



Toyota Aygo 1.0 Connect

Fünftüriger Kleinwagen mit Steilheck
(50 kW / 68 PS)

Der beliebte Stadtfliker aus dem Hause Toyota hat ein schlichtes Facelift erhalten, welches sich vor allem in der Frontpartie bemerkbar macht. Der Kleine ist nach wie vor als Drei- oder Fünftürer erhältlich und wird wie gewohnt von einem Ein-Liter-Drei-Zylinder-Ottomotor angetrieben, der 68 PS leistet und dessen Fahrleistungen besonders für den Stadtverkehr völlig ausreichen. Das Aggregat wurde im Rahmen der Modellpflege ebenfalls modifiziert und soll nun einen besseren Wirkungsgrad aufweisen - beim ADAC EcoTest wurde ein Durchschnittsverbrauch von 5,2 Liter/100 km ermittelt. Doch auch bei der Serienausstattung hat Toyota einige Veränderungen getroffen - so sind in der getesteten Variante nun ein Lederlenkrad und Tagfahrlicht aufpreisfrei an Bord. Allerdings wurde bei der Sicherheitsausstattung gespart: Das elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) ist nur optional erhältlich. Eine kleine Änderung widerfuhr auch dem Anschaffungspreis, der um 100 Euro gestiegen ist und nun bei 11.200 Euro liegt. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer. **Konkurrenten:** Chevrolet Spark, Citroen C1, Fiat Panda, Ford Ka, KIA Picanto, Peugeot 107, Renault Twingo, Skoda Citigo.

- +** recht übersichtliche Karosserie, ordentliches Platzangebot vorn, geringe Werkstattkosten
- ESP nur gegen Aufpreis, geringe Zuladung, geringes Kofferraumvolumen, mäßiger Bremsweg aus 100 km/h



ADAC-URTEIL

3,0 AUTOTEST

2,1 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

4,1 Familie

1,7 Stadtverkehr

3,0 Senioren

3,0 Langstrecke

4,0 Transport

3,0 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

3,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,8

Verarbeitung

Finish und Verarbeitung der Karosserie machen einen zufriedenstellenden Eindruck, wenn auch die Anbauteile exakter eingepasst sein könnten. Der Innenraum zeigt sich akzeptabel verarbeitet. Die verwendeten Materialien sind sachlich gehalten, könnten im Detail jedoch etwas präziser gefertigt sein.

⊕ Am Fondstoßfänger sind an den Ecken lackierte Schutzelemente, die bei Bedarf ausgetauscht werden können.

⊖ Der Innenraum wird von mehreren, sich optisch unterscheidenden und recht kratzempfindlichen Kunststoffen dominiert. Der Motorraum zeigt sich von unten völlig unverkleidet und verschmutzt dadurch recht schnell. Der Tankverschluss ist nicht in die Zentralverriegelung integriert und muss daher umständlich mit dem Schlüssel aufgesperrt werden. Die Türausschnitte sind wenig nach außen abgedichtet und verschmutzen schnell. Zudem gibt es keine Schutzleisten, die die lackierten Türschweller vor Verkratzen schützen würden. Die Fahrzeugflanken sind ohne Seitenleisten und somit vor fremden Autotüren völlig ungeschützt. Die Motorhaube wird lediglich über einen Stab offen gehalten und ist von innen nur grundiert - ein Decklack fehlt. Zum Wechseln der Scheinwerferlampen ist nur wenig Platz. Ein Fehlbetankungsschutz fehlt.

3,0

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Aygo erweist sich als durchschnittlich. Er bietet vier Sitzplätze und kommt mit einer Tankfüllung rund 670 km weit.

⊕ Für den Fall einer Reifenpanne stehen Wagenheber, Radmutter Schlüssel und ein vollwertiges Ersatzrad zur Verfügung.

⊖ Die Zuladung fällt mit 315 kg gering aus und auf dem Dach dürfen ebenfalls nur magere 50 kg transportiert werden.

2,8

Sicht

Die Karosserie zeigt sich dank kompakter Außenmaße übersichtlich. In der Summe erreicht der Aygo ein zufriedenstellendes Ergebnis in diesem Kapitel.

