

Majhen in **simpatičen**

Mestna gneča z vsemi tegobami parkiranja je včasih tako zelo zoprna, da človeka kar mine vožnja z avtomobilom. Tam, kjer je gneča, so centimetri zelo pomembni, več je hitro preveč, manj pa je lahko zelo veliko.

No, natančno to so upoštevali pri Hyundaiu, ko so snovali novega Atosa. Majhen mestni avtomobil je z eno besedo dozorel. Ga priporočamo? Seveda! Vas zanima, zakaj?! Kratek povratek v zgodovino nas spomni na prejšnjega

Atosa, ki je bil vse prej kot sodoben in lep avtomobil. Je že res, da imajo vsake oči svojega 'malarja' in se o tem, ali je avto lep ali ne, lahko na dolgo in široko pogovarjamo, a stari Atos - kakorkoli obrnemo stvari - ni bil nek lepoteč. Uporaben da, sodoben ne!

Novi Atos Prime pa zagotovo ni grd, pravzaprav je zelo lepo oblikovan avtomobilček, s katerim se bo ponašala tudi vsega naveličana gospodična. Simpatičnost mu sije z obraza. Njegova maska ima velik par žarometov, ki poleg lepšega videza ponudita tudi za 16 % boljšo svetilnost ob



vklopljenih dolgih lučeh in 15 % boljšo svetilnost pri zasenčenih lučeh. Podatek več v prid celotni varnosti, ki jo Atos ponuja. Pravzaprav je bila varnost ena pomembnejših iztočnic pri snovanju tega avtomobila. Tako so mu ojačali streho, vrata in podvozje, kar naj bi potnike kljub dejstvu, da gre za avto najmanjšega razreda, čim bolj obvarovalo ob trku ali prevračanju. Tudi volanski drog je narejen tako, da se ob čelnem trku sesede in prepreči hujše vozniške poškodbe.

Nova Atosova oblika se od nosa proti zadku nadaljuje v skladni in preprosti liniji, kot da bi hotela povedati, da ta avto ni za zapletene ljudi. Nekaj športnosti pa so mu pridali še z ličnim aerodinamičnim krilcem nad zadnjo šipo. Zaključni se s sodobno oblikovanima zadnjima lučema, ki le še dodata piko na i prikupni celoti. Pomembno dejstvo pri vsem tem pa je, da Atos Prime ni videti ceneno. Če še obstaja kdo, ki ob znamki Hyundai pomisli na poceni in ne najbolj ugledne avtomobile, le-ta živi z desetletnim zaostankom. Hyundai postaja, ali rečeno še bolje, je že eden pomembnejših proizvajalcev avtomobilov, ki je prehitel marsikaterega evropskega konkurenta. Še posebej glede na to, kaj ponudi za svojo ceno.

Vstopanje skozi dovolj velika stranska vrata je enostavno in udobno (zadnja so morda malce ozka, da bi lahko govorili o posebnem udobju), takšna pa je tudi njegova notranjost. Voznik bo najprej opazil okrogle merilnike, ki so dobro pregledni in ponudijo osnovne informacije (hitrost, vrtljaji, temperatura, ...). Okrogli so tudi zračniki, ki celotni armaturni plošči dajejo nekako prijazen okroglast videz. Volan, ki je nekoliko velik, sicer dobro sede v dlani, priznati pa je treba, da obstajajo tudi bolj natančni in bolj športni volani. Toda ta Atos tega niti ne potrebuje. Morda nekoč, ko bodo naredili našpičeno športno različico, kdo ve? Predalčkov smo v Atosu našli dovolj, da lahko rečemo, da z odlaganjem drobnarij, telefona in denarnice ne bo težav, pogrešali pa smo predal, ki bi se zapiral pred sovoznikom, tam je namreč le velika odlagalna polica.

»Okrogli so tudi zračniki, ki celotni armaturni plošči dajejo nekako prijazen okroglast videz.«



▲ V notranjosti je sicer veliko uporabnih predalčkov, žal pa to ne moremo zapisati za odlagalno polico brez pokrova.



▲ Merilniki prikazujejo osnovne podatke, pogrešali smo merilnik vrtljajev, sicer pa so dobro pregledni.



▲ Ne dobite le avta s klimo, ampak klimo z avtom, saj boste za dva milijona težko našli kaj podobnega.





Še nekaj o prostornosti malčka. Na našem testu smo ugotovili, da je znotraj precej večji kot kaže njegova zunanost. Sedenje na sprednjih sedežih je presenetljivo udobno, navduši pa veliko prostora nad glavo, tako da tudi večji vozniki ne bi smeli imeti težav za volanom. Le v širino je malce skop. O utesnjenosti ne moremo govoriti, a nehotе smo se sem ter tja s komolci zadeli drug ob drugega, kadar smo se vozili v paru na sprednjih sedežih. Presenečeni pa smo bili nad prostornostjo na zadnji klopi, kjer je dovolj prostora tudi za noge. A tudi tu mu zmanjka prostora v širino. Kljub temu, da ima uradno zadaj prostor za tri, se bosta udobno peljala le dva odrasla potnika. Na to nakazuje tudi dejstvo, da ima klop deljivo po polovici in ne po tretjini. Atosova notranjost je sicer prilagodljiva do te mere, da mu ob podrti zadnji klopi z dvojnim sistemom zlaganja, solidno prostoren prtlačnik (za ta avtomobilski razred) naraste na 989 litrov. Prtljažnik se odpira od zunaj žal samo s ključem, kar je takrat, ko si otovorjen z nakupovalnimi vrečkami, sila nepraktično. Ima pa tudi možnost odpiranja prtljažnika iz notranjosti, kar je dober dodatek k uporabnosti in udobju.

Ko smo ravno pri uporabnosti; Atosa je pogajal 1,1-litrski štirivaljni motor, ki zmore 59 KM pri dobrih 5.400 vrtljajih na minuto. Za mestno

»Atosa je pogajal 1,1-litrski štirivaljni motor, ki zmore 59 KM pri dobrih 5.400 vrtljajih na minuto. Za mestno vožnjo je 1,1-litrski mlinček dovolj močan.«



vožnjo je litrski mlinček dovolj močan (tudi menjalnik je bolj kot ne kratek in potrebuje veliko pretikanja s sprejemljivo natančno ročico menjalnika), da avto brez težav tudi živahno križari po mestu. Res pa je, da ga je treba malce odločneje priganjati, saj premore uporabno moč šele tam od 3.000 motornih vrtljajev naprej. Od 0 do 100 km/h pospeši v 16 sekundah, kar seveda ni nika kršen znak športnosti, je pa dovolj, da avto ni dolgočasen. Nekoliko pa mu opešajo moči, ko zapelje na avtocesto. Tam mu zmanjka sape pri 145 km/h, kar pa ob podvozju, ki je zelo očitno namenjen mestni vožnji in ne višjim hitrostim, pravzaprav sploh ni premalo. Za to, kar je name-

njen, torej za vlogo drugega avtomobila pri hiši ali kot mestni avtomobil, je zmogljivosti v motorju kakor tudi zanesljivosti v podvozju dovolj. Nekoliko nas je razočarala le visoka poraba goriva, ki je ob živahni vožnji dosegla 8 litrov bencina na 100 kilometrov. Ob zares nežni vožnji pa je poraba goriva padla na 6,5 litra, kar je že bolj sprejemljivo za tak avtomobil. Skupno testno povprečje pa je bilo pri Atosu Prime 1.1 7,2 litra bencina na 100 kilometrov. Glede na to, da je motor le litrski in da prazen avto tehta malenkost več kot tono, je malce previsoka. A kot rečeno, pri tem motorju in njegovi porabi goriva ima značaj voznika zelo velik vpliv.



Naše meritve so tudi pokazale, da zaviranje ni njegova največja odlika, (spredaj koluta, zadaj bobna), saj smo mu namerili 46,4 metrov zavorne poti, medtem ko je naša meja varnosti 45 metrov.

A to še ne pomeni, da avta ne bi priporočili. Za 2 milijona tolarjev, kolikor je takšen Atos vreden, ponudi veliko udobja in prostornosti ter povsem zadovoljivo mero zmogljivosti, da je uporaben mestni avtomobilček. Glede na to, da v tem paketu dobite tudi klimatsko napravo, je že to zgovorno dejstvo o razmerju med ceno in tem, kaj avto ponuja. Nam se je zdel zelo simpatičen avtomobilček. ■

Hyundai Atos Prime 1.1 GLS Klima

CENA: (Hyundai Avto Trade)
Osnovni model: 2.016.000 SIT
Testno vozilo: 2.092.000 SIT

Moč: 43 kW / (59 KM)
Pospešek: 16,2 s
Največja hitrost: 145 km/h
Povpr. poraba: 7,2 l/100 km

NAŠE MERITVE

(T=-14 °C / p=1006 mbar / rel. vl.: 64 % / Gume: gume 175/60 R 14 H (Hankook Radial 866) / Stanje km števca: 3823 km)

Vozne lastnosti

Pospeški s
0-100 km/h: 16,2
402 m z mesta: 19,8 (110 km/h)
1000 m z mesta: 37,5 (132 km/h)

Prožnost s
50-90 km/h (IV./V.): 15,8
80-120 km/h (V./VI.): 32,5

Največja hitrost 145 km/h (IV. in V. prestava)

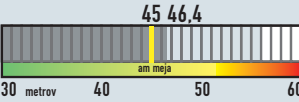
Poraba goriva l/100 km
najmanjše povprečje 6,5
največje povprečje 8
skupno testno povprečje 7,2



Trušč v notranjosti

dB
Prestava III. IV. V.
50 km/h 57 56 55
90 km/h 66 64 63
130 km/h 72 70
Prosti tek 39

Zavorna pot m
od 100 km/h: 46,4
(AM meja 45 m)



Napake med testom

- brez napak

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ prostornost kljub majhnim zunanjim dimenzijam
- ▲ simpatičen videz
- ▲ uporabnost v mestu
- ▲ cena
- ▼ premalo prostoren v širino
- ▼ prtljažnik se od zunaj odpira le s ključem

TEHNIČNI PODATKI

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1086 cm³ - največja moč 43 kW (59 KM) pri 5450/min - največji navor 89 Nm pri 2850/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 175/60 R 14 H (Hankook Radial 866).

Voz in obese: kombiilmuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijalni vzmeti, teleskopska blažilnika - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj bobnasti - rajdni krog 8,8 m - posoda za gorivo 35 l.

Mase: prazno vozilo 1021 kg - dovoljena skupna masa 1336 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 146 km/h - pospešek 0-100 km/h 15,8 s - poraba goriva [ECE] 7,4/5,0/5,9 l/100 km.

DIAGRAM MENJALNIKA:

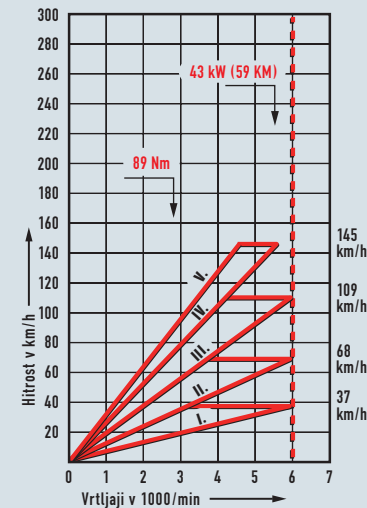
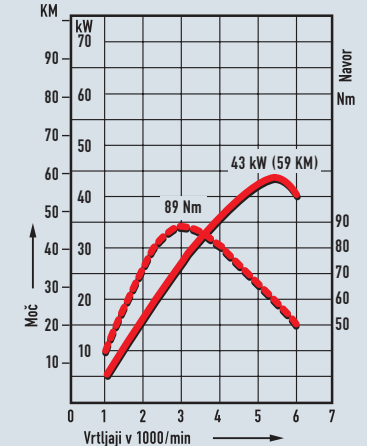


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

😊 😊 😊 😊 😊

Ni športen, je pa zabaven, ker gre po mestu kot po maslu. Tekoče in vijugasto. Na koncu pa še s parkiranjem ne bo večjih težav.

Končna ocena

Je majhen, da ne bo težav s parkiranjem v mestu, a znotraj dovolj velik, da udobno prepelje štiri odrasle potnike. Poraba goriva bi lahko bila sicer nekoliko nižja, a ob dejstvu, da ima zadovoljive zmogljivosti in ne stane več kot 2.092.000 tolarjev, vsekakor ni slaba izbira, če potrebujete mesten avto. Ah, seveda, zraven dobite tudi klimo!