



Toyota Aygo 1.0 x-play touch

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (51 kW / 69 PS)

Ein "x" ist es, das für den neuen Aygo steht. Es findet sich im Namen, den Ausstattungsdetails und sogar im Design wieder. Der Aygo wird in drei Ausstattungsvarianten, x, x-play und x-play touch wahlweise als Drei- oder Fünftürer angeboten. Alle Varianten präsentieren sich mit einem großen, auffallenden x im vorderen Stoßfänger und werden auch vom gleichen Motor angetrieben. Der rau arbeitende 1,0-l-Dreizylinder-Ottomotor leistet 68 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von 95 Nm. Dreht man den Motor weit aus, sind damit zwar recht gute Fahrleistungen möglich, doch der kleine Motor zeigt sich bei niedrigen Drehzahlen sehr durchzugsschwach. Entsprechend häufig muss man zum Beschleunigen zurückschalten. Der im EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch fällt mit 5,0 l/100 km zufriedenstellend aus. Mit den kompakten und übersichtlichen Außenmaßen sowie der beim Aygo x-play touch serienmäßigen Rückfahrkamera eignet sich der Kleine gut für die Stadt - hierfür reicht der Motor auch völlig aus. Vorn hat der Aygo ein gutes Platzangebot, das Ladeabteil ist im Klassenvergleich aber nur durchschnittlich. Mit einem Grundpreis von 12.350 Euro ist der Aygo 1.0 x-play touch zwar nicht besonders günstig, besitzt aber eine ordentliche Serienausstattung. Ein für den Stadtverkehr empfehlenswertes City-Notbremssystem ist für den Toyota leider nicht erhältlich. **Karosserievarianten:** Dreitürer. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C1, Fiat 500, Hyundai i10, KIA Picanto, Opel ADAM, Peugeot 108, Renault Twingo, VW up!.

- +** kompakte Abmessungen, übersichtliche Karosserie, gutes Raumangebot vorn, niedrige Autokosten
- lauter Innenraum, durchzugsschwacher Motor, Start-Stopp-System nicht für alle Ausstattungen erhältlich, kein City-Notbremssystem erhältlich, geringe Zuladung, wenig Beinfreiheit im Fond, für Kleinwagen viel zu großer Wendekreis



ADAC-URTEIL

2,7 AUTOTEST

1,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,2 Familie

2,0 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,8 Langstrecke

4,1 Transport

3,5 Fahrspaß

2,3 Preis/Leistung

Die Verarbeitung und das Finish des neuen Aygo sind insgesamt zufriedenstellend. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst, die Spaltmaße verlaufen weitgehend gleichmäßig und auch das Ladeabteil ist verkleidet. Der Innenraum zeigt sich ordentlich verarbeitet, wenn auch die Kanten einiger Kunststoffelemente besser entgratet sein könnten. Dominiert wird das Interieur von harten, kratzempfindlichen Kunststoffen und die Türen sind teilweise unverkleidet. Silbergraue Elemente in der Armaturentafel werben den Innenraum optisch auf. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber mittels gut zugänglichem Hebel in der Armaturentafel entriegelt werden.

– Die Türausschnitte sind nur wenig nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch schnell. Zudem fehlen den lackierten Schwellern Kratzschutzleisten. Sowohl an den Stoßfängern als auch an den Fahrzeugflanken fehlen Schutzleisten, die bei kleineren Remplern oder bei unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge den Lack schützen würden. Der Motorraum ist von unten unverkleidet und auch am restlichen Unterboden fehlen aerodynamische Optimierungsmaßnahmen, die Luftverwirbelungen und somit das Geräuschniveau im Innenraum und den Kraftstoffverbrauch senken würden. Die Motorhaube wird nur mittels Haltestab offen gehalten, Gasdruckfedern wären die bessere Alternative. Im Tankstutzen fehlt eine Schutzklappe, die ein versehentliches Betanken mit falschem Kraftstoff verhindern würde.

Die Alltagstauglichkeit des Viersitzers ist insgesamt zufriedenstellend, mit seinen kompakten Außenmaßen kann dem Aygo eine gute City-Tauglichkeit attestiert werden. Mit einer Tankfüllung (35 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 700 km möglich.

– Die maximal mögliche Zuladung fällt mit 350 kg gering aus. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur eine Reparaturset, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann. Ein Notrad ist beim Aygo nicht erhältlich. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht an Bord. Stütz- und Anhängelasten sind nicht zulässig. Auf dem Dach dürfen nur Lasten bis 50 kg transportiert werden.

Im Sichtkapitel schneidet der Aygo zufriedenstellend ab. Der Fahrersitz ist in durchschnittlicher Höhe positioniert, der Fahrer kann das Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Fünftürer akzeptabel ab. Vor allem die breiten C-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten ein. Die Außenspiegel liefern ein durchschnittliches Sichtfeld, es fehlt ihnen aber ein zusätzlicher asphärischer Bereich, der den toten Winkel verkleinern würde. Bei der getesteten Variante sind die Außenspiegel serienmäßig beheizbar (ab Aygo x-play). Beim Rangieren hilft lediglich die beim x-play touch serienmäßige Rückfahrkamera. Zusätzliche Parksensoren sind nicht erhältlich. Dank des Tagfahrlichts wird man untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Nachts leuchten die Halogen-Projektionsscheinwerfer die Fahrbahn zufriedenstellend aus.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

Es gibt vorn nur einen breiten Flachbalkenscheibenwischer mit einem insgesamt zufriedenstellenden Wirkungsbereich. Etwas ungünstig ist jedoch, dass Spritzwasser durch den Fahrtwind an der Scheibe vor dem Fahrer hoch gelenkt werden kann.

+ Dank der kompakten Außenmaße lässt sich das hintere Fahrzeugende gut einsehen und das vordere ordentlich abschätzen. Niedrige Hindernisse können sowohl vor als auch hinter dem Fahrzeug gut wahrgenommen werden.

- Der Innenspiegel ist klein und somit auch das Sichtfeld nach hinten.

2,8 Ein-/Ausstieg

Der Aygo ist ab der Ausstattungsvariante x-play mit einer Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ausgestattet. Gegen Aufpreis ist ab dieser Ausstattung das im Testwagen verbaute x-smart Paket erhältlich, dann ist der Toyota mit einem schlüssellosen Zugangssystem (Smart-Key-System) ausgestattet. Die vorderen Türen besitzen drei Rastungen, die hinteren nur zwei. Diese sind recht kräftig und halten die Türen auch an Steigungen offen. Vorn steigt man insgesamt recht bequem ein und aus. Die Schweller liegen niedrig und die Sitze sind in zufriedenstellender Höhe angeordnet. Lediglich der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante könnte geringer ausfallen. Die Höhe des Türausschnitts geht in Ordnung, größere Personen sollten aber auf den Kopf achten, damit sie sich ihn nicht anstoßen. In den Fond gelangt man zufriedenstellend. Die Fondtüren könnten etwas weiter öffnen und der Türausschnitt größer sein. Wird beim Aussteigen das Fernlicht kurz aktiviert, leuchten die Scheinwerfer das Fahrzeugvorfeld eine gewisse Zeit aus.

- Am Dachhimmel fehlen Haltegriffe, die beim Ein- und Aussteigen unterstützen könnten.

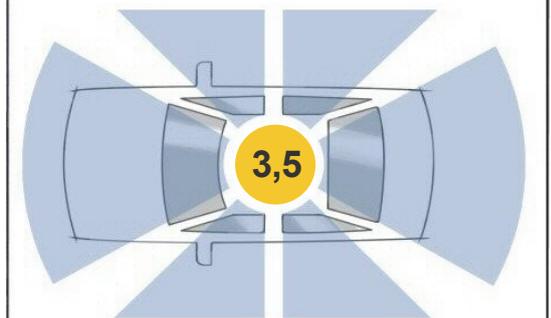
3,1 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen entspricht dem Klassendurchschnitt. Bis zur Kofferraumabdeckung passen 170 Liter hinein. Baut man diese aus, lassen sich bis unters Dach 210 Liter verstauen. Es finden nur zwei Getränkeboxen im Kofferraum Platz. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne können bis zur Fensterunterkante 425 Liter verstaut werden. Belädt man den Kofferraum bis unters Dach, fasst er 675 Liter.

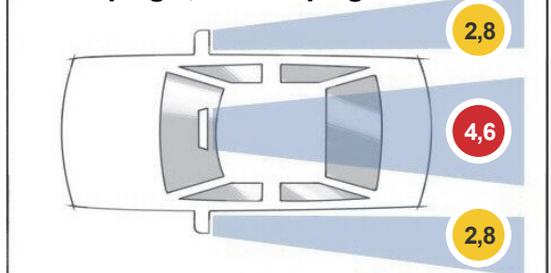
3,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist insgesamt nur ausreichend. Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen, könnte aber weiter aufschwingen. Breite und Höhe der Ladeöffnung sowie des Kofferraums sind durchschnittlich.

