



BYD Atto 2

Het juiste product op het verkeerde moment

Autotest | Moet de volgende auto een benzine-, hybride- of elektromotor hebben? Het antwoord is afhankelijk van de aanschafprijs, de energieprijzen en de jaarlijks af te leggen afstand. BYD biedt de Atto 2 nu aan met plug-inhybride aandrijving tegen een prijs waarvoor anderen alleen een standaard benzinemotor leveren. Maakt de "Atto DM-i" de keuze makkelijker?

BYD geeft ieder model een eigen karakter. Naast de scherp gelijnde modellen heeft deze SUV juist een hoekige vorm en daarmee het onverzettelijke karakter dat hoort bij een SUV. De Atto 2 is 435 cm lang en bevindt zich daarmee aan de bovenkant van het B-segment. Of anders gezegd: de Atto 2 behoort tot de grotere van de kleine auto's. Van de buitenkant is slechts aan details te zien dat dit de plug-inhybride betreft, want behalve een klepje achterop voor het tanken van benzine is een laadpoort op de neus te vinden.

"De wegligging is goed, de prestaties zijn prima, het stuurgevoel is prettig, de bediening is logisch en de techniek is doordacht"



De hier gereden luxueuze "Boost"-versie overtuigt met de materialen en ruimte. De binnenruimte is zeer goed voor een auto van deze omvang, vooral achterin. De bagageruimte behoort niet tot de grootste in zijn soort, maar voldoet ruimschoots. De stoelen zijn bekleed met chic ogend, geperforeerd vegan leder. Dat zachte materiaal is ook te vinden op het dashboard en de deurpanelen, waardoor de gehele cabine een hoogwaardige uitstraling heeft.

Uitrusting

BYD kiest niet (langer) voor een interieur zonder knoppen. De meest gebruikte functies laten zich bedienen met fysieke knoppen. Minder gebruikte voorzieningen worden bediend via het centrale beeldscherm. Tijdens de (korte) proefrit blijkt dat een gelukkige keuze te zijn, want steeds werd alles wat nodig was direct gevonden zonder zoeken.

Omdat veel kopers zorgen hebben over de privacy bij Chinese merken, is de Atto 2 DM-i (en alleen deze versie!) voorzien van een infotainment-systeem op basis van het Amerikaanse Android Automotive. Alles op het beeldscherm wordt aangestuurd door Android, waardoor de auto zich grotendeels laat bedienen als een Android-telefoon of -tablet. Bovendien is het mogelijk om in te loggen met een Google-account, waarna alle gegevens die gekoppeld zijn aan dat account beschikbaar zijn in de auto. BYD gebruikt versie 14 van Android, waarmee het wel achterloopt op telefoons en tablets, maar lang niet zo ver als andere autofabrikanten die Android Automotive inbouwen.

De functionaliteit van het infotainment-systeem laat niets te wensen over. Echter, de zorgen over de privacy zijn met Android nog groter dan met een Chinees infotainment-systeem. Een autofabrikant bouwt een infotainment-systeem om het autorijden makkelijker te maken, terwijl Google als doel heeft om gegevens te verzamelen. Lees de algemene voorwaarden van Google en die van het gemiddelde Chinese infotainment-systeem en dat laatste klinkt zo gek nog niet! Bovendien: Android Automotive werkt perfect samen met andere Android-toestellen, maar plaagt iPhone-gebruikers net zo lang tot ze overstappen op Android.



DM-i: Plug-in hybride

De meeste auto's in de klasse van de Atto 2 zijn geheel elektrisch of hebben hybride aandrijving. Plug-inhybride (ook wel bekend als "PHEV" voor plug-in hybrid electric vehicle) is zeldzaam in dit segment. Bovendien kiest BYD voor een ongebruikelijke vorm van plug-inhybride. Dat begint al met de batterij. BYD's zogenaamde "blade battery" gebruikt minder schaarse metalen en is minder brandgevaarlijk dan conventionele batterijen. De benzinemotor wordt primair gebruikt om stroom op te wekken voor de elektromotor, niet om de wielen aan te drijven. Dat heeft als grote voordeel dat de motor op het ideale toerental kan draaien en daarom veel zuiniger is. Bovendien biedt de Atto 2 DM-i meestal de prestaties en souplesse van een elektrische auto. Let op dat er twee uitvoeringen zijn. Deze verschillen niet alleen in de mate van luxe, maar ook in het bereik en de prestaties.

De hier gereden "Boost"-versie presteert prima en kan 90 km volledig elektrisch afleggen voordat de benzinemotor inschakelt om elektriciteit op te wekken. Daarbij voelt de auto solide en gebalanceerd aan. Omdat het platform vanaf de basis is ontworpen voor zowel volledig elektrische aandrijving als plug-inhybride-aandrijving heeft BYD geen compromissen hoeven te sluiten om een van beide mogelijk te maken. De wegligging is daarom prima en ook het comfort is goed.

Conclusie

De BYD Atto 2 DM-i doet alles wat de Chinese fabrikant belooft. De Atto 2 is een plug-inhybride tegen de prijs waarvoor anderen een benzinemotor of hoogstens een standaard hybride leveren. Daarbij deugt het product. De wegligging is goed, de prestaties zijn prima, het stuurgevoel is prettig, de bediening is logisch en de techniek is doordacht.

Echter, de timing van BYD deugt niet. Andere merken halen hun plug-inhybrides uit het leveringsprogramma omdat elektrische auto's inmiddels goedkoper zijn in aanschaf en gebruik. De elektrisch aangedreven versie van de Atto 2 is nauwelijks duurder dan deze plug-inhybride, terwijl de kosten per kilometer nog lager liggen. Het prijsverschil is dus snel terugverdiend.

Diverse andere merken bieden vergelijkbare volledig elektrische auto's die goedkoper zijn dan de Atto 2 DM-i. Daar zet de Atto 2 DM-i een actieradius van 1.000 km tegenover, maar hoe vaak legt iemand zo'n afstand af zonder tussenstop? Tenslotte is het fiscale klimaat in Nederland ongunstig voor de PHEV, waardoor de Atto 2 DM-i zich niet leent voor de zakelijke markt. BYD's belofte "meer rijden, minder tanken" lijkt mooi, maar voor hetzelfde geld is "meer rijden, niet tanken" ook mogelijk en dat geeft het gevoel dat de Atto 2 DM-i het juiste product op het verkeerde moment is. ■

Specificaties

BYD Atto 2

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	433 x 183 x 168 cm
Wielbasis	262 cm
Gewicht	1.620 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	750 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	425/1335 l
Bandenmaat	215/60R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1498 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	212 pk @ 6000 rpm
Koppel	300 Nm @ 4500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7.5 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	5.1 l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	41 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 32.490,-
Prijs instapmodel	€ 29.490,-