**PERSINFORMATIE 12 juni 2018**

**DE NIEUWE TOYOTA AYGO**

**INLEIDING**

De eerste AYGO-generatie, die in 2005 werd gelanceerd, had als doel om jonge klanten uit de stad aan te trekken en het merk Toyota een speelser imago te bezorgen.

Hij was niet alleen Toyota's eerste compacte stadswagen maar ook de eerste vrucht van een nieuwe joint venture met PSA. De auto's werden specifiek voor Europa ontworpen en gebouwd in de nieuwe TPCA-fabriek (Toyota Peugeot Citroën Automobile) in Kolin (Tsjechië).

Door elk jaar nieuwe kleuren te introduceren, regelmatig speciale series te lanceren op lokale markten en ingrijpende productvernieuwingen door te voeren (in 2008 en 2012), behield de AYGO doorheen zijn hele levenscyclus een frisse look. De cijfers liegen er niet om: Toyota verkocht in het totaal 760.000 exemplaren en de veroverings- en getrouwheidscijfers lagen ver boven het gemiddelde in het A-segment.

Sinds hij in 2014 werd gelanceerd, is de huidige AYGO uitgegroeid tot een waar succesverhaal voor Toyota in het Europese A-segment. Met het onmiddellijk herkenbare, typische ‘X’-design van zijn neus en zijn brede waaier aan personaliseringsmogelijkheden wist hij zich steeds te onderscheiden van de massa.

De AYGO verleidde meer stijlbewuste klanten die hun wagen niet om zuiver rationele redenen kochten en was dankzij zijn opvallende, knappe look en meeslepende rijeigenschappen een van de best presterende Toyota-modellen wat betreft het aantrekken van nieuwe klanten en het veroveren van klanten op andere merken.

In 2017 behoorde AYGO nog tot de meest verkochte modellen in het A-segment, met meer dan 85.000 verkochte exemplaren en een segmentaandeel van 6,6 %.

De nieuwe AYGO zet het unieke DNA van het model en zijn uitzonderlijke positionering in het uiterst competitieve A-segment nog extra kracht bij. De ontwerpers en ingenieurs van Toyota versterkten niet alleen zijn speelse en opvallende uitstraling maar maakten zijn aandrijving ook efficiënter en verbeterden de prestaties en rijeigenschappen om hem nog aangenamer te maken.

**Voorwoord door David Terai, hoofdingenieur voor de AYGO**

“Met veertien jaar ervaring als Chief Engineer voor joint venture-projecten weet ik hoe belangrijk het is om de moderne uitstraling van een auto over de hele levenscyclus te bewaren. Dus toen we in 2012 de tweede AYGO-generatie begonnen te ontwikkelen, wist ik al welke visuele aanpassingen en innovaties ik wilde voorvoeren bij deze tussentijdse facelift van het model.

Toen we in 2015 aan de conceptstudie begonnen, heb ik het nieuwe team bestaande uit de stijl- en onderzoeksafdelingen van Toyota Motor Europe, onmiddellijk mijn idee voorgelegd om een levendigere neus te creëren door middel van een driedimensionaal X-design.

Van bij de start van de ontwikkeling werd het duidelijk dat we heel wat grote uitdagingen moesten overwinnen aangezien het uitgaande model nog steeds op heel wat bijval kon rekenen bij klanten uit het A-segment, dankzij zijn krachtige koetswerkdesign en zijn lage verbruik. We konden echter niet voorbij aan het groeiende aantal concurrenten dat de lat in het A-segment alsmaar hoger legt.

Met die vaststelling in het achterhoofd, beslisten we dat het nieuwe model als een nieuwe auto moest ogen en aanvoelen en dat we ons tegelijk moesten toeleggen op drie pijlers om het DNA van de AYGO te optimaliseren: een herevaluatie van het koetswerkdesign, een stiller en leuker rijgedrag en lagere totale bezitskosten door de gebruikskosten van de nieuwe AYGO nog verder te drukken.

