



Toyota Aygo (2005 - 2014)

Wir fahren nach Rom

Autotest | Toyota hat sich ins Abenteuer gestürzt. Der Hersteller bringt ein Auto in einem Marktsegment auf den Markt, worin er bis jetzt noch keinerlei Erfahrung hatte. Toyota ist bekannt für Zuverlässigkeit und voraus strebende Technik, aber dominiert nicht bei aufregenden Modellen. Doch will Toyota mit dem neuen Aygo gerade jung, cool und dynamisch sein. Dabei verspricht der Hersteller das dieser kleinste Toyota überhaupt, genauso zuverlässig ist wie die teureren Modelle. Autozine fuhr den AYGO durch Rom und überprüft ob die Versprechen auch wahr sind.

Es beginnt allemal gemächlich, ruhig und ein bißchen langweilig. Ruhe vor dem Sturm heißt das. Im nagelneuen Komplex von Toyota Italia wird gerade eine Präsentation über den Aygo gehalten. Hier wird erzählt, daß der Wagen auf der gleichen Basis aufgebaut ist wie der in kürze zu erwartende Peugeot 107 und Citroën C1. Es sind gerade diese Marken die äußerst viel Erfahrung mit kompakten, trendigen Autos haben. Weil Toyota geradezu legendär für seine hohe Zuverlässigkeit ist, ist der japanische Hersteller verantwortlich für die Produktion des gesamten Trios.

Die drei Autos sind nur in der Basis gleich, denn jede Marke gibt dem Wagen sein eigenes Gesicht, sein eigenes Design und natürlich seinen eigenen Preis. Auch hierbei will sich Toyota unterscheiden und will mit einem besonderen Finanzierungssystem überzeugen: dem pre-paid Auto. Letztendlich melden die Macher, daß der Aygo so gebaut ist, das Reparaturen sehr leicht durchzuführen sind und das die Versicherungsprämie dadurch sehr niedrig ausfallen kann.



Fertig für den Start

Schön, genug Präsentation. Zeit für die Probefahrt. Mit dem letzten Punkt der Präsentation noch im Kopf, wird voll Vertrauen das Lenkrad in Richtung der chaotischsten Stadt von Europa eingeschlagen: Rom. Das machen wir zusammen mit Daniel, einem Mitarbeiter von Toyota Italia, der uns in der Funktion

eines Navigators gerne die Schönheiten seines Landes zeigt. Das Gepäck von zwei Personen paßt nur mit Mühe hinten rein, aber dann ist das Testteam schon bereit für das Abenteuer.

Auch der 3-Zylinder 1-Liter Benzinmotor ist bereit. Das muß er auch sein, denn vorläufig ist er das einzige Triebwerk, mit dem der Aygo geliefert werden kann. Erst zu Beginn 2006 folgt ein Dieselmotor. Drei Zylinder scheinen vielleicht etwas wenig und so klingt es dann auch, als der Motor angelassen wird. Aber, drei Zylinder garantieren einen lebendigen Charakter und einen außergewöhnlich niedrigen Kraftstoffverbrauch. Auch nicht unwichtig: der CO2-Ausstoß, das Treibhausgas, dieses Motors ist besonders niedrig. Außerdem ist seine Leistung prima, denn sein Tempo hat er schnell gefunden. Wenn der Wagen einmal warm gefahren ist, ist er auch noch auffallend leise.

Erst im Bergland, rund um die vielen Seen, die in diesem Teil Italiens zu finden sind, wird deutlich, das der Aygo zu den billigsten Autos auf dem Markt zählt. Der Motor muß sehr hart arbeiten, um die Hügel zu erklimmen. Das Lenken durch die vielen Haarnadelkurven macht richtig Spaß und die Straßenlage ist prima. Auch als der Testfahrer in einer Kurve einen Fehler macht, ist noch genug Reserve vorhanden, um mit heiler Haut davon zu kommen. "Aktive Sicherheit" heißt das. Passive Sicherheit findet man in den 2 Airbags, optional bis zu 6 Stück erweiterbar.



Außer dem Motor hat auch die "multi mode transmission", ein Sonderzubehör beim Testauto, Schwierigkeiten beim Klettern. Die "M-MT" ist ein Getriebe, das durch einen Roboter gesteuert wird. Das ist viel einfacher (sprich: billiger) als ein

konventionelles Automatikgetriebe. Außerdem ist "M-MT" auch sparsamer im Kraftstoffverbrauch.

Sowohl in den Bergen als auch auf der Autobahn, bremst der Aygo bei jedem Roboterschalten ein wenig ab, was ziemlich hinderlich ist. Schließlich haben wir uns dann doch fürs Handschalten entschieden. Aber auch dann muß man ein wenig üben, um exakt im richtigen Moment den höheren (Tick nach vorne) oder den niedrigeren (Tick nach hinten) Gang zu wählen, so daß der Wagen weiterhin leicht und zügig fährt. Sehr ungewöhnlich ist, daß das "M-MT" selbst im "Automatik Betrieb" bei Talfahrt mit dem Motor abbremst.

Alle Wege führen nach...

"Daniel, wir haben jetzt genug von den Seen, Kirchen und idyllischen Dörfern gesehen. Wo ist Rom?". So einfach geht das nicht, denn als echter Italiener spricht unser Führer kaum Englisch. Als echter Deutscher spricht der Autor natürlich auch kein Italienisch (bis auf Spaghetti, Pizza, Pasta...). "Rome, Roma, Colloseum, Pope". Es scheint zu helfen, denn die Schilder leiten uns jetzt auf breitere Landstraßen. Die Verkehrsdichte nimmt mit jedem Kilometer gleichzeitig zu.

Sowie in ganz Italien, gilt auch auf den Landstraßen: Verkehrsregeln sind nur ein Vorschlag. Improvisiere wo nötig. Es scheint ein Rezept für das totale Chaos zu sein, aber mit gesundem Menschenverstand und ein bißchen Flexibilität funktioniert es wunderbar. Und mit ein wenig Unterstützung von einem schlitzohrigen Italiener wird schnell deutlich, vor wem sich der Aygo reinquetschen kann und wann es vernünftiger ist in die Eisen zu gehen; und bremsen kann der Aygo prima. ABS und elektronische Bremskraftverteilung sind Standard.



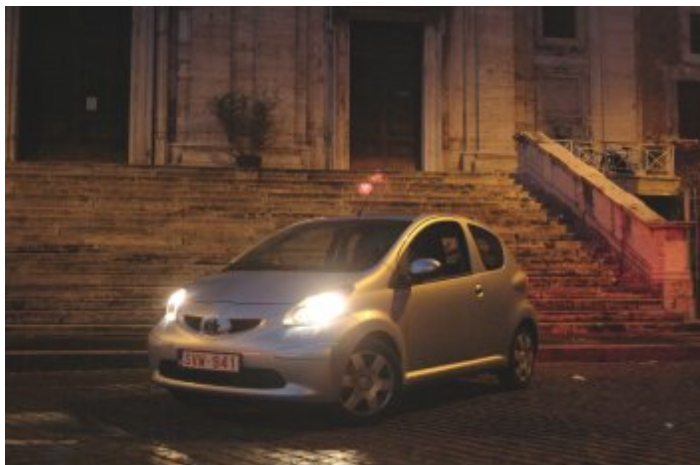
Die Vororte sind während der Rush-hour ein heillos Chaos. Motorroller rasen halsbrecherisch links und rechts vorbei. Teenagern auf der Straße fällt der Aygo auf und sie schauen dem Auto hinterher. Insassen von einem Kleinbus geben selbst Handzeichen und machen Gebären, daß Ihnen der neue (sie haben das ausländische Nummernschild gesehen)gefällt. Wenn auch Toyota anderer Meinung ist, wir finden den hier getesteten 3-Türer viel schicker als den 5-Türer. Außerdem ist der Testwagen eine "Sport"- Ausführung mit in Wagenfarbe lackierten Spiegeln und Türgriffen. Von Außen nicht sichtbar, aber ziemlich witzig ist der lose Drehzahlmesser, der mit einem kleinen Haltearm auf der (höhenverstellbaren) Lenksäule montiert ist.

Rom

Es beginnt bereits zu Dämmern als wir die Innenstadt erreichen. Der erste Halt für jeden Touristen ist das Colosseum. Unser Führer weist auf den Polizeibus, der ungewünschte Fotografen auf Abstand halten soll. Der Trick hierbei ist wegzufahren, wenn das Polizei-Büsschen sich nähert und das Auto wieder zurück auf den Fotoplatz zu fahren, sobald die Polizei wieder weg ist. Der extrem kleine Wendekreis und die übersichtliche Karosserie erleichtern das manövrieren zwischen den vielen Pfählen und Absperrungen extrem. Wir wiederholen diese Prozedur nur drei mal und unsere Fotosession ist im Kasten. "Foyoto di Toyota, is bella!".

Der Aygo fühlt sich im wirbelnden Verkehrschaos noch mehr zu Hause als auf der Landstraße oder auf der Autobahn. Die beste Methode in Städten wie diese im Verkehr zu überleben ist: Nimm Anlauf, schwimme mit der Masse und versuche als erster wieder raus zu kommen. Bei Zweifeln: halte den Fuß auf dem Gaspedal und eine Hand auf der Hupe. Mit dem begrenzten Wortschatz zwischen dem deutschen und dem italienischen Insassen ist "Schumacher, Schumacher" ein vielsagender Ausdruck, als der Aygo wie ein Pfeil über die jetzt Orange erleuchteten Boulevards schießt.

Das Fahrwerk hat kein Problem mit den Pflastersteinen, Löchern und Kanaldeckeln, die zusammen die Fahrbahndecke ergeben sollen. Selbst bei Regen bleibt der Aygo perfekt beherrschbar, als zielbewußt seine Grenzen ausgelotet werden. Wir haben viel Spaß und gerade darum geht es beim Aygo. "La Libri di Tuti Capi di Tuti" als nächstes Ziel? Klar. "Si", und die nächste Touristenattraktion, zu dieser späten Stunde komplett verlassen, wird angesteuert. Das Restaurant kann noch ein bißchen warten. "AyGo Rome, WeGo Rome!"



Fazit

Es scheint ein Widerspruch zu sein. Toyota macht wenig aufregende aber doch sehr gute, zuverlässige und vernünftige Autos. Nun scheint der Hersteller beinahe von seinem Glauben abzufallen und stürzt sich voller Hingabe auf das kleinste Segment, mit einem hippen und vor allem bezahlbaren Stadtauto.

Hip ist vor allem das Design, auch das vom Innenraum. Leider ist die Innenraumaufteilung nicht immer praktisch, denn vor allem der 3 Tüer bietet wenig Platz auf der Rücksitzbank und im Kofferraum. Der Platz vorne ist prima. In vollen Städten ist der Wagen sehr wendig, einfach zu parken und damit durchaus praktischer als manches großes Auto. Außerhalb der Stadt punktet der Aygo auch prima, denn Leistung und Komfort sind beim kleinen ausgezeichnet.

Letztendlich ist der Aygo, hinsichtlich seiner kompletten Ausstattung, auch bezahlbar. Dabei garantiert die schlaue 3-Zylinder Technik nicht nur viel Fahrspaß und eine tadellose Leistung, sondern auch noch niedrige Unterhaltskosten und die Zuverlässigkeit von Toyota garantiert, daß dieser Spaß auch noch sehr lange andauern kann (Ivo Kroone). ■



Technische Daten

Toyota Aygo (2005 - 2014) 1.0 Club 3d

Maße und Gewichte

Länge x Höhe x Breite	341 x 162 x 147 cm
Radstand	234 cm
Leergewicht	790 kg
Anhänger	n.b.
Bremsgewicht Anhänger	n.b.
Tankinhalt	35 l
Gepäckraum	139 l
Reifen	155/65R14

Motor und Leistung



Motorinhalt	998 cc
Zylinder / Ventile	3/4
Max. Leistung	68 PS @ 6000 U/min
Drehmoment	93 Nm @ 3600 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	14,2 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	157 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	4,6 l / 100 km
Vebrauch Stadt	5,5 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	4,1 l / 100 km
CO2 Ausstoß	109 gr. / km

Preis

Preis	€ 10.650
Grundpreis	€ 8.950