



Toyotin novi malček ima sila simpatično in zgovorno ime 'Aygo', ki se, ko ga izgovorimo, spremeni v 'jaz grem'. Avtomobilček, ki bi rad šel, torej! Potem pojdi - »You go!« Ampak to zveni kot 'jugo', legendarni Zastavin mali avto, ki pa, verjemite, z Aygom nima čisto nič skupnega. Je pa dobra besedna igra za uvod nekega testa.

**P**a začnimo za spremembo ta test nekoliko manj tehnično, saj ste ne nazadnje test popolnoma enakega avtomobila lahko prebrali že v letošnji 13. številki Avto magazina. Da, šlo je za Citroëna C1, ki je eden od enojajčnih trojčkov poleg Toyote in Peugeota. A da ne bo pomote, avtomobilčke (tako jim lahko rečemo, saj so zares majhni) že izdelujejo v Toyotini tovarni na Češkem, kar je

vsekakor zagotovilo za kakovost končnega izdelka. Toyota namreč slovi po najstrožjih kriterijih glede nadzora kakovosti, preden avto zapusti tovarno. Skratka, C1 je že pri nas in sedaj z veseljem sprejemamo še Ayga. Zakaj z veseljem?

Pogled na Toyotinega Ayga takoj zbudi pozitivne občutke, ki porodijo dobro počutje, in kdor se počuti dobro, se mu kotički ustnic ves čas vihajo navzgor. Razloga za slabo voljo na zunanosti pri

Aygu res nismo našli. Maska z velikim Toyotinim znakom, sestavljenim iz treh ovalov, deluje, kot da se avtomobilček ves čas rahlo nasmija. Prijazen obraz mu dajeta tudi oba žarometi, ki se lepo zlijeta z mehko linij celotne karoserije.

Toda Aygo ni videti samo prijazen, temveč tudi že nekoliko športno agresiven. Le pogledjte, kam in kako visoko se dvigne spodnji rob zadnjega stranskega okna! Ob rahli izboklini, ki služi za



moderno vpetje zadnjih luči in smerokazov, pa je vse skupaj že prav avtomobilsko erotično. No, če je erotika hrepenenje po ljubezni, pa v avtomobilizmu to pomeni hrepenenje po vožnji. Torej »ajgo, jugo ...«, ma, gremo vsi skupaj!

Vstop v malo Toyota je nezahteven, saj se velika stranska vrata odprejo dovolj na široko. Tudi ko sedimo, je prijazno mehak in udoben, le kolena so se počutila manj udobno. Preden smo našli pravi položaj sedenja, smo se morali malce poigrati z ročico za pomik sedeža naprej in nazaj. Ko govorimo o pravem položaju sedenja za volanom, morajo biti kolena nekoliko pokrčena, hrbet na naslonjalu, zapestje iztegnjene roke pa na vrhu volanskega obroča. No, v Aygu smo morali noge nekoliko bolj iztegniti, kot smo si želeli, naslon



sedeža pa zato postaviti za odtenek bolj pokonci. A to velja za voznike, višje od 180 cm. Manjši te težave niso imeli. Zato lahko pričakujemo, da se bo večina predstavnic nežnejšega spola v njem peljala dovolj udobno. Ko namreč pogledamo Ayga, si moramo priznati, da je ta avto več kot očitno narejen za ženske, namenjen pa je tudi tistim moškim, ki jim prevelika dolžina povzroča preglavice (kdm ... dolžina avtomobila, na kaj ste pa vi pomislili?). S svojimi 340,5 centimetra (no, pa smo spet pri centimetrih) ga boste vtaknili v vsako, še tako majhno luknjo. To je seveda dobro, sploh če vemo, da je na mestnih ulicah prostih parkirnih mest vedno manj.

»Aygo sodi med najvarnejše majhne avtomobile.«

Parkiranje s to malo Toyota je prava poezija, tako zelo preprosto je. Robovi avtomobila sicer niso najbolj vidni, a zaradi majhne oddaljenosti vseh štirih vogalov avtomobila lahko voznik vedno vsaj sluti, koliko mu še manjka do ovire na sprednjem in zadnjem koncu. To pa je nekaj, kar vam pri sodobnih limuzinah ali športnih kupejih nikoli ne bo uspelo. Vsaj brez sistema PDS ne.

V notranjosti avtomobila je na sprednjih sedeh veliko prostora nad glavo in v širino, tako da se s sovoznikom ne boste zadeli z ramo ob ramo ob vsakem zasuku volana, ko avto spretni smer.

Zadaj je zgodba drugačna. Mala Toyota na zadnjo klop sprejme dva potnika, ki pa bosta morala vsaj v predelu nog malce potrpeti. Če ste iz Ljubljane in bi se radi z Aygom zapeljali na žur proti primorski obali, ne bo težav tudi za zadaj potujoče potnike. Če pa ste iz Maribora in bi radi naredili podobno, boste najmanj enkrat vmes skočili na pivo, da si bosta vaša potnika lahko pretegnila noge. Ob tako majhnem prtljažniku smo ves čas pogrešali preprosto rešitev, ki jo poznajo tudi pri Toyoti. V Yarisu so namreč težavo z majhnim prtljažnikom domiselno rešili s pomično zadnjo klopjo in zares nam ni jasno,

# Test | Toyota Aygo 1.0 WT-i +



»Na cesti je ta Toyotin malček zelo okreten.«



zakaj se v Aygu niso odločili enako, saj bi bil na ta način precej uporabnejši in udobnejši. Tako pa boste vanj pospravili le dva srednje velika nahrbtnika oziroma letalska kovčka.

Prestavna ročica menjalnika nam ni povzročala preglavic, saj dobro sede v dlan in je dovolj natančna, da tudi ko se nam je mudilo, ni bilo zoprnega zatikanja. Pohvalimo lahko tudi veliko majhnih predalčkov in poličk, v katere pospravimo vso drobnarijo, ki jo danes vlačimo s seboj. Pred ročico menjalnika gresta v par okroglih odprtih dve pločevinki, nekaj centimetrov naprej pa je prostor za telefon in denarnico. Pa sploh še nismo omenili obeh žepov v vratih in na vrhu armaturne plošče. Le pred sovoznikom smo pogrešali predal, ki bi se ga lahko zaklenilo (namesto njega je tam le velika odprtina, po kateri se drobnarija kotila sem ter tja).

Med brskanjem po notranjosti nam ni ušel tudi droben detalj, ki vsem mamiciam in očetom z majhnimi otroki pride še kako prav. Aygo ima stikalo za izklop sovoznikove varnostne blazine, tako da bo malček v svoji lupinici varen na sprednjem sedežu.

Sicer pa sodi med najvarnejše majhne avtomobile. Poleg sprednjega para varnostnih blazin se Ago + pohvali s stranskima blazinama, možen pa je dokup celo zračnih zaves.

Na cesti je ta Toyotin malček zelo okreten. Zdrav razum seveda govori v prid njegovi mestni in primestni rabi, kajti tu je domač, ne nazadnje je bil ustvarjen za urbano življenje. Če se bosta na dolgo pot odpravila dva, pa tudi ne bo težav,



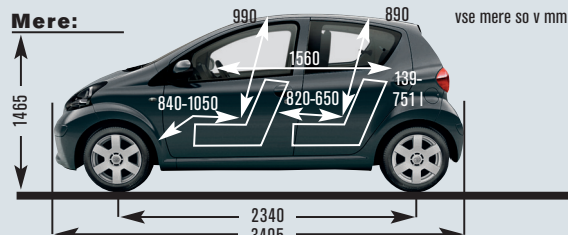
le v zakup je treba vzeti manjšo potovalno hitrost (naša izmerjena največja hitrost je znašala 162 km/h) in dejstvo, da bosta občutila več neravnin, kot bi jih na primer v velikem potovalnem avtomobilu. Mali trivaljni mlinček, ki pa se lahko pohvali s tehniko ventilov VVT-i v glavi motorja, je svoji nalogi popolnoma dorasel. S svojimi 68 KM lahek avtomobilček požene s pravnjo mero živahnosti, do 100 km/h pa pospeši v 13,8 sekunde. Če bi si želeli več moči, bi lahko govorili že o pravem mini športnem avtomobilčku. A na kaj takega bo treba še počakati. Kot kaže, v bližnji prihodnosti drugega kot malega dizla poleg tega bencinskega motorja ne bomo videli v nosu male Toyote.

A saj ne pravimo, da je kakršna huda potreba po tem, takle Aygo je moderen, simpatičen in zelo 'kul' štirikolesnik. Čeprav mladina (njim je najbolj všeč) ne da veliko na gospodarnost (vsaj tisti, ki si ga bodo lahko privoščili), lahko pohvalimo zmerno porabo goriva. Na našem testu je popil v povprečju 5,7 litra bencina, najmanjša poraba pa je znašala 4,8 litra za sto kilometrov. Toda to je ob ceni skoraj 2,7 milijona tolarjev za tako majhen avto skoraj nepomemben podatek. Naš Aygo + s klimatsko napravo in športnim paketom opreme (meglenke, platišča iz lahke litine in simpatičen okrogli merilnik vrtljajev) je vse prej kot poceni. Tudi podatek o ceni osnovnega Ayga+ ni veliko boljši. Aygo je drag, ni kaj, a verjetno meri na tiste, ki so za simpatičen, varen in kakovosten mali mestni avtomobil pripravljeni odšteti več. ■

## Toyota Aygo 1.0 VVT-i +

|                          |                 |
|--------------------------|-----------------|
| <b>CENA:</b>             | (Toyota Adria)  |
| <b>Osnovni model:</b>    | 2.273.000 SIT   |
| <b>Testno vozilo:</b>    | 2.688.000 SIT   |
| <b>Moč:</b>              | 50 kW / (68 KM) |
| <b>Pospešek:</b>         | 13,8 s          |
| <b>Največja hitrost:</b> | 162 km/h        |
| <b>Povpr. poraba:</b>    | 5,7 l/100 km    |

### Mere:



### NAŠE MERITVE

(T=17 °C / p=1010 mbar / rel. vl: 68 % / Gume: 155/65 R 14 T  
(Continental ContiEcoContact 3) / Stanje km števec: 862 km)

#### Vozne lastnosti

|                 |            |
|-----------------|------------|
| <b>Pospeški</b> | <b>s</b>   |
| 0-100 km/h:     | 13,8       |
| 402 m z mesta:  | 18,9       |
|                 | (116 km/h) |
| 1000 m z mesta: | 35,3       |
|                 | (142 km/h) |

#### Prožnost

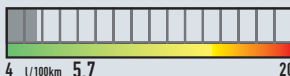
|                  |          |
|------------------|----------|
|                  | <b>s</b> |
| 50-90 km/h (IV): | 18,0     |
| 80-120 km/h (V): | 25,3     |

#### Največja hitrost

|  |               |
|--|---------------|
|  | 162 km/h      |
|  | (V. prestava) |

#### Poraba goriva

|                         |                 |
|-------------------------|-----------------|
|                         | <b>l/100 km</b> |
| najmanjše povprečje     | 4,8             |
| največje povprečje      | 6,4             |
| skupno testno povprečje | 5,7             |

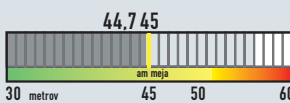


#### Trušč v notranjosti

|            |             |
|------------|-------------|
|            | <b>dB</b>   |
| Prestava   | III. IV. V. |
| 50 km/h    | 59 58 57    |
| 90 km/h    | 66 64 63    |
| 130 km/h   | 69 68 68    |
| Prosti tek | 36          |

#### Zavorna pot

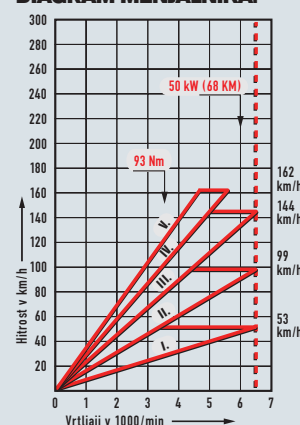
|                |          |
|----------------|----------|
|                | <b>m</b> |
| od 100 km/h:   | 44,7     |
| (AM meja 45 m) |          |



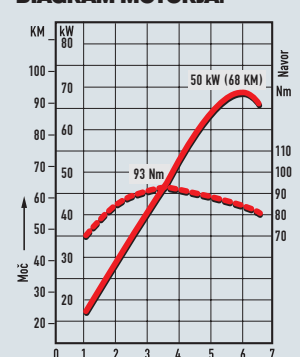
#### Napake med testom

- brez napak

### DIAGRAM MENJALNIKA:



### DIAGRAM MOTORJA:



### UŽITEK V VOŽNJI:

Smiley faces indicating driving enjoyment. Zvok trivalnika v nosu je že skoraj športen in zato zabaven, avto pa igriv in zabaven. S konjenico pod pokrovom motorja pa bi bil pravi dirkalnik.

### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 3-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 998 cm<sup>3</sup> - največja moč 50 kW (68 KM) pri 6000/min - največji navor 93 Nm pri 3600/min.

**Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 155/65 R 14 T (Continental ContiEcoContact 3).

**Voz in obese:** kombilimuzina - 3 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijalni vzmeti, teleskopska blažilnika - zavore spredaj kolutni (prisilno hla-jeni), zadaj bobnasti - rajdni krog 10,0 m - posoda za gorivo 35 l.

**Mase:** prazno vozilo 790 kg - dovoljena skupna masa 1180 kg.

**Zmogljivosti:** največja hitrost 157 km/h - pospešek 0-100 km/h 14,2 s - poraba goriva (ECE) 4,6/4,1/5,5 l/100 km.

Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × kovček (85,5 l)



### Ocena

|                       |    |                                                                          |
|-----------------------|----|--------------------------------------------------------------------------|
| Zunanost (15)         | 14 | Simpatičen in dobro narejen malček.                                      |
| Notranost (140)       | 83 | Ima veliko predalčkov, a malo prostora na zadnji klopi in v prtljavniku. |
| Motor, menjalnik (40) | 28 | Za mestni avto je moči ravno prav, če niste prezahtevni vozniki.         |
| Vozne lastnosti (95)  | 66 | Izredna okretnost je plus, stabilnost pri večjih hitrostih minus.        |
| Zmogljivosti (35)     | 15 | Pogrešali smo več prožnosti v motorju.                                   |
| Varnost (45)          | 29 | Med majhnimi avtomobili je ta med najvarnejšimi.                         |
| Gospodarnost (50)     | 36 | Porabi malo goriva, a s to ceno ne bo za vsakega.                        |

### Skupaj

271

**OCENA** avto magazin

1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ oblika
- ▲ uporabnost v mestu
- ▲ izdelava
- ▲ prostornost spredaj
- ▲ varnost

- ▼ cena
- ▼ majhen prtljajnik
- ▼ malo prostora zadaj
- ▼ bočni prijem sedežev
- ▼ za spuščanje sovoznikove šipe se je treba stegniti do sovoznikovih vrat