



Hyundai Atos

Van A tot Z

Autotest | De naam "Atos" is ontstaan uit een woordspeling. In de Engelstalige landen was de eerste Atos bekend als "Atoz" ofwel "A to Z" ("van A tot Z"). De naam werd overal uitgesproken als "Atos" en omdat de woordgrap vrijwel alle kopers ontging, raakte Hyundai's kleine MPV bekend als "Atos". De recente facelift is echter een goede reden de auto alsnog van A tot Z te testen.

A is voor aanvang

Bij aanvang van de proefrit staat de zilverkleurige Atos schoon en blinkend te wachten. De facelift maakt van de laatste generatie Atos zonder twijfel de leukste. De voorgaande generaties waren soms wat geforceerd "compact maar toch stoer" of "solide maar toch sportief". De nieuwe Atos is vooral leuk en sympathiek, wat de testrijder dan wel koper uitnodigt tot instappen. De hoge zit en bijbehorende eenvoudige instap maken de uitnodiging compleet.



Enmaal binnen is het met het enthousiasme snel gedaan. De Atos is bijzonder smal, waardoor menigeen met de schouders tegen de portieren zit. Vooral bestuurders van 1 meter 80 of langer zitten krap. Voor hen kan de voorstoel niet ver genoeg naar achteren, ligt het niet verstelbare stuurwiel bijna op de knieën en drukt de versnellingspook tegen de benen. De stoelen zijn fors en aangenaam stevig. Het is daarom jammer dat de hoofdsteunen veel te laag zijn en voor de gemiddelde bestuurder niet meer dan neksteunen zijn.



B is voor bagageruimte

Achterin is de ervaring hetzelfde: de toegang is eenvoudig dankzij de achterdeuren. Met de Atos dus geen gedoe met het opklappen van voorstoelen om door een nauwe ruimte naar de achterbank te klauteren. Maar op de achterbank kunnen grote volwassenen nauwelijks zitten. Ook een kinderzitje past niet tussen de voorstoel (achterste stand) en de (niet verstelbare) rugleuning van de achterbank.

De bagageruimte is echter fors. Hier is deze mini MPV duidelijk ruimer dan een conventionele kleine auto. De achterbank is in twee delen neer te klappen waarna nog veel meer ruimte ontstaat. Bovendien is de bagageruimte goed toegankelijk dankzij de grote achterklep.



D is voor degelijkheid

De afwerking van de Atos is of heel goed of juist zeer twijfelachtig. De deuren bijvoorbeeld voelen dun en blikerig, maar vallen met een solide plof dicht. Ook het interieur geeft het idee dat overal stevige en duurzame materialen zijn gebruikt, maar op sommige punten (zoals de omlijsting van de voorportieren) is de afwerking ronduit slordig. Knap lastig is de laag geplaatste antenne die bijna in de ogen prikt bij het instappen.



K is voor knoppenwinkel

Een gebied waarop de Atos niets te kort komt is de uitrusting. Het aantal knoppen en functies is voor een auto met dit prijskaartje bewonderenswaardig. Centrale portiervergrendeling met afstandsbediening, elektrisch bedienbare zijruiten voorin, getint glas, een toerenteller, ABS met remkracht verdeler, stuurbekrachtiging en twee airbags zijn allemaal standaard op de hier gereden "Dynamic"-uitvoering.

De enige extra's op de testauto zijn een radio en prima functionerende airconditioning. Bij menig ander kleintje staan de meeste punten van de eerste opsomming ook op de optielijst. Aan allerhande bakjes, vakjes en bekerhouders is gedacht, alhoewel een dashboardkastje ontbreekt.

M is voor motor

In vergelijking met de concurrentie heeft de Atos een royaal bemeten motor. Terwijl andere merken hun voordeligste mini MPV's voorzien van een 0.8 of hoogstens een 1.0-liter motor, is iedere Atos uitgerust met een 1.1-liter viercilinder krachtbron. Het verschil met andere kleintjes is vooral te merken op de snelweg. De Atos heeft er geen moeite mee als het een keer harder mag dan 100 km/u en ook het afleggen van langere afstanden is geen straf.

In dit prijssegment mogen geen wonderen worden verwacht, maar het geluidsniveau is acceptabel. Op de snelweg zullen de inzittenden de stem moeten verheffen om een gesprek te kunnen voeren, op provinciale wegen en in de stad is de Atos, mede dankzij de grote motor, uitgesproken rustig. In stadsverkeer presteert de Atos prima, maar hier is het verschil met andere kleintjes minder groot. Net als de soortgenoten is de Atos zeer wendbaar. Daarbij is de auto dankzij de hoekige vorm uitzonderlijk makkelijk te overzien, wat onder andere parkeren eenvoudig maakt.

W is voor wegligging

De W is voor wegligging, maar vooral ook voor wennen. Wie uit een gewone lage personenauto komt, moet flink wennen aan de hoge Atos. Ook na enkele dagen blijft de Atos minder stabiel dan conventionele kleintjes. De Atos helt in de bocht nadrukkelijk over en reageert sterk op hevig remmen. Hoe langer de proefrit duurt, hoe duidelijker het wordt dat het allemaal geen kwaad kan. Daarmee eindigt dit alfabet van de Atos bij de "z", van "zacht". Dankzij de zachte vering is de Atos comfortabel op slecht wegdek.



Conclusie

Een week lang rijden met de Hyundai Atos laat een verdeeld gevoel achter. De gefacelifte Atos scoort of zeer goed, of stelt echt teleur. Vooral voor lange bestuurders is de auto simpelweg te klein en dat beïnvloedt de gehele beleving. Bovendien zijn de andere mini MPV's op vrijwel alle punten volwassener: van afwerking via binnenruimte tot rijeigenschappen.

De facelift maakt de uit 2003 stammende Atos niet tot een nieuwe auto, maar heeft vooral het uiterlijk en de uitrusting goed gedaan. Daarbij is de nieuwe motor vlot en zeer zuinig. Het sterkste punt van de Atos is daarom het sterkste punt van iedere Hyundai: een zeer scherpe prijs. ■



Specificaties

Hyundai Atos 1.1i DynamicVersion

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	357 x 153 x 157 cm
Wielbasis	238 cm
Gewicht	859 kg
Aanhanger	400 kg
Aanhanger geremd	700 kg
Tankinhoud	35 l
Bagageruimte	220/889 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1086 cc
Cilinders / kleppen	4/3
Vermogen	63 pk @ 6450 tpm
Koppel	97 Nm @ 2850 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	15,2 sec.
Topsnelheid	146 km/u
Verbruik gemiddeld	5,5 l / 100 km
Verbruik stad	6,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 9.845,-
Prijs instapmodel	€ 8.995,-