



Martijn Verhoef
15 december 2025

Segment overstijgend

Met de Aygo weet Toyota al decennialang een vaste waarde in het A-segment te bieden. Samen optrekkend met Peugeot en Citroën begonnen de Japanners het avontuur. En zelfs toen PSA het voor gezien hield in het A-segment, ging Toyota door. De Aygo X (je zegt 'Cross') werd geïntroduceerd, een auto die meer cross-over uitstaling biedt en die werd geplaatst op het onderstel van de Yaris.

De auto weet in veel landen nog steeds de hoogste regionen van de verkoopl ijsten te bereiken, al kun je van een prijspakker allang niet meer spreken. En daar gaat met de introductie van de facelift geen verandering in komen, want de Aygo X is er nu alleen als Hybrid. Dat resulteert in de laagste uitstoot van iedere benzineauto zonder stekker. Hoog tijd om met deze vernieuwde Benjamin op pad te gaan om te zien wat dat betekent voor de rijeigenschappen en het verbruik.



Canvas met bijgeluid

De gewijzigde Aygo X herken je direct aan zijn nieuwe neus. Duidelijk in lijn met de overige familieleden en we zien er ook wel Lexus-trekjes in. We rijden in de duurste versie van de Toyota, namelijk de GR Sport. Deze is motorisch niet afwijkend van zijn minder sportieve broers, maar heeft een getrainder postuur. Uiteraard kan een Gazoo Racing embleem in de grille niet ontbreken, terwijl op de glazen achterklep het HEV-logo is aangebracht. Er zijn ook weer een aantal nieuwe lakkleuren te verkrijgen, waarvan het Mustard metallic van de testauto alleen voor de sportversie verkrijgbaar is. De GR Sport is standaard in zwart metallic uitgevoerd, voor het geel, wit of grijs moet je bijbetalen. Maar dan heb je wel direct de bi-tone kleurstelling met zwarte motorkap, dak en achterzijde. Ook de flinke achttien inch wielen zijn standaard, we spreken dan ook over de absolute topversie van de Aygo X. Toch heeft met uitzondering van het instapmodel ook iedere andere Aygo X lichtmetalen wielen en een metallic lakkleur als standaard. Vanaf het tweede uitrustingsniveau is volledige ledverlichting aanwezig, inclusief mistlampen vÃ³r met actieve bochtverlichting. De GR Sport en Envy zijn de duurste uitvoeringen, maar er blijven altijd losse opties over.

Toyota Aygo X Hybrid 115 GR Sport

Zo kun je een canvas vouwdak bestellen, dat behoorlijk ver open kan. Toch zouden we dit dakje afraden. Geopend is dit namelijk tot 60 kilometer per uur leuk, daarboven krijg je last van windklappen. Maar ook gesloten valt het dakje in negatieve zin op, want het wordt ontzettend gehorig in het interieur van de Aygo X.



Voor vier personen

Bestel je het canvas dakje niet, dan zal opvallen dat het interieur juist een stuk stiller is dan voorheen. Een betere isolatie houdt de rust in de cabine en dat maakt het rijden in deze A-segmenter als in een klasse hoger. Aan de stoelen merk je dan wel weer dat je met een compacte Japanner onderweg bent. De stoelleuning is vrij hard en de zitting kort. Ze zijn niet verkeerd voor de kleinste klasse, maar we moeten ook niet vergeten dat de geteste auto ruim 31.000 euro kost. Het interieur oogt verder behoorlijk volwassen met het grote multimediascherm en de elektronische klimaatregeling met twee zones. De automaat bedien je met een behoorlijke hendel en op de middenconsole zijn nu tevens een elektrische handrem en bediening van het hybridesysteem te vinden. Auto hold houdt de auto op zijn plek na het intrappen van de

Toyota Aygo X Hybrid 115 GR Sport

rem, zodat je jouw voet van het rempedaal kunt liften tijdens het wachten bij een verkeerslicht. Best een unicum in dit segment.

De Aygo X is liefst 7,5 cm langer dan voorheen, maar helaas merk je daar als inzittende helemaal niets van. Alle extra lengte is in de neus gaan zitten, om plaats te maken voor de grotere benzinemotor die in het vooronder is gesleuteld. Als bestuurder en bijrijder is het prima toeven in de Toyota, maar hoe riant je op de achterbank zit is toch echt afhankelijk van hoeveel de voorste inzittenden willen inschikken. Overigens kun je de Aygo X enkel nog als vierpersoons versie krijgen, aangezien de plaatsing van de batterij een andere opstelling van de achterbank en middentunnel vereist.

De kofferruimte is voor dit segment prima en de achterbank leg je in een oogwenk plat om verder uit te breiden.



Meer kilo's, meer kracht

Naast de uiterlijke wijzigingen is de nieuwe aandrijflijn natuurlijk het grootste nieuws bij de introductie van de Aygo X. Toyota staat bekend om hybrides, maar zag nooit eerder

Toyota Aygo X Hybrid 115 GR Sport

brood in een hybride Aygo. Het zou de auto zwaar en duur maken, terwijl elke euro telt in het A-segment. Toch is de Aygo X Hybrid er nu en dat heeft te maken met steeds verder gaande maatregelen tegen uitstoot en het uitgedunde concurrentieveld. Er zijn immers niet veel directe concurrenten meer in het A-segment, omdat de marges teruglopen en (veiligheid)eisen steeds strenger. Het is echter wel een opgave om een hybride te maken van een auto, waar een dergelijke aandrijflijn nooit voor voorzien was. We noemden de langere neus al om de motor te herbergen, maar er moesten ook aanpassingen aan de koelingssystemen en het onderstel worden gedaan. Bovendien kreeg de Aygo X een nieuw remsysteem aangemeten. Alle aanpassingen, een batterij en elektrotechniek zorgen voor liefst 140 extra kilo's. Maar daar staan wel 44 pk's tegenover die de Hybrid meer biedt en dat betekent een totaalvermogen van 116 pk. In de praktijk blijkt dat dit meer dan genoeg is om van de kleinste Toyota een heerlijk vlot rijdende stadsauto te maken. Je hebt altijd elektrokracht achter de hand om snel door het verkeer te bewegen. Ga je buiten de stad, dan zal de Aygo X ook niet tegenvallen. Zoals gezegd staat de auto op hetzelfde platform als de Yaris en dat merk je op de lange afstand. De wielbasis is natuurlijk een stuk korter, waardoor korte oneffenheden duidelijker worden doorgegeven. Maar over de gehele linie is de auto in balans en voelt het rijgedrag volwassen aan. Het sturen gaat licht, tenzij je de GR Sport in de sportstand zet. Nog steeds niet met heel veel gevoel, maar het sturen gaat dan merkbaar zwaarder.



Indrukwekkend verbruik

De auto is veel sneller dan voorheen en de CVT helpt je naadloos te versnellen. Ondanks de extra kilo's en de veel krachtigere aandrijflijn weet Toyota een fabrieksopgave van 3,7 liter per 100 kilometer te realiseren. En tijdens de testrit komen we zonder al teveel moeite bijzonder dicht bij die opgave in de buurt. We durven te garanderen dat je met de Aygo X een zuinige en toch soepele A-segmenter te pakken hebt. Het rijgedrag is onovertroffen voor dit segment, terwijl je toch het gemak hebt van een compacte stadsauto. De voorwielen lijken niet eens zo heel ver uit te slaan, waardoor je denkt een grote draaicirkel te hebben. Maar dat valt alles mee, want straatje keren is geen enkel probleem in de wendbare Japanner. Waar merk je dan wel aan dat je een auto uit het A-segment rijdt? Nou, bijvoorbeeld omdat zaken als een dodehoekhulp niet leverbaar zijn, zelfs niet op de duurste versies. En hoewel we een JBL-audiosysteem in de rijk uitgeruste testauto hebben, is de geluidskwaliteit niet geweldig.



Het loopt snel op

Met de vernieuwde Aygo X weet Toyota de schoonste benzineauto zonder stekker neer te zetten en onze praktijktest wijst uit dat een goed verbruik ook heel goed haalbaar is. Je dient wel dieper dan ooit in de buidel te tasten voor een A-segmenter en we moeten twee keer slikken als we lezen dat de prijs van de geteste GR-sport altijd boven de 30 mille ligt. Het lijkt nog niet zo heel lang geleden dat je voor dat geld een Polo GTI kocht, maar dat was eenmaal. Het kan overigens wel iets goedkoper en dat zouden we zeker aanraden. Je hebt namelijk altijd de fijne hybride aandrijflijn, ook in de instapper van 23.750 euro. Zaken als adaptieve cruise control en automatische airconditioning zijn gewoon al aanwezig, net als een achteruitrijcamera. De stappen erna zijn desondanks groot, want het eerstvolgende uitrustingsniveau kost bijna 3k meer. Dan heb je wel lichtmetalen wielen, ledverlichting en een veel mooiere bekleding, maar de vraag is of dat het je waard is. Als goedkoopste Play is de auto slechts een paar honderd euro duurder dan de uitgaande Aygo X met automaat en daar krijg je een zuinigere en veel krachtigere aandrijflijn voor terug. De auto weet met die aandrijflijn echt te overtuigen en is in dat opzicht zijn hogere prijs meer dan waard.

Plus

- + Vlotte en zuinige aandrijflijn
- + Heel volwassen rijgedrag
- + Altijd automaat

Min

- Niet meer als vijfpersoons
- Gehorig vouwdakje