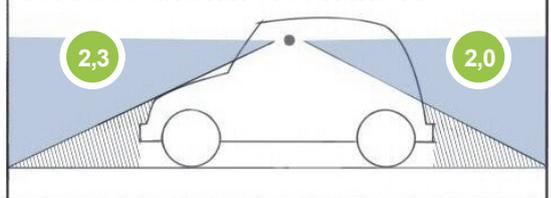
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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



Der Kofferraum mit 170 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell um 30 l größer geworden.

Das Ladegut muss sowohl zum Ein- als auch zum Ausladen weit angehoben werden. Die Ladekante liegt rund 80 Zentimeter über der Fahrbahn und innen stört eine 32 Zentimeter hohe Stufe. An der Rücksitzlehne liegende Gegenstände sind dank der geringen Kofferraumtiefe gut erreichbar.

– Große Personen sollten auf ihren Kopf achten, da die Heckklappe nur auf 1,80 m aufschwingt und man sich so den Kopf an den Ecken oder dem Schlossbügel stoßen kann. Zum Schließen der Heckklappe fehlt ein Griff. Klappt man die Rücksitzlehnen um, entsteht eine unpraktische Stufe am Kofferraumboden. Darüber hinaus bietet die unverkleidete Rückseite der Lehnen dem Gepäck wenig Halt und kann schnell verkratzen. Mit nur einer Lampe ist selbst das kleine Ladeabteil schwach beleuchtet.

2,4 Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzlehne lässt sich zweigeteilt umlegen. Das Vorklappen ist ohne großen Aufwand von hinten möglich. Dank der Fondtüren funktioniert auch das Zurückklappen von vorn problemlos. Kleine Utensilien lassen sich nicht gegen Verrutschen sichern. Es gibt kaum Ablagen. Lediglich Taschen können an der Seitenverkleidung eingehängt werden. Die Gurte lassen sich seitlich einstecken, so dass sie beim Zurückklappen der Lehnen nicht eingeklemmt werden können.

3,0 INNENRAUM

3,1 Bedienung

Das Cockpit des neuen Aygo ist in Verbindung mit dem Sieben-Zoll-Touchscreen (Serie ab x-play touch) übersichtlich gestaltet, die Anzahl an Bedienelementen ist überschaubar. Es lassen sich auch Inhalte des Smartphones (z. B. Apps) im Display wiedergeben und dort bedienen. Gegen Aufpreis ist zusätzlich ein Navigationssystem (x-nav) erhältlich (im Testwagen). Das System funktioniert zuverlässig, jedoch ist die Eingabe anfangs etwas gewöhnungsbedürftig, da das System keine Umlaute besitzt. Insgesamt kann der Aygo nach einer kurzen Eingewöhnungsphase einfach bedient werden. Das Lenkrad lässt sich nur in der Höhe (inkl. Tacho und Drehzahlmesser) einstellen, eine Weiteinstellung ist nicht möglich. Die Pedale sind zufriedenstellend angeordnet und der Schalthebel liegt recht gut zur Hand. Die Sitze lassen sich manuell einstellen, für die Lehnenneigung gibt es ein Drehrad, mit dem auch eine Feinjustierung möglich ist. Der Start-/Stopp-Knopf ist gut zugänglich im Armaturenbrett angeordnet und bei betätigter Kupplung beleuchtet. Das Licht wird mittels gut greifbarem Drehschalter am Blinkerhebel aktiviert - gegen Aufpreis ist das Abblendlicht sensorgesteuert (im Testwagen). Die Nebelleuchten werden am Lichtschalter aktiviert und der Status im Kombiinstrument angezeigt. Der vordere Wischer besitzt eine Wisch-Wasch-Automatik, Intervall- und Dauerschaltung. Das Intervall ist in der Intensität aber nicht einstellbar. Der Heckwischer hat eine Waschautomatik und eine Dauerschaltung. Der Tacho liegt samt digitalem Drehzahlmesser gut im Sichtfeld des Fahrers. Der Bordcomputer informiert u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch, die Bedienung ist aber nicht optimal, da man zum Durchschalten der Anzeigen ungünstig durch das Lenkrad (oder um das Lenkrad herum) greifen muss. Für alle wichtigen Betriebszustände gibt es Kontrolllampen, eine Kühlflüssigkeitstemperaturanzeige fehlt jedoch. Sind Türen oder Heckklappe offen, wird der Fahrer informiert. Das Multifunktions-Touchdisplay ist in der Höhe optimal angeordnet, die Bedienung der Schaltflächen erfordert aber eine zielgenaue Betätigung. Das Audiosystem lässt sich einwandfrei steuern, wenn auch der Lautstärkenregler besser greifbar sein dürfte.



Die Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität des neuen Toyota Aygo sind zufriedenstellend.

Alternativ gibt es auch am Lenkrad Audiobedienelemente. Ebenfalls am Lenkrad (separater Lenkstockhebel) wird der serienmäßige Geschwindigkeitsbegrenzer aktiviert. Das Bedienteil der optionalen Klimaautomatik ist übersichtlich gestaltet, könnte aber etwas höher positioniert sein. Das System lässt sich problemlos bedienen, die Schaltflächen sind ausreichend groß. Leider werden weder die Heckscheibenheizung noch die Umluftfunktion automatisch deaktiviert. Die Schalter der elektrischen Fensterheber vorn sind gut zugänglich, funktionieren aber nur mit Zündung und sind unbeleuchtet. Ebenfalls unbeleuchtet sind der ungünstig im Armaturenbrett positionierte Schalter zur Spiegeleinstellung, die Luftdüsen sowie die Bedienelemente am Lenkrad und Dachhimmel. Auch die Innenraumbeleuchtung ist mit nur einer zentralen Lampe vorn spärlich - Leseleuchten gibt es keine. Vorn wie hinten ist die Anzahl an Ablagen überschaubar. Vorn gibt es kleine Türfächer und ein Fach in der Mittelkonsole. Das Handschuhfach fällt klein aus.

➖ Zum Schließen voll geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe dann weit weg sind. Die elektrischen Fensterheber vorn haben keine Ab-/Aufwärtsautomatik und damit auch keinen Einklemmschutz. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet.

2,3 Raumangebot vorne*

➕ Vorn ist das Platzangebot im Klassenvergleich gut. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde Insassen bis weit über zwei Meter zulassen. Die Innenraumbreite erweist sich als großzügig. Das Raumempfinden ist für einen Kleinwagen angenehm, wenn auch die Mittelkonsole diese leicht beeinträchtigt.

4,3 Raumangebot hinten*

➖ Hinten sind die Platzverhältnisse knapp bemessen. Sind die Vordersitze auf 1,85 m Größe eingestellt, finden im Fond nur Passagiere bis zu einer Körpergröße von nur 1,60 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für Insassen bis etwa 1,80 m ausreichen. Das Raumempfinden ist noch zufriedenstellend, man fühlt sich aber aufgrund der direkt neben dem Kopf liegenden Dachsäulen etwas eingengt.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,60 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität ist ausreichend. Die Vordersitzlehnen lassen sich in Liegeposition bringen und die Rücksitzlehne ist geteilt klappbar. Sitzvarianten werden nicht angeboten.

3,0 KOMFORT

2,8 Federung

Die Federung des Toyota Aygo tendiert prinzipiell in Richtung Komfort, allerdings spricht das Fahrwerk etwas unsanft auf feine Unebenheiten an. Kurze Fahrbahnwellen können nur zufriedenstellend von den Insassen ferngehalten werden und regen den Toyota bei regelmäßigem Vorkommen zum Stuckern an - dadurch wirkt er etwas nervös. Auch Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel oder Querfugen werden recht deutlich von den Insassen wahrgenommen.

Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster dringen deutliche Vibrationen bis in den Innenraum. Im Gegensatz dazu, zeigt der Aygo auf langweiliger Fahrbahn eine leichte Nachschwingtendenz - besonders voll beladen. Es ist auch eine gewisse Karosserieneigung bei dynamischen Lenkvorgängen sowie beim Bremsen zu erkennen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der Fahrkomfort akzeptabel.

2,8 Sitze

Beim Aygo x-play touch ist der Fahrersitz serienmäßig in der Höhe einstellbar (beim Aygo x nicht). Vorn sind die Sitze akzeptabel konturiert und bieten dadurch einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Etwas gewöhnungsbedürftig sind allerdings die integrierten Kopfstützen, da diese fest mit der Lehne verbunden sind und sich nicht einstellen lassen. Daher ist ein komfortables Abstützen des Kopfes während der Fahrt nicht immer möglich und sie passen auch nicht für alle Personengrößen. Ihre Schutzfunktion ist allerdings einwandfrei. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Sitzposition des Fahrers ist gut. Die Polsterung ist vorn wie hinten angenehm. Im Fond sind sowohl die Flächen als auch die Lehnen nur schwach konturiert und bieten daher wenig Seitenhalt. Die Lehnenhöhe geht noch in Ordnung. Die Sitzposition ist zufriedenstellend, allerdings dürften die Sitzflächen länger sein und die Oberschenkel besser aufliegen.

➔ Der Beifahrersitz lässt sich auch nicht gegen Aufpreis in der Höhe einstellen. Beide Vordersitze müssen ohne Lordosenstützen auskommen.

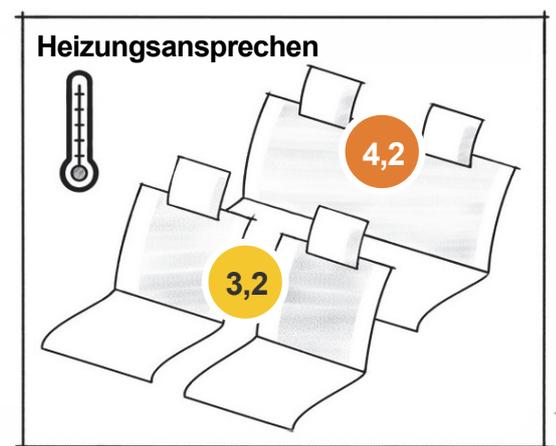
3,7 Innengeräusch

Der Innenraum des Aygo ist laut. Bei Tempo 130 wurde ein Pegel von 73,0 dB(A) gemessen. Der kleine Otto-Motor ist deutlich im Innenraum zu hören, besonders wenn man ihn fordert. Doch auch Fahr- und Windgeräusche werden recht stark im Innenraum wahrgenommen, besonders bei höheren Geschwindigkeiten.

3,2 Klimatisierung

Der Aygo x-play ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet (optional beim Aygo x). Gegen Aufpreis ist das x-smart Paket erhältlich, das eine Klimaautomatik beinhaltet. Diese kann in drei Intensitätsstufen betrieben werden. Die Temperatur lässt sich nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam einstellen. Auch die Luftverteilung erfolgt für beide Insassen gemeinsam und nur in vorgegebenen Kombinationen. Im ADAC Heizungstest kann der Aygo insgesamt ein akzeptables Ergebnis einfahren. Während der vordere Teil der Fahrgastzelle zufriedenstellend schnell auf Behaglichkeitsniveau erwärmt wird, müssen sich die hinten Sitzenden lange gedulden. Besonders die Fußbereiche bleiben lange kalt.

➔ Die hinteren Seitenscheiben können nur ausgestellt werden.



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

3,3 MOTOR/ANTRIEB

3,2 Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungen kann der Aygo 1.0 ein durchschnittliches Ergebnis einfahren. Schon im vierten Gang ist die Elastizität des Motors nur noch ausreichend, der Toyota benötigt 18,4 Sekunden für den Sprint von 60 auf 100 km/h. Im fünften Gang vergehen bereits 26,5 Sekunden bis die 100 km/h-Marke überschritten wird. Der simulierte Überholvorgang (maximale Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in zufriedenstellenden 8,9 Sekunden absolviert (2. Gang). Für den Stadtbetrieb reicht der Motor aber völlig aus.

3,2 Laufkultur

Der kleine Dreizylinder läuft insgesamt rau und ist im Innenraum immer präsent. Es werden in jedem Drehzahlbereich Vibrationen in den Innenraum übertragen, die besonders unter Last bei niedrigen Drehzahlen deutlich wahrgenommen werden. Unter Last werden deutliche Brumm- und Dröhngeräusche in den Innenraum übertragen.

3,2 Schaltung

Die Schaltung des Aygo stellt zufrieden, wenn auch der Schalthebel insgesamt besser geführt sein dürfte. Die fünf Vorwärtsgänge lassen sich bei normalen Schaltgeschwindigkeiten zufriedenstellend einlegen, möchte man aber einen schnellen Gangwechsel vollziehen, haken die Gänge teilweise deutlich. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus. Die Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Die Kupplung sollte mit Feingefühl betätigt werden, ansonsten ruckelt es im Antriebsstrang. Die bei allen Ausstattungsvarianten serienmäßige Berganfahrhilfe hält die Bremse für eine kurze Zeit beim Anfahren an Steigungen und verhindert damit ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

⊖ Der Rückwärtsgang ist unüblich rechts hinten angeordnet und nicht gegen versehentliches Einlegen gesichert. Nur ein direktes Schalten vom Fünften in den Rückwärtsgang ist nicht möglich. Wird der Rückwärtsgang eingelegt, solange das Fahrzeug noch nach vorn rollt, kracht es im Getriebe. Das Eco Paket, das u. a. ein Start-Stopp-System enthält, ist für den Aygo x-play touch nicht erhältlich.

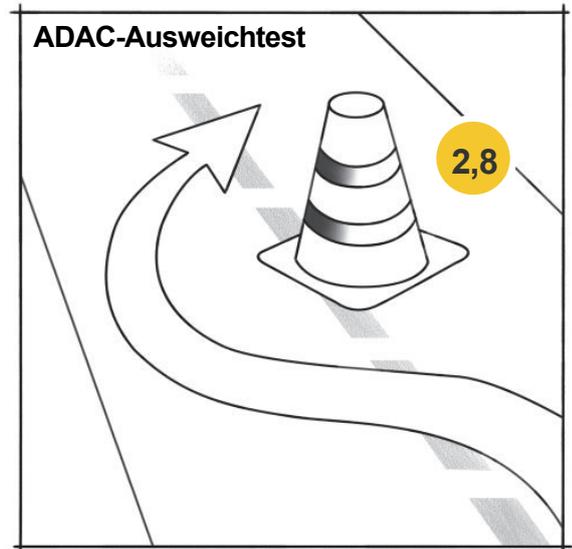
3,5 Getriebeabstufung

Das Fünfganggetriebe zeigt sich insgesamt zufriedenstellend abgestuft, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung im größten Gang hat Toyota zugunsten der Fahrleistungen kurz gewählt, das Aggregat dreht bei 130 km/h bereits mit 3.800 1/min. Möchte man bei höheren Geschwindigkeiten an Steigungen die Geschwindigkeit halten, kann ein Runterschalten gelegentlich nötig sein.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der Toyota kann insgesamt eine zufriedenstellende Fahrstabilität vorweisen, wenn er auch plötzliche Lenkimpulse mit einer schwankenden Karosserie und einem nachpendelnden Heck quittiert. Von Spurrillen zeigt sich der Aygo weitgehend unbeeindruckt. Das Fahrverhalten im ADAC Ausweichtest stellt insgesamt zufrieden. Wird der Ausweichvorgang mit einem plötzlichen Lenkimpuls eingeleitet, drängt das Fahrzeug beim ersten Anlenken leicht mit dem Heck und zeigt auch beim Gegenlenken eine Übersteuerneigung, das elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) regelt im Bedarfsfall aber zuverlässig und unterbindet ein Schleudern. Wird der Ausweichvorgang mit geringen Lenkwinkeln eingeleitet lässt sich der Toyota leicht untersteuernd durch den Parcours manövrieren. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt der Toyota bereits früh über die Vorderräder. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, zeigt der Aygo etwas ausgeprägte Lastwechselreaktionen, die aber noch gut beherrschbar sind. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle (TRC) zum Durchdrehen neigende Antriebsräder ab.



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*

Die Lenkung spricht ordentlich auf Lenkbefehle an, der Fahrer erhält aber nur eine zufriedenstellende Rückmeldung. Das Lenkgefühl könnte speziell bei geringen Lenkwinkeln etwas ausgeprägter sein. Die Lenkung arbeitet insgesamt recht präzise, bei geringen Lenkwinkeln muss aber aufgrund der schwachen Rückmeldung gelegentlich korrigiert werden. Beim Rangieren ist kein hoher Kraftaufwand nötig. Auch der Kurbelaufwand fällt gering aus, von Anschlag bis Anschlag sind es nur etwas über 2,5 Umdrehungen.

– Der Wendekreis fällt mit fast 11,0 m im Klassenvergleich sehr groß aus.

2,5 Bremse

+ Die Bremse des Aygo spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren, der Bremsweg aus 100 km/h könnte aber geringer sein. Der Toyota steht nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung; Reifen: Continental ContiEcoContact5, 165/60 R15 77H) nach zufriedenstellenden 38,2 Metern. Die Spurtreue bei Vollverzögerungen in Kurven ist gut, das Fahrzeug schiebt gutmütig über die Vorderräder.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- +** Die aktive Sicherheitsausstattung des Aygo geht insgesamt in Ordnung. Serienmäßig gibt es das elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) sowie einen Bremsassistenten. Letzterer hilft dem Fahrer bei einer Notbremsung das volle Bremspotenzial zu nutzen. Während der Vollbremsung blinkt die Warnblinkanlage mit erhöhter Frequenz und warnt so den herannahenden Verkehr. Ab Werk ist der Toyota mit einem Reifendruckkontrollsystem ausgestattet, das den Fahrer warnt, wenn ein Rad Luft verliert. Zum Serienumfang (ab x-play) gehört auch ein Geschwindigkeitslimiter. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist beim Testwagen nicht möglich, da sich der Motor mittels Start-/Stopp-Knopf nur bei betätigter Kupplung starten lässt.
- Bei aktivierter Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion, dadurch kann man z.B. beim Abschleppen nicht ohne Weiteres einen Abbiegevorgang anzeigen. Es sind weder Rückleuchten noch -strahler in den Türverkleidungen, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf die offenen Türen hinweisen könnten.

Passive Sicherheit - Insassen

- +** Der Aygo ist serienmäßig mit Fahrer- und Beifahrerairbags, Seitenairbags vorn sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Zudem haben die vorderen Gurte sowohl Gurtstraffer als auch Gurtkraftbegrenzer. Beim ADAC Crashtest erhält der Toyota 80 Prozent der möglichen Punkte (Stand 09/2014) beim Insassenschutz. Vorn bieten die integrierten Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m einen guten Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Im Fond bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von 1,65 m guten Schutz und liegen ebenfalls nah am Kopf. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird im Display angezeigt - schnallt sich jemand während der Fahrt ab, wird der Fahrer optisch und akustisch darauf hingewiesen. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.
- Verbandskasten und Warndreieck besitzen keinen speziellen Halter und sind unter dem Kofferraumboden untergebracht. Bei voller Beladung sind sie im Notfall nur schlecht erreichbar. Im Kofferraum fehlen Zurrösen zur Ladungssicherung.

Kindersicherheit

- +** Beim ADAC Crashtest erhält der Aygo 80 Prozent der möglichen Punkte. Dank der Fondtüren sind die Rücksitze gut zugänglich. Allerdings sind die Gurtschlösser nur an losen Bändern fixiert, was die Montage erschwert. Im Fond können Kindersitze entweder mittels Isofix-Halterungen mit Ankerhaken oder alternativ mit den langen Gurten befestigt werden. Auf dem Beifahrerplatz liegen die Gurtanlenkpunkte optimal, im Fond verlaufen die Anlenkpunkte steil, was eine lagestabile Sitzbefestigung erschwert. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schlüsselschalter deaktivieren, wodurch auch vorn rechts ein Kindersitz verwendet werden darf. Hohe Kindersitze lassen sich auf allen Plätzen nur knapp montieren. Auf dem Beifahrersitz stört die integrierte Kopfstütze und hinten das Dach. Die Schlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher, liegen aber weit genug auseinander.
- Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich von Kindern zu leicht deaktivieren.

2,5 Fußgängerschutz

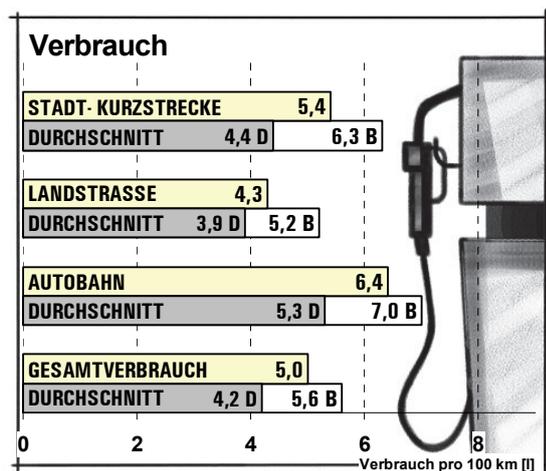
⊕ Beim Fußgängerschutz erhält der Aygo 62 Prozent der möglichen Punkte im ADAC Crashtest. Entschärft sind der Stoßfänger und einzelne Bereiche der Motorhaube. Zu aggressiv zeigen sich aber noch die komplette Vorderkante der Motorhaube sowie der Rahmen der Frontscheibe.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂*

Der Aygo 1.0 x-play touch erhält mit einer CO₂-Bilanz von 133 g/km 29 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,0 Liter Super auf 100 Kilometer. Der Innerortsverbrauch liegt bei 5,4 l/100 km. Außerorts liegt der Verbrauch bei 4,3 l/100 km und auf der Autobahn bei 6,4 l/100 km.

