
Vorstellung Toyota Aygo X: Mikro-SUV für den City-Einsatz

Von Michael Kirchberger

Autos sollen nach dem Willen vieler raus aus den Städten, Toyota fährt in die andere Richtung. Der Kleinwagen Aygo X soll ab Frühjahr vorzugsweise auf städtischen Straßen rollen. Zumindest das Format stimmt. Der 3,70 Meter kurze Viertürer dreht mit nur 9,40 Metern Wendekreise um 180 Grad, bietet mit 1,74 Meter Breite genügend Raum, damit auch vier Insassen auf die Reise gehen können. Kräftige Farben, große Räder und Preise sollen die Attraktivität des nur mit einer Motorisierung erhältlichen Stadtwerges steigern, die gibt es aber nur für die hochwertigeren Ausstattungslevel. Die Basis startet bei rund 10.000 Euro, die Spitzenversion X-Wave wird für rund 13.500 Euro beim Händler stehen.

Formal hat Toyota den Aygo X scharf gezeichnet. An der wuchtigen Front ist jedoch wenig vom X, das als Markenzeichen auserkoren wurde, übriggeblieben. Den Buchstaben trägt der Neue eher im Namen als im Gesicht. Beim aktuellen Aygo ist es umgekehrt. Statur bekommt das Wägelchen vor allem durch bis zu 18 Zoll großen Räder und die Zweifarblackierung. Das Heck zieren stark geschwungene Rückleuchten, LED-Technik ist nicht nur hier zu haben, auch die Frontscheinwerfer nutzen das strahlende Licht. Gestaltet wurde der Aygo X im europäischen Designzentrum nahe des südfranzösischen Nizza, er basiert auf der gleichen Plattform wie der größere Yaris.

Innen setzen sich die expressiven Formen fort. Große Flächen teilen die Schalttafel auf, der hochauslösende Touchscreen ist bis zu neun Zoll groß, jegliche Smartphone-Einbindung ist gegeben. Die Sitzbezüge mit frischen Steppmustern werden aus recykliertem Material hergestellt, in den Kofferraum passen mindestens 231 Liter, wer die Rücksitzlehnen umklappt, darf bis zu 829 Liter einladen. Geschmälter wird das Volumen jedoch durch die Bestellung einer gemeinsam mit JBL entwickelten Soundanlage mit 300 Watt Spitzenleistung, wenn zusätzlich zu den vier Lautsprechern dort ein dicker Subwoofer eingebaut wird. Den Überblick soll der Fahrer unterdessen durch eine höhere Sitzposition behalten. Verglichen mit dem Vorgänger ist sein Sessel um satte 5,5 Zentimeter nach oben gewandert.

Der Aygo X ist ohnehin deutlich höher als sein Vorgänger, 1,53 Meter streckt er sich Richtung Himmel, das dürfte das Einteigen erleichtern. Wer noch mehr Kopffreiheit wünscht, kann sich für ein Canvas Roof entscheiden, ein Stoffschiebedach, wie wir es einst beim Käfer gesehen haben und heute auch beim Fiat 500 genießen dürfen. Trotzdem bleibt der Mini ein Leichtgewicht. 940 bis 1015 Kilogramm bringt er leer auf die Waage, je nachdem, welche Ausstattungsoptionen an Bord sind. Maximal dürfen 420 Kilogramm zugeladen werden, für einen Kleinstwagen ein überdurchschnittlicher Wert.

Weniger Wahlmöglichkeiten gibt es beim Antrieb. Es bleibt beim bereits bekannten 1,0-Liter-Dreizylinder, der auch bisher unter der Haube des Aygo zu finden ist. Er liefert 71 PS (53 kW) und stellt mäßige 93 Newtonmeter Drehmoment bei 4400 Umdrehungen in der Minute bereit. Er kann entweder gegen Aufpreis mit einem stufenlosen Automatikgetriebe oder mit einer Fünf-Gang-Handschtaltung kombiniert werden. Mit ihr schafft er Aygo X 156 km/h Spitze, mit dem Automaten gehen fünf km/h bei der Endgeschwindigkeit verloren. Bei der Beschleunigung von 0 auf 100 km/h hingegen hat es die CVT-Einheit eiliger. Sie erledigt den Standardsprint in 15,1 Sekunden, eine halbe Sekunde schneller, als es mit der manuellen Schaltung möglich ist. Als Verbrauch gibt Toyota 4,9 Liter mit der Automatik und 4,7 Liter Benzin auf 100 Kilometer handgeschaltet an. Das entspricht einem CO₂-Äquivalent von 110 und 107 Gramm je Kilometer. Der Tankinhalt ist mit 35 Liter eher großzügig bemessen, bei den erwartungsgemäß eher kurzen Fahrtstrecken wird der Aygo X ein seltener Gast an den Tankstellen sein.

Die Schar der Assistenten lässt sich auf Wunsch auf Mannschaftsstärke vergrößern, schon in der Basisversion sind grundsätzlich der Spurassistent und der Abstandstempomat an Bord. Eine Elektrifizierung des Aygo X ist unterdessen nicht ausgeschlossen, die Plattform erlaubt einen Hybridantrieb. (aum/mk)

Bilder zum Artikel



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



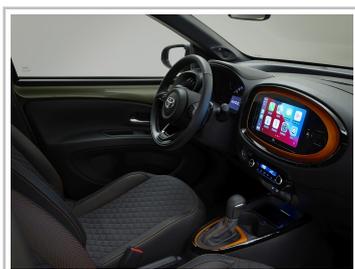
Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



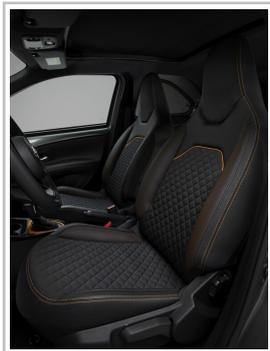
Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



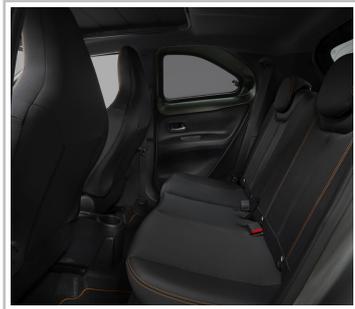
Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota
