



Aygo Sport - 1.0 VVT-i - 68cv

Trois modèles sont montés dans l'usine TPCA de Tchèque de Kolin, près de Prague : la Toyota Aygo, la 107 de Peugeot et la Citroën C1. L'Aygo est plus courte de trois centimètres par rapport à ses demi-sœurs et, tout comme elles, elle se satisfait plus facilement de la ville et des petites routes provinciales que de l'autoroute. Même si, à aucun moment, elle n'y démerite.

Son moteur, un petit bloc trois cylindres d'un litre, développé par Toyota autour de la technologie VVT-i, est déluré et étonnamment disponible à différents régimes, aidé en cela par une boîte manuelle de cinq vitesses. Dans les ruelles encombrées de Bruxelles, l'Aygo incite à jouer. Même s'il est chatoyant, ce jeu reste prudent parce que les vitesses en cause le restent aussi. Les quatre roues rejetées loin dans les coins et la relative faible hauteur de la machine contribuent à son excellente tenue de route sur ses quatorze pouces.

Comme sur tous les petits véhicules à faible empattement, à petites roues, le confort est limité. Les bosses sur les routes ou les rainures transversales des autoroutes de béton belges se révèlent désagréables pour les lombaires. Avantage de ces

désagréments, l'Aygo peut se piloter comme un kart, avec du plaisir à la clef et peu de chance de contrevenir aux multiples interdictions concoctées par le législateur.

La créativité des concepteurs automobiles permet, et c'est heureux, de trouver encore du plaisir à conduire, au grand dam des quelques-uns qui prétendent que l'ennui devrait guider notre vie. La sécurité de l'Aygo a été réfléchi avec lucidité. Toute la gamme est agrémentée de l'ABS et du répartiteur de freinage, de ceintures de sécurité à prétentionneur et limiteur de force, d'airbags frontaux, d'une direction à assistance électrique asservie à la vitesse, d'une alarme de ceinture non bouclée... de quoi accéder aux étoiles de l'EuroNCAP.

Engin citadin par excellence, facile à garer, alerte dans les changements de files et aux feux verts, l'Aygo se débrouille relativement bien sur les grands axes, même



Citadine

Prix du modèle testé : **10.610** euro
Autonomie : **35 litres = 750 km**
Émission de CO₂ : **109 gr/km**
Couple maxi : **93 Nm à 3.600 tr/min**
Puissance maxi à : **6.000 tr/min**
Poids : **895 kg** Cx : **0.32** SCx : **0,633**

si ceux-ci sont loin d'être sa tasse de thé. Il vous faudra négocier les dépassements avec prudence. De plus, la mélodie magique du trois cylindres, envoûtante en ville, se révèle cacophonie envahissante sur l'autoroute. Les trop nombreux radars qui poussent allègrement le long des routes en seront de reste avec l'Aygo. À son volant, vous flirterez rarement dans les zones indues. À moins que, pour de sombres raisons, nos décisionnaires activent des limitations insensées, transformant tous les bolides dont ils acceptent la vente sur le territoire en escargots poussifs.

La conception des trois modèles lilliputiens a été gouvernée par les économies. Le hayon se réduit à une lucarne soutenue par un seul vérin. La finition est sévère et solide. Le confort des sièges est spartiate. Les dossiers de la banquette arrière se replient en deux parties égales dans la version Sport testée. Les petits espaces de rangements sont nombreux, bien pensés et sans couvercles. Les

vitres arrière sont de type "compas", permettant de ventiler l'habitacle. La consommation est contenue grâce au poids réduit et aux faibles vitesses de déplacement. Les frais d'entretien sont également comptés d'autant que la traditionnelle garantie de cinq ans limite les surprises. Manifestement, ce sont les jeunes qui sont la cible marketing de ce modèle. Les grands gabarits trouveront de la place. La hauteur sous plafond est importante et le volant, réglable en hauteur, facilite l'accès des longues jambes. La console centrale donne, la nuit, un cachet particulièrement attrayant au tableau de bord.

L'Aygo Sport, de niveau supérieur de finition, propose, entre autres, un autoradio-CD, des airbags latéraux, la télécommande du verrouillage centralisé, la climatisation, des antibrouillards et des jantes en alliage, des ancrages Isofix, les vitres avant électriques,... La concurrence se développe dans ce segment des petites citadines et des voitures vendues aux alentours des dix mille euros. En ces temps de pétrole se raréfiant, sans solutions évidentes de remplacement d'énergie, ces petits modèles contribuent à la mobilité citadine. Certes, dans ce contexte, l'Aygo est originale et malicieuse