⊖ Das optionale Eco Paket mit dem Start-Stopp-System, das den Innerortsverbrauch senken könnte, ist für diese Ausstattungsvariante nicht erhältlich.



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

1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen nicht zu hoch aus, so dass der Aygo 1.0 x-play touch in diesem Kapitel 43 von 50 Punkten erhält. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Toyota auf 72 Punkte, das entspricht vier von fünf Sternen.

1,9 AUTOKOSTEN

3,6 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für Kraftstoff. Da der Aygo im Klassenvergleich nicht sehr sparsam ist, fallen die Kosten entsprechend erhöht aus.

1,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 30.000 km oder zwei Jahre ein großen Service fällig.

⊕ Der 1,0-Liter Dreizylinder-Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch.

3,7 Wertstabilität*

Obwohl es sich beim Aygo um ein völlig neues Modell handelt, wird dem kleinen Japaner nur ein mäßiger prozentualer Restwertverlauf prognostiziert.

2,5 Kosten für Anschaffung*

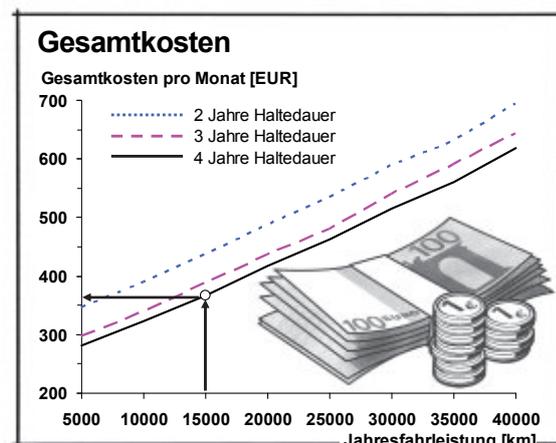
Der Anschaffungspreis liegt im Klassenvergleich mit 12.350 Euro im durchschnittlichen Bereich, die Serienausstattung kann sich beim x-play touch aber sehen lassen. Das Multimediasystem mit Rückfahrkamera, ein Bordcomputer und eine Klimaanlage sind serienmäßig an Bord. Ordert man das optionale x-smart Paket ist das Abblendlicht sensorgesteuert und der Aygo mit einer Klimaautomatik sowie einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Einen City-Notbremsassistenten gibt es aber nicht.

2,9 Fixkosten*

Die Fixkosten liegen insgesamt im Klassenmittelfeld. Die KFZ-Steuer fällt mit nur 20 Euro pro Jahr sehr günstig aus. Teuer ist hingegen die Versicherung. Während die Teilkaskoeinstufung noch überschaubar ausfällt, liegen die Haftpflicht- und Vollkaskoeinstufungen ungünstig (KH: 15; TK: 14; VK: 15).

0,9 Monatliche Gesamtkosten*

+ Die monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich niedrig aus. Dazu tragen besonders die niedrigen Werkstatt-/Reifenkosten bei.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 358 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	998 ccm
Leistung	51 kW (69 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	95 Nm
bei	4300 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	165/60R15
Reifengröße (Testwagen)	165/60R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,7/10,95 m
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	8,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,4/4,3/6,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	95 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	133 g/km
Innengeräusch 130km/h	73,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3455/1615/1460 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1935 mm
Leergewicht/Zuladung	890 kg/350 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	170 l/425 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	700 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	93 Euro
Monatliche Werkstattkosten	34 Euro
Monatliche Fixkosten	77 Euro
Monatlicher Wertverlust	154 Euro
Monatliche Gesamtkosten	358 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/15/14
Grundpreis	12.350 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	600 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Lichtsensor (x-smart Paket)	700 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Tempomat (nur Begrenzer)	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fahrersitz, höhenstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry (x-smart Paket)	700 Euro ^o
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (x-smart Paket)	700 Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar (50:50)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten	290 Euro
Lackierung Metallic	455 Euro
Nebelscheinwerfer	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,7

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen