



Toyota Aygo 1.0 x-style

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (53 kW/72 PS)

Der Toyota Aygo macht niemandem ein X für ein U vor, sondern trägt das X-Design an der Frontpartie sichtlich mit Stolz. Tatsächlich erkennt man den kleinen Japaner seit der zweiten Generation (2014) an dem markanten X, das im Zuge der Modellüberarbeitung (2018) eine dreidimensionale Wirkung erhielt – in Verbindung mit den LED-Signaturen an Scheinwerfern und Rückleuchten wirkt der Kleinwagen frisch und modern. Nach wie vor rollt der Aygo mit seinen Geschwistern Peugeot 108 sowie Citroen C1 im tschechischen Kolin vom Band und ist als Drei- oder Fünftürer in unterschiedlichen Ausstattungsvarianten erhältlich. Keine Auswahl gibt es hingegen bei der Motorisierung: Unter der Haube steckt immer der 1,0-l-Benziner, der nun 72 PS leistet und sein Drehmoment von maximal 95 Nm an die Vorderräder überträgt – wahlweise über ein manuelles Fünfgang-Getriebe oder gegen Aufpreis über das automatisierte Fünfgang-Schaltgetriebe „x-shift“. Unser Testwagen ist der fünftürige Aygo x-style mit manuellem Schaltgetriebe, der am Farbton Magenta des elektrischen Faltdachs sowie Farbakzenten an Felgen, Spoilerlippe, Außenspiegeln und im Innenraum erkennbar ist. Der rau arbeitende Dreizylinder ermöglicht beim Ausdrehen durchaus passable Fahrleistungen, bei niedrigen Drehzahlen hat der kleine Ottomotor jedoch mit dem unter eine Tonne schweren Auto spürbar seine Mühe – entsprechend häufig muss man zum Beschleunigen zurückschalten. Im ADAC Ecotest erreicht der Japaner mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,4 l/100 km und sehr geringen Schadstoffemissionen insgesamt ein gutes Ergebnis und vier Sterne. Toyota stattet den Aygo x-style serienmäßig mit dem „Toyota Safety Sense“-Paket aus, sodass Frontkollisionwarner, Notbremsassistent und autonome Notbremsfunktion samt Spurhalteassistent an Bord sind. Mit den kompakten Außenmaßen sowie der ausstattungsabhängigen Rückfahrkamera ist der Kleine gut für die Stadt geeignet – für dieses Einsatzgebiet ist der Motor auch völlig ausreichend. Vorn bietet das Auto ein gutes Platzangebot, das Ladeabteil ist im Klassenvergleich lediglich durchschnittlich groß. Mit einem Grundpreis von 15.190 Euro ist der Aygo 1.0 x-style zwar nicht günstig, bringt jedoch eine ansehnliche Serienausstattung mit. **Konkurrenten:** u.a. Fiat 500, Hyundai i10, KIA Picanto, Renault Twingo, Suzuki Ignis, Volkswagen up!.

- ⊕ umfangreiche Sicherheitsausstattung, geringe Schadstoffemissionen, kompakte Abmessungen, gutes Raumangebot vorn, niedrige Kosten
- ⊖ wenig dynamische Fahrleistungen, keine Start-Stopp-Automatik, lauter Innenraum, geringe Zuladung, großer Wendekreis, langer Bremsweg

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,2**

AUTOKOSTEN **1,2**

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

3,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,4 Verarbeitung

Die Verarbeitung des Aygo kann insgesamt als ausreichend bezeichnet werden. 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 und während der Fahrt sind mitunter Knarzgeräusche aus dem Armaturenbrett zu vernehmen. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber mittels gut zugänglichen Hebels in der Armaturentafel entriegelt werden.

3,5 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Viersitzers ist insgesamt zufriedenstellend, mit einer Länge von 3,47 m und einer Breite von 1,94 m (inklusive Außenspiegeln) sorgt er für eine gute Stadt-Tauglichkeit, allerdings fällt der Wendekreis mit elf Metern für ein Auto der Kleinwagenklasse zu groß aus. Die Reichweite mit dem 35 Liter großen Tank ist auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 5,4 l/100 km mit 645 km ausreichend.

⊕ Im Zubehörkatalog findet man eine Fahrzeugaufnahme für Heckfahrradträger mit einer Stützlast von 50 kg, um Fahrräder auf einem entsprechenden Trägersystem zu transportieren.

3,0 Licht und Sicht

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

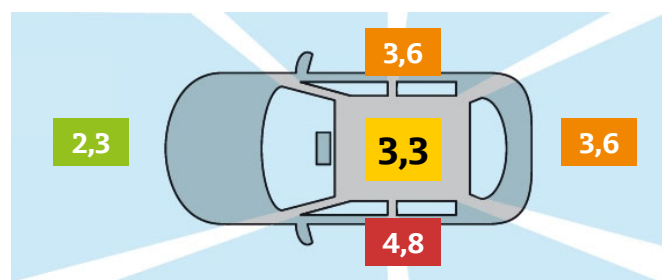
⊕ Durch die kompakten Außenmaße lässt sich das hintere Fahrzeugende gut einsehen und das vordere ordentlich abschätzen. Niedrige Hindernisse hinter dem Auto bleiben allerdings unerkant – hier ist die beim x-style serienmäßige Rückfahrkamera hilfreich, die nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt wird. Gerade nach Fahrten bei

⊖ An vielen Stellen, die bei geschlossenen Klappen/Hauben nicht sichtbar sind, wurde auf Klarlack verzichtet, was den Qualitätseindruck trübt. An den Türausschnitten befinden sich keine doppelten Dichtlippen, wodurch sie schnell verschmutzen. 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.

⊖ Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens fällt mit 330 kg gering aus. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es serienmäßig nur ein Reparaturset, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann. Ein Notrad ist beim Aygo nicht erhältlich, ebenso fehlen Wagenheber und Radmutternschlüssel. Stütz- und Anhängelasten sind nicht zulässig. Mit einem geeigneten Trägersystem darf man insgesamt bis zu 50 kg Last auf dem Dach transportieren. Im Tankstutzen fehlt eine Schutzklappe, die ein versehentliches Betanken mit falschem Kraftstoff verhindern würde.

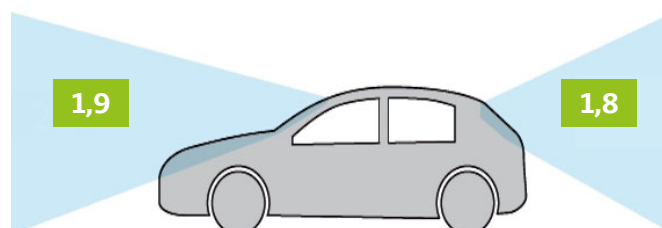
Rundumsicht

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.



Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt.

⊖ Die ausstattungsabhängigen Nebelscheinwerfer 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. Parksensoren vorn, ein 360-Grad-Kamerasystem, ein Parklenkassistent und ein Totwinkelassistent sind nicht verfügbar. Der Frontscheibenwischer ist nicht sensorgesteuert und hinterlässt einen recht großen ungewischten Bereich links und rechts auf der Windschutzscheibe. Der Innenspiegel lässt sich lediglich manuell abblenden, eine Automatikfunktion ist nicht erhältlich. Die Außenspiegel besitzen keinen asphärischen Abschnitt, der den toten Winkel verkleinern würde. Die Bremslichter sind nicht in LED-Technik ausgeführt. Eine LED-Bremsleuchte würde im Fall eines Bremsvorgangs

schneller reagieren, sodass der nachfolgende Verkehr früher informiert wäre.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

3,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt beim Aygo recht angenehm, obwohl das Lenkrad nicht weit nach oben verstellt werden kann und daher etwas im Weg steht. Die Sitzfläche befindet sich 43 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) und damit in angenehmer Höhe. 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 ist in der Ausstattungsvariante x-style mit einer Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet. Gegen Aufpreis ist das im Testwagen verbaute x-smart Paket erhältlich, dann bietet der Toyota ein schlüsselloses Zugangssystem (Smart-Key-System).

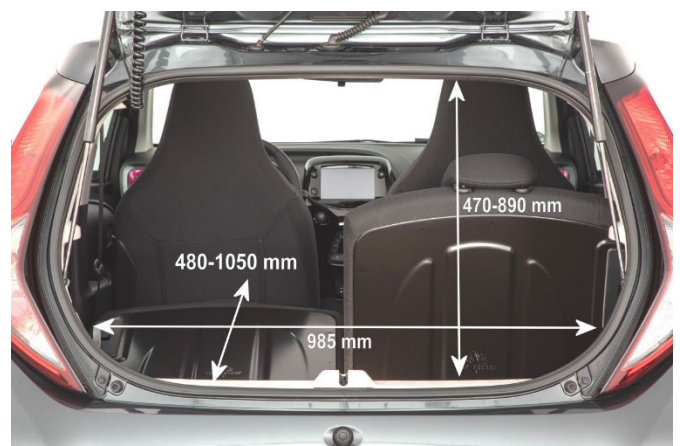
⊕ Wird beim Aussteigen das Fernlicht kurz aktiviert, leuchten die Scheinwerfer das Fahrzeugvorfeld eine gewisse Zeit aus.

⊖ 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 rund 25 Liter Gepäck/Kleinkram Platz.

⊖ Das Kofferraum-Volumen kann mit 170 Liter als ausreichend bezeichnet werden. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 230 Liter. 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 bis zu 450 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind 810 Liter Volumen vorhanden.



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

4,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Zugang und damit die Nutzbarkeit des Kofferraums ist ausreichend gestaltet. Die Heckklappe öffnet leicht und gibt einen im Verhältnis zur Fahrzeuggröße recht großen Ausschnitt frei, so lassen sich selbst sperrige Gegenstände 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 80 Zentimeter über der Fahrbahn und innen stört eine rund 33 Zentimeter hohe Stufe. Personen bis zu einer Größe von lediglich 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 optionalen Gepäckraumleuchte (Testwagenausstattung) ist das kleine Ladeabteil zumindest schwach beleuchtet, eine elektrische Heckklappe ist nicht erhältlich.

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. Die Rücksitzlehnen fallen nach dem Entriegeln nicht automatisch um.

⊕ Der Kofferraum bietet praktische Taschenhaken.

⊖ 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.

3,5 INNENRAUM

3,2 Bedienung

Das Cockpit des Aygo ist in Verbindung mit dem Sieben-Zoll-Touchscreen (Serie bei x-style) übersichtlich gestaltet, die Anzahl an Bedienelementen 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, wenn auch der Lautstärkenregler besser greifbar sein dürfte – alternativ gibt es am Lenkrad Audiobedienelemente. Das Lenkrad lässt sich (gemeinsam mit dem Kombiinstrument) ausschließlich in der Höhe gering verstellen, was das Auffinden einer bequemen Sitzposition erschwert. 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 Schalterhebel 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. Der optionale Start-/Stopp-Knopf ist gut zugänglich im Armaturenbrett angeordnet. Die Fahrzeugbeleuchtung wird mittels eines gut greifbaren Drehschalters am



Die Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität des neuen Toyota Aygo sind zufriedenstellend.

Blinkerhebel aktiviert – gegen Aufpreis ist das Abblendlicht sensorgesteuert. Die Nebelleuchten werden am Lichtschalter aktiviert und der Status im Kombiinstrument angezeigt. Der vordere Wischer verfügt über eine Wisch-Wasch-Automatik, Intervall- und zwei Dauerschaltungen. Die Intervallschaltung ist nicht anpassbar. Das Kombiinstrument samt Geschwindigkeitsanzeige und digitalem Drehzahlmesser liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, ist allerdings unübersichtlich und schwer

ablesbar. Drehzahlmesser und Tankfüllstand sind zudem grob skaliert. Der Bordcomputer informiert beispielsweise über Momentan- und Durchschnittsverbrauch sowie Restreichweite. Die Anzeige wirkt veraltet und zudem ist die Bedienung nicht optimal: Zum Durchschalten der Anzeigen muss man durch das Lenkrad (oder besser um das Lenkrad herum) greifen. Für alle wichtigen Betriebszustände gibt es Kontrolllampen, eine Kühlflüssigkeitstemperaturanzeige fehlt jedoch. Sind Türen oder die Heckklappe geöffnet, wird der Fahrer über eine Kontrollleuchte informiert. Für die Bedienung des serienmäßigen Geschwindigkeitsbegrenzers ist ein separater Lenkstockhebel vorhanden. 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. Die Schalter der elektrischen Fensterheber vorn sind gut zugänglich, funktionieren

3,6 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattung x-style ist der kleine Japaner bereits serienmäßig mit einem Audiosystem inklusive Sieben-Zoll-Touchscreen, USB-Schnittstelle, AUX-Anschluss, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Apple CarPlay und Android Auto sowie vier Lautsprechern passabel ausgestattet.

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Vorn kann sich das Platzangebot durchaus sehen lassen. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde Insassen bis knapp zwei Meter zulassen. Die Innenraumbreite erweist sich als

4,5 Raumangebot hinten

⊕ Das elektrische Faltdach ermöglicht im geöffneten Zustand einen großzügigen Ausblick nach oben aus dem Auto.

⊖ Hinten sind die Platzverhältnisse knapp bemessen. Sind die Vordersitze auf eine Größe von 1,85 m eingestellt, finden im Fond Insassen bis zu einer Körpergröße von lediglich 1,65 m 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 – verschiebbare Sitze gibt es hinten (wie in der Klasse üblich) nicht. Vorn finden sich keine geschlossenen Ablagemöglichkeiten oder

allerdings ausschließlich bei eingeschalteter Zündung und sind unbeleuchtet. Ebenfalls unbeleuchtet sind der ungünstig im Armaturenbrett positionierte Schalter zur Spiegeinstellung, die Luftdüsen sowie die Bedienelemente am Lenkrad und Dachhimmel.

⊕ Ein optionaler Lichtsensor (Testwagenausstattung) aktiviert bedarfsgerecht das Fahrlicht und passt die Anzeigen an die Umgebungshelligkeit an.

⊖ 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. Ein Regensensor ist für den Aygo nicht erhältlich. Bei geöffneter Motorhaube erscheint keine Warnleuchte im Display.

⊖ Ordert man wie beim Testwagen die optionale Smartphone-Integration x-connect (samt Apple CarPlay und Android Auto), kann man das SD-Navigationssystem nicht hinzu bestellen. Ein CD-Laufwerk und DAB+-Empfang sind nicht verfügbar.

großzügig. Das Raumempfinden ist für einen Kleinstwagen angenehm, wenn auch die Dachlinie diese leicht beeinträchtigt. Das elektrische Faltdach lässt im geöffneten Zustand zusätzliches Licht in den Innenraum.



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

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 einen Becherhalter in der Mittelkonsole und kleine Türfächer, Lehnentaschen suchen die Fondinsassen hingegen vergebens.

Das kleine Handschuhfach ist weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

3,7 KOMFORT

3,3 Federung

Die Federung des Toyota Aygo tendiert prinzipiell in Richtung Komfort, allerdings spricht das Fahrwerk 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 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 auf langwelliger Fahrbahn eine leichte Nachschwingtendenz – besonders voll beladen. Es ist auch eine deutliche Karosserieneigung bei dynamischen Lenkvorläufen sowie beim Bremsen zu erkennen. Einstellbare oder gar adaptive Dämpfer sind nicht lieferbar.

4,0 Sitze

Beim Aygo x-style ist der Fahrersitz serienmäßig in der Höhe einstellbar (in der Basisversion nicht). Vorn sind die Sitze akzeptabel konturiert und bieten dadurch einen zufriedenstellenden Seitenhalt – im Schulterbereich wünscht man sich etwas mehr Unterstützung.

⊖ Die Sitzposition des Fahrers ist recht unkomfortabel, man vermisst eine Mittelarmlehne und die Türverkleidung bietet keine bequeme Armabstützmöglichkeit. Etwas gewöhnungsbedürftig 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. Der Beifahrersitz lässt sich auch nicht gegen Aufpreis in der Höhe einstellen. Beide Vordersitze müssen ohne Lordosenstützen auskommen.

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.

4,3 Innengeräusch

⊖ Im Innenraum des Aygo ist es laut. Bei Tempo 130 beträgt der Lärmpegel im Innenraum 72,1 dB(A). Der kleine Otto-Motor ist deutlich im Innenraum zu hören, besonders wenn man ihn fordert. Zudem sind (selbst bei geschlossenem Faltdach) Windgeräusche präsent, vor allem bei höheren

Geschwindigkeiten. Bei geöffnetem Faltdach wird es ab circa 60 km/h unangenehm laut, ein heftiges Wummern macht sich dann breit. Doch auch Fahrgeräusche sind im Innenraum wahrnehmbar.

3,7 Klimatisierung

Der Aygo x-style ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis zieht das x-smart Paket ins Fahrzeug ein, das eine Klimaautomatik beinhaltet. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer gemeinsam einstellen. Auch die Luftverteilung erfolgt für beide Insassen gemeinsam und nur in vorgegebenen Kombinationen.

⊕ Die Luftintensität 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, Sitzheizung für die Rücksitzbank, Standheizung oder Frontscheibenheizung sind nicht erhältlich.

3,9 MOTOR/ANTRIEB

4,2 Fahrleistungen

⊖ Bei den Fahrleistungen kann der Japaner lediglich ein durchwachsendes Ergebnis einfahren. Schon im vierten Gang ist die Elastizität des Motors gering, der Toyota benötigt 20,8 Sekunden für die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Im fünften Gang vergehen bereits 28,7 Sekunden, bis die 100 km/h-Marke überschritten wird. Der simulierte

Überholvorgang (maximale Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in 9,3 Sekunden absolviert (2. Gang). Für den Stadtbetrieb reicht der Motor jedoch völlig aus. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt der Hersteller mit 14,2 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 160 km/h.

3,6 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 95 Nm erst bei

4.300 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.

3,7 Schaltung/Getriebe

Die Schaltung des Aygo stellt zufrieden, wenn auch der Schalthebel besser geführt sein dürfte. 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 Kuppelung 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 der höchste Gang kurz übersetzt – bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle bereits mit hohen 3.800 Umdrehungen.

⊕ Die bei allen Ausstattungsvarianten serienmäßige Berganfahrhilfe hält die Bremse für eine kurze Zeit beim Anfahren an Steigungen fest und verhindert so ein

Zurückrollen des Fahrzeugs. Die Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustands einen geeigneten Gang zu wählen.

⊖ Der Rückwärtsgang ist unüblich rechts hinten angeordnet und nicht gegen ein versehentliches Einlegen gesichert. Nur ein direktes Schalten vom Fünften in den Rückwärtsgang ist nicht möglich. Wenn das Auto noch rollt, lässt sich der Rückwärtsgang nur unter Krachen einlegen – er ist nicht synchronisiert.

Ein Start-Stopp-System ist nicht vorhanden. Gerade bei Stadtfahrzeugen wie dem Toyota Aygo sollte ein entsprechendes System zur Serienausstattung zählen, um das Einsparpotenzial im Stadtverkehr hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs zu nutzen.

3,7 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 quittiert. Von Spurrinnen zeigt sich der Aygo weitgehend unbeeindruckt. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt der Aygo 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, dennoch ist dann merklich Schlupf vorhanden.

⊖ Für Aufsehen sorgt das Verhalten im ADAC Ausweichtest. Wird der Ausweichvorgang mit einem plötzlichen Lenkimpuls (simulierte Schrecksituation) eingeleitet, drängt das Fahrzeug schon beim ersten Lenkmanöver stark nach außen. Beim anschließenden Versuch, wieder in die ursprüngliche Fahrgasse zurück zu lenken, reißt die Haftung an der Hinterachse ab, darüber hinaus beginnt das Heck zu springen. Das ESP regelt hier deutlich zu spät und kann dann nichts mehr

retten: Nur ein versierter und konzentrierter Fahrer kann das Auto noch abfangen. Durch das ausbrechende und springende Heck wird das Vorderrad so sehr belastet, dass die Reifenflanke einknickt. Wird der Ausweichvorgang mit geringen Lenkwinkeln eingeleitet lässt sich der Toyota leicht untersteuernd durch den Parcours manövrieren.

3,2 Lenkung

Die Lenkung spricht ordentlich auf Lenkbefehle an, der Fahrer erhält lediglich 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 etwas über 2,5 Umdrehungen erforderlich.

3,9 Bremse

Die Bremse des Aygo spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren, der Bremsweg könnte aber kürzer ausfallen. Der Toyota steht nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 (Mittelwert aus zehn Messungen) erst nach 39,1 m. Zum Vergleich: Der etwas schwerere Hyundai i10 steht bereits nach 33,3 m – in die Differenz-Lücke passen zwei smart EQ fortwo.

3,4 SICHERHEIT

3,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Im Zuge der Modellüberarbeitung hat Toyota den Aygo im Bereich der Assistenzsysteme nachgebessert, sodass nun für alle Ausstattungsvarianten Toyota Safety Sense samt Kollisionswarnung, City-Notbremssystem und Spurhalteassistenten verfügbar ist. In der Testwagenausstattung x-style zählt das Paket zur Serienausstattung. 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.

3,4 Passive Sicherheit - Insassen

Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Aygo 74 Prozent der möglichen Punkte (Test: 12/2017). 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 knapp 1,85 m einen guten Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Im Fond bieten 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	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von 1,65 m 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. Insgesamt erreicht der Toyota Aygo im Euro NCAP-Crashtest drei von fünf Sternen.

3,3 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: 12/2017) erhält der Aygo 63 Prozent der möglichen Punkte. Durch die 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 Gurtanklenkpunkte optimal. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schläselschalter 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 sowie das elektrische Faltdach haben keinen zuverlässigen Einklemmschutz. Durch die auftretenden Schließkräfte besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

3,9 Fußgängerschutz

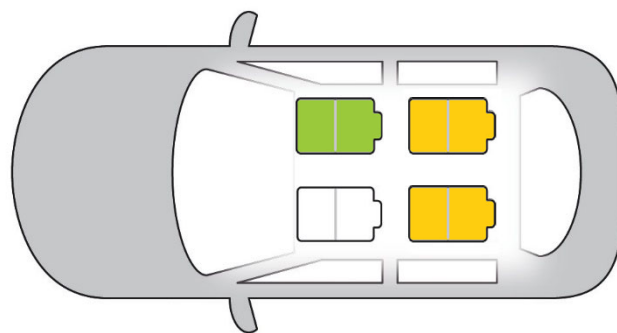
Ausgerechnet beim für ein Stadtauto wichtigen Fußgängerschutz kann der Kleinwagen nicht recht überzeugen. Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erhält das Fahrzeug lediglich 64 Prozent der möglichen Punkte (Test: 12/2017). Hauptkritikpunkte sind die unnachgiebigen Bereiche rund um

⊖ 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.

Nutzt man im Fond platzinehmende 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)

Windschutzscheibe sowie die Vorderkante der Motorhaube, die wenig Schutzwirkung für angefahrene Fußgänger bieten.

⊖ Das City-Notbremssystem reagiert lediglich auf andere Fahrzeuge und erkennt keine Fußgänger.

1,9 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO₂

Für einen Kleinwagen fällt der Verbrauch des 1,0-l-Benziners nicht gerade gering aus – 5,4 l/100 km fließen im Schnitt durch die Einspritzdüsen. Dabei gliedert sich der Verbrauch in 5,3 l innerorts, 4,9 l außerorts und 6,2 l/100 km auf der Autobahn. Der Aygo 1.0 x-style erhält mit einer CO₂-Bilanz von 151 g/km 33 von 60 Punkten in diesem Kapitel.

1,1 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel schneidet der Aygo sehr gut ab. Mit Ausnahme einer leicht erhöhten Partikelanzahl im Kaltstart-Zyklus (WLTC cold) liegen die Emissionen auf sehr niedrigem Niveau. Der Toyota bestätigte seine Messergebnisse im Straßenverkehr mit einem portablen Emissionsmessgerät. Dafür bekommt der Aygo im Schadstoffkapitel 49 von 50 Zählern. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Japaner auf 82 Punkte, was vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest entspricht.

1,2 AUTOKOSTEN

1,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Die dreitürige Basisversion startet bei 10.390 Euro, wer den zeitlich begrenzt verfügbaren Toyota Aygo 1.0 x-style (Fünftürer) sein Eigen nennen möchte, muss dafür mindestens 15.190 Euro investieren. Das erscheint auf den ersten Blick vergleichsweise teuer, doch dafür ist der Japaner ansehnlich ausgestattet – neben zahlreichen Sicherheitsassistenten (Toyota Safety Sense) befinden sich Faltdach, Klimaanlage, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Apple CarPlay sowie Android Auto, Geschwindigkeitsbegrenzer und Rückfahrkamera an Bord. Ordert man das optionale x-smart Paket (Testwagenausstattung) ist das Abblendlicht sensorgesteuert und das Auto mit einer Klimaautomatik, einem schlüssellosen Zugangssystem und einer Gepäckraumleuchte ausgestattet. Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Aygo im Klassenvergleich nicht sehr sparsam ist, fallen die Kosten entsprechend erhöht aus. Alle 15.000 km oder alle 12 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 60 Euro (WLTP), zudem sind die Versicherungseinstufungen nicht gerade günstig. Während die Vollkaskoeinstufung noch überschaubar ausfällt, liegen die

⊖ Der Toyota Aygo ist nicht mit einer Start-Stopp-Automatik ausgestattet. Gerade im primären Einsatzgebiet (Stadtverkehr) könnten Verbrauch und Emissionen dadurch reduziert werden.

Verbrauch

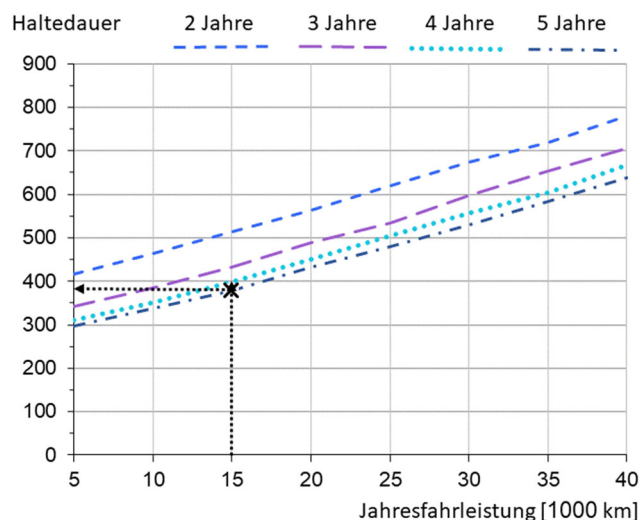
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	5,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Haftpflicht- und Teilkaskoeinstufungen ungünstig (KH: 17; TK: 16; VK: 14). 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: 379 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

3-Zyl. Ottomotor (Reihe), Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP)	
Hubraum	998 ccm
Leistung	53 kW/72 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	95 Nm bei 4.300 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,2 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,1/5,1 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	93/115 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	165/60 R15
Länge/Breite/Höhe	3.465/1.615/1.460 mm
Leergewicht/Zuladung	915/325 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	168/812 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/50 kg
Tankinhalt	35 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre/100.000 km / 12 Jahre
Produktion	Tschechien, Kolin

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	9,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	20,8/28,7/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	39,1 m
Reifengröße Testwagen	165/60 R15 77H
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiEcoContact 5
Wendekreis links/rechts	10,8/11,0 m
EcoTest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,3/4,9/6,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	128 g/km (WTW* 151 g/km)
Reichweite	645 km
Innengeräusch 130 km/h	72,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.935 mm
Leergewicht/Zuladung	910/330 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	170/450/810 l

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

Betriebskosten	88 Euro	Werkstattkosten	37 Euro
Fixkosten	79 Euro	Wertverlust	175 Euro
Monatliche Gesamtkosten	379 Euro		
Steuer pro Jahr	20 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/14/16		
Basispreis Aygo 1.0 x-style	15.190 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.01.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	15.906 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.021 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	-/700 Euro° (Paket)
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/290 Euro
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	700 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/-
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/700 Euro° (Paket)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar (50:50)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	-
Schiebedach/Panoramaglasdach (Elektrisches Faltdach)	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,2

AUTOKOSTEN

1,2

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

Stand: Januar 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer