



Ibiza familiar

Tisti, ki prisegajo na španski temperament, bodo seveda raje posegli po Ibizi. Obstajajo pa tudi takšni, ki ob nakupu avtomobila pomislijo še na preostale člane družine, in njim je namenjena Ibiza s podaljšanim zadkom oziroma Cordoba.

Besedilo **Matevž Korošec** Foto **Aleš Pavletič**

Da je narejena na osnovi kombilimuzine (Ibize), ni mogoče spregledati. Z novo generacijo to izraža še celo mnogo bolj očitno. Prednji del je skoraj nespremenjen. Stranska silhueta se začne spreminjati šele za B-stebričkom in tudi pogled od zadaj bližnjega sorodstva z Ibizo ne skriva. Vsaj ko se zazremo v luči, ne. Je pa nekaj vseeno res: mnogim je oblika nove Cordobe manj všeč kot oblika njene predhodnice. In zakaj? Odgovor je precej preprost. Zato, ker je preveč družinska. Da bi na njeni osnovi kdaj naredili WRC »specialko«, tako ne gre pričakovati.

Avto ima preprosto premalo športnih ambicij. Toda povsem brez njih kljub temu ni. V notranjosti vas pričaka trikrak volan, okrogli merilniki in dvobarvna armaturna plošča. Motor vas, ko ga zaženete, preseneti s presenetljivo odzivnostjo. Pa tudi z dovolj zanimivim zvokom, če mu znate prisluhnti. Menjalnik je povprečno natančen, tako kot volan in preostala mehanika. Vendar dirkali s to Cordobo, pa čeprav je Seatov izdelek, kljub temu ne boste. O tem vas prepriča že prostornina motorja. Ta »znaša« 1,4 litra. In čeprav v motornem drobovju najdete po štiri

ventile na valj, dve odmični gredi in glavo iz lahke litine, k večji moči to pretirano ne pripomore. Ta je za današnji čas precej skromna. 55 kW oziroma 75 konjskih moči, kolikor jih navaja tovarna, jasno nakazuje, da španskega temperamenta v tej Cordobi ne boste doživljali. Sicer pa, kot smo ugotovili že v uvodu, na to ne namiguje tudi oblika. Vas bo pa zato Cordoba v različici Signo prijetno razvajala s svojo opremo. Za ta avtomobilski razred je ta izredno bogata, saj zajema tudi samodejno klimatsko napravo, osrednjo ključavnico s daljinskim upravljanjem, električni



pomik vseh štirih stekel in potovalni računalnik. Vozniku in sovozniku pa so ob tem na voljo še predali v vratih in armaturni plošči, ogledali v senčnikih in bralni lučki.

Pravo nasprotje tega doživite, ko se s prednjih dveh sedežev presedete na zadnjo klop. Na udobje, ki ste ga lahko srečali spredaj, preprosto pozabite. Tudi na tisto najosnovnejše, kar pomeni, da okoli sebe ne boste našli ne naslona za roke, kaj šele kakšnega predala ali bralne lučke. Podobno velja tudi za prostor za noge, ki nikakor ni namenjen dolginom. Iz tega pa je mogoče kaj hitro zaključiti dvoje, in sicer da je Cordoba izrazito družinska limuzina in da se bosta na zadnji klopi najbolje počutila predvsem otroka. Da je to res, je mogoče sklepati tudi na podlagi zgolj dveh zglavnikov zadaj in zasilnega varnostnega pasu v sredini, ki je takšen, kot smo ga vajeni v letalih.

Treba pa je priznati, da se zgodba s prostorom na zadnji klopi ne nadaljuje tudi v prtljažniku. Za odpiranje njegovega pokrova, zanimivo, služi velik Seatov znak, s katerim sprostimo klju-



Kljub družinski obliki boste v Cordobi našli športno izoblikovano armaturno ploščo. Prtljažnik sicer ni pravokotnih oblik, zato pa že v osnovi poglotne 485 litrov prtljage.



čavnico. In ko se pokrov dvigne, se očem odpre prostor, ki lahko pogoltne kar 485 litrov prtljage. Ta si sicer ne more prislužiti najvišjih ocen na »lepotnem« tekmovanju, saj ni ne pravih (beri pravokotnih) oblik ne obdelan na način, kot smo ga vajeni pri večjih, predvsem pa dražjih limuzinah. Je pa zato velik, kar kupcem avtomobilov v tem razredu nedvomno veliko pomeni.

Prav v tem pa se skriva tudi odgovor na vprašanje, zakaj bi posegli po Cordobi in ne Ibizi. Slednja je na pogled sicer privlačnejša, zato pa, ko pomislimo na prostor zadaj, precej manj velikodušna. ■

CENA OSNOVNEGA MODELA: 3.239.000 SIT
CENA TESTNEGA VOZILA: 3.317.000 SIT

NAŠE MERITVE

Pospeški	
0-100 km/h:	14,8 s
402 m z mesta:	19,5 s (116 km/h)
1000 m z mesta:	35,5 s (147 km/h)

Prožnost	
50-90 km/h (IV.):	15,7 s
80-120 km/h (V.):	24,1 s

Največja hitrost	174 km/h
(V. prestava)	

Zavorna pot	
od 100 km/h:	48,6 m (AM meja 43 m)

Poraba goriva	
skupno testno povprečje	8,7 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina cm³ - največja moč 55 kW (75 KM) pri 5000/min - največji navor 126 Nm pri 3800/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 185/90 R 14 T (Bridgestone Blizzak LM-18 M+S).

Mase: prazno vozilo 1110 kg - dovoljena skupna masa 1585 kg.

Mere: dolžina 4280 mm - širina 1698 mm - višina 1441 mm - prtljažnik 485 l - posoda za gorivo 45 l.

Zmožljivosti: največja hitrost 176 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,6 s - poraba goriva (ECE) 8,9/5,3/6,5 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ bogat paket opreme
- ▲ velik prtljažnik
- ▲ odzivnost motorja na stopalko za plin
- ▲ dvobarvna armaturna plošča

- ▼ udobje na zadnji klopi
- ▼ prostor zadaj
- ▼ obdelava prtljažnika
- ▼ poraba goriva ob priganjanju

Končna ocena

Cordobe najverjetneje ne boste kupili zato, ker bi vam bila všeč (Ibiza je pač privlačnejša), pa tudi zato ne, da bi z njo dirkali. Pa čeprav je Seatov izdelek. Si pa jo boste zato, ker vam ponuja velik prtljažnik in ker v njej najdete tudi primerno bogato udobje. In če iščete prav to, potem je Cordoba s tem motorjem in s to opremo pravšnja za vas.