

KRATEK TEST

SEAT CORDOBA 1.6 VARIO SIGNO



Španska variacija

Polo in Cordoba si nista več tako zelo podobna. Stilno se počasi razhajata. Njune značilnosti (različnosti) so prepoznavno poudarjene, tako da ju je mogoče hitro ločiti tudi na pogled.



Prtljažnik z nerodno visokim robom je sicer lepo obdelan in uporabno povečljiv.

Tehnično sta seveda še vedno potomca istih staršev, le da je njun izvor čedalje bolj zbrisan. Seat si počasi spet ustvarja svojo podobo. Po zunanosti je čedalje bolj podoben samemu sebi, po mehaniki pa je enak, kot si je večina Volkswagnovih avtomobilov. Pa to ni nič slabega. Počutje v Cordobi Vario je zelo dobro. Upoštevati je treba njeno velikost (majhnost), zato ne pričakujte prostorskega razkošja, vendar pa je prostor izredno dobro izkoriščen. Ergonomija je preverjena in preiskušena ter bo takoj ustrezala marsikomu. Po lanski prenovi notranjosti pa se zdi Cordoba še bolj prijazna in uporabna. Čeprav nekoliko šepajo pri končni obdelavi in sestavljanju nekaterih delčkov, pa so materiali izbrani tako, da lahko zadovoljijo tudi zahtevnejše.

Prostornost je seveda odlika kombijevsko oblikovanih karoserij. Prilagodljivost prtljažnika pa tista vrednota, ki pride velikokrat presneto prav. Še posebej, če je to edini avto-

mobil pri hiši. Cordoba ima sicer pretirano visok spodnji rob prtljažnika, tako da je odprtina zato manjša, vendar je še vedno veliko večja kot pri limuzinskih različicah. Mrežice v prtljažniku in tretjinsko zlaganje zadnje sedežne klopi pa so spet tista uporabna zadeva, ki razveseljujejo lastnika. V mrežice pospravimo drobnarije, de se ne vozijo po prtljažniku, s prilagajanjem števila sedežev in količine prtljage pa dosežemo želeni kompromis.

Spet koncernski (preskušeni!) motor ima dve prednosti: je dovolj prožen in dovolj močan. S porabo se da malce barantati. Težka noga seveda pomeni večjo porabo. Toda s poskočnostjo in iskrostjo bo marsikdo bolj zadovoljen kot pa s pol litrčka manjšo porabo. Mogoče nekoliko moti le občutljivost pedala za plin, ki z naglimi pospeški in pojemki voznika postavlja v slabo luč, čeprav pri tem ni čisto nič kriv. Nekoliko več pozornosti bi lahko posvetili tudi zavoram, ki sicer dajejo dober občutek, le zavorna pot je nekoliko predolga. Manjka jim učinkovitosti. Toliko boj učinkovito je podvozje, ki z zanesljivostjo in dobro vodljivostjo nekoliko popravi vtis.

S Cordobo Vario lahko pridobite nekoliko temperamenta, naj bo španskega ali mediteranskega, kakršnegakoli že hočete. Dobite pa tudi solidno velik mali avtomobil. Vam je španščina prijaznejša od nemščine? Mogoče bo to odločilno!

Igor Pucihar

Tehnični podatki

Motor: 4 -valjni - 4-taktni - vrstni, bencinski, nameščen spredaj prečno/vzdolžno - vrtina in gib 76,5 × 86,9 mm - gibna prostornina 1598 cm³ - kompresija 9,8 : 1 - največja moč 55 kW (75 KM) pri 4600/min - največji navor 135 Nm pri 2800-3600/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,3 l - motorno olje 3,5 l - uravnani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,455; II. 2,095; III. 1,448; IV. 1,098; V. 0,851; vzratna 3,385 - diferencial 3,588 - gume 185/60 R 14 (Dunlop SP Winter Sport M2)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna vodila, stabilizator, zadaj poltoğa prema, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4163 mm - širina 1640 mm - višina 1433 mm - medosna razdalja 2443 mm - kolotek spredaj 1429 mm - zadaj 1394 mm - rajdni krog 10,9 m - **notranje:** dolžina 1450 mm - širina 1370/1370 mm - višina 910-1000/910 mm - vzdolžnica 820-1060/900-660 mm - prtljažnik (normno) 390-1250 l - posoda za gorivo 45 l

Mase: prazno vozilo 1069 kg - dovoljena skupna masa 1529 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 800 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 50 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 167 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,5 s - poraba goriva (ECE) 10,0/5,7/7,3 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0 - 60 km/h: 5,4 s	hitrosti:	
0 - 80 km/h: 8,7 s	kazalec na: resnično:	
0 - 100 km/h: 13,5 s	60	54,5 km/h
0 - 120 km/h: 21,1 s	80	74,1 km/h
0 - 140 km/h: 32,4 s	100	92,1 km/h
1000 m z mesta: 35,5 s	120	111,1 km/h
(143 km/h)	140	130,1 km/h

Največja hitrost:
169 km/h (V. prestava)

Prožnost:
1000 m od 40 km/h (IV.): 36,2 s (140 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 39,5 s (134 km/h)

Zavorna pot:
od 100 km/h: 55,1 m

Poraba goriva:
Testno povprečje 10,2 l/100km
Najmanjše povprečje 8,6 l/100km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = 14 °C
50 km/h	58 58 58	p = 1018 mbar
100 km/h	68 66 65	rel. vl. = 57 %
150 km/h	72 71	
Prosti tek	40	

KONČNA OCENA

Namesto nemške zadržanosti v obliki Pola Varianta se lahko odločite za španski temperament v obliki Cordobe Vario. Če verjamete! Stilno sta si res malce različna, tehnično pa ne toliko. Tako eden kot drugi pa sta dobra izbira, ko iščemo soliden majhen avtomobil, ki mora biti hkrati tudi prostoren in uporaben. Seat Cordoba Vario je torej soliden mali veliki avtomobil s temperamentnim izvorom in dokaj zanesljivo osnovo. Tiste nekaj nesolidnosti pri sestavljanju je pač treba vzeti v zakup.

prostornost	dolga zavorna pot
živahen motor	kakovost končne obdelave
vodljivost	visok rob v prtljažniku
volanski obroč	nadzor nad pedalom za plin
mrežice v prtljažniku	

CENA: 2.319.990 SIT (Porsche Slovenija)