
Praxistest Toyota Aygo X: Hinten dürfte es etwas mehr sein

Von Jens Riedel, cen

Kleinstwagen werden im Angebot der Hersteller immer weniger und mancher Marktexperte sieht gar aufgrund zu hoher Kosten für die Einhaltung der künftigen Euro-7-Norm ihr Ende nahen. Auch der Kleinste des größten Herstellers der Welt hat sich mit der Namensweiterung um ein X aus dem A-Segment verabschiedet, ohne gleich in die Kleinwagenklasse aufzusteigen. Er ist irgendwo dazwischen angesiedelt. Immerhin ist er aber ganze 24 Zentimeter länger und zwölf Zentimeter breiter als der Vorgänger. Das weckt im wahrsten Sinne des Wortes auch größere Erwartungen.

Das X soll für Crossover stehen. Mancher Journalist spricht da gerne auch vom Mini-SUV. Wir sehen in dem Toyota weder groß das eine noch das andere, sondern schlicht und einfach einen Kleinwagen mit etwas Pepp. In der komplett schwarzen Lackierung unseres Testwagens fallen die bei anderen Farben sich deutlicher abzeichnenden Kotflügelbeplankungen und Schwellerverkleidungen als Offroad-Anstrich ohnehin kaum auf.

Mit einem Einstiegspreis von 15.890 Euro hebt sich der Toyota Aygo X aber preislich deutlich von der Vorgängergeneration ab, die zuletzt für rund 10.000 Euro zu haben war. An sie erinnert unverkennbar noch die DNA des Hecks. Auch wenn sich ansonsten außen und innen jede Menge verändert hat, unter der Haube werkelt nach wie vor der bekannte und etwas knurrige 1,0-Liter-Dreizylinder mit 72 PS. Immerhin darf – alternativ zum ebenfalls angebotenen stufenlosen CVT-Getriebe – gerne auch noch selbst geschaltet werden. Der Hebel liegt gut in der Hand und die fünf Gänge flutschen gut durch die Gassen. Nur der Rückwärtsgang ist unmittelbar nach dem Start etwas störrisch.

Etwas lieblos wirkt die Kofferraumgestaltung. Das fängt schon bei der Abdeckung an, die erstens sehr labil ist und seitlich lieblos mit Kordel und Haken aufgehängt ist. Die Rückenlehnen der beiden hinteren Sitze sind unverkleidet. Zudem lassen sie sich nur von hinten zum Umklappen lösen. Da wirkt die kleine Teppichbrücke beinahe schon wie Hohn. Nacktes Blech findet sich übrigens auch an den Innenseiten der Türen. Das wirkt angesichts des doch deutlich gestiegenen Einstiegspreises nicht mehr ganz zeitgemäß.

Die einteiligen Lehnen der Vordersitze mit integrierten Kopfstützen wirken zwar sportiv, bieten aber kaum Seitenhalt. Aber das müssen sie ja auch bei einem Auto dieser Größe und Höchstgeschwindigkeit auch nicht unbedingt. Das 4,2-Zoll-Multifunktionsdisplay hebt sich durch seine ovale Einfassung angenehm vom eckigen Einerlei ab und verfügt über Android Auto und Apple Carplay. Die Menüführung des Bordcomputers und der Elemente der Lenkradfernbedienung ist weitgehend nachvollziehbar und lenkt kaum ab.

Naturgemäß läuft der kleine Motor etwas zäh. In den unteren drei Getriebestufen geht es aber recht munter und mit dem typischen Knurren eines Dreizylinders durch den Stadtverkehr. 15,6 Sekunden gibt Toyota für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h an. Bei gleichmäßigem Tempo und bis 130 km/h Dauergeschwindigkeit auf der Autobahn hält sich der Motor akustisch jedoch erstaunlich zurück. Erst oberhalb davon nimmt die Geräuschkulisse spürbar zu. Aber bei 158 km/h ist ohnehin die Höchstgeschwindigkeit erreicht. Die bringt keinerlei Unruhe ins Fahrwerk, das relativ straff abgestimmt ist. Der Komfort leidet darunter aber nur bei kurzen Stößen. Die Lenkung ist leichtgängig und in der Stadt begeistert die Wendigkeit des kleinen Toyota. Zudem erfreut er seinen Besitzer mit Durchschnittsverbräuchen von rund 5,5 Litern. Angegeben sind 4,8 bis 5,0 Liter. Das geht in Ordnung. Mit viel Autobahn dürfen es auch schon mal zwischen 5,8 und 6,4 Liter sein (Normwert: 5,6–5,8 Liter).

Auch wenn er ein Viertürer ist, kann der Aygo X nicht verbergen, dass der Viersitzer eher nur für Zwei gemacht ist. Der Einstieg in den Fond ist sehr eng, die Beinfreiheit auf den beiden Rücksitzen recht knapp bemessen und es gibt lediglich Ausstellfenster hinten.

Dass der Platz vor allem vorne verteilt wurde, merkt der Fahrer auch der schlechten Sicht nach schräg hinten. Über einen halben Meter Sicht nimmt die C-Säule zusammen mit dem hinteren Türblech. Da ist die Rückfahrkamera ein willkommener Mitfahrer an Bord. Ohnehin kann sich die zweite Ausstattungstufe Play sehen lassen, die nur rund einen Tausender mehr kostet: Es gibt eine doppelte und zuverlässig arbeitende Verkehrszeichenerkennung inklusive Warnung bei Geschwindigkeitsübertretung, einen Abstandsregeltempomat, einen Querverkehrswarner und einen Spurhalter mit angenehm sanfter Lenkunterstützung sowie einen Fernlicht- und Spurführungsassistenten. (cen/Jens Riedel)

Daten Toyota Aygo X Play

Länge x Breite x Höhe (m): 3,70 x 1,74 x 1,53
Radstand (m): 2,43
Antrieb: 3-Zyl-Benziner, 998 ccm, FWD, 5-Gang-Schaltung
Leistung: 53 kW / 72 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 93 Nm bei 4400 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 158 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 15,6 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,8–5,0 l
CO₂-Emissionen: 108–114 g/k
Testverbrauch: 5,5–6,4 l
Leergewicht / Zuladung: 1020 kg / 340 kg
Kofferraumvolumen: 231–829 Liter
Max. Anhängelast: 0 kg
Basispreis: 16.990 Euro
Testwagenpreis: 17.930 Euro

Bilder zum Artikel



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität



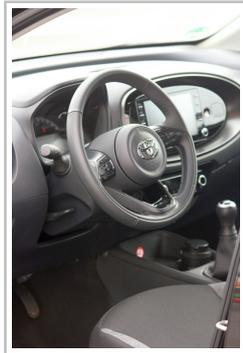
Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität



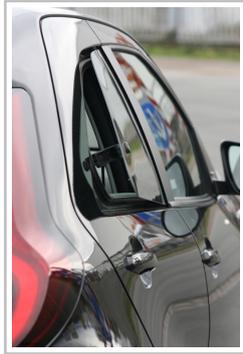
Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Toyota Aygo X.

Foto: Autoren-Union Mobilität