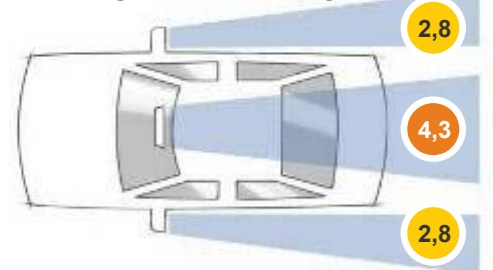


Die sehr breiten Dachsäulen schränken das Sichtfeld nach schräg hinten stark ein.

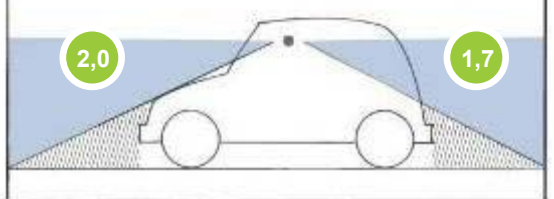
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

⊕ Der Fahrer hat aufgrund der Sitzanordnung einen durchschnittlichen Überblick des Verkehrsgeschehens. Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug lassen sich gut erkennen und die Außenspiegel liefern ein zufriedenstellendes Sichtfeld nach hinten. Die Kopfstützen der Rückbank lassen sich weit nach unten schieben und behindern dann kaum noch die Sicht nach hinten. Aufgrund des serienmäßigen Tagfahrlichts wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Bei Dunkelheit leuchtet das Halogenlicht die Fahrbahn zufriedenstellend aus.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung landet der Aygo im hinteren Mittelfeld seiner Klasse. Beim Blick nach schräg hinten stört der breite Dachpfosten, die A- und B-Säulen fallen ebenfalls recht breit aus. Sowohl der Innenspiegel als auch das daraus resultierende Sichtfeld sind klein. Der einzelne vordere Scheibenwischer hat nur einen eingeschränkten Wischbereich, das gilt auch für hinten. Eine Einparkhilfe ist für das Heck lieferbar, aber nicht im Fahrzeug verbaut. Die Außenspiegel sind weder beheizbar, noch besitzen sie einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel besser einsehbar wäre.

3,1 Ein-/Ausstieg

Das Fahrzeug wird mit einer Funkfernbedienung (Tasten können leicht verwechselt werden) ent- und verriegelt, ein Öffnen und Schließen der Fenster ist damit jedoch nicht möglich. Der Ein- und Ausstieg gelingt insgesamt zufriedenstellend, fällt hinten aber unbequemer aus als vorn. Dort stört der Radlauf zusätzlich.

⊕ Die Sitze sind in einer zufriedenstellenden Höhe positioniert und die Schweller liegen tief, so dass man vorn recht bequem ins Fahrzeug gelangt. Zudem ist der horizontale Abstand zwischen Sitz und Schweller gering und erschwert das Ein- und Aussteigen nicht zusätzlich.

⊖ Größere Personen müssen beim Einsteigen auf den Kopf achten, da dieser leicht an der Dachlinie gestoßen werden kann. Die Türhalterungen sind schwach ausgelegt, so dass die Türen an Steigungen zufallen können (besonders vorn). Man kann sich leicht versehentlich aussperren und es fehlen Haltegriffe am Dachhimmel an allen Sitzplätzen.

3,6 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen fällt selbst für einen Kleinwagen gering aus.

⊕ Klappt man die Rücksitzlehnen um, so fasst das Ladeabteil 360 l (gemessen bis zur Fensterunterkante).

⊖ Üblicherweise passen lediglich 140 l Gepäck in das Ladeabteil. Das reicht nur für zwei handelsübliche Getränkeboxen.



Nur 140 l fasst das Gepäckabteil des Toyota Aygo. Zusätzlich stört eine Stufe im Kofferraumboden, wenn die Lehnen der Rücksitze nach vorn geklappt sind.

4,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Kofferraum ist aufgrund der kompakten Maße zwar übersichtlich, allerdings leidet die Zugänglichkeit an der geometrischen Gestaltung der Öffnung. Die Heckklappe lässt sich leicht anheben und schließen, jedoch können die Hände schmutzig werden da es keinen separaten Griff auf der Innenseite des Deckels gibt.

⊕ Aufgrund der geringen Kofferraumtiefe ist das Ladegut problemlos erreichbar.

– Höhe und Breite der Ladeöffnung könnten größer ausfallen. Beim Einladen muss das Gepäck über die 80 cm hohe Ladekante gehoben werden und beim Ausladen stört eine rund 32 cm hohe Stufe. Zudem wird die Kofferraumöffnung durch den links angebrachten Gasdruckdämpfer eingeschränkt. Darüber hinaus kann man sich den Kopf leicht an der wenig öffnenden Heckscheibe (etwa 1,70 m) bzw. am dort befestigten Wischermotor stoßen. Mit Vorklappen der Rücksitzlehne entsteht eine hohe Stufe, deren Blech-Oberseite dem Gepäck wenig Halt bietet. Der Kofferraum ist unbeleuchtet.

2,4 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität des kleinen Toyota fällt durchschnittlich aus.

+ Die Rücksitzbank lässt sich zweigeteilt umlegen - dies ist vom Kofferraum aus mit wenigen Handgriffen möglich und die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben.

– Es gibt keine Ablageflächen für kleine Utensilien, so dass diese lose im Kofferraum herumliegen.

3,1 INNENRAUM

3,5 Bedienung

Das Cockpit zeigt sich übersichtlich gestaltet und nach einer kurzen Eingewöhnung problemlos bedienbar. Allerdings ist die Ergonomie einzelner Bedienelemente nicht tadellos.

+ Die Anordnung der Pedale ist zufriedenstellend und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Das Zündschloss ist im Lenkstock und unbeleuchtet, jedoch zum Fahrer hin gewandt und dadurch zufriedenstellend erreichbar. Die gut greifbaren Licht- und Nebelleuchtschalter sind im Blinkerhebel untergebracht. Die Geschwindigkeitsanzeige lässt sich gut ablesen. Das Radio befindet sich in optimaler Höhe, der Kontrast der Radiotasten ist allerdings nicht optimal: Bei eingeschaltetem Fahrlicht sind die rot hinterlegten Piktogramme auf den silbernen Tasten schlecht zu erkennen. Das Bedienteil der Heizung zeigt sich ebenfalls ordentlich platziert, die Schalter der Heckscheibenheizung und der Klimaanlage sind groß sowie übersichtlich angeordnet. Vorn gibt es einige praktische Ablagefächer.

– Das Lenkrad lässt sich nur über einen kleinen Bereich in der Höhe einstellen. Ein Drehzahlmesser ist nicht vorhanden, kann aber gegen Aufpreis erworben werden. Das Bedienteil der Heizungssteuerung ist schlecht beleuchtet und die Handhabung der grobrastigen Regler für Temperatur und Luftverteilung nicht optimal. Zudem lassen sich besonders die unteren Piktogramme schlecht erkennen. Die Schalterbeleuchtung fällt insgesamt spärlich aus. Die elektrischen Fensterheber funktionieren nur mit Zündung und haben keine Antippautomatik. Von der Fahrerseite aus kann das Beifahrerfenster nicht betätigt werden. Die Außenspiegel sind manuell einstellbar, der beifahrerseitige Spiegel lässt sich dadurch schlecht einstellen. Der Fahrer wird nicht gewarnt, wenn Türen oder Heckklappe bei Fahrtritt offen sind. Das Handschuhfach besitzt keinen Deckel zum Schließen. Es fehlt ein Autobahnblinker mit Antippfunktion. Ein Bordcomputer, der beispielsweise über den Momentanverbrauch informiert, ist nicht an Bord. Durch die grobe Rasterung der Lehnenverstellung kann die Neigung der Sitzlehne nicht fein justiert werden. Zum Schließen voll geöffneter Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer weit aus dem Fahrzeug lehnen. Im Fond werden zum Anlegen der Gurte zwei Hände benötigt, da die Gurtschlösser lose sind.



Modernes Design und akzeptable Verarbeitung kennzeichnen den Aygo. Störend sind dagegen die wenig funktionelle Bedienung und die schlecht ablesbaren Instrumente.

2,2 Raumangebot vorne*

Vorn sind die Platzverhältnisse für einen Kleinwagen ordentlich.

⊕ Personen bis etwa 1,88 m Körpergröße finden bequem Platz, dabei zeigt sich der Kopfraum sehr großzügig bemessen. Zudem fällt die Innenbreite üppig aus, so dass sich ein angenehmes subjektives Raumempfinden einstellt.

4,0 Raumangebot hinten*

Im Fond geht es deutlich enger zu - selbst im Klassenvergleich zeigen sich die Platzverhältnisse beengt.

⊕ Die Innenbreite ist auch auf der Rückbank großzügig. Insgesamt fällt das Raumempfinden noch angenehm aus, da sich lediglich zwei Personen die Rückbank teilen müssen.

⊖ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten Passagiere bis knapp 1,65 m genügend Platz.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,65 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität ist mäßig. Die Lehnen der Vordersitze können in Liegeposition gebracht werden und die Rücksitzlehne lässt sich geteilt umlegen.

3,3 KOMFORT

2,7 Federung

Der Federungskomfort des Aygo ist insgesamt zufriedenstellend.

⊕ Das recht ausgewogen abgestimmte Fahrwerk federt lange Bodenwellen gut ab, zeigt allerdings bei höheren Geschwindigkeiten eine leichte Nachschwingtendenz. Kurze Bodenwellen dringen deutlicher in den Innenraum, werden aber dennoch zufriedenstellend abgedämpft. Auf Einzelhindernisse oder Querfugen spricht die Federung etwas hölzern an, reicht diese aber nicht zu stark bis zu den Insassen durch. Karosserieneigungen sind durchschnittlich vorhanden, besonders in schnell durchfahrenen Kurven. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster werden ordentlich gefiltert.

⊖ Bei regelmäßiger Anregung tendiert die Karosserie zum Stuckern, das teilweise auch als sehr unangenehm wahrgenommen wird.

3,3 Sitze

Die Sitze des Aygo sind akzeptabel, als besonders langstreckentauglich erweisen sie sich allerdings nicht. Die Kopfstützen sind vorn in die Sitzflächen integriert und daher nicht besonders bequem.

+ Die Sitzposition des Fahrers ist zufriedenstellend: Vorn weisen die Lehnen eine zufriedenstellende Konturierung auf - in schnell durchfahrenen Kurven könnten sie allerdings mehr Seitenhalt bieten. Die Lehnen reichen vorn sehr hoch. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein stabiles Trittbrett ist jedoch nicht vorhanden.

- Fahrer- und Beifahrersitz haben lediglich eine Längs- und Lehneneinstellung, letztere ist zudem nur grob gerastert. Die Sitzflächen sind vorn nicht besonders körpergerecht geformt und bieten dadurch auch nur einen geringen Seitenhalt. Im Fond haben weder Lehnen noch Sitzflächen eine vernünftige Konturierung. Des Weiteren wäre mehr Oberschenkelunterstützung wünschenswert.

3,6 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel erweist sich im Innenraum recht hoch.

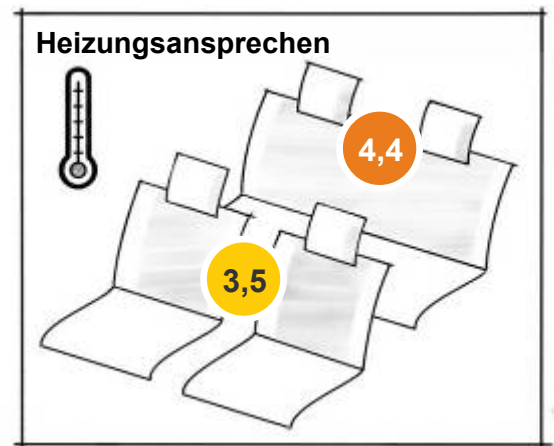
+ Abrollgeräusche sind kaum vorhanden, wenn auch gelegentlich ein Poltern von der Federung nach Innen dringt.

- Bei 130 km/h wurde ein Pegel von rund 73 dB(A) gemessen. Der Motor ist ständig im Innenraum präsent, steigen allerdings die Geschwindigkeiten, werden auch die Windgeräusche im Inneren intensiver.

4,1 Klimatisierung

Der Aygo Connect ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet.

- Die Temperatur kann nur grob und für alle Insassen gemeinsam eingestellt werden - gleiches gilt für die Luftverteilung. Zudem sind mittig im Armaturenbrett keine einstellbaren Lüftungsdüsen vorhanden, wodurch die Luftmenge nicht optimal verteilt werden kann. Hinten gibt es nur Ausstellfenster. Beim Heizungstest dauert es vorn wie hinten lang, bis angenehme Temperaturen vorherrschen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

3,0 MOTOR/ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Aygo erweisen sich als durchschnittlich, reichen für den Stadtverkehr völlig aus. Der kleine Dreizylinder hat eine Maximalleistung von 68 PS und entfacht ein Drehmoment von 93 Nm bei 3.600 U/min.

+ Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in knapp 9,2 Sekunden absolviert, das geht für einen Kleinstwagen völlig in Ordnung.

- Durch die recht lange Getriebeübersetzung sind die Elastizitätswerte der beiden obersten Gänge nicht mehr gut, da fehlt es dem Motor an Durchzugskraft.

2,8 Laufkultur

Der Motor legt für einen Drei-Zylinder-Ottomotor eine üblich raue Laufkultur an den Tag.

– Besonders kultiviert arbeitet das Aggregat nicht, daher ist ein ständiges Brummen im Innenraum präsent. Im unteren Drehzahlbereich dröhnt es auch gelegentlich. Leichte Vibrationen sind vorhanden, besonders im Leerlauf, werden aber nicht zu unangenehm in den Innenraum übertragen.

3,1 Schaltung

Die Präzision der Schaltung ist zufriedenstellend, jedoch könnte der Schalthebel definierter geführt sein. Die Kupplung lässt sich ebenfalls recht ordentlich dosieren.

+ Schnelle Schaltvorgänge lassen sich aufgrund der durchschnittlichen Schaltwege zufriedenstellend realisieren.

– Der Rückwärtsgang kann nur bei Fahrzeugstillstand eingelegt werden, sonst kracht es im Getriebe. Eine Berganfahrhilfe ist nicht vorhanden.

2,5 Getriebeabstufung

Die Gesamtübersetzung des Getriebes wurde lang gewählt - dies wirkt sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch aus.

+ Die Abstufungen der einzelnen Gänge sind nicht besonders gleichmäßig, allerdings kommt dies sowohl den Fahrleistungen als auch dem Spritverbrauch entgegen: Die ersten zwei Gänge sind deutlich kürzer, so dass man recht flott vorankommt. Ab dem dritten Gang sind die Gänge länger übersetzt und die Abstufungen fallen deutlich enger aus.

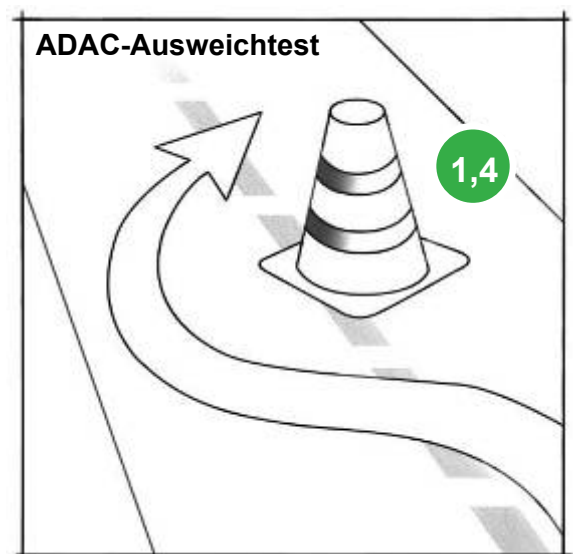
– Aufgrund der langen Gesamtübersetzung muss auf Landstraßen und auf der Autobahn oft zurückgeschaltet werden, was eine gewisse Unruhe aufkommen lässt, da es hier an Durchzug mangelt.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

Der Aygo legt eine ordentliche Fahrstabilität an den Tag, wird bei hohen Geschwindigkeiten aber etwas nervös.

+ Er reagiert recht stabil auf Kursänderungen, pendelt aber bei plötzlichen und dynamischen Lenkvorgängen etwas mit dem Heck nach. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen den Kleinen nicht aus der Ruhe. Beim ADAC Ausweichtest kann der Toyota ein gutes Ergebnis einfahren. Er reagiert mit einem leicht drängenden Heck auf den ersten Lenkimpuls, wird aber vom optionalen ESP zuverlässig eingeregelt. Beim anschließenden Gegenlenken schiebt das Fahrzeug deutlich über die Vorderachse - dies überfordert selbst ungeübte Fahrer nicht. Das ESP beinhaltet auch eine Traktionskontrolle, wodurch die Antriebsräder selbst auf rutschiger Fahrbahn kaum durchdrehen.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

3,0 Lenkung*

Der Lenkung können zufriedenstellende Eigenschaften attestiert werden, wenn auch der Wendekreis im Klassenvergleich groß ausfällt.

- + Die Lenkung spricht spontan auf Lenkbefehle an, zeigt sich aber um die Mittellage etwas undefiniert - insgesamt vermittelt sie dem Fahrer aber einen zufriedenstellenden Fahrbahnkontakt. Zum Rangieren ist kein hoher Kraftaufwand notwendig.
- Die Übersetzung könnte direkter sein, das würde die Handlichkeit des Kleinswagens weiter verbessern. Der Wendekreis fällt mit rund 10 m im Klassenvergleich groß aus. Besonders bei niedrigen Geschwindigkeiten stellt die Lenkung kaum zurück.

3,8 Bremse

Die Bremse zeigt ein gutes Ansprechen sowie eine ordentliche Dosierbarkeit, der Bremsweg fällt aber lang aus.

- + Der Toyota weist eine gute Spurtreue beim Bremsen auf.
- Der Bremsweg fällt bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h mit rund 42 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen: Continental Conti EcoContact 3; 155/65 R14 75T) lang aus.

3,2 SICHERHEIT

3,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheit des Toyota ist ab Werk nur mäßig.

- + Serienmäßig ist nur ABS inklusive Bremsassistent an Bord, letzterer hilft dem Fahrer das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen. Optional kann ein elektronisches Stabilitätsprogramm (VSC) inkl. Antischlupfregelung (TRC) geordert werden.
- Eine Startsicung, die unbeabsichtigtes Anlassen des Motors unterbinden würde, ist nicht vorhanden. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion, so dass man beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht ohne weiteres signalisieren kann. Die Türen haben keine Rückleuchten, die bei Dunkelheit andere Verkehrsteilnehmer aufmerksam machen würden.

3,2 Passive Sicherheit - Insassen

Der Insassenschutz des kleinen Toyota ist durchschnittlich.

- + Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm (Ergebnis vom baugleichen Citroen C1) werden 70 Prozent der möglichen Punkte und damit vier von fünf Sternen erreicht. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet. Zudem gibt es auf den vorderen Plätzen Sicherheitsgurte mit Gurtstraffern und -kraftbegrenzern. Darüber hinaus werden Fahrer und Beifahrer ermahnt sich anzuschnallen. Im Fond ist der Kopfstützenabstand recht gering, was das Risiko eines Schleudertraumas reduziert.

– Vorn bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis 1,70 m guten Schutz, zudem weisen sie einen großen Abstand zum Kopf auf. Im Fond gewährleisten die Stützen nur bis 1,60 m großen Personen eine gute Schutzfunktion. An den Klapp-Außengriffen lassen sich im Falle eines Unfalls nur geringe Zugkräfte aufbringen, um die Türen zu öffnen.

2,5 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit gibt der Aygo noch ein gutes Bild ab.

+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm (Ergebnis vom baugleichen Citroen C1) beträgt der Erfüllungsgrad 73 Prozent. Im Fond können Kindersitze mittels Isofix-Halterungen sicher befestigt werden. Die Anlenkpunkte liegen hinten günstig und weisen einen ausreichenden Abstand auf. Dort können hohe Kindersitze gerade so, auf dem Beifahrerplatz dagegen problemlos montiert werden. Der Beifahrerairbag ist serienmäßig abschaltbar. Laut Bedienungsanleitung dürfen im Fond Kindersitze aller Altersgruppen montiert werden.

– Die Gurte reichen nur gerade so für Rückhaltesysteme mit großem Gurtbedarf aus. Auf dem Beifahrerplatz ist die Position des Anlenkpunktes ungünstig. Das Sitzpolster weist hinten keine gute Formstabilität auf. Die Bedienungsanleitung erlaubt auf dem Beifahrerplatz nicht alle Altersgruppen bzw. nur von Toyota empfohlene Kindersitze. Im Fond sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher, liegen aber weit auseinander. Die Isofix-Halterungen können nur mit Einsteckhilfen problemlos montiert werden.

3,5 Fußgängerschutz

Dem Aygo wird nur ein durchschnittlicher Fußgängerschutz attestiert.

– Beim Crashtest nach euroNCAP-Norm beträgt der Erfüllungsgrad (Ergebnis vom baugleichen Citroen C1) lediglich 39 Prozent. Die Vorderkante der Motorhaube ist zu steif gestaltet.

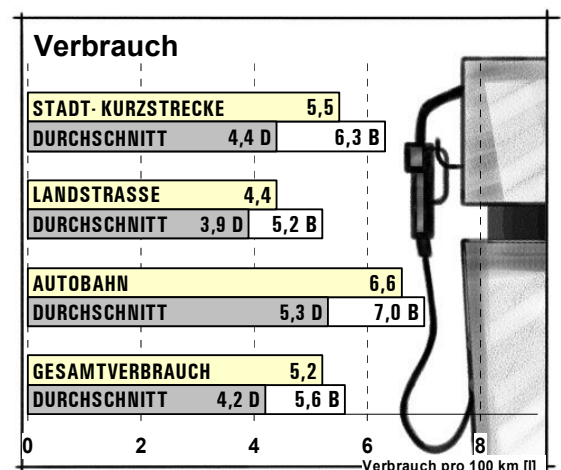
2,5 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2*

Mit einem CO₂-Ausstoß von 138 g/km erhält der Aygo 27 von 50 Punkten beim ADAC EcoTest. Damit verbunden ist ein Durchschnittsverbrauch von 5,2 Litern auf 100 Kilometer. Dieser resultiert aus 5,5 l/100 km innerorts, 4,4 l/100 km außerorts und 6,6 l/100 km auf der Autobahn.

1,7 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind recht gering, so dass der Aygo gute 43 Punkte erhält. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Toyota auf 70 Punkte und erhält dafür vier von fünf Sternen beim EcoTest.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,1 AUTOKOSTEN

3,9 Betriebskosten*

Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Aygo zwar nicht besonders sparsam aber auch nicht verschwenderisch mit dem Otto-Kraftstoff umgeht landet er hier im hinteren Klassenmittelfeld.

1,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Toyota muss spätestens alle 30.000 km oder alle zwei Jahre zur Inspektion in die Werkstatt. Dazwischen ist einmal jährlich oder spätestens alle 15.000 km ein kleinerer "Fitness-Check" (Ölwechsel-Service) fällig, welcher die Anzahl der Werkstattaufenthalte wiederum erhöht. Der Motor arbeitet mit einer Steuerkette - ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel ist damit ausgeschlossen.

⊕ Langlebige Verschleißteile, günstige Ersatzteilpreise sowie niedrige Servicezeiten halten die Kosten in Schach. Die Kosten für den Reifenersatz sind niedrig und die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich noch in einem moderaten Bereich. Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch.

2,8 Wertstabilität*

Beim aktuell getesteten Aygo handelt es sich um eine Modellpflege, so dass gegen Ende des vierjährigen Berechnungszeitraums mit einem neuen Modell zu rechnen ist - dies wirkt sich nicht positiv auf die Wertbeständigkeit des kleinen Toyota aus. Allerdings ist er als kleines Stadtfahrzeug recht beliebt, was ihm zu einem guten bis durchschnittlichen Restwertverlauf verhilft.

2,4 Kosten für Anschaffung*

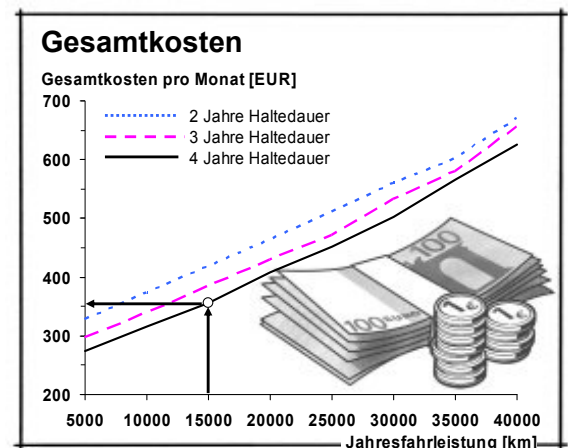
⊕ Bei den Anschaffungskosten erhält der Aygo Connect mit einem Grundpreis von 11.200 Euro noch eine gute Bewertung. Damit alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sind müssen noch weitere 590 Euro aufgewendet werden.

3,0 Fixkosten*

Auch bei den fixen Ausgaben landet der Aygo im Klassenmittelfeld. Die Kfz-Steuer schlägt lediglich mit nur 20 Euro pro Jahr zu Buche. Die Versicherungsbeiträge zeigen sich zweigeteilt: Während die HaftpflichtEinstufung ungünstig ausfällt, zeigen sich die Kaskoeinstufungen durchschnittlich (KH: 15; TK: 15; VK: 15).

1,6 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Den höheren Betriebskosten stehen günstige Werkstattkosten und ein moderater Anschaffungspreis gegenüber, was insgesamt zu niedrigen monatlichen Gesamtkosten führt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 356 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder B	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	998 ccm
Leistung	50 kW (68 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	93 Nm
bei	3600 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	155/65R14
Reifengröße (Testwagen)	155/65R14T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,15/10 m
Höchstgeschwindigkeit	157 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	9,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	42 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,5/ 4,4/ 6,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	99g/km / 138g/km
Innengeräusch 130km/h	72,9dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3430/1615/1465 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1860 mm
Leergewicht/Zuladung	875 kg/315 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	140 l/360 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	670 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km / im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	107 Euro
Monatliche Werkstattkosten	32 Euro
Monatliche Fixkosten	62 Euro
Monatlicher Wertverlust	155 Euro
Monatliche Gesamtkosten	356 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/15/15
Grundpreis	11.200 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	600 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	390 Euro ^o
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (Style-Paket)	450 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten (Vorhangairbags)	Serie
Audioanlage	Serie
Ausstellfenster hinten	Serie
Drehzahlmesser (Style-Paket)	450 Euro
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem (hinten)	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar (50/50)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	400 Euro ^o
Nebelscheinwerfer (Club-Paket)	550 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht (LED)	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

3,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,3	Fahreigenschaften	2,9
Verarbeitung	3,8	Fahrstabilität	1,9
Alltagstauglichkeit	3,0	Lenkung*	3,0
Sicht	2,8	Bremse	3,8
Ein-/Ausstieg	3,1	Sicherheit	3,2
Kofferraum-Volumen*	3,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	4,0	Passive Sicherheit - Insassen	3,2
Kofferraum-Variabilität	2,4	Kindersicherheit	2,5
Innenraum	3,1	Fußgängerschutz	3,5
Bedienung	3,5	Umwelt/EcoTest	2,5
Raumangebot vorne*	2,2	Verbrauch/CO ₂ *	3,3
Raumangebot hinten*	4,0	Schadstoffe	1,7
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	3,3		
Federung	2,7		
Sitze	3,3	AUTOKOSTEN	2,1
Innengeräusch	3,6	Betriebskosten*	3,9
Klimatisierung	4,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,0
Motor/Antrieb	3,0	Wertstabilität*	2,8
Fahrleistungen*	3,3	Kosten für Anschaffung*	2,4
Laufkultur	2,8	Fixkosten*	3,0
Schaltung	3,1	Monatliche Gesamtkosten*	1,6
Getriebeabstufung	2,5		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen