



Toyota Aygo X 1.0

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (53 kW/72 PS)

Es ist gerade erst ein paar Jahre her, da tummelten sich am unteren Ende der automobilen Nahrungskette etliche Sonderangebote. Ob Ford Ka, Skoda Citigo oder Peugeot 108 – Neuwagenpreise unterhalb von 10.000 Euro waren für diese Stadtfitzer keine Seltenheit. Mittlerweile ist das Angebot im profitschwachen Kleinwagensegment stark ausgedünnt. Toyota hat trotzdem einen Nachfolger für die seit 2005 erhältliche Aygo-Baureihe auf den Markt gebracht. Ab sofort hört der kleinste Toyota allerdings auf den Namen Aygo X. Im Vergleich zum Vorgänger ist der Aygo X ganze 25 Zentimeter gewachsen. Mit 3,70 Meter Außenlänge gehört er aber immer noch zu den kürzesten Autos auf den Markt. Dass er dabei ganz und gar nicht winzig wirkt, liegt vor allem am bauchigen Blechkleid, der ausladenden Kunststoff-Bepunktung und der erhöhten Bodenfreiheit. Innen hat der kleine Japaner damit etwas mehr Platz als früher. Während es Erwachsene vorn gut aushalten können, geht es für sie auf der Rückbank des Fünftürers sehr beengt zu. Unter der Haube setzt Toyota als einzige Antriebsquelle weiterhin auf den Einliter-Dreizylinder-Benziner aus dem Vorgängermodell, der wahlweise mit einer Fünfgang-Handschaltung oder einem stufenlosen CVT-Getriebe kombiniert werden kann. So oder so wurde der kleine, rau laufende Saugmotor nicht gerade für sportliche Fahrleistungen gebaut. Beim Mitschwimmen im Alltagsverkehr und besonders in der Stadt gibt er aber eine ordentliche Figur ab. Im ADAC Ecotest verlangt der Toyota Aygo X nach durchschnittlich 5,6 Litern Benzin je 100 Kilometer. Die hier getestete Basisversion mit manuellem Getriebe kostet mindestens 15.890 Euro und hat sich damit dem allgemein gestiegenen Preisniveau für Neuwagen angepasst. Dafür ist die Grundausstattung mit Klimaanlage, Verkehrsschilderkennung, Spurhalte- und Fernlichtassistenten sowie adaptivem Tempomaten aber umfangreich. **Konkurrenten:** Fiat 500, Hyundai i10, KIA Picanto, Renault Twingo.

- +** umfangreiche Sicherheitsausstattung, geringe Schadstoffemissionen, kompakte Abmessungen, gutes Raumangebot vorn, niedrige Kosten
- mäßige Fahrleistungen, lauter Innenraum, enger Fond, kleiner Kofferraum mit hoher Ladekante

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,1**

AUTOKOSTEN **1,5**

Zielgruppencheck

	Familie	4,1
	Stadtverkehr	2,7
	Senioren	2,7
	Langstrecke	3,9
	Transport	4,1
	Fahrspaß	4,2
	Preis/Leistung	2,3

Ecotest **★★★★☆**

3,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,4 Verarbeitung

Bei der Materialauswahl kann der Aygo X sein niedriges Preisniveau nicht verbergen. Dennoch geht die Verarbeitung in Ordnung. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst, die Spaltmaße verlaufen weitgehend gleichmäßig und auch das Ladeabteil ist verkleidet. Dominiert wird das Interieur von harten, kratzempfindlichen Kunststoffelementen, die einen wenig stabilen Eindruck hinterlassen und an einigen Kanten besser entgratet sein könnten. Die Türen sind teilweise unverkleidet.

⊖ An den Türausschnitten befinden sich keine doppelten Dichtlippen, wodurch sie schnell verschmutzen. Gerade bei

3,4 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des gerade 3,70 Meter langen Fünftürers geht in Ordnung - gerade in der Stadt, wo der kleine Wendekreis von rund zehn Metern viele Rangiervorteile bringt. Die Reichweite mit dem lediglich 35 l großen Tank ist auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 5,6 l/100 km mit 625 km ausreichend. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber mittels gut zugänglichen Hebels in der Armaturentafel entriegelt werden.

⊖ Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens fällt mit 390 kg übersichtlich aus, sollte für den kleinen

3,7 Licht und Sicht

Der Fahrer kann das umliegende Verkehrsgeschehen gut überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Fünftürer akzeptabel ab. Vor allem die breiten C-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten deutlich ein.



Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

hell lackierten Autos fällt das schon nach wenigen Fahrtagen auf. Zudem fehlen den lackierten Schwellern Kratzschutzleisten. 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 reduzieren würden. Die Motorhaube wird lediglich über einen Stab offen gehalten, Gasdruckfedern wären die praktikablere Lösung.

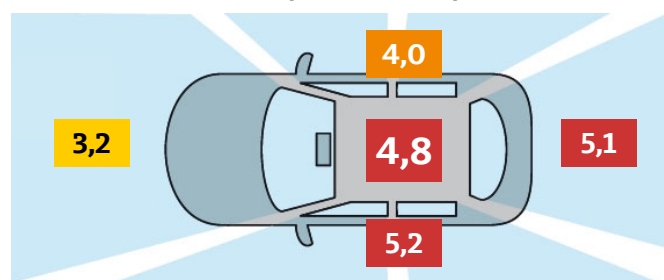
Viersitzer aber in den meisten Fällen ausreichen. Ein Notrad ist beim Aygo X nicht erhältlich, ebenso fehlen Wagenheber und Radmutternschlüssel.

Für den Fall einer Reifenpanne gibt es als Zubehör-Option nur ein Reifen-Reparaturset. Anhängelasten sind nicht vorgesehen. Mit einem geeigneten Trägersystem darf man aber insgesamt bis zu 50 kg auf einem Fahrradträger am Heck transportieren.

Im Tankstutzen fehlt eine Schutzklappe, die ein versehentliches Betanken mit falschem Kraftstoff verhindern würde.

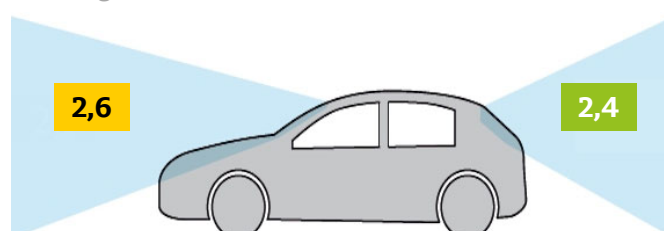
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊕ Durch die kompakten Außenmaße lässt sich das hintere Fahrzeugende gut einsehen und das vordere ordentlich abschätzen. Niedrige Hindernisse hinter dem Auto bleiben allerdings unerkant – hier empfiehlt sich die Rückfahrkamera, die ab der Play-Ausstattung serienmäßig verbaut ist. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist ihr Nutzen durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit eingeschränkt.

⊖ Die ausstattungsabhängigen Nebelscheinwerfer (ab Pulse) werden nicht für eine Abbiegelichtfunktion eingesetzt. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Spurwechsel/Abbiegen mit aktivierter Warnblinkanlage kann daher eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden. Ein 360-Grad-Kamerasystem oder ein

Parklenkassistent sind nicht verfügbar. Der Innenspiegel lässt sich lediglich manuell abblenden, eine Automatikfunktion ist nicht erhältlich. Die Außenspiegel besitzen keinen asphärischen Abschnitt, der den toten Winkel verkleinern würde.

Nachts leuchten die Halogen-Projektionsscheinwerfer die Fahrbahn zufriedenstellend aus, die allerdings eine ausgeprägte Hell-Dunkel-Grenze und keine tageslichtähnliche Lichtfarbe erzeugen. Eine Scheinwerferreinigungsanlage sowie eine automatische Leuchtweitenregulierung sind nicht vorhanden, Xenon- oder LED-Hauptscheinwerfer sind nicht erhältlich. Optional gibt es Parksensoren hinten.

2,9 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt beim Aygo X recht angenehm, obwohl das Lenkrad nicht weit nach oben verstellt werden kann und daher großgewachsenen Fahrern etwas im Weg steht. Die Sitzfläche befindet sich 49 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) und damit deutlich höher als beim Vorgänger. Die Türen öffnen weit und geben angemessen große Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen werden sie dabei sicher offengehalten – vorne in drei und hinten in zwei Positionen. Die Höhe des Türausschnitts geht in Ordnung, größere Personen sollten aber auf den Kopf achten, damit sie sich nicht stoßen. Der Aygo X ist in schon in der Basisvariante mit einer Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet.

Gegen Aufpreis ist ab der Play-Variante ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich.

⊖ In den Fond gelangt man weniger komfortabel. Die Fondtüren könnten etwas weiter öffnen und der Türausschnitt größer sein.

Am Dachhimmel befinden sich keine Haltegriffe, die das Ein- und Aussteigen erleichtern würden.

Das schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

4,3 Kofferraum-Volumen

Unter dem Kofferraumboden finden in der Reserveradmulde rund um das Reifenreparaturset nur 5 l für Kleinkram Platz.

⊖ Das Kofferraumvolumen kann mit 155 l als ausreichend bezeichnet werden. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 220 l. Alternativ kann man im Kofferraum zwei Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 480 l verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind 815 l Volumen vorhanden.

4,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Zugang und damit die Nutzbarkeit des Kofferraums ist klassenüblich ausreichend. Die Heckklappe öffnet leicht und gibt einen im Verhältnis zur Fahrzeuggröße recht großen Ausschnitt frei, so lassen sich selbst sperrige Gegenstände



Entgegen den sonstigen Fahrzeugabmessungen ist der Kofferraum mit 155 l Volumen gegenüber dem Vorgänger um 15 l geschrumpft.

einladen. Die Hutablage schwingt beim Öffnen der Heckklappe automatisch mit nach oben.

⊖ Das Ladegut muss sowohl zum Ein- als auch zum Ausladen weit angehoben werden. Die Ladekante liegt 81 cm über der Fahrbahn, der Kofferraumboden liegt wiederum 17 cm tiefer. Personen bis zu einer Größe von rund 1,80 m können aufrecht unter der geöffneten Heckklappe stehen. Größere Personen sollten auch auf das abstehende Schloss achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen.

Zum Schließen der Heckklappe fehlt ein Griff an der Innenseite. Bei aufgestellten Lehnen ist die Kofferraumtiefe gering, längere Gegenstände lassen sich ohne Umklappen der Rückbank nicht transportieren. 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 der Gepäckraumleuchte ist das kleine Ladeabteil zumindest schwach beleuchtet.

3,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich zweigeteilt umklappen. Entriegelt werden sie vom Gepäckraum aus an einer Schlaufe an der Lehne, ein Entriegelungshebel im Fond ist nicht vorhanden.

⊖ Für kleine Gegenstände gibt es im Kofferraum keine Verstaumöglichkeiten in Seitenfächern oder Ablagen. Zudem fehlen entsprechende Ösen, um ein Gepäck- (am Kofferraumboden) oder Sicherheitstrennnetz (zwischen Ladeabteil und Insassen) anzubringen.

3,2 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Das Cockpit des Aygo X ist in Verbindung mit dem serienmäßigen 4,2-Zoll-Zentralscreen (optional sieben Zoll) sehr übersichtlich gestaltet. Die Anzahl an Bedienelementen ist überschaubar. Das Display ist in guter Höhe angeordnet, allerdings nicht zum Fahrer geneigt. Der Gewöhnungsaufwand ist aufgrund eingängiger Menüstrukturen sowie des überschaubaren Funktionsumfangs des Infotainmentsystems gering. Das Audiosystem lässt sich einwandfrei steuern – die Lenkradbedienelemente sind serienmäßig an Bord. Anders als beim Vorgänger sitzt das Kombiinstrument jetzt nicht mehr am Lenkrad. Dennoch ist die Einstellbarkeit des Lenkrads beschränkt. Bei der Innenraumbeleuchtung hat Toyota gespart: Es gibt lediglich eine zentrale Leuchte vorn, Leselampen sucht man ebenso vergebens wie Leuchten für den Schminkspiegel. Die Pedale sind zufriedenstellend angeordnet und der Schalthebel liegt recht gut zur Hand. Die Sitze lassen sich manuell einstellen (Fahrsitz auch in der Höhe), für die Lehnenneigung gibt es ein Drehrad, mit dem auch eine Feinjustierung möglich ist. Die Fahrzeugbeleuchtung wird mittels eines gut



Die 81 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Tätigkeit.

greifbaren Drehschalters am Blinkerhebel aktiviert – serienmäßig ist das Abblendlicht sensorgesteuert. Die Nebelleuchten werden am Lichtschalter aktiviert und der Status im



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum macht einen ordentlichen Eindruck. Die verwendeten Materialien können dagegen nicht überzeugen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

Kombiinstrument angezeigt. Der vordere Wischer verfügt über eine Wisch-Wasch-Automatik, Intervall- und zwei Dauerschaltungen. Die Intervallschaltung ist nicht anpassbar. Ein Regensensor ist für das Basismodell nicht erhältlich.

Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers. Für die Bedienung des serienmäßigen Abstandsregeltempomaten dient das rechte Bedienfeld der Lenkradtasten. Das Bedienteil der Klimaanlage ist übersichtlich gestaltet, könnte aber etwas höher positioniert sein. Das System lässt sich problemlos bedienen, die Schaltflächen sind ausreichend groß. Die Schalter der elektrischen Fensterheber vorn sind gut zugänglich, funktionieren allerdings ausschließlich bei eingeschalteter

3,9 Multimedia/Konnektivität

Serienmäßig kommt der Toyota Aygo X nur mit einem 4,2 Zoll großem Infodisplay und einer Audiovorbereitung daher. Das Multimediasystem mit 7 Zoll großem Touchscreen, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, DAB-Radio und Smartphone-Connectivity kostet 600 Euro Aufpreis und ist auch im hier getesteten

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Vorn kann sich das Platzangebot im kleinen Japaner durchaus sehen lassen. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit reicht auch für Insassen bis zwei Meter Körperlänge. Die

4,5 Raumangebot hinten

⊖ Dass die Platzverhältnisse in der zweiten Reihe knapp bemessen sind, dürfte angesichts der Außenlänge von nur 3,70 m nicht überraschen. Sind die Vordersitze auf eine Größe von 1,85 m eingestellt, finden im Fond lediglich 1,65 m große Insassen genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für Personen bis etwa 1,70 m ausreichen. Das Raumgefühl ist beengt, was durch die auf Kopfhöhe verlaufenden C-Säulen sowie der hohen Seiten- und der niedrigen Dachlinie verstärkt wird.

4,6 Innenraum-Variabilität

⊖ Die Innenraum-Variabilität beschränkt sich auf das zweigeteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Vorn finden sich keine geschlossenen Ablagemöglichkeiten oder Flaschenhalter, lediglich kleine Fächer in den Türen und offene Ablagefächer in der Mittelkonsole. Die Becherhalter haben zudem keine Fixierungen, sodass sie sich nicht unterschiedlichen Gefäßgrößen anpassen und daher unter Umständen keinen festen Halt bieten. Im Fond findet man

Zündung und sind unbeleuchtet. Ebenfalls unbeleuchtet sind der ungünstig im Armaturenbrett positionierte Schalter zur Spiegeleinstellung sowie die Bedienelemente am Lenkrad und Dachhimmel.

⊕ Lichtsensor und Fernlichtassistent sind schon im Basismodell von Haus aus verbaut.

⊖ Zum Schließen ganz 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 keinen Einklemmschutz.

Modell verbaut. Die Bedienelemente am Lenkrad für Sprachsteuerung und Audioanlage gehören zu diesem Preis dazu. Bei den teureren Ausstattungsvarianten ist dieser Infotainment-Umfang serienmäßig. Zudem wächst die Touchscreen-Größe über acht auf neun Zoll in der Explore-Variante.

Innenraumbreite ist für einen Kleinwagen erstaunlich großzügig. Gleiches gilt für das Raumempfinden, wenn auch die Dachlinie dieses leicht beeinträchtigt.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,65 m ausreichend Platz.

einen Becherhalter in der Mittelkonsole und kleine Türfächer, Lehnentaschen suchen die Fondinsassen hingegen vergebens. Das kleine Handschuhfach ist weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

3,6 KOMFORT

3,3 Federung

Die Federung des Toyota Aygo X ist komfortabel und vor allem für schlechtere Straßen ausgelegt. Mit viel Federreserven und einer grundsätzlich weich komfortablen Auslegung verdaut der Japaner selbst Schlaglöcher erstaunlich gut. Eine Sänfte wird er so aber noch lange nicht. Kurze Fahrbahnwellen regen den Toyota bei regelmäßigem Vorkommen zum Wippen an – dadurch wirkt er recht nervös. Auch Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel oder Querfugen werden von den

Insassen wahrgenommen. Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster dringen Vibrationen bis in den Innenraum. Im Gegensatz dazu zeigt der Aygo X auf langweiliger Fahrbahn eine leichte Nachschwingtendenz – besonders voll beladen. Es ist auch eine deutliche Karosserieneigung bei dynamischen Lenkvorvorgängen sowie beim Bremsen zu erkennen.

3,6 Sitze

Schon beim Basismodell des Aygo X ist der Fahrersitz serienmäßig in der Höhe einstellbar. Auf der Beifahrerseite fehlt es dagegen an diesen Einstellmöglichkeiten. Dennoch sind die vorderen Sitze akzeptabel konturiert und bieten dadurch einen zufriedenstellenden Seitenhalt – im Schulterbereich wünscht man sich aber etwas mehr Unterstützung.

Die Sitzposition des Fahrers könnte gerade auf langen Strecken besser sein. Man vermisst eine Mittelarmlehne, und die Türverkleidung bietet nur eine ungepolsterte Armabstützmöglichkeit. Unbequem sind zudem 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 Körpergrößen.

Im Fond sind sowohl die Flächen als auch die Lehnen schwach konturiert und bieten daher kaum Seitenhalt. Die Lehnenhöhe ist noch passabel, allerdings sind die Sitzflächen für eine befriedigende Sitzposition zu kurz, sodass die Oberschenkel zu wenig aufliegen.

4,1 Innengeräusch

⊖ Im Innenraum des Aygo X geht es gerade bei höheren Geschwindigkeiten laut zu. Bei Tempo 130 beträgt der Lärmpegel im Innenraum hohe 71,9 dB(A). Der kleine Otto-Motor ist deutlich im Innenraum zu hören, besonders wenn

man ihn unter Last setzt. Auch der Wind pfeift bei Autobahntempo hörbar um die Blechkanten. Im Stadt- oder Landstraßenverkehr ist davon aber nicht viel zu hören.

4,0 Klimatisierung

Der Aygo X ist bereits in der Basisausführung serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Rustikale Drehregler für Temperatur, Gebläse und Verteilung übernehmen die Steuerung. Eine Klimaautomatik gibt es nur für teureren Ausstattungsvarianten. Auch dann lassen sich Temperatur und Gebläse auch nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam einstellen. Die Luftverteilung erfolgt für beide Insassen gemeinsam und nur in vorgegebenen Kombinationen.

⊕ Der Luftstrom ist zumindest an den Außendüsen richtungsunabhängig regulierbar, viele Konkurrenten

ermöglichen das nicht mehr. Ausstattungsabhängig schützen getönte Scheiben ab der B-Säule die Fondinsassen vor zu starker Sonneneinstrahlung.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben können lediglich ausgestellt werden. Der Fondbereich hat keine Ausströmer (weder im Bereich der Mittelkonsole noch unterhalb der Vordersitze) und wird daher lediglich über die vorderen Luftdüsen klimatisiert. Funktionen wie automatische Umluftregelung, Standheizung oder Frontscheibenheizung sind nicht erhältlich.

3,9 MOTOR/ANTRIEB

4,4 Fahrleistungen

⊖ Bei den Fahrleistungen kann der Japaner lediglich ein durchwachsenes Ergebnis einfahren. Schon im vierten Gang

ist die Elastizität des kleinvolumigen Saugmotors gering, der Toyota benötigt 18,6 s für die Beschleunigung von 60 auf 100

km/h. Im fünften Gang vergehen bereits 25 s, bis die 100 km/h-Marke überschritten wird. Der simulierte Überholvorgang (maximale Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in 10,4 s absolviert (2. und 3. Gang), von 80 auf 120 km/h legt der Japaner nur noch gemächlich an Tempo zu. Für den entspannten

Stadtbetrieb reicht der Motor jedoch völlig aus. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt der Hersteller mit 15,6 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 158 km/h.

3,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der kleine Dreizylinder läuft insgesamt rau und ist im Innenraum präsent. Es werden in jedem Drehzahlbereich Vibrationen in den Innenraum übertragen, die besonders unter Last bei niedrigen

Drehzahlen deutlich wahrgenommen werden. Da das

maximale Drehmoment von 93 Nm erst bei 4.400 Umdrehungen zur Verfügung steht, ist man oft mit hohen Drehzahlen unterwegs, sofern ein zügiges Vorankommen gewünscht wird. Der Motor wird beim Ausdrehen durchaus laut und dröhnig. Das Ansprechverhalten ist gut, wie bei Saugmotoren üblich.

3,5 Schaltung/Getriebe

Die manuelle Schaltung des Aygo X ist zufriedenstellend, auch wenn der Schalthebel etwas präziser geführt sein könnte. Die fünf Vorwärtsgänge lassen sich bei normalen Schaltgeschwindigkeiten zufriedenstellend einlegen, bei einem schnellen Gangwechsel haken die Gänge teilweise deutlich. Der Schalthebel liegt gut zur Hand und die Schaltwege fallen nicht zu lang

aus. Die leichtgängige Kupplung dürfte besser dosierbar sein, man fährt des Öfteren mit zu hoher Drehzahl los. Die fünf Gänge sind passend gestuft, aufgrund des geringen und spät anliegenden Drehmoments ist selbst der höchste Gang relativ kurz übersetzt. Wahlweise gibt es den Aygo X übrigens auch mit einem stufenlosen CVT-Getriebe.

3,5 FAHREIGENSCHAFTEN

3,7 Fahrstabilität

Der Toyota kann insgesamt eine zufriedenstellende Fahrstabilität vorweisen, wenn er auch plötzliche Lenkimpulse mit einer schwankenden Karosserie und einem nachpendelnden Heck quitiert. Von Spurrinnen zeigt sich der Aygo X weitgehend unbeeindruckt. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt der Aygo X bereits früh über die Vorderräder. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, zeigt der Aygo X etwas ausgeprägte Lastwechselreaktionen, die aber noch gut beherrschbar sind. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle (TRC) zum Durchdrehen neigende Antriebsräder ab, dennoch ist dann merklich Schlupf vorhanden.

⊕ Es ist eine deutliche Karosserieneigung bei dynamischen Lenkvorgängen sowie beim Bremsen zu erkennen.

⊖ Den ADAC Ausweichtest besteht der Toyota Aygo X auf seinen schmalen 17-Zoll-Rädern nur mit Ach und Krach. Wird der Ausweichvorgang nämlich mit einem plötzlichen Lenkimpuls (simulierte Schrecksituation) eingeleitet, drängt das Fahrzeug schon beim ersten Lenkmanöver stark nach außen. Beim Zurücklenken in die Spur wird diese Neigung noch durch den harten ESP-Eingriff am kurvenäußeren Vorderrad verstärkt, sodass ein zielgenaues Steuern nur schwer möglich ist. Wird der Ausweichvorgang mit geringen Lenkwinkeln eingeleitet lässt sich der Toyota einfacher aber dennoch untersteuernd durch den Parcours manövrieren.

3,3 Lenkung

Die Lenkung spricht ordentlich auf Lenkbefehle an, der Fahrer erhält aber lediglich eine zufriedenstellende Rückmeldung. Das Lenkgefühl könnte speziell bei geringen Lenkwinkeln etwas ausgeprägter sein. Die Lenkung arbeitet insgesamt ausreichend präzise, bei geringen Lenkwinkeln muss aber aufgrund

der schwachen Rückmeldung gelegentlich korrigiert werden. Auch der Kurbelaufwand fällt gering aus, von Anschlag bis Anschlag sind drei Umdrehungen erforderlich.

⊕ Beim Rangieren ist kein hoher Kraftaufwand nötig.

3,5 Bremse

Die Bremse des Toyota Aygo X spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren, der Bremsweg könnte aber kürzer ausfallen. Der Toyota auf seinen rollwiderstandsoptimierten Reifen steht nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 (Mittelwert aus zehn Messungen) erst nach 37,6 m. Zum Vergleich: Der Hyundai i10 steht bereits nach 33,3 m – in dieser Klasse ist das eine komplette Autolänge früher.

3,0 SICHERHEIT

3,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Toyota Aygo X hat im Bereich der Assistenzsysteme schon als Basismodell einiges zu bieten. Kollisionswarnung, City-Notbremssystem und Spurhalteassistenten sind ebenso Standard wie Abstandsregeltempomat, Fernlichtassistent und Verkehrsschilderkennung. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer ist mit Ausnahme der Basisversion immer an Bord. Im Falle einer Notbremsung wird der nachfolgende Verkehr durch das automatische Aktivieren der Warnblinkanlage gewarnt.

3,0 Passive Sicherheit - Insassen


Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Aygo X 78 Prozent der möglichen Punkte (Test: 07/2022). Das Auto ist serienmäßig mit Fahrer- und Beifahrerairbags, Seitenairbags vorn sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Vorn bieten die integrierten Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m einen guten Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Im Fond bieten die Kopfstützen Personen bis 1,90 m Schutz und liegen gleichfalls 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. Insgesamt erreicht der Toyota Aygo X im Euro NCAP-Crashtest vier von fünf Sternen.

⊖ Lediglich die vorderen Gurte sind mit Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern ausgestattet. Im Kofferraum fehlen Zurrösen, um eine stabile Ladungssicherung über Kreuz vorzunehmen. Warndreieck und Verbandkasten befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind so bei beladenem Fahrzeug schlecht erreichbar.

3,0 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: 07/2022) erhält der Aygo X 78 Prozent der möglichen Punkte. Durch die

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

Fondtüren sind die Rücksitze gut zugänglich. Im Fond können Kindersitze entweder mittels Isofix-Halterungen mit Ankerhaken und i-Size-Freigabe oder alternativ mit den langen Gurten befestigt werden. Auf dem Beifahrerplatz liegen die Gurtanlenkpunkte optimal. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz rückwärtsgerichtete Kindersitze mit dem langen Gurt fixieren. Hohe Kindersitze lassen sich auf allen Plätzen nur knapp montieren. Auf dem Beifahrersitz stört die integrierte Kopfstütze und hinten das Dach.

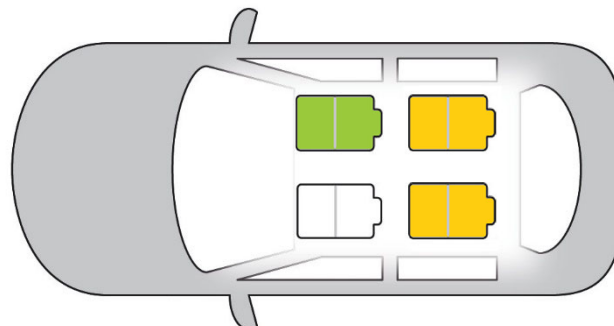
⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich per einfachem Schalter direkt an der jeweiligen Tür aktivieren beziehungsweise deaktivieren. Keine gute Lösung – ab einem gewissen Alter ist es für die Kleinen ein Leichtes, die Sicherung aufzuheben.

Die elektrischen Fensterheber vorn haben keinen zuverlässigen Einklemmschutz. Durch die auftretenden Schließkräfte besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis

und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

Kindersitze

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



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)

3,1 Fußgängerschutz

Beim für ein Stadtauto wichtigen Fußgängerschutz schneidet der Kleinwagen durchschnittlich ab. Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erhält der Aygo X 74 Prozent der möglichen Punkte (Test: 07/2022). Hauptkritikpunkte sind die

unnachgiebigen Bereiche rund um Windschutzscheibe sowie die Vorderkante der Motorhaube, die wenig Schutzwirkung für angefahrene Fußgänger bieten.

1,9 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO₂

Für einen Kleinwagen fällt der Verbrauch des 1,0-l-Benziners recht hoch aus – 5,6 l/100 km fließen im Schnitt durch die Einspritzdüsen. Dabei gliedert sich der Verbrauch in 5,4 l innerorts, 5,1 l außerorts und 6,4 l/100 km auf der Autobahn. Der Aygo X erhält mit einer CO₂-Bilanz von 153 g/km 32 von 60 Punkten in diesem Kapitel.

1,0 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel schneidet der Aygo X sehr gut ab. Mit Ausnahme einer leicht erhöhten Partikelanzahl im Kaltstartzyklus (WLTC cold) liegen die Emissionen auf sehr niedrigem Niveau. Der Toyota bestätigte seine Messergebnisse im Straßenverkehr mit einem portablen Emissionsmessgerät. Dafür bekommt der Aygo X im Schadstoffkapitel 50 von 50 Zählern.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Japaner auf 82 Punkte, was vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest entspricht.

1,5 AUTOKOSTEN

1,5 Monatliche Gesamtkosten

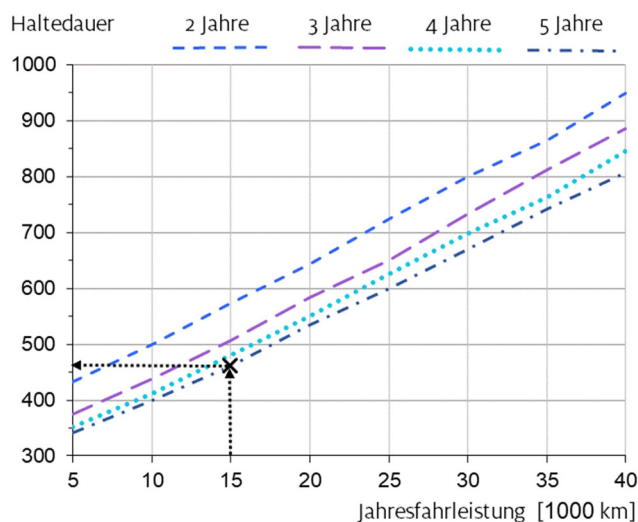
⊕ Der stets fünftürige Toyota Aygo X startet bei mittlerweile 15.890 Euro. Das erscheint auf den ersten Blick vergleichsweise teuer, doch dafür ist der Japaner ansehnlich ausgestattet – vor allem mit zahlreichen Sicherheitsassistenten bis hin zum Fernlichtassistenten und Abstandsregeltempomaten.

Allerdings besitzt das Basismodell nur eine Radiovorbereitung. Es empfiehlt sich der Blick zur 1100 Euro teureren Play-Variante, die dann schon mit 7-Zoll-Touchscreen und Apple CarPlay und Android Auto sowie DAB-Radio bestückt ist. Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Aygo X im Klassenvergleich nicht unbedingt sparsam ist, fallen die Kosten entsprechend erhöht aus. Alle 15.000 km oder alle zwölf Monate ist ein kleiner, alle 30.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig.

Die Fixkosten liegen insgesamt im Klassenmittelfeld. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 46 Euro, zudem sind die Versicherungseinstufungen nicht gerade günstig. Während die Teilkaskoeinstufung noch überschaubar ausfällt, liegt die Vollkaskoeinstufung recht hoch (KH: 16; TK: 15; VK: 18). Eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 461 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder-Ottomotor, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	
Hubraum	998 ccm
Leistung	53 kW/72 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	93 Nm bei 4.400 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	158 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	15,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,8 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	175/65 R17
Länge/Breite/Höhe	3.700/1.740/1.510 mm
Leergewicht/Zuladung	1.015/345 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	231/829 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	50/- kg
Tankinhalt	35 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Tschechien / Kolin

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	10,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	18,6/25,0/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	37,6 m
Reifengröße Testwagen	175/65 R17 87H
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Efficient Grip Performance 2
Wendekreis links/rechts	10,0/9,9 m
EcoTest-Verbrauch	5,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,4/5,1/6,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	132 g/km (WTW* 153 g/km)
Reichweite	625 km
Innengeräusch 130 km/h	71,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.995 mm
Leergewicht/Zuladung	970/390 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	155/480/815 l

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

Betriebskosten	134 Euro	Werkstattkosten	47 Euro
Fixkosten	91 Euro	Wertverlust	189 Euro
Monatliche Gesamtkosten	461 Euro		
Steuer pro Jahr	46 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/15		
Basispreis Aygo X 1.0	15.890 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.03.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	16.490 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.578 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. Alle Angaben ohne Gewähr. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	-/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	-
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	-/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	600 Euro
Navigationssystem	nicht erhältlich
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	-/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalllackierung	550 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,1

AUTOKOSTEN

1,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,7	Motor/Antrieb	3,9
Verarbeitung	4,4	Fahrleistungen	4,4
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,5
Licht und Sicht	3,7	Schaltung/Getriebe	3,5
Ein-/Ausstieg	2,9	Fahreigenschaften	3,5
Kofferraum-Volumen	4,3	Fahrstabilität	3,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	4,0	Lenkung	3,3
Kofferraum-Variabilität	3,6	Bremse	3,5
Innenraum	3,2	Sicherheit	3,0
Bedienung	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,1
Multimedia/Konnektivität	3,9	Passive Sicherheit - Insassen	3,0
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	3,0
Raumangebot hinten	4,5	Fußgängerschutz	3,1
Innenraum-Variabilität	4,6	Umwelt/EcoTest	1,9
Komfort	3,6	Verbrauch/CO ₂	2,8
Federung	3,3	Schadstoffe	1,0
Sitze	3,6		
Innengeräusch	4,1		
Klimatisierung	4,0		

Stand: September 2022
Test und Text: Markus Schönfeld