sowieso niet aan te raden. De stoelen bieden onvoldoende steun voor voornamelijk de bovenbenen en na een rit van een uur begin je je al wat ongemakkelijker te voelen op de klein uitgevallen stoelen. Bij kortere ritten - waar deze auto meestal voor gebruikt zal worden - is de beperkte steun minder een probleem.



Niet de goedkoopste meer

Kopers van auto's uit het A-segment zijn op zoek naar een betaalbare, kwalitatief goede auto welke goed rijdt, zuinig is en een volwassen interieurruimte heeft. Toyota's Aygo voldoet nog steeds aan deze eisen, maar heeft een aantal relatief nieuwe concurrenten die voor hetzelfde geld meer auto aanbieden. Zo kost een vergelijkbaar uitgeruste Kia Picanto ongeveer hetzelfde als de geteste Aygo, maar is het kwaliteitsgevoel van het binnenste van de Koreaan een stuk beter in orde en heb je het gevoel in een grotere auto te rijden. Hierbij moet wel gezegd worden dat een geïntegreerd navigatiesysteem niet leverbaar is op het gros van de concurrenten. Wat blijft is het feit dat de Toyota Aygo een prettig rijdende auto is, met een laag verbruik en een tijdloos design. Toch zijn er voor de bijna 12.000 euro die het geteste exemplaar moet kosten meer en vooral nieuwere en modernere kapers op de kust.

Plus

- + Tijdloos design
- + Laag verbruik
- + Stil op constante snelheid

Min

- Stoelen bieden te weinig steun
- Relatief duur
- Te kleine bagageruimte