Pressepräsentation Toyota Aygo: Mit Gruß von Astroboy

Von Peter Schwerdtmann

Verspielt, lustig und spaßig soll sie sein, die neue Ausgabe von Toyotas Aygo. Das sind jedenfalls deutsche Begriffe, die das Wort „playful“ umschreiben, auf das man im Kontakt mit dem Neuen überall trifft, immer in Verbindung mit einem J für japanisch. Ein derart neckisches Auto zu gestalten, stellt für Designer und Marketing keine leichte Aufgabe dar, wenn es zwei Drittel seiner Teile mit den Kleinsten von Peugeot und Citroen gemeinsam hat, weil alle drei vom selben Band in der Tschechischen Republik rollen.

An Äußerlichkeiten haben die drei aber nur die Windschutzscheibe und die vorderen Türen gemeinsam. Es gibt also Raum und Flächen, die man gestalten kann. Und das bitte so, dass niemand auf den Gedanken kommt, bei diesem Japaner könne es französische Gene geben. Diese Aufgabe haben die Designer des Aygo mit Bravour gelöst. Soviel Design auf nicht einmal dreieinhalb Metern Länge findet man selten und ein so abgedrehtes schon gar nicht.

Besonders in knalligem Orange sieht der Aygo mit seinem gewaltigen X oder Kreuz auf der spitzen Nase aus, als sei er einem Manga-Zeichner eingefallen. Und siehe da: In der Präsentation des Neuen ließen die Bezüge zu den japanischen Comics nicht lange auf sich warten. Auch Astroboy grüßte von der Leinwand. Da war es, das J in „J-Playful“. Aber in einem japanischen Auto reicht der Manga-Bezug allein noch nicht. Internet und Smartphone müssen schon sein.

Über die „Mirror-Link“-Technologie kann das Smartphone komplett eingebunden und über den Touchscreen in der Mitte der sonst sparsam möblierten Armaturentafel bedient werden, natürlich auch einschließlich der Navigationsfunktion des Handys. Zwar kann man auch eine Navigation von Toyota erwerben, die ins Auto integriert wird, aber so recht mag bei Toyota niemand an den Erfolg dieser Zusatzausstattung glauben, denn der Kundenkreis, den der Hersteller im Blick hat, existiert nur mit Smartphone.

Jung und urban soll er sein, allein oder schon verpartnert. Auf jeden Fall aber stark daran

interessiert, sein Auto als Mittel der Selbstdarstellung zu nutzen. Dazu kann er das X von beiden Rückspiegel-Ohren bis hinunter zu den beiden Vorderrädern nutzen indem er eine Variante mit möglichst großem Kontrast zur Lackfarbe wählt. Dann kann einem niemand mehr ein X für ein U vormachen. Jeder erkennt: Hier kommt nicht etwa ein Franzose, sondern ein Aygo mit selbstbewusstem Lenker am sicherlich ebenfalls individuell gestaltetem Volant. Möglichkeiten für außen und innen bietet der Aygo vielfältig. Und wer sich es später anders überlegt, der kann beim Händler nachträglich umdekorieren lassen.

Den Aygo kann man sich in Deutschland ab 19. Juli beim Händler betrachten und schon einmal gedanklich gestalten. Es wird ihn in drei Versionen geben: Den Einstieg bildet der Aygo X für 9950 Euro. Die zweite Version ist der Aygo X-play ab 11 525 Euro, danach folgt der Aygo X-Play Touch ab 12 000 Euro. Die fünftürige Version kostet bei allen Varianten 350 Euro extra. Auch der Einstiegs-Aygo hat bereits LED-Tagfahrlicht, ESP, Servolenkung und Isofix an Bord. Außerdem gibt es eine Reihe von Pakten für die mehr Sicherheit und Komfort, aber eben auch fürs Verspielte. Die hören auf vom Zeitgeist inspirierte Namen wie Outstand, Outglow und Inspire.

Doch allen Individualisierungsmöglichkeiten zum Trotz – der Aygo ist auch ein Auto, und zwar eines, das gegenüber seinem Vorgänger, der inzwischen rund 770 000 Mal verkauft wurde, einiges an Verbesserungen zu bieten hat.

So wurde das Platzangebot innen wenig, aber spürbar besser. Die Kopffreiheit hinten nahm um sieben Millimeter zu. „Double bubble roof“ heißen die beiden Beulen im Dach, die der Designer sicher gern in seine Außengestaltung eingebaut hat. Die Beulen schaffen den zusätzlichen Platz. Vorn empfindet man keinen Platzmangel, nach oben nicht und auch in der Breite erstaunlich wenig. Anders sieht es beim Gepäck aus. Der Kofferraum wuchs um 19 Liter. Hinter die hohe Ladekante passen nun 168 Liter Gepäck. Aber bei knapp 300 Kilogramm Zuladung dürfte es auch nicht mehr sein.

Man sitzt gut in dem Kleinen. Als norddeutscher Sitzriese würde man sich zum höhenverstellbaren Lenkrad auch noch eine Längsverstellung wüschen. Aber die Wagen- wie die Preisklasse lassen das wohl nicht zu. Dafür wirkt die Gestaltung der Armaturentafel und der Verkleidungen gar nicht so auf Kosten hin optimiert, wie man es in dieser Preisklasse verzeihen würde.

Es gibt nur einen Motor für den Aygo: einen Dreizylinder mit einem Liter Hubraum und einer Leistung von 51 kW / 69 PS, allerdings erst bei 6000 Umdrehungen pro Minute (U/min). Was die im Vergleich zum Vorgänger erhöhte Verdichtung nicht bringt, muss

eben über die Drehzahl kommen. Das führt zu wahren Schalt-Orgien mit dem Fünf-Gang-Getriebe, das bei unserer Eco-Version mit Start-Stopp-System, rollwiderstandsoptimierten Reifen und ein bisschen Aerodynamik-Pflege vom vierten Gang an länger übersetzt arbeitet. Die längere Übersetzung findet sich übrigens auch beim automatisierten Schaltgetriebe namens X-shift.

Der Spurt in der Stadt klappt gut, wenn er auch von hohen Drehzahlen und lautem Motorknurren untermalt wird. Auf der Strecke kommt die Frage auf, wie viel Anlauf der Eco-Aygo wohl braucht, um die zugesagte Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zu erreichen. Die 100 km/h-Marke soll er jedenfalls nach 14,3 Sekunden schaffen. Als Normverbrauch gibt Toyota einen Wert von 3,8 Litern auf 100 km, entsprechend 88 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer an. Das ist ein Wort. Das wird den Verspielten und an J-playful interessierten jungen Großstädter freuen.

Der wird vielleicht gar nicht zur Kenntnis nehmen, dass die Japaner ihn ködern, ohne auf die Marke Toyota hinzuweisen. Am Auto sucht man den Schriftzug vergeblich. Dem Käufer präsentiert sich der Aygo ausschließlich als Aygo. Offenbar wollen die Marketingexperten niemanden mit dem Hinweis auf eine Marke verschrecken, die bei Erfwachsenen einen guten Klang hat. Der Aygo soll zunächst neue Kunden erobern, mit denen man später einmal über einen Aufstieg in die Marke der Eltern sprechen kann.

Übrigens legte Toyota Wert auf die Feststellung, dass sich Ältere nicht von Astroboy vom Kauf eines Aygo abschrecken lassen sollten. Die wollen doch auch nur spielen. (ampnet/Sm)

Daten Toyota Aygo Eco

Länge x Breite x Höhe (m): 3,46 x 1,62 x 1,46
Motor: R3-Benziner, 998 ccm
Leistung: 51 kW / 69 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 95 Nm bei 4300 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 14,3 Sek.
Verbrauch (nach EU-Norm): 3,8 Liter
CO2-Emissionen: 88 g/km
Leergewicht / Zuladung: 930 - 985 kg / 255 - 310 kg
Kofferraumvolumen: 168 Liter
Wendekreis: 9,6m
Reifen: 165/64 R 14

Luftwiderstandsbeiwert: 0,28
Basispreis: 9950 Euro

Bilder zum Artikel

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.

Toyota Aygo.