

 **Voll-Hybrid**
(Otto/Elektro)
 **28.980 €**
 **85 kW/116 PS**
 **662 km**
 **4,5 l pro 100 km**



Toyota Aygo X 1.5 Hybrid GR SPORT CVT

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinstwagenklasse

Die Suche nach einem Kleinstwagen gleicht inzwischen der nach der Nadel im Heuhaufen. Aktuell haben neben Toyota nur noch wenige Hersteller welche im Programm. Die Japaner haben ihr kleinstes Modell kürzlich überarbeitet und den aus dem Yaris bekannten Hybridantrieb eingepflanzt. Keine schlechte Idee: Der Aygo X Hybrid ist wirklich flott und quirlig unterwegs. Er bietet erwachsene Fahrleistungen - kein Schimmer von Verzicht. Letzteren übt aber der Motor, denn er geht äußerst sparsam mit dem teuren Sprit um. Wir haben einen Autotest-Verbrauch von 4,5 l Super pro 100 km ermittelt. Trotz sehr kleinem 30-l-Tank kommt man damit über 600 km weit. Langstrecken sind daher kein Problem, das Fahrwerk erweist sich als agil und ausreichend komfortabel. Das optionale Soundsystem von JBL liefert knackigen, druckvollen Sound und stemmt sich erfolgreich gegen die nicht gerade unerhebliche Geräuschkulisse im Innenraum ab Geschwindigkeiten jenseits der 120 km/h. Vorn hat man vergleichsweise viel Platz, die hinteren Plätze sollte man aber eher als Notsitze betrachten, weil es ziemlich eng zugeht. Und weil es dort keine Lautsprecher gibt und man nur den dumpfen Bass vom Subwoofer unter dem Kofferraumboden hört. Dafür steht aber ein ausreichender Kofferraum zur Verfügung, was angesichts von nur 3,74 m Fahrzeuglänge gar nicht selbstverständlich ist. Zwei weitere Punkte sind so gar nicht kleinstwagentypisch: Die Ausstattung ist wirklich umfangreich, es gibt zahlreiche Komfort- und Sicherheitsassistenten. Diese sind in der höchsten Ausstattung GR Sport überdies Serie. Ob Navigationssystem, 2-Zonen-Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent oder Parksensoren mit Rückfahrkamera - alles ist an Bord. Der zweite Punkt betrifft den Preis: 28.390 Euro kostet unser Testmodell, ein mehr als stolzer Preis. Andererseits, wo findet man heute noch ein so kompaktes, gleichzeitig erwachsenes und flott motorisiertes Auto, das dabei so ausgesprochen sparsam bewegt werden kann?

- ✓ **kompakte Abmessungen, gutes Platzangebot vorn, umfangreiche Ausstattung, niedriger Verbrauch, agiles Fahrwerk**
- ✗ **enger Fond, lauter Innenraum bei Autobahntempo, Kofferraum mit hoher Ladekante**

ADAC Urteil

2,7 Autotest
2,0 Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

4,1 Familie
2,8 Stadtverkehr
2,8 Senioren
3,3 Langstrecke
4,1 Transport
2,3 Fahrspaß
2,4 Preis/Leistung

Konkurrenten

Fiat 500, Fiat Pandina, Kia Picanto



Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

Inhaltsverzeichnis

3,5 Karosserie	03	2,5 Fahreigenschaften	08
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	08
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	04	2,7 Sicherheit	09
Kofferraum-Nutzbarkeit	05	Aktive Sicherheit	09
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	10
		Kindersicherheit	10
		Sicherheit ungeschützte Personen	10
2,9 Innenraum	05		
Bedienung	05	1,5 Umwelt	10
Multimedia	06	Verbrauch	10
Raumangebot vorn	06	Umwelteinfluss	10
Raumangebot hinten	06		
Innenraum-Variabilität	07	2,0 Autokosten	10
		Monatliche Gesamtkosten	10
3,2 Komfort	07	Fahrzeugdaten	12
Federung	07		
Sitze	07	Bilder	13
Innengeräusch	07		
Klimatisierung	07		
2,1 Antrieb	08		
Fahrleistungen	08		
Laufkultur	08		
Getriebe	08		

Notenskala

■ sehr gut 0,6 - 1,5
 ■ gut 1,6 - 2,5
 ■ befriedigend 2,6 - 3,5
 ■ ausreichend 3,6 - 4,5
 ■ mangelhaft 4,6 - 5,5

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen.

3,5 Karosserie

3,4 Verarbeitung

Die Karosserie des Aygo X ist ordentlich verarbeitet, da gibt es nichts zu meckern. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal genug. Hauptsächlich an den Materialien hat Toyota aber gespart. So ist etwa der Kofferraum nur mit dünnem Filz seitlich ausstaffiert - aber immerhin kein harter und kratzempfindlicher Kunststoff. Der Boden des Ladeabteils hinterlässt einen wenig stabilen Eindruck und verrutscht daher auch mal gern. Im Fahrgastraum das gleiche Bild: Zwar scheppert nichts, die Materialien sind jedoch durchgehend hart. Es dominieren große, eher triste Kunststoffflächen. Klavierlackflächen und Umrundungen in Metalloptik sorgen immerhin dafür, dass das Interieur insgesamt ansehnlich wirkt. Enttäuschend ist allerdings der billig wirkende Dachhimmel. Das lackierte Türblech liegt teilweise auch innen an den Türen frei - im Falle des Testwagens im peppigen Gelb. Das sorgt für mehr farbliche Abwechslung im Innenraum und passt zum Fahrzeug insgesamt.

✗ Die Motorhaube wird lediglich über einen umständlichen Metallstab offengehalten.

3,5 Alltagstauglichkeit

Der Aygo X verfügt zwar nur über einen wirklich kleinen 30 l Tank, jedoch geht der kleine Vollhybrid mit dem Kraftstoff sparsam um. Bei der Autotest-Verbrauchsmessung kommt er mit 4,5 l/100 km aus, so dass sich damit eine Reichweite von immerhin rund 660 km ergibt. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei ausreichenden 398 kg - immerhin handelt es sich hier um einen Kleinstwagen mit nur vier Sitzplätzen und einem kleinen Kofferraum. Selbst wenn der Aygo X voll besetzt ist, kann immer noch ein wenig Gepäck mitgenommen werden. Eine Dachreling oder praktische Dachschienen gibt es nicht, es ist auch keine Dachlast erlaubt.

Mit 3,78 m Länge und knapp zwei Meter Breite (inkl. Außenspiegel) ist der Aygo X angenehm kompakt. In engen Innenstädten kommt man damit prima zurecht, auch weil der Wendekreis mit zehn Metern klein ausfällt.

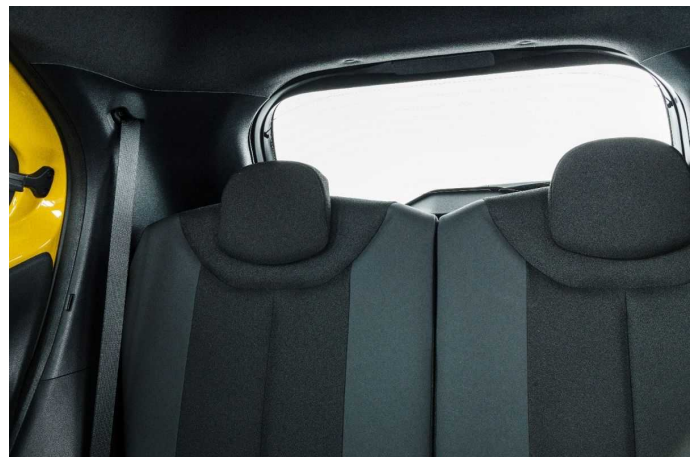
✗ Der Tankstutzen ist recht breit und besitzt überdies keine Klappe innen, so dass man den Tank versehentlich mit Dieselmotorkraftstoff befüllen kann. Eine Anhängelast wie auch eine Stützlast sind nicht zulässig. Serienmäßig gibt es nur ein Reifenreparaturset, das lediglich bei kleinen Beschädigungen helfen kann. Ein Notrad sowie Wagenheber und Radmutternsschlüssel bekommt man für den Aygo X Hybrid nicht.

3,3 Licht und Sicht

Die sehr kompakte Karosserie hat den großen Vorteil, dass man sie recht gut abschätzen kann - trotz der sehr breiten

Dachsäulen. Serienmäßig gibt es Parksensoren an Front und Heck sowie eine Rückfahrkamera. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist nicht erhältlich, für einen Kleinstwagen aber auch nicht wirklich erforderlich. Ein Parkassistent ist ebenfalls nicht zu haben.

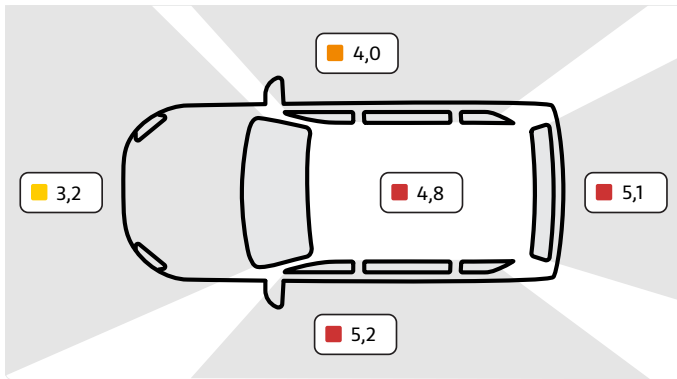
Der Aygo X ist in der GR Sport Ausstattung serienmäßig mit LED-Scheinwerfern und LED-Rückleuchten ausgestattet. Das Lichtsystem bietet eine ordentliche Fahrbahnausleuchtung, auch wenn die Lichtverteilung insgesamt etwas homogener sein könnte. Der serienmäßige Fernlichtassistent blendet bei entgegenkommenden oder vorausfahrenden Fahrzeugen automatisch ab und danach wieder auf. Auf ein Abbiege- oder Kurvenlicht muss man verzichten, wie auch auf eine Scheinwerferreinigungsanlage. Auch gilt es, die Leuchtweitenregulierung der Scheinwerfer manuell zu betätigen, weil die automatische Regelung nicht verfügbar ist. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion wie in dieser Klasse üblich nicht erhältlich.



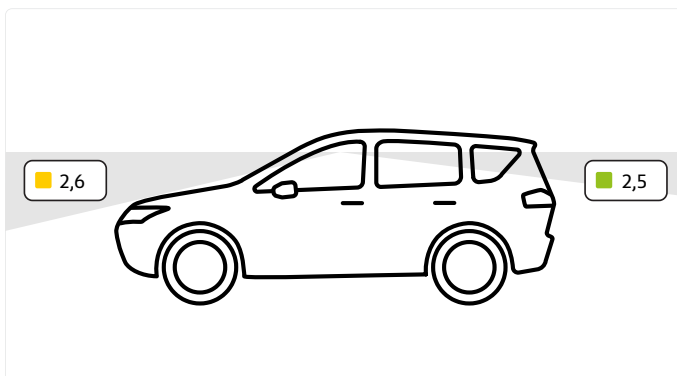
Warum die Rundumsicht aus dem Aygo X annähernd mangelhaft ausfällt, kann man insbesondere beim Blick nach schräg hinten sehen: Die sehr breiten C-Säulen sind ein deutliches Sichthindernis. Beim Abbiegen ist also extra Vorsicht geboten.

✗ Bei der Rundumsichtmessung schneidet der kleine Japaner leider mangelhaft ab. Verantwortlich dafür ist vor allem die schlechte Sicht zur Seite (B-Säule plus Kopfstütze Beifahrersitz) sowie nach hinten, da die C-Säulen sehr breit und aufgrund des kleinen Innenraums vergleichsweise nah am Fahrerkopf sind.

Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion zum Anzeigen der Fahrtrichtung deaktiviert. Die Außenspiegel müssen ohne zusätzliche asphärische Bereiche auskommen, die den toten Winkel verkleinern würden.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,8 Ein-/Ausstieg

Der Aygo X GR Sport ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Entriegelungssystem (Smart-Key) mit Sensoren an den Türgriffen vorn und der Heckklappe ausgestattet. Für einen Kleinwagen hat der Aygo X vorn vergleichsweise große Türausschnitte, so fällt das Ein- und Aussteigen nicht schwer. Die vorderen Sitzflächen befinden sich in der untersten Sitzstellung 49 cm über der Straße und damit in angenehmer Höhe. Die Schweller sind nicht zu hoch und nicht zu breit und behindern damit nicht.

✗ Hinten sieht es anders aus, denn dort sind die Türausschnitte ziemlich klein, was den Zustieg arg mühselig macht - jedenfalls für Erwachsene. Kinder werden damit keine Herausforderung haben. Man muss seine Füße hinter den Vordersitzen einfädeln und auf seinen Kopf achten, um sich nicht am Dach zu stoßen. Das schlüssellose Zugangssystem funktioniert an sich gut, lässt sich aber mit einem Reichweitenverlängerer überlisten und das Auto so öffnen und starten. Weiterführendes Infos unter adac.de/keyless.



Der Kofferraum ist wirklich klein, 155 l sind es in Standardkonfiguration - der Aygo X ist eben ein Kleinwagen. Immerhin bis auf 815 l lässt er sich erweitern, wenn man die Rückbank umlegt und den Raum bis unter das Dach nutzt.

4,3 Kofferraum-Volumen

✗ So erwachsen der Aygo X in manchen Bereichen wirken mag, am Platz im Kofferraum zeigt sich, warum er der Kleinwagenklasse zugeordnet ist. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum nur 155 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 220 l. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu zwei Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich immerhin bis zu 480 l verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 815 l Volumen vorhanden. Weiteren Stauraum unter dem Kofferraumboden gibt es nicht, dort sind der Subwoofer des Soundsystems und das Reifen-Reparaturset untergebracht.



Es gibt ausgewachsene SUVs, die eine niedrigere Ladekante haben: 81 cm hoch muss man Gepäck anheben, um es in das Ladeabteil des kleinen Japaners zu bugsieren. Das Ausladen ist nicht minder umständlich, die Stufe innen misst knapp 17 cm.

4,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht öffnen, zum einfachen Schließen fehlt leider ein vernünftiger Griff in der Klappenverkleidung. Personen bis zu einer Größe von gut 1,80 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen. Größere Menschen sollten auf das abstehende Heckklappenschloss achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen. Die Ladekante liegt sehr hohe 81 cm über der Straße und damit auf dem Niveau von SUVs. Beim Ausladen muss dann auch noch die innere Stufe von knapp 17 cm überwunden werden. Bei umgeklappter Rücksitzlehne steigt der Boden ab den Lehnen etwas an. Es gibt aber keine hohe Stufe, weil Toyota praktisch vom Kofferraumboden aus einen Steg auf die Lehnen legt.

✗ Die Ausleuchtung des Ladeabteils mit nur einer Lampe rechts ist überschaubar - aber immerhin gibt es ein Licht im

Kofferraum, denn in dieser Fahrzeugklasse ist das alles andere als selbstverständlich. Eine 12-V-Steckdose gibt es hinten im Aygo X nicht.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich mittig geteilt umlegen. Das Umklappen der Rücksitzlehne gelingt nur vom Kofferraum aus, weil die Laschen zur Entriegelung hinten an den Lehnen angebracht sind. Sofern die Vordersitze nicht ganz nach hinten geschoben sind, braucht man die Kopfstützen nicht entfernen.

✗ Beim Zurückklappen der Lehnen besteht die Gefahr, die seitlichen Sicherheitsgurte einzuklemmen. Praktische Fächer für kleine Gegenstände links oder rechts im Kofferraum sind nicht vorhanden.

2,9 Innenraum

2,5 Bedienung

✓ Toyota hat das Armaturenbrett übersichtlich gestaltet. Es ähnelt in weiten Teilen dem des aktuellen Yaris, der praktisch der größere Bruder des Aygo X ist. Viele Funktionen werden über das 10,5 Zoll große Zentraldisplay gesteuert, das erfreulicherweise noch über einen Drehknopf zur Lautstärkeregelung verfügt. Die Direktwahltasten, z.B. für Navigation oder Radio, sind zwar ins Display integriert, dort aber am linken Rand dauerhaft eingeblendet. Der Aygo X verfügt nicht nur über eine separate Klimabedieneinheit, sie setzt sogar noch auf mechanische Tasten und Drehregler - günstig für eine unkomplizierte Bedienung. Das Kombiinstrument ist im mittleren Bereich als TFT-Display ausgeführt, links und rechts werden die Motor Kühlmitteltemperatur und der Tankinhalt über einfache, nicht variable Grafiken angezeigt; im Yaris gibt es in den hohen Ausstattungen vollformatige TFT-Instrumentendisplays, die mehr Inhalte gleichzeitig anzeigen können.

Bedienen lässt sich der kleinste Toyota gut, die Funktionen des Alltags sind über gut beschriftete Schalter und Tasten schnell erreichbar. Nur wenn es um Navigation, Multimedia oder Detail Einstellungen geht, muss man sich entweder durch das teils mäßig intuitive Touchscreenmenü hangeln oder per Lenkradtasten durch das Kombiinstrument klicken. Grundsätzlich sind manche Menüpunkte noch dazu nicht besonders eingängig formuliert oder abgekürzt beziehungsweise mehr oder weniger haarsträubend ins Deutsche übersetzt.

✗ Kritik verdient die Schaltergruppe (u. a. für Fernlichtassistent und Lenkradheizung) links unterhalb des Lenkrads, da diese ungünstig tief und nicht im Sichtfeld des Fahrers untergebracht sind. Darüber hinaus muss die zweite Sitzreihe ohne Beleuchtung auskommen, weil es nur eine zentrale Leuchte vorn über dem Rückspiegel gibt. Die Schminkspiegel in den Sonnenblenden müssen ebenfalls ohne Beleuchtung auskommen.



Das Cockpit ist mehr oder weniger aus den Yaris-Modellen bekannt. Bei der Bedienung setzt Toyota auf zahlreiche separate Tasten, das erleichtert den Alltag. Das Infotainmentsystem ist auf dem neuesten Stand, hier käme man kaum auf die Idee, im kleinsten Toyota-Modell zu sitzen.

1,9 Multimedia

✓ In der GR Sport Ausstattung ist der Aygo X im Multimedia-bereich weitgehend mit allem ausgestattet, was es für das Modell von Toyota gibt. Lediglich das JBL-Soundsystem mit fünf Lautsprechern kostet noch Aufpreis. Aber die serienmäßigen vier Lautsprecher liefern auch schon einen annehmbaren Sound in einem Kleinstwagen - da es für die Rückbank grundsätzlich keine Lautsprecher gibt, sondern optional nur der Subwoofer unter dem Kofferraumboden hinzukommt, darf man sich nicht allzu viel Abwechslung im Klangbild erwarten. Soll heißen: Auf der Rückbank klingt es immer mau, mit dem JBL-Soundsystem wird man dumpf beschallt vom Subwoofer im Kofferraum. Dafür ist die Klangqualität auf den Vordersitzen sehr gut. Ein Radio (inkl. DAB+), Apple CarPlay und Android Auto (jeweils kabellose Anbindung möglich) sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage sind an Bord, sogar das Navigationssystem mit cloudbasierter Routenberechnung liefert Toyota in der Ausstattung GR Sport mit. Die integrierte Sprachsteuerung versteht auch freie Formulierungen und berücksichtigt, von welchem Platz die Order kommt - praktisch, wenn beispielsweise der Beifahrer den Befehl zum Fensteröffnen gibt. Toyota verbaut zwei USB-C-Anschlüsse vorn, zudem gibt es eine 12-V-Steckdose. Über die induktive Ladeschale (Serie) in der Mittelablage kann man bequem ein entsprechendes Smartphone aufladen.

Over-the-Air-Updates sind möglich, bei Bedarf neben dem Funkmodul auch über das integrierte WLAN-Modul. So lassen sich Basisfunktionen wie die Zentralverriegelung über die Toyota-App bedienen. Nutzerprofile können angelegt und Fahrzeugeinstellungen zugewiesen werden - praktisch, wenn mehrere Personen den Aygo X nutzen und individuelle Einstellungen haben möchten.

2,2 Raumangebot vorn

✓ Vorn stellt der Aygo X reichlich Platz zur Verfügung, trotz Kleinstwagenformat braucht man keine Abstriche zu machen. Nur die Innenbreite ist mit knapp 1,40 m klassentypisch überschaubar. Ansonsten reicht die Beinfreiheit bis rund 1,95 m Körpergröße, die Kopffreiheit genügt sogar für besonders große Zweimeter-Menschen. Das gute Raumgefühl wird durch den schwarzen Dachhimmel sowie die hohe Seitenlinie der Karosserie etwas geschmälert. Ein faltbares Stoffdach gibt es nur für die Teamplayer-Ausstattung.

4,8 Raumangebot hinten

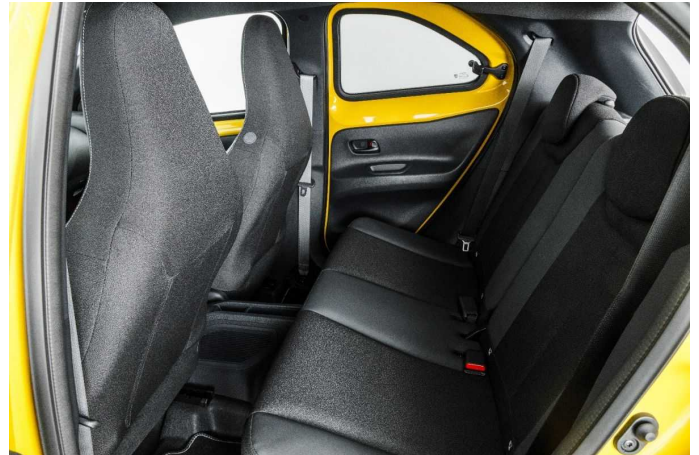
✗ Die großzügigen Platzverhältnisse vorn erkaufte sich der Aygo X mit besonders wenig Platz auf der Rückbank. Wer die meiste Zeit nur maximal zu zweit unterwegs ist, für den ist die Raumeinteilung nur konsequent - im Ausnahmefall rücken alle etwas zusammen und dann kann man auch mal zu viert eine

kürzere Tour fahren. Der Knackpunkt bleibt aber die Beinfreiheit, denn sind die Vordersitze für 1,85-m-Personen eingestellt, drücken schon bei 1,70 m Größe die Knie gegen die Vordersitzlehnen. Die Kopffreiheit reicht etwas weiter, hier geht man erst ab etwa 1,85 m mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Hinten ist es eng und dazu alles schwarz - auch gefühlt hat man es eng auf der Rückbank.

4,4 Innenraum-Variabilität

✗ Für den Aygo X werden keine Sitzvarianten angeboten, alle Ausstattungen verfügen über vier Sitzplätze. Die Rückbank ist weder verschiebbar noch lässt sich die Lehnenneigung einstellen. Im Fond gibt es praktisch keine Ablagen. Während man vorn zumindest noch Türfächer samt Flaschenhalter, Becherhalter sowie eine Ablage in der Mittelkonsole findet, gibt es hinten keine Türfächer. Nicht mal Lehnentaschen verbaut Toyota noch, ebenso wenig eine Mittelarmlehne oder Becherhalter. Das Handschuhfach ist klein und weder beleuchtet noch abschließbar oder klimatisierbar. Besonders ärgerlich: Die

Klappe ist nicht mal gedämpft, wenn man sie öffnet, "fällt" sie praktisch einem Beifahrer schmerzhaft auf die Knie.



Die Rückbank im Aygo X ist für gelegentliche Kurzstrecken ausreichend. Für längere Strecken finden insbesondere Erwachsene kaum ausreichend Beinfreiheit vor. Und: Schon das Einsteigen ist eine Geschicklichkeitsübung, so eng sind die Türöffnungen.

3,2 Komfort

3,1 Federung

Der Aygo X verfügt über eine im Segment der kleinen Fahrzeuge übliche, einfach gehaltene Fahrwerkskonstruktion mit Verbundlenker-Hinterachse. Damit kann er für einen Kleinstwagen respektablen Fahrwerkskomfort erzielen. Innerorts, gerade bei langsamen Geschwindigkeiten, wäre mehr Feingefühl beim Ansprechen schön - ausgeprägte Bodenwellen und Einzelhindernisse wie Kanten kommen recht deutlich zu den Insassen durch. Mit zunehmender Geschwindigkeit werden die Unebenheiten besser absorbiert. Die Vorderachse federt etwas nachgiebiger als die Hinterachse, die aber wiederum nicht wirklich bockig reagiert, sondern nur eben straffer. Je ausgeprägter die Bodenwellen und je höher das Tempo, desto besser kann das Fahrwerk sein Absorptionsvermögen zeigen. Für ein Standard-Fahrwerk bietet es einen zufriedenstellenden Gesamtkomfort. Auf der Autobahn sind lange Strecken kein Problem, Quertugen wie auch Bodenwellen werden willig geschluckt, Nachschwingen tritt kaum auf.

3,6 Sitze

Fahrer- wie Beifahrersitz kann man im Aygo X GR Sport in der Höhe einstellen. Die Sitzflächenneigung ist nicht variierbar, Lordosenstützen gibt es ebenso wenig. Die passend gepolsterten Sitze sind vorn körpergerecht gestaltet und bieten einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Eine Mittelarmlehne ist nicht erhältlich, auch nicht über das markeneigene Zubehörprogramm. In den Türen aber gibt es nur harte Oberflächen, entsprechend unangenehm ist die Armauflage dort. Die Einstellung der Sitzlehnen vorn ist nur über einen kleinen Hebel und in der vorgegebenen Rasterung möglich - unter Umständen passt das nicht für jede Statur und ist damit suboptimal. Die Rückbank ist klassentypisch kaum konturiert, der Seitenhalt

gering. Man sitzt mit etwas angewinkelten Beinen, für Erwachsene ist der Platz insgesamt sehr knapp bemessen.

✗ Die Gurte lassen sich nicht in der Höhe verstellen.

3,8 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum zeigt, dass man letztlich doch in einem Kleinstwagen unterwegs ist. Die Dämm- und Geräuschminderungsmaßnahmen sind eindeutig geringer als in den größeren Modellen - dafür ist der Aygo X auch ausgesprochen leicht. Der Dreizylinder dröhnt zwar nicht, trommelt aber dennoch dominant vor sich hin, erst recht ab mittleren Drehzahlen. Und weil der Saugmotor trotz seines respektablen Hubraums von 1,5 Litern aufgrund des Verbrennungsmodus (Atkinson-Zyklus) für ein angemessenes Drehmoment höhere Drehzahlen als ein Turbomotor braucht, bekommt man ihn häufig deutlich zu hören. Bei niedrigen Drehzahlen ist der Motor leise, bei mittleren Drehzahlen kernig grummelnd und bei hohen Drehzahlen dann ein akustischer Rabauke mit seinem charakteristischen Dreizylindersound. Der Kontrast zu den kurzen, rein elektrisch gefahrenen Streckenabschnitten ist umso größer. Windgeräusche sind spätestens ab 120 km/h deutlich zu hören und fallen explizit auf. Die allgemeinen Fahrgeräusche sind auch nicht gerade gering. Bei 130 km/h haben wir einen hohen Geräuschpegel von 70,6 dB(A) im Innenraum gemessen.

2,6 Klimatisierung

Eine Zweizonen-Klimaautomatik ist im Aygo X in der GR Sport Ausstattung Serie - das ist in dieser Klasse wirklich eine Besonderheit, denn Konkurrenten bieten bestenfalls eine Einzonens-Klimaautomatik. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich in drei Stufen vorwählen. Zusätzlich gibt es einen Eco-Modus,

in dem die Lüfterdrehzahl und die Kühlleistung des Klimakompressors reduziert werden. Die Sitzheizung vorn ist Serie, eine Lenkradheizung gibt es nicht. Auch für die Rücksitze ist keine Heizung erhältlich, angesichts des knappen Platzbedarfs auch kaum notwendig. Eine Sitzlüftung ist allgemein nicht verfügbar. Extra getönte hintere Scheiben bringt die GR Sport-Variante serienmäßig mit.

2,1 Antrieb

2,6 Fahrleistungen

Toyota bietet für den Aygo X nur noch eine Motorisierung an, den bekannten Toyota-Hybridantrieb mit Dreizylinder-Benziner. Die Systemleistung beträgt 116 PS (85 kW). Der Benzinmotor leistet 92 PS und der Elektromotor 80 PS bei. Das maximale Drehmoment des Verbrennungsmotors liegt bei 120 Nm, das des Elektromotors bei 141 Nm. Entsprechend nachdrücklich geht es im Kleinstwagen voran - der Antrieb wirkt kräftig und souverän, hat mit dem geringen Fahrzeuggewicht von nur gut 1,1 t leichtes Spiel. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h gibt der Hersteller mit 9,2 s an und die Höchstgeschwindigkeit mit 172 km/h. Beide Werte wirken heutzutage weniger beeindruckend, als sie eigentlich sind. Denn im Alltag stellt man schnell fest: Für einen Kleinstwagen ist der Aygo X kräftig motorisiert, sowohl Überholmanöver auf der Landstraße wie Steigungen auf der Autobahn lassen ihn ziemlich unbeeindruckt. Die Leistungsreserven geben Sicherheit. Die ADAC Messungen zeigen, dass der Antrieb für den Alltag völlig ausreicht. Denn los gehts von 15 auf 30 km/h in knapp 1,3 s, damit gelingt das flotte Einfädeln beim Abbiegen problemlos. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der kleine Flitzer in 6,6 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 8,3 s.

2,6 Laufkultur

Der ausgereifte Hybridantrieb entfaltet seine Leistung sehr gleichmäßig. Durch den E-Motor ist das Ansprechverhalten angenehm spontan, ähnlich wie bei einem Elektroauto. Nur der

✗ Für die Rückbank gibt es keine Lüftungsdüsen, nicht mal im Fußraum. Das ist für eine angemessene Klimatisierung der Rücksitze zu wenig. Die Luftmengen lassen sich an den Lüftungsdüsen nicht unabhängig von der Ausströmungsrichtung einstellen.

Verbrenner braucht immer kurz, bis er die vorgesehene Drehzahl erreicht hat und dann mit anschiebt - hier ergibt sich eine leichte Verzögerung bei spontan stärkerer Leistungsabforderung. Der Dreizylinder bietet eine ordentliche Laufkultur, dennoch sind gewisse Vibrationen bei mittleren und höheren Drehzahlen zu spüren, die insgesamt aber nicht zu sehr stören. Der Benzinmotor verkneift sich nerviges Dröhnen, wie es z.B. der 1,8-l-Vierzylinder in den größeren Modellen von Toyota an den Tag legt - laut ist der "kleine" Dreizylinder aber dennoch.

1,3 Getriebe

✓ Die Bedienung des Wählhebels geht leicht von der Hand, das geradlinige Schaltschema ist klar und verständlich. Das Anfahren klappt spontan und ruckfrei. Bei entsprechend geladener Hybridbatterie und geeigneter Topografie ist für eine kurze Strecke rein elektrisches Fahren möglich. Bei Bedarf, z. B. einer stärkeren Leistungsabforderung, schaltet sich automatisch der Verbrennungsmotor dazu. Für längere Bergabfahrten gibt es den B-Modus mit erhöhter Rekuperation und damit stärkerer Bremswirkung durch das Hybridsystem auch ohne Betätigung des Bremspedals. Das Zusammenspiel von Verbrennungs- und Elektromotor funktioniert einwandfrei. Das Umschalten zwischen Vorwärts und Rückwärts klappt zügig, so gelingt schnelles Rangieren problemlos. Beim Anfahren an Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Fahrzeugs, zudem gibt es eine Auto-Hold-Funktion (vorbildlich: mit eigener Taste), die den Toyota im Stand so lange festbremst, bis man Gas gibt.

2,5 Fahreigenschaften

1,9 Fahrstabilität

✓ Der Aygo X hat in der GR Ausstattung ein angepasstes Fahrwerk für mehr Agilität. Das Ergebnis kann sich sehen lassen - man kann mit dem kleinen Auto sehr zügig unterwegs sein. Dabei bleibt er stets sicher und gut beherrschbar. Die Karosserie zeigt wenig Seitenneigung und umrundet Kurven jeglicher Art dynamisch und kontrolliert. Erst im Grenzbereich geht er in leichtes Untersteuern über, was am souveränen Gesamteindruck aber nichts ändert, im Gegenteil. Spurrinnen oder Lastwechsel beeindrucken den kleinen Japaner kaum. Da das Hybridsystem zwar gute, aber nicht überbordende Leistung bietet, bekommt man die Antriebskraft über die Vorderräder problemlos auf die Straße. Auf glattem Untergrund greift die Traktionskontrolle rechtzeitig und passend ein.

Den ADAC Ausweichtest besteht der Aygo X Hybrid problemlos. Das ESP greift effektiv ein und regelt nur soweit wie nötig. Tendenziell ist der Kleinstwagen bei plötzlichen Ausweichmanövern im Grenzbereich leicht untersteuernd ausgelegt, was auch weniger geübten Fahrern entgegenkommt. Seine fahrdynamischen Qualitäten sieht man dem Aygo X, der eher wie ein kleines SUV wirkt, nicht gleich an. Er bietet aber einen überragenden Fahrspaß, weil er klein, leicht und wenig ist. So sind die komplizierten und teuren Fahrwerkregelsysteme aus den größeren und schwereren Modellen anderer Hersteller gar nicht nötig, um mit beeindruckendem Tempo und ohne große fahrerische Herausforderung durch den Ausweittest Parcours zu kurven. Die hohen möglichen Durchfahrgeschwindigkeiten liegen auf Sportwagenniveau und zeigen, wie effektiv und nur in nötigem Maße das ESP regelt. Über den Lenkwinkel lässt

sich die ESP-Regelung prima steuern, im Grenzbereich erhält man leichtes Untersteuern, mehr aber nicht.

2,6 Lenkung

Die Lenkung im Aygo X ist nicht besonders gefühlvoll, sie wirkt im Alltag eher unbeteiligt und entkoppelt. Letztlich ist sie aber unauffällig und damit zum Fahrzeug und seiner Zielgruppe passend. Die Zielgenauigkeit ist gut, sie wird auch durch die nur moderaten Karosseriebewegungen wenig beeinflusst. Die Zentrierung der Lenkung gefällt ebenfalls, man kann gut spüren, wo die Nulllage ist - der Lenkkraftanstieg aus der Mittel-lage heraus ist passend ausgeprägt. Von Anschlag zu Anschlag muss man 2,9 Umdrehungen am Lenkrad drehen, die Lenkung ist damit angemessen direkt ausgelegt.

2,7 Sicherheit

2,5 Aktive Sicherheit

✓ Auch wenn es inzwischen so manchen besonderen Assistenten gibt, den der Aygo X nicht hat - für einen Kleinstwagen ist der Toyota mit beeindruckend vielen Sicherheitssystemen ausgestattet. Die Ausstattung GR Sport ist überdies mit allem serienmäßig ausstaffiert, was es für das Modell überhaupt gibt. Die Parksensoren mit Notbremsfunktion an Front und Heck sind Serie, ebenso der Radar- und Kamerabasierte Notbremsassistent, der neben Autos auch Radfahrer und Personen tags wie nachts erkennen kann. Ungewöhnlich ist, dass es keinen Spurwechselassistenten gibt und damit auch die Ausstiegswarnung fehlt. Es gibt die automatische Abstandsregelung, die man auch zum einfachen Tempomaten degradieren kann. Einen Limiter bringt der Aygo X selbstredend mit. Für alle Temporegelungen kann per Knopfdruck das von der Verkehrszeichenerkennung detektierte Limit automatisch übernommen werden. Ein Spurhalte- und Lenkassistent ist ebenso an Bord wie ein Reifendruck-Kontrollsystem, das im Aygo X aber nur indirekt über die Raddrehzahlsensoren den Reifendruck ableiten kann.

Um die stets nach einem Fahrzeugstart eingeschaltete akustische Warnung der Verkehrszeichenerkennung kommt auch Toyota nicht herum. Immerhin bietet der japanische Hersteller am oberen Bildschirmrand des Infotainmentsystems einen Shortcut an, mit dem die Akustik der Warnung mit einer Berührung abgeschaltet werden kann. Allgemein funktionieren die Assistenten gut und praxistauglich, so dass sie im Alltag kaum störend auffallen.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Notbremssystem

3,1 Bremse

Für die Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Aygo X Hybrid durchschnittlich knapp 38 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - das ist ein nur zufriedenstellender Wert. Immerhin zeigt sich die Bremsanlage dabei auch bei höherer Beanspruchung standfest. Das Bremsgefühl ist - typisch bei vielen Hybriden - etwas synthetisch; der Übergang von Rekuperation auf die mechanische Bremsanlage sowie die Kombination aus beiden Verzögerungsarten stellt an die Entwickler hohe Ansprüche. Bei Toyota haben sie das aber gekonnt hinbekommen, wodurch eine feinfühlig Dosierung der Bremse ohne große Gewöhnung möglich ist.

-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Tempomat
-  Abstandsregeltempomat
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Ausweichassistent
-  Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

-  Abstandswarnung
-  Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren
-  Autobahnassistent
-  Spurwechselassistent
-  Spurwechselautomatik
-  Notfallassistent
-  Ausstiegswarnung
-  Insassenschutzsystem proaktiv
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend

3,0 Passive Sicherheit

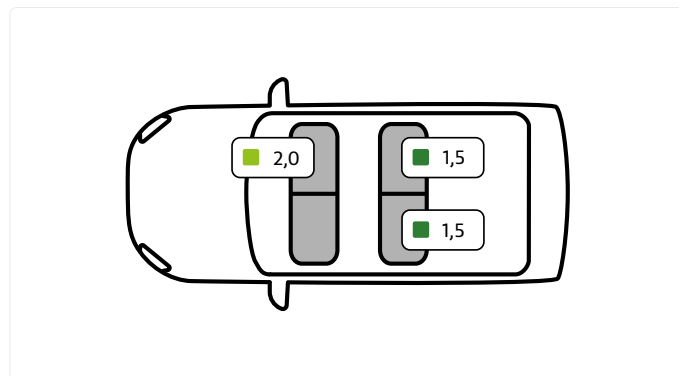
Der Aygo X wurde im Dezember 2025 einem Crashtest nach Euro NCAP-Norm unterzogen. Insgesamt konnte er ein Vier-Sterne-Ergebnis erzielen. Für seine zufriedenstellende Insassensicherheit erhält er 73 Prozent der möglichen Punkte. Der kleine Toyota besitzt Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopfairbags, die seitlich von vorn bis hinten reichen. Einen Centerbag zwischen den Vordersitzen oder Knieairbags gibt es nicht. Vorn und hinten haben die Gurte sowohl Straffer als auch Kraftbegrenzer. Die Kopfstützen lassen sich vorn für Menschen bis zu einer Größe von 1,85 m und hinten für Passagiere bis 1,70 m heraus ziehen.

✗ Verbandkasten und Warndreieck sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und können dadurch im Notfall nicht schnell genug greifbar sein, beispielsweise bei voll beladenem Gepäckabteil. Im Kofferraum fehlen Zurrösen zur Ladungssicherung.

2,5 Kindersicherheit

✓ Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro-NCAP-Norm erreicht der Aygo X 72 Prozent der möglichen Punkte. Da sich die Beifahrerairbags per Schlüsselschalter deaktivieren lassen, sind auch rückwärtsgerichtete Kindersitze auf dem Beifahrerplatz zulässig. Die Befestigung muss allerdings in jedem Fall mit dem Gurt passieren, weil es vorn keine Isofixhalterungen gibt. Auf den äußeren Fondplätzen ist die Montage mit Isofix-System samt iSize-Kennung problemlos möglich, sofern man sich mit den engen Platzverhältnissen arrangieren kann. Die Kindersitze können dort aber auch ohne Weiteres mit den Gurten verzurrt werden.

✗ Die Kindersicherung der hinteren Türen ist auch von Kinderhänden leicht bedienbar. Ist hinten ein Kindersitz mit einer platzeinnehmenden Basis verbaut, lässt sich der Vordersitz nur noch bedingt nach hinten schieben. Wie immer ist eine Probemontage vor dem Kauf anzuraten, um zu sehen, welche Sitze hinten überhaupt Platz finden. Den vorderen Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz, für die Ausstellfenster hinten ist dieser nicht nötig.



Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

2,4 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm schneidet der Aygo X gut ab und erhält 83 Prozent der möglichen Punkte. Hauptsächlich die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger. Der Notbremsassistent kann Fußgänger und auch Radfahrer (tags und nachts) erkennen, was Unfälle gleich ganz verhindern oder wenigstens die Folgen abmildern kann.

1,5 Umwelt

1,5 Verbrauch

✓ Welches Sparpotenzial im Hybridsystem von Toyota steckt, kann man im kleinen und leichten Aygo X bewundern. Innerorts sind Verbrauchswerte um 3 l/100 km möglich, außerorts um 4 l/100 km. Für ein Auto mit Benzinmotor eine beachtliche Leistung. Man sieht an den Werten aber auch: Je schneller man fährt, desto weniger kann der Hybridantrieb seine Vorteile ausspielen und desto mehr steigt der Verbrauch. Auf der Autobahn liegt der Verbrauch dann um die 5 bis 5,5 l/100 km, was aber noch immer ein richtig guter Wert ist. Als Autotest-Verbrauch im gemischten Betrieb haben wir einen Durch-

schnittswert von 4,5 l/100 km ermittelt - ein sehr gutes Ergebnis.

1,3 Umwelteinfluss

✓ Mit seiner Länge von 3,78 und seiner Breite von nur 1,74 m (ohne Außenspiegel) ist der Aygo X ausgesprochen kompakt. Er nimmt somit nur eine Verkehrsfläche von gut 6,4 qm ein. So findet man problemlos selbst im Großstadtdschungel einen Parkplatz und nimmt überdies nicht unnötig viel Platz ein. Das Leergewicht von etwas über 1,1 t ist ebenfalls vorbildlich niedrig und zeigt, dass ein Auto auch mit aufwendiger Antriebstechnik nicht allzu schwer sein muss. Das Vorbeifahrgeräusch des Aygo X Hybrid liegt bei 66 dB(A), ein noch guter Wert.

2,0 Autokosten

2,0 Monatliche Gesamtkosten

✓ Den Aygo X Hybrid gibt es zwar schon ab unter 22.000 Euro, in der Preisliste erblickt man für die höchste Ausstattung GR Sport aber einen Listenpreis von 28.390 Euro. Da staunt

man nicht schlecht, immerhin geht es hier um einen Kleinstwagen. Fairerweise sei empfohlen, die Preisliste bis zum Ende zu studieren - dann sieht man die umfassende Ausstattung der höchsten Ausstattungslinie, die so gut wie alles enthält, was für den Aygo X lieferbar ist. Das relativiert den Preis ein Stück

weit - mit vergleichbarer Ausstattung und einer Antriebsleistung über 100 PS ist die Konkurrenz auch nicht wirklich günstiger, so frustrierend diese Erkenntnis auch sein mag. Der Antrieb ist nicht nur kräftig, sondern auch ausgesprochen sparsam, was die Unterhaltskosten im Rahmen hält. Toyota gibt drei Jahre Garantie auf seinen kleinen Stadtflitzer, auf die Hybridkomponenten sogar fünf Jahre. Eine Inspektion ist jährlich fällig - als Bonus verlängert sich aber mit jeder Inspektion die Toyota Relax Garantie um jeweils 12 Monate. Bis 15 Jahre oder

250.000 km kann man sich so unter gewissen Bedingungen vor teuren Reparaturen schützen. Die Steuer liegt bei niedrigen 30 Euro pro Jahr - solche Beträge sind sonst nur mit Plug-in-Hybriden möglich. Die Versicherung bewegt sich im noch günstigen Bereich, weil die Typenklassen vergleichsweise niedrig ausfallen: Haftpflicht 18, Teilkasko 20 und Vollkasko 23. Toyota ist einer von wenigen Herstellern, die eine gute Reparierbarkeit schon in der Entwicklung der Modelle berücksichtigt. Langfristig wirkt sich das positiv auf die Versicherungskosten aus.

Herstellerangaben

3-Zyl.-Benziner, Vollhybrid (Otto/Elektro), Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.490 ccm
Leistung	85 kW/116 PS
Maximales Drehmoment	120 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	1-Gang-CVT-Getriebe
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	3,7 l
CO ₂ -Ausstoß	85 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b./0,31
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	175/60 R18
Länge/Breite/Höhe	3.776/1.740/1.525 mm
Leergewicht/Zuladung	1.090/420 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	231/829 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	50/- kg
Tankinhalt	30 l
Garantie	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Allgemein/Rost	Jahre
Produktionsort	Tschechien, Kolin

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	6,6 s
Überholvorgang 80-120 km/h	8,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,0 m
Reifengröße	175/50 R18 85H
Reifen	Falken SINCERA SN 110A
Wendekreis (li./re.)	9,9 / 10,0 m
Autotest-Verbrauch	4,5 l/100 km
Reichweite	662 km
Innengeräusch 130 km/h	70,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.995 mm
Leergewicht/Zuladung	1.112/398 kg
Kofferraum normal	155 l
geklappt/dachhoch	480/815 l

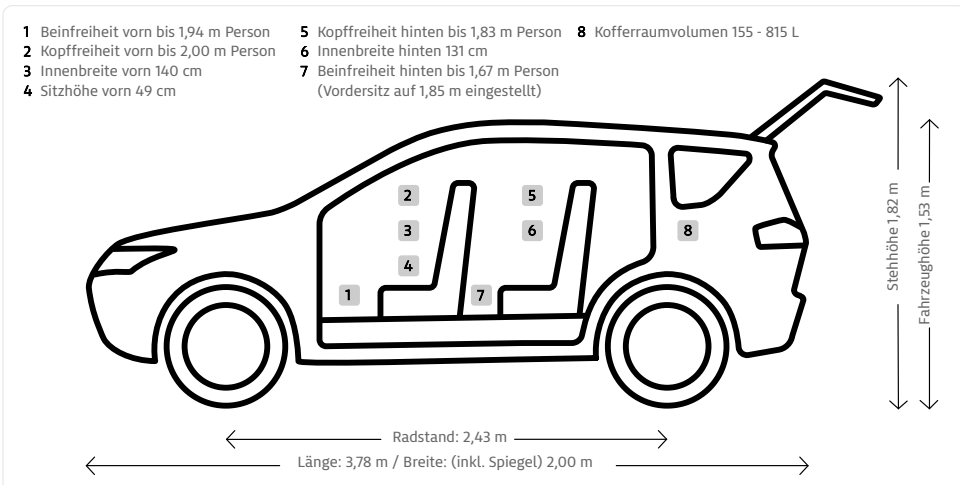
Kosten

(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	107 Euro
Fixkosten	163 Euro
Werkstattkosten	74 Euro
Wertverlust	311 Euro
Monatliche Gesamtkosten	655 Euro
Steuer pro Jahr	30 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/20
Basispreis getestete Variante	28.390 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 15.12.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	28.980 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	4.899 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	Serie/-
statisch/dynamisch	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	-

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	-
Spurwechselwarnung	-
Ausstiegswarnung	-
Querverkehrswarnung hinten	-

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie/-
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	-
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Autom. abblend.	Serie/-
Innen-/Außenspiegel	-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer	Serie
Fahrer-/Beifahrersitz	-
Elektr. Sitze vorn links/rechts	-
Lordosenstütze links/rechts	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	-

Außen

Anhängerkupplung	605 Euro + Einbau
Metallclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	2,7
Autokosten	2,0
KATEGORIE	NOTE
Karosserie	3,5
Verarbeitung	3,4
Alltagstauglichkeit	3,5
Licht und Sicht	3,3
Ein-/Ausstieg	2,8
Kofferraum-Volumen	4,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	4,0
Kofferraum-Variabilität	3,0
Innenraum	2,9
Bedienung	2,5
Multimedia	1,9
Raumangebot vorn	2,2
Raumangebot hinten	4,8
Innenraum-Variabilität	4,4
Komfort	3,2
Federung	3,1
Sitze	3,6
Innengeräusch	3,8
Klimatisierung	2,6
Antrieb	2,1
Fahrleistungen	2,6
Laufkultur	2,6
Getriebe	1,3
Fahreigenschaften	2,5
Fahrstabilität	1,9
Lenkung	2,6
Bremse	3,1
Sicherheit	2,7
Aktive Sicherheit	2,5
Passive Sicherheit	3,0
Kindersicherheit	2,5
Sicherheit ungeschützte Personen	2,4
Umwelt	1,5
Verbrauch	1,5
Umwelteinfluss	1,3

Notenskala

- sehr gut 0,6 - 1,5
- gut 1,6 - 2,5
- befriedigend 2,6 - 3,5
- ausreichend 3,6 - 4,5
- mangelhaft 4,6 - 5,5

Bildergalerie