Mijn boodschap aan het designteam was dan ook: de AYGO heeft een sterke aanwezigheid nodig in de Europese markt, met een leuk karakter en personaliseringsmogelijkheden geïnspireerd op de Japanse Manga-cultuur maar uitgevoerd op een manier die bij Europese klanten in de smaak valt.

De voorkant moest meer leven en wendbaarheid uitstralen. De nieuwe, driedimensionale neus geeft de auto een volledig nieuwe look maar toch blijft hij onmiddellijk herkenbaar als een AYGO. Dankzij de unieke led-signaturen voor- en achteraan en de nieuwe velgdesigns hebben we het koetswerk een nog originelere look gegeven.

In het interieur hebben we de materialen opgewaardeerd om meer harmonie te brengen en het gevoel van kwaliteit te verhogen. Ook introduceren we een nieuw multimediasysteem met Apple CarPlay en Android Auto voor een naadloze smartphone-integratie.

Dankzij ingrijpende verbeteringen aan de 1.0-driecilindermotor – zoals de toevoeging van een variabele kleppentiming (VVT) en dubbele injectoren – kunnen we onze klanten in het A-segment voortaan de beste combinatie van prestaties en zuinigheid aanbieden, geheel in lijn met het AYGO-DNA ‘leuk en efficiënt’. Dankzij deze wijzigingen kan ik met overtuiging zeggen dat de nieuwe AYGO de meest alerte auto in zijn segment is, zonder dat dit ten koste gaat van zijn milieuprestaties.

Het team en ik zijn erg trots op wat we hebben bereikt. Dit is zonder twijfel de beste AYGO ooit.”

**EEN FRISSE LOOK EN OPGEWAARDEERDE INTERIEURAFWERKING**

* **Een krachtigere, driedimensionale uitvoering van het iconische ‘X’-vormige neusdesign**
* **Nieuwe voor- en achterlichtblokken met unieke lichtsignatuur met led-rails**
* **Nieuwe, specifieke velgen voor elk uitrustingsniveau**
* **Keuze uit acht koetswerkkleuren, waaronder twee nieuwe metaalkleuren**

De nieuwe AYGO behoudt zijn iconische ‘X’-signatuur vooraan maar de tweedimensionale look werd verder verfijnd tot een krachtiger, driedimensionaal architectuurelement.

De opvallende nieuwe neus onderscheidt zich door hertekende *Keen Look*-lichtblokken vooraan, met geïntegreerde led-dagrijlichten (DRL) om de onmiddellijk herkenbare look van de AYGO nog te versterken.

Het onderste deel vormt een frame rond het radiatorrooster en benadrukt de stabiele look en de wendbaarheid die inherent zijn aan een compact model, terwijl de afwerking onder de lampen – verkrijgbaar in Zwart, Glanzend zwart en Zilver – de ‘S’-signatuur en de breedte van de auto in de verf zet.

In profiel gaat de meer driedimensionale vormgeving van de neus hand in hand met nieuw ontworpen lenzen voor de achterlichtblokken om de visuele connectie tussen voor- en achterkant te benadrukken en de indruk van voorwaartse beweging en dynamisme te versterken.

Achteraan geven de nieuwe led-lichten de AYGO een verfijnde look die het model onmiddellijk herkenbaar maakt. De unieke lichtsignatuur creëert de indruk van een compact passagierscompartiment boven een bredere bumperzone onderaan om de breedte en stabiliteit van de achterkant te benadrukken.

De nieuwe koetswerkstijl wordt vervolledigd door een gamma van acht koetswerkkleuren, waarvan er twee nieuw zijn: de metaalkleur Rich Blue en – exclusief voorbehouden aan de uitvoering x-cite – de metaalkleur Magenta Splash. De nieuwe 15” sierwieldoppen met technische look en de nieuwe 15” lichtmetalen velgen kregen een specifiek design voor elk uitrustingsniveau om de hoogwaardige look van de nieuwe AYGO te accentueren.

In het interieur zorgt de opgewaardeerde lay-out van het instrumentenbord voor een meer driedimensionaal effect en een nieuwe verlichtingskleur. De ontwerpers selecteerden ook een hoogwaardiger kleurschema in Quartz Grey en Piano Black en ontwierpen voor de meeste uitrustingsniveaus nieuwe zetelstoffen.

Meer informatie over de specifieke kleuren en stoffen van elk interieur vindt u in het hoofdstuk Gammastructuur en personalisering.

**Interview met Elvio D’aprile, Manager van de stijlafdeling van Toyota Motor Europe**

**De contrasterende ‘X’ vooraan was het voornaamste herkenningspunt van de AYGO. Waarom hebt u dat overboord gegooid?**

De ‘X’ is een erg sterke signatuur en is zo nauw verweven met het design van de AYGO dat we het absoluut moesten behouden. De grootste uitdaging voor ons team bestond erin om ze op een nieuwe en originele manier te visualiseren en ervoor te zorgen dat de unieke identiteit van de AYGO behouden bleef.

De nieuwe interpretatie van de ‘X’ moest iconisch en origineel zijn. Enerzijds moest ze een sterk visueel element zijn omdat ze het karakter en de identiteit van de auto benadrukt maar anderzijds mag ze ook niet te druk overkomen. Het moet een tijdloos design zijn, fris van de eerste dag tot het einde van de levenscyclus van het model.

Bij het uitgaande model is de ‘X’ een contrasterend element op een effen ondergrond. We hebben een nieuw design gecreëerd door een veel meer driedimensionale ‘X’-vorm te ontwerpen. Voortaan is de ‘X’ een vorm, eerder dan een tekening. Dat is de beste manier om een nieuwe, krachtigere signatuur te verkrijgen en tegelijk de iconische ‘X’-vorm te behouden.

Door het gebruik van nieuwe lichten met led-lichtrails en door de positionering van gekleurde strips daaronder, wordt de visuele impact van de nieuwe X-vorm nog verder versterkt. De nieuwe neus helpt ook de uitstraling en stroomlijn van de auto te verbeteren.

**De ‘X’ was ook een belangrijk deel van de uitgebreide personaliseringsmogelijkheden van de AYGO. Impliceert de schrapping van dit element dat de nieuwe AYGO zich daarvan distantieert?**

Helemaal niet. We zijn heel voorzichtig wat de personaliseringsmogelijkheden betreft omdat ze zo’n belangrijk aspect van de AYGO vormen. Anderzijds trachten we de dingen wat subtieler aan te pakken.

Op het uitgaande model was de ‘X’ zo’n prominent onderdeel van de neus dat je er moeilijk naast kon kijken. Maar door de voorbumperstructuur te scheiden, kunnen kopers van de nieuwe AYGO andere kleuren kiezen voor de spoilerlip en de sierelementen onder de koplampen.

En hoewel die individuele onderdelen kleiner zijn, hebben ze samen nog steeds een grote visuele impact.

**Welke exterieurwijzigingen werden er nog geïmplementeerd?**

Achteraan moesten er geen grote wijzigingen worden doorgevoerd aangezien het huidige bumperdesign al een soort van ‘X’ bevatte.

Wel hebben we de visuele impact van de auto versterkt door nieuwe achterlichtblokken te introduceren. Ze zijn uitgevoerd in het rood met een chroomelement en gebruiken led-lichtrails met een specifieke signatuur, een uniek gegeven in het A-segment.

Ook de velgen vormen een opvallend element voor de visuele impact van de auto. Daarom hebben we deze tussentijdse facelift te baat genomen om ze te herwerken. Daarnaast introduceren we een specifieke nieuwe velg voor alle uitvoeringen om hun unieke karakter te benadrukken.

De velgen hebben een diameter van 15” maar door het spaakdesign en het contrast tussen het gepolijste oppervlak en de zwarte lak hebben we het effect van veel grotere wielmaten gecreëerd.

We lanceren ook twee nieuwe metaalkleuren: Rich Blue en Magenta Splash. Deze nieuwe metaalkleur oogt echt gedurfd maar past naar onze mening perfect bij het unieke en speelse karakter van de AYGO.

**Welke wijzingen hebt u aan het interieur aangebracht?**

We hebben de interieurkleuren opnieuw geëvalueerd. Het instrumentenbord kreeg een nieuwe kleur en een meer driedimensionaal turbinedesign. Die aspecten dragen bij tot het moderne en geraffineerde uitzicht van het instrumentenbord.

We hebben ook de interieurkleuren en -bekledingen opgewaardeerd. De levendige interieursfeer wordt nog versterkt door de afwerking in koetswerkkleur voor de zijdelingse verluchtingsopeningen. Dat resulteert in een harmonieuzer interieur met een hoogwaardiger kwaliteitsgevoel en meer personaliseringsmogelijkheden.

**EFFICIËNTER EN LEUKER OM MEE TE RIJDEN**

* **Zuinigere 1.0-driecilindermotor die aan de Euro 6.2-normen voldoet**
* **CO2-uitstoot met 5 g/km verlaagd om toonaangevende efficiëntie te verzekeren**
* **Verbeterde motorrespons en wegligging voor meer rijplezier**
* **Betere NVH-prestaties voor nog meer interieurcomfort**

Toyota’s bekroonde Dual VVT-i-driecilindermotor met een inhoud van 998 cm³, twaalf kleppen en een dubbele bovenliggende nokkenas voldoet voortaan aan de Euro 6.2-normen. De krachtbron werd ingrijpend herwerkt en combineert voortaan een ideale balans tussen vermogen en verbruik met een hoger koppel, dat al vanaf een lager toerental ter beschikking staat om de rijervaring in het stadsverkeer nog te verbeteren.

De cilinderkop werd bedacht met een nieuwe dubbele brandstofinjector die de verbrandingsefficiëntie ten goede komt. De vorm van de inlaatpoort werd gewijzigd om de brandstofstroom ter hoogte van de inlaat te optimaliseren. Daardoor verloopt de verbranding nog efficiënter, wat zowel het verbruik als de uitstoot ten goede komt.

De vorm van de uitlaatpoort werd gewijzigd om ze groter te maken, waardoor de druk in het uitlaatspruitstuk afneemt. Dat draagt niet alleen bij tot de koppelontplooiing doorheen het hele toerentalbereik maar verlaagt ook het brandstofverbruik.

Er werd tevens een variabele kleppentiming toegevoegd op de uitlaatnokkenas om zo de efficiëntie en milieuprestaties te verbeteren. Bovendien werden de eigenschappen van de klepveren geoptimaliseerd en werd de kleplichter voorzien van een DLC-coating (Diamond-Like Carbon) om de wrijving te beperken en zo het verbruik nog te reduceren.

In het cilinderblok werd de vorm van de koelleidingen tussen de cilinderboringen geoptimaliseerd om de koeling efficiënter te laten verlopen. Daardoor wordt de kans op pingelen nog kleiner en worden de verbruiks- en uitstootcijfers nog verbeterd.

Om de warmte aan de cilinderboringen beter te verspreiden, de wrijving door de zuigers te reduceren en het brandstofverbruik terug te dringen gebruikt de watermantel voortaan een vulbus in schuimrubber.

De vorm van de verbrandingskamer werd geoptimaliseerd, om de compressieverhouding te verhogen van 11,5:1 tot 11,8:1. Toch werd de wrijving van de zuiger en zuigerring gereduceerd door de harscoating van de hertekende zuigerschort en de toevoeging van een DLC-coating voor het bovenste deel van de zuigerring.

Er werd ook een EGR-koeling (uitlaatgasrecirculatie) toegevoegd om de efficiëntie van de EGR-cyclus te optimaliseren en zo het verbruik nog verder te reduceren. Een dynamische demper aan de rechter motorsteun verbetert dan weer de NVH-prestaties (lawaai, trillingen en schokken).

En tot slot werd een verbeterde balansas in gebruik genomen om de trillingen bij het vrijlooptoerental te verminderen.

Dankzij al die ingrepen ontwikkelt de benzinemotor voortaan 53 kW/72 pk bij 6.000 t/min en een koppel van 93 Nm bij 4.400 t/min. De nieuwe AYGO accelereert in 13,8 seconden van 0 tot 100 km/u en haalt een topsnelheid van 160 km/u.

Deze standaardversie stelt zich tevreden met een brandstofverbruik van nauwelijks 4,1 l/100 km en een CO2-uitstoot van slechts 93 g/km.

x-shift

De x-shift-transmissie is als optie verkrijgbaar op de nieuwe AYGO. Deze gerobotiseerde manuele transmissie heeft een volledig automatische schakelmodus zonder koppelingspedaal. Ze gebruikt een computersturing om de motor, koppeling en transaxle te synchroniseren voor een snel en nauwkeurig schakelgedrag.

In de standen E (Easy Mode), M (manueel) of R (achteruit) kan men de auto net als bij een klassieke automaat laten ‘kruipen’. In de E-modus selecteert het systeem een geschikte versnelling naargelang de stand van het gaspedaal, de rijsnelheid en de rijomstandigheden.

De 'x-shift'-transmissie van de nieuwe AYGO is uitgerust met de kick-downfunctie die bij automatische transmissies standaard voorzien is. Bovendien kan het systeem tijdelijk worden uitgeschakeld met de schakelhendels aan het stuur. Door de M-modus te activeren, kan de bestuurder manueel schakelen via de versnellingspook zelf of met de schakelhendels.

Met de 'x-shift'-transmissie verbruikt de nieuwe AYGO 4,2 l/100 km en genereert hij een CO2-uitstoot van nauwelijks 95 g/km.

**Rijgedrag**

Als aanvulling op de verbeterde motorprestaties en efficiëntie werd de afstelling van de ophanging herzien en werd de software van de stuurinrichting bijgewerkt zodat de nieuwe AYGO sneller en nauwkeuriger reageert op de input van de bestuurder om een nog levendiger rijgedrag neer te zetten en het rijplezier in de stad te verhogen.

Talloze elementen van de beproefde combinatie van MacPherson-veerpoten vooraan en een torsieas achteraan werden herwerkt en aangepast. Zo biedt de nieuwe AYGO nog meer rijcomfort, zonder in te boeten aan wendbaarheid of respons.

De dempingskracht van de schokdempers voor- en achteraan werd geoptimaliseerd om een superieur rijgedrag en rijcomfort te verzekeren terwijl de schroefveren onderaan van een isolatie werden voorzien om het rijcomfort van de voorwielophanging nog te verbeteren.

**NVH (lawaai, trillingen en schokken)**

Door ook extra dichtings- en absorptiematerialen toe te voegen aan het dashboard, de A-stijlen, de deuren en de koffer hebben de ingenieurs de NVH-waarden in het interieur sterk teruggedrongen over een brede waaier aan toerentallen.

Het materiaal gebruikt voor de demper in het dashboard werd geoptimaliseerd om de geluidsdemping en -absorptie te verbeteren. De bovenkant werd groter en plukt de vruchten van een dichtingsspons.

De dichtingsspons in het voorste schutbord werd 3 mm dikker en die voor de luchtafsluiting en schutbordafscheiding 2 mm, waardoor motorlawaai en windgeruis bij hoge snelheden afnemen.

De spatplaat van het voorste spatbord werd eveneens 1,3 mm dikker om motor- en windgeluiden te verminderen. Ook werd er een dichtingsspons toegevoegd aan de spatschermafwerking om te voorkomen dat motor- en windgeluiden een weg vinden door de opening van het schutbord en de langsdrager.

Labyrintclips aan de binnenste deurpanelen moeten dan weer vermijden dat rolgeluiden het interieur binnendringen via de waterafvoeropeningen in de deuren. Openingen in de binnenste deurpanelen en het binnenpaneel van de A-stijlen reduceren motor- en windgeluiden bij hoge snelheden.

Andere geluidsdempende ingrepen in het interieur zijn onder meer de toevoeging van dichtingen in vilt en ethyleenpropyleenrubber aan de bekleding van de A-stijlen, een grootschaliger gebruik van vilt in de achterdeuren en de toevoeging van vilt in de achterklepbekleding.

**Interview met Kristof Muylle, Senior Project Manager in het onderzoeks- en ontwikkelingscentrum van Toyota Motor Europe**

**Wat waren de voornaamste R&D-doelstellingen voor de nieuwe AYGO?**

Op basis van klantenfeedback hadden we drie belangrijke aspecten geïdentificeerd waarop we ons wilden toeleggen voor deze tussentijdse facelift.

In de eerste plaats moest de AYGO natuurlijk zijn positie van koploper in het A-segment op het vlak van efficiëntie en CO2-uitstoot behouden. Daarnaast hebben we zijn NVH-prestaties (lawaai, trillingen en schokken) opgekrikt om het comfort aan boord te verhogen.

Ons derde aandachtspunt waren de dynamische capaciteiten van het model. Het rijplezier is altijd een van de troeven van het model geweest en daar wilden we op voortbouwen.

**Hoe hebt u de nieuwe AYGO efficiënter gemaakt?**

De 1.0-driecilindermotor werd ingrijpend herwerkt en we hebben de efficiëntie van de verbranding verbeterd door het gebruik van een nieuwe dubbele injector. Daarnaast werden de compressieverhoudingen verhoogd en werd de wrijving in de motor verlaagd.

Er werd een nieuwe motor en bobine gebruikt voor het gasklephuis en tot slot hebben we de cilinderkop, het motorblok, het zuigerdesign en het EGR-systeem aangepast.

Dankzij al die wijzigingen voldoet de nieuwe AYGO aan de nieuwste Euro 6.2-voorschriften en werden de CO2-emissies met 5 g/km verlaagd over het hele modelgamma.

Dat is een bijzondere verwezenlijking voor een dergelijke kleine motor die al erg efficiënt was.

**Welke tegenmaatregelen hebt u genomen om de NVH-prestaties van de AYGO te verbeteren?**

We wilden voorkomen dat lawaai binnendrong en introduceerden daarom een compleet gamma aan revisies toegespitst op vier cruciale elementen van de auto: het dashboard, de A-stijlen, de deuren en de koffer.

Door de geluidsabsorptie op te waarderen, isolatie toe te voegen en een hele reeks van kleine optimalisaties door te voeren hebben we het geluidsniveau in het interieur bij alle rijsnelheden en toerentallen kunnen terugdringen.

Dat komt het comfort op de snelweg ten goede, maar ook in de stad, de natuurlijke habitat van de AYGO.

**Hoe hebt u de nieuwe AYGO nog leuker gemaakt?**

We wilden de bestuurder op elk moment vertrouwen geven dankzij het stuurgevoel en de pedaalbediening. Vooral in de stad, waar er heel wat externe invloeden zijn, hebben we alles in het werk gesteld om de overlast van het rijden tot het minimum te beperken. Daardoor voelt de bestuurder zich meer ontspannen en geniet hij veel meer van het rijden.

Door het maximumkoppel van de motor een beetje te verlagen maar het tegelijk vanaf een lager toerental ter beschikking te stellen, konden we het rijgemak en de vertrekprestaties verbeteren. Vertrekken in eerste en tweede versnelling gaat voortaan vlotter, niet onbelangrijk voor een auto die voornamelijk in de stad zal worden gebruikt.

Ook helpen de motorverbeteringen die ik eerder heb vermeld samen met een upgrade van de stuursoftware en een herziening van de ophanging een meer geraffineerde rijervaring te bieden.

Dankzij het scherpere rijgedrag en het moeiteloze stuurgevoel behoudt de bestuurder steeds de controle over zijn wagen. Het feit dat de nieuwe AYGO nog lichtvoetiger rijdt dan voorheen, draagt bij tot het rijplezier.

**HERWERKTE GAMMASTRUCTUUR EN MEER PERSONALISERINGSMOGELIJKHEDEN**

* **Elke uitvoering speelt in op de smaken en behoeften van verschillende doelgroepen**
* **Twee speciale edities om het gamma op regelmatige basis op te frissen**
* **Ondersteuning voor Apple CarPlay en Android Auto dankzij het nieuwe Display Audio met Smartphone-integratie van Pioneer**
* **Toyota Safety Sense beschikbaar op alle niveaus voor een nog hoger niveau van actieve veiligheid**

De structuur van het AYGO-gamma werd uitgewerkt om een nog breder publiek aan te trekken dankzij een bijzondere focus op de hogere uitvoeringen. Elk uitrustingsniveau heeft unieke designelementen en is gemakkelijk herkenbaar aan de afwerking van de voorbumper, de specifieke lichtmetalen velgen en de interieuraankleding.

Van het basisniveau **x** over het middenniveau **x-play** tot het topniveau **x-clusiv**: elk uitrustingsniveau werd uitgekiend om te beantwoorden aan de wensen en behoeften van de verschillende doelgroepen.

De uitvoering ‘x-play’ staat centraal in de gammastructuur voor de nieuwe AYGO. Ze biedt verscheidene opties waarmee klanten hun auto kunnen personaliseren. De uitgebreide standaarduitrusting van de x-play met pack x-fresh verzekert een uitstekende prijs-kwaliteitsverhouding en omvat onder meer comfortvoorzieningen zoals een airconditioning, een audiosysteem met bedieningstoetsen op het stuur, een in de hoogte verstelbare bestuurderszetel, een regelbare snelheidsbegrenzer en het 7”-multimediasysteem Display Audio.

De nieuwe topversie **x-clusiv** bouwt voort op de standaarduitrusting van de x-play en vult ze aan met een opvallend tweekleurenschema met keuze uit drie sferen, unieke 15” lichtmetalen velgen met dubbele spaken, zetels met een deels lederen bekleding, Toyota Safety Sense en het nieuwe multimediasysteem Display Audio met 7”-scherm en ondersteuning voor Apple CarPlay en Android Auto.

Daarnaast zullen twee speciale reeksen, **x-cite** en **x-trend**, het AYGO-gamma vervolledigen.

**x-cite** is de meest opvallende versie in het AYGO-gamma dankzij het unieke tweekleurige koetswerk in de tint Magenta, de specifieke, volledig zwarte 15” lichtmetalen velgen, de zetelstof Manhattan met stiknaden in de kleur Magenta, de inzetstukken in koetswerkkleur voor de verluchtingsroosters en de versnellingspookknop, evenals de pianozwarte afwerking voor het instrumentenbord en de rand rond de versnellingspook.

Klanten die een meer dynamische variant van Toyota’s stadswagen zoeken, kunnen zich laten verleiden door de versie **x-trend**. Zijn zwarte koetswerk wordt aangevuld met zwarte sierelementen rond de koplampen, opvallende buitenspiegelkappen in de kleur Cyaan, een unieke set sportieve stickers, speciale 15” lichtmetalen velgen met tien spaken, een deels lederen bekleding en interieurelementen in Cyaan Blauw.

Multimedia

De basisversie van het Display Audio-multimediasysteem gebruikt een 7”-aanraakkleurenscherm, dat volledig is geïntegreerd in het dashboard, en is standaard gekoppeld aan een parkeercamera achteraan.

Het hoofdmenu heeft een duidelijke structuur met vijf pictogrammen, die in een oogopslag toegang geven tot alle functies om zo een intuïtieve gebruikerservaring te verzekeren.

Een optionele Navi Box kan via een speciaal opbergvak in het handschoenkastje gekoppeld worden aan het multimediasysteem. Hij biedt bestuurders op een intuïtieve manier toegang tot een snelle en nauwkeurige Europese routebegeleiding.

Een nieuw Display Audio-systeem met Smartphone-integratie van Pioneer wordt standaard gemonteerd op de topversie x-clusiv en de speciale reeksen x-cite en x-trend. Dat systeem bouwt voort op de eigenschappen van het standaardsysteem en voegt er nog een spraakbesturing en ondersteuning voor Apple CarPlay en Android Auto aan toe.

Dankzij de verbeterde smartphone-functies van het systeem worden telefoon-, berichten-, navigatie- en muziek-apps weergegeven op het 7”-aanraakscherm van de AYGO terwijl Apple Siri en Google Voice Command een veilige en eenvoudige bediening verzekeren.

DAB is als optie verkrijgbaar op beide multimediasystemen.

Parkeersysteem

Het parkeersysteem begeleidt de bestuurder bij het parkeren of manoeuvreren in krappe parkeerplaatsen. Het treedt in werking zodra de achteruitversnelling wordt ingeschakeld. Een camera achteraan geeft op het x-touch 7"-kleurenscherm in de middenconsole beelden weer van achter de wagen.

Elektrisch bediend stoffen dak

De nieuwe AYGO kan worden uitgerust met een groot, elektrisch bediend stoffen dak met een royale opening van 785 mm x 730 mm. Het is slechts één voorbeeld van de bijkomende uitrusting ontworpen voor de meer veeleisende klanten in het A-segment.

Smart Entry & Start-systeem

Het Smart Entry & Start-systeem. Hiermee kunnen bestuurders hun wagen vast- en losmaken en de motor starten via een drukknop op het dashboard zonder de sleutel uit hun zak te halen.

Krachtige projectorkoplampen

De voorste lichtblokken van alle nieuwe AYGO-modellen beschikken standaard over halogeenkoplampen met PES-systeem (Poly-Ellipsoid System) voor een groter bereik en een bredere lichtbundel, zowel voor de dimlichten als de grootlichten. Ze omvatten ook geïntegreerde led-lichtrails die de AYGO een unieke lichtsignatuur geven waardoor hij van ver herkenbaar is.

Toyota Safety Sense

Toyota Safety Sense verenigt diverse actieve-veiligheidstechnologieën om aanrijdingen in uiteenlopende omstandigheden te voorkomen of de gevolgen ervan te beperken.

Bij snelheden tussen ongeveer 10 km/u en 80 km/u detecteert het 'pre-collision-systeem' (PCS)[[1]](#footnote-1) voorliggers en beperkt het het risico op kop-staartaanrijdingen. Zodra het systeem een dreigende aanrijding detecteert, maant het de bestuurder met auditieve en visuele waarschuwingen aan tot remmen.

PCS bereidt het remsysteem zelfs voor om extra remkracht te leveren zodra de bestuurder het rempedaal intrapt. Als de bestuurder niet op tijd reageert, remt het systeem de wagen automatisch af om de snelheid met ongeveer 30 km/u[[2]](#footnote-2) te vertragen of de wagen zelfs helemaal tot stilstand te brengen. Zo voorkomt het de aanrijding of vermindert het de kracht van de impact.

De rijstrookassistent (Lane Departure Alert, LDA) volgt de rijstrookmarkeringen en helpt ongevallen en frontale botsingen bij het veranderen van rijstrook te vermijden. Wanneer de wagen van zijn rijstrook begint af te wijken zonder dat de richtingaanwijzers werden geactiveerd, waarschuwt LDA de bestuurder met een geluidssignaal en een verklikker.

*Over Toyota :*

*Toyota is één van de grootste autofabrikanten ter wereld met merken als Toyota en Lexus. Toyota wil de CO²-uistoot van de verkochte auto’s verminderen met 90% tegen 2050 en is marktleider in hybride wagens. In 1997 introduceerde Toyota de eerste hybride wagen voor verkoop op grote schaal, de Prius. Vandaag biedt Toyota een volledig gamma hybride wagens aan, vanaf de Yaris over de Auris tot de RAV4. In België zijn meer dan 50% van alle verkochte wagens bij Toyota hybride. In 2015 bracht Toyota de Mirai op de markt, een wagen op waterstof.*

1. Technische naam: Pre-Crash-veiligheidssysteem [↑](#footnote-ref-1)
2. Resultaten behaald tijdens tests met een wagen die 30 km/u reed en een stilstaande wagen. De werking van het systeem is afhankelijk van de rijomgeving (inclusief wegdek en weer) en de toestand van de wagen. [↑](#footnote-ref-2)