Bjorn Blokzijl
15 juni 2014

Kruisbestuiving

Er is geen Ã©Ã©n segment dat de laatste jaren meer in populariteit is gestegen dan het A-segment. Vooral het trio van PSA en Toyota - de C1, 107 en de Aygo - heeft goede zaken gedaan. Ondanks twee facelifts gedurende de rit beginnen de jaren nu te tellen ten opzichte van de totaal vernieuwde concurrentie. Gezien het succes uit het verleden, heeft Toyota ervoor gekozen om zijn kleinste weer samen met de Fransozen te ontwikkelen. Wij reden hem alvast om te ontdekken of de Aygo zijn nieuwe concurrenten aankan.

Buitenbeentje

Net als bij de vorige generatie is de Aygo het buitenbeentje als het gaat om design. Geen enkel deel plaatwerk is gelijk aan de C1 en de 108. Bestel je de absolute basisversie - de 'x' - dan is het kruis op de voorzijde altijd zwart en is de auto voorzien van stalen 14 inch velgen met wieldoppen. Voor 800 euro meer ben je eigenaar van de x-play en daarmee begint het plezier van het personaliseren. Het 'kruis' op de neus en het insteekstuk op de achterbumper zijn niet het enige dat in een andere kleur besteld kan worden. Ook diverse panelen in het interieur zijn verkrijgbaar in allerlei hippe kleurtjes. Hip is een term die sowieso wel past bij de nieuwe Aygo. Op foto's komt de auto niet altijd even lekker uit, maar in 'real life' ziet de auto er goed uit. Dit uiterlijk kan nog verder worden aangekleed als je de x-cite, x-clusive of de x-wave aanvinkt. Als x-cite is de auto altijd voorzien van een blitse oranje lak en zwarte delen op de neus en kont. De x-clusive heeft een zwarte metallic lak en zilverkleurige inzetten. Tenslotte is er de x-wave. Het meest onderscheidende van deze uitvoering is het roldak over de gehele lengte van het dak. De drie meest luxueuze uitvoeringen zijn voorzien van 15 duims lichtmetalen velgen. Wil je toch andere kleuraccenten, dan kun je bij de dealer

voor € 495 een nieuw setje bestellen in de vorm van het OUTstand pakket. Daar bovenop is achteraf het OUTglow pakket op de auto te monteren. Voor € 295 krijg je contrasterende stickers rondom.

Schone lei

Negen jaar geleden was de standaard bij A-segmenters totaal verschillend met de huidige situatie. Toen de Aygo werd geÃ¯ntroduceerd was navigatie, een volledig bekleed interieur en comfortverhogende gadgets nog geen gemeengoed. Maar nu val je op als je het niet kunt leveren. De engineers van Toyota en PSA zijn met een leeg tekenpapier aan de slag gegaan. Niks doet je denken aan de eerste generatie. Buiten een klein stukje op de portieren, is het gehele interieur bekleed. Een positieve ontwikkeling, al kan de kwaliteit van sommige materialen nog wel iets beter. De auto is nauwelijks groter dan zijn voorganger, maar de binnenruimte werd wel iets vergroot. Door een lagere zit heb je iets meer bewegingsruimte, al mag het bijna geen naam hebben. De stoelen komen van de tekentafel in Frankrijk. Door de stevige wangen wordt je lichaam niet alleen goed ondersteund, je glijdt ook niet meer van de stoel in

bochten. De vergrootte bagageruimte is voor een compacte auto belangrijk; met 168 liter is de inhoud nog niet enorm, maar het is wel bijna 30 liter meer dan bij zijn voorganger.

Qua opties een stap hoger

Het verschil maakt de Aygo met zijn dashboard. Bestel je het x-touch multimediasysteem, dan prijkt er een 7 inch groot aanraakscherm midden op het dashboard. Hiermee bedien je de optionele navigatie, het audiosysteem en de bediening van je smartphone. Zoals we al eerder zagen bij de Ford EcoSport, kun je via 'Mirrorlink' apps van je smartphone bedienen. Helaas werkt het nog niet voor alle besturingsystemen. Het multimediasysteem laat zich eenvoudig bedienen en ziet er door speelse vormen en kleuren ook nog eens goed uit. Net als voor het exterieur zijn er voor het interieur verschillende pakketten te verkrijgen. Voor slechts € 95 kies je zelf de kleur van de omlijsting van de luchtroosters en die van de pook. Besteed je nog eens € 130, dan biedt het INspire-Plus pakket de mogelijkheid de kleur van het centrale instrumentenpaneel en de panelen op het dashboard in de eigen smaak te

kleuren. Om klanten te werven die willen 'downsizen', maar niet willen inleveren op comfortverhogende zaken, levert Toyota verschillende opties. Zo is airconditioning standaard op de x-cite en x-wave en is de x-clusive zelfs voorzien van climate control. Is de auto voorzien van x-touch, dan is ook een achteruitrijcamera gemonteerd.

Van beter naar best

Hoewel het onderstel Ã©Ã©n op Ã©Ã©n van de vorige generatie overgenomen had kunnen worden, is er toch een hoop aangepast om de auto nog beter te laten rijden. Zo is de besturing directer, is de ophanging aangepast en lichter en is de motor op verschillende punten aangepakt. Dat geheel resulteert in een fijn rijdend autootje, zowel in de stad als daarbuiten. Vooral zijn erg volwassen aandoende vering en demping maakt indruk. Ga je over drempels, of rijd je over hobbelige klinkerwegen, dan voelt de auto stabiel en stevig aan. In bochten helt de carrosserie nauwelijks over. Deze strakke wegligging gaat niet ten koste van het comfort, dat is er ruim voldoende. Schakelen doet de versnellingsbak met veel gevoel en precisie, maar dat is ook wel nodig om de gang er in te houden. Geef je vol gas in de vierde versnelling bij 80 km/h, dan gebeurt er

niet al teveel. In de stad en op binnenwegen merk je niet zoveel van het beperkte vermogen; tot zo'n 60 km/h is de acceleratie prima in orde. Het typische driecilindergeluid hoor je vooral bij acceleratie. Op een constante snelheid - zelfs boven 'de 120' - is deze naar de achtergrond verdrongen. Het grote voordeel van de kleine motor is het verbruik. Hoewel we tijdens de test geen representatief testverbruik konden meten, weten we uit ervaring dat het blokje eenvoudig zuinig kan zijn. Door efficiÃ«ntieverhogende wijzigingen, moet de auto een gemiddeld verbruik van 3.8 l/100 kilometer kunnen halen. Deze waarde staat gelijk aan een uitstoot van 88 gram CO2 en dus 14% bijtelling voor de zakelijke rijder.

Rooskleurige toekomst

Met de nieuwe Aygo wil Toyota het succes van zijn voorganger niet alleen voorzetten, maar zelfs vergroten. Ondanks de verdubbeling van het aantal concurrenten verwachten de Japanners een groei van de verkopen. Het klinkt hopeloos ambitieus, maar dat is het niet. Consumenten kiezen tegenwoordig vaker voor auto's uit het A-segment. Redenen hiervoor zijn het lagere verbruik en de ontwikkeling die dit

segment heeft doorgemaakt. Het voorbeeld hiervan is de Aygo. Kom je vanuit een grote auto - zeg een Yaris - dan hoef je in een Aygo niet op een houtje te bijten. Alle luxe die je in de Yaris kan bestellen, is inmiddels ook leverbaar in de Aygo, waarbij de laatste nog verder gaat door de vele mogelijkheden van personalisatie. Vooral dat laatste zou wel eens het aankoopargument kunnen gaan worden voor deze auto. Wil je een vervoersmiddel puur om van A naar B te komen, dan kies voor de basisuitvoering en heb je een prima rijdende, zuinige auto. Wil je toch net wat meer te kiezen hebben, dan biedt Toyota vier verschillende uitrustingniveaus aan voor zeer schappelijke meerprijzen. Dankzij dit laatste en zijn andere kwaliteiten, zien we de toekomst rooskleurig in voor de nieuwe Aygo.

Plus

+ Blits voorkomen
+ Uitgebreid op smaak te brengen
+ Goede wegligging

Min

- Vermogen houdt niet over
- Bagageruimte nog steeds niet groot
- Materiaalgebruik interieur kan beter