

Toyota Aygo – bilen man prenumererar på

Första bilen i livet eller hushållets andrabil blir ofta en miljö- och säkerhetsmässigt sämre bil. Toyota vill råda bot på det genom att låta folk prenumerera på sin minsta Aygo, liten men naggande god. Trafik&Miljö spår en lång prenumerantlista.

Den statliga miljöbilsdefinitionen godkänner också bilar som körs på bensen och diesel, förutsatt att de är riktigt snåla. Gränsen går vid 0,45 liter diesel per mil eller 0,5 liter bensen per mil. Merparten av de som kvalar in är en sorglig skara fordon, varav några av säkerhetsskäl inte borde få säljas alls. Toyota står för två lysande undantag – Prius som med hjälp av hybridteknik kombinerar mellanklassutrymmen med småbilsförbrukning och så Aygo. Aygo är utvecklad tillsammans med Peugeot-Citroën, vars versioner 107 respektive C1 är i huvudsak identiska med Toyotan. De tillverkas också på samma fabrik i Ungern. Alla tre bilarna uppfyller miljöbilsdefinitionen, men Aygon är den enda man prenumererar på.

Aygo är med sina 3,4 meter en av de allra minsta bilarna på den svenska marknaden. Men med hjulen allra längst ut i hörnen och en pytteliten trecylindrig motor så blir det ändå gott om plats för fyra vuxna och bagage. Utrymmena har inte tillkommit på bekostnad av säkerheten, tvärtom är Aygo och dess tvillingar de säkraste bilarna i sin storleksklass. Aygo fick fyra stjärnor i Euro-NCAP, har dubbla krockkuddar och sidokrockkuddar fram, sidokrockgardiner och låsningsfria bromsar. I motsats till de i övrigt identiska bilarna från Citroën och Peugeot, har Aygo antisladdsystem som standard. Det är ett riktigt val från Toyotas sida som vi applåderar och uppmanar konkurrenterna att ta efter.

Trecylindriga motorer görs ofta för att pressa kostnaderna och brukar vara trista, bullriga och slöa upplevelser. Aygo har tre cylindrar främst för att minska motorns storlek och ge mer kupéutrymme, samtidigt som bränsleförbrukningen minskar, och motorn är en trevlig bekantskap. Bränsleförbrukningen stannar vid 0,46 liter per mil i blandad körning och i lugn landsvägsfart kan man komma under 0,3. Samtidigt är bilen direkt pigg i stadstrafiken och de 68 hästkrafterna räcker till också på motorvägen.

Aygo går bara att prenumerera på. Längre fram kanske man kan köpa den, särskilt om försäljningen går dåligt. Men hittills tecknas fler prenumerationer än vad Toyota vågat hoppas, och från en bredare kundgrupp än den ensidiga ungdomsprofil man hade trott. Att prenumerera på Aygo kostar från 1 800 kronor per månad. Då får man en relativt sparskräpad tredörrarsbil. Vill man ha en luftkonditionering och en hyfsad stereo väljer man Aygo+ för 2 250 kr/mån. Vi föreslår att alla som tänker sig vara mer är två i bilen skippar båda dessa och väljer femdörrarsvarianten eftersom insteget bak i tredörrarsbilen är knepigt och trångt. Femdörrars Aygo kostar från 2 300 kr/mån, Aygo+ som i femdörrarsversionen dessutom har automatiserad växellåda kostar 2 460 kr/mån.

I prenumerationspriset ingår försäkring och service, bara bensen och fordonsskatt tillkommer. Det gör prenumerationen till en väldigt god affär för den som annars har höga försäkringskostnader, till exempel unga förare eller de som bor centralt i storstad. För den

som har många skadefria år och bor på landsbygd är prenumerationen däremot inte uppseendeväckande billig jämfört med att köpa bilen, åtminstone inte så länge räntan är låg. Det finstilta finns i alla avtal, också Toyotas. Man måste binda sig för två år, vilket kanske inte är självklart för unga förare. Dessutom får man bara köra 1 000 mil per år, vilket räcker utmärkt för den som väljer Aygo som andrabil och storstadsbor med ganska litet körbehov. Den som behöver köra mer bör söka på annat håll, varför inte hos Citroëns och Peugeots lika dugliga syskon?

Mattias Goldmann