

Test

SEAT CORDOBA 1.8 GLX

To je zvezdniško ime znanega izvajalca latino pop glasbe, nekaj skupnega pa ima tudi s cordobo. Kid zato, ker je nastala iz ibize, olé zato, ker prihaja iz Španije, Coconuts pa je skupina prav tako lepih deklet, kot je cordoba.

Cordoba je od ibize daljša za 30 centimetrov ob enaki medosni razdalji, bistvena pridobitev pa je 455 litrov uporabnega prtljažnika, ki je visok kar 630 milimetrov (zaradi te višine pa imate v dnu prtljažnika samo zasilno rezervno kolo). Na obliko zadnjega dela so oblikovalci lahko upravičeno ponosni. Je lep, simpatično zaobljen, zelo visok, zato ima cordoba velik prtljažnik in slabo vidljivost iz vozila ob vzvratnih parkiranjih. Pomagati si morate z obema sicer pripravno nastavljujivima in dovolj velikima vzvratnima ogledaloma in spojlerjem na vrhu prtljažnika, ki označuje do kam seže avto.

Dodatni oblikovni pečat dajeta cordobi tudi poševna in razmeroma majhna prednja šipa in precej visok rob pločevine v razmerju s šipo na obojih bočnih vratih. Testna cordoba GLX pa je svoj športni temperament potrdila še z rdečo barvo, ki se je lepo ujemala s trikotnimi lahko-kovinskimi platišči. Ta sim-



KID CREOLÉ &

patična platišča spadajo sicer pri različici GLX na spisek dodatne opreme, serijska pa so, če si boste omislili cordobo GTI.

Različica GLX premore serijsko osrednjo ključavnico, servovolan, meglenke, po višini nastavljiv vozniki sedež in električni pomik vseh štirih šip v vratih.

Notranjost cordobe je solidno obdelana, sedeži nudijo zanesljiv oprijem, vendar bi bila lahko prednja po Volkswagnovem vzoru nekoliko

trša. Predvsem pa zadovoljuje zadnja klop, saj je prostora za noge in nad glavo več, kot bi pričakovali. Barvna skladnost je solidna, prav tako uporabljeni materiali.

Armatura plošča je povprečna; predvsem dobro nameščena in vidna ter ponoči primerno osvetljena sta merilnika hitrosti in vrtljajev,

navaditi pa se je treba poševno ležečih stikal za luči in za gretje zadnje šipe. Obvolanski ročici sta golfovi in delujeta bolj čvrsto, nepraktično pa so nameščena stikala za pomik šip, ki so čisto pri dnu sredinske konzole. Sopotnik le s težavo pritisne na pravo stikalo (slaba označitev), pa še ves ta čas ima roko

Na obliko zadnjega dela vozila so oblikovalci lahko upravičeno ponosni.



Izrazito premajhen predal



Prtljažnik: velik in še povečljiv



Na račun večjega prtljažnika le zasilno rezervno kolo

COCONUTS

v bližini prestavne ročice, kar za varnost vožnje spet ni dobro.

Volanski obroč je primeren debel, tudi servoojačevalnik zadovoljuje. Prestavna ročica sega za spoznanje previsoko, vendar ji je zatikanje tuje in se zato v hipu odkupi. Predalnik pred sovoznikom je sicer osvetljen in ga je moč zakleniti s ključem, vendar je premajhen. Vanj gre le nekaj papirjev, pa še to na tesno.

Pedala pri cordobi so var-

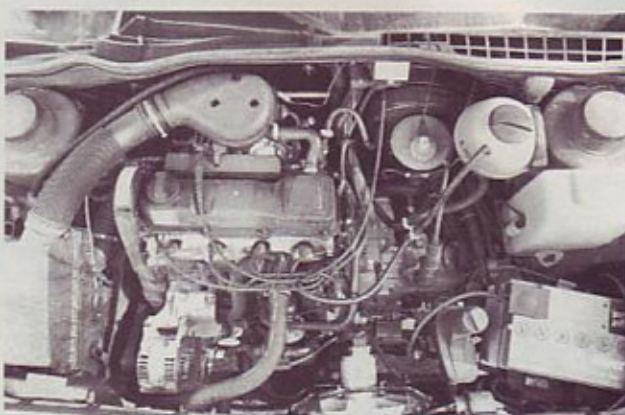
nosti voznika na ljubo posebej vpeta, tako da ob trčenju preveč ne poškodujejo nog. Lepo, da tudi tako razmišljajo o varnosti, ni mi pa jasno, kako da niso pomislili na to, da otroka ne morete prepričati (razen če ga zvezete, ne privežete), da ne bi skušal potisniti roke do kolca ali še dlje skozi notranje ročaje na vratih. V primeru, da pride do trčenja prav v tem trenutku, lahko to pomeni dodatno poškodbo.



Test

Motor v nosu je dobro znan že iz golfa, prav tako tudi mehanika podvozja. Gre za vrstni, prečno nameščeni bencinski štirivaljnik z odmično gredjo v glavi, ki jo krmili zobati jermen. Za polnjenje z gorivom skrbi naprava za centralni vbrizg goriva. Pri gibni prostornini 1,8 litra zmore 66 kW (90 KM), pri 2900 vrtljajih v minuti pa doseže ugodnih 145 Nm navora, kar je dovolj, da lahko ob mirni vožnji lenarite s prestavno ročico. Odlikujejo ga miren tek, spontana odzivnost, veselje do vžiga, pri največjih vrtljajih pa zganja preveč hrupa. Vz-poredno s hrupom raste tudi poraba goriva, ki zna zlezti čez 10 litrov. Vendar pa je pri uglajeni vožnji poraba znatno manjša. Največjo moč doseže motor pri 5500 vrtljajih, omejevalnik vrtljajev pa se vmeša pri številki 6250. Za športnejše užitke se morate odločiti za različici GTI ali GTI 16V, to pa seveda še ne pomeni, da je cordoba s tem motorjem podhranjena. Ob njemu ima cordoba serijsko nekoliko večji zadnji bobnasti zavori, prednja koluta pa sta od tega modela navzgor prislilno hlajena. Zavore se zlepa nočejo pregreti, delujejo zelo zanesljivo in suvereno, zavorno moč je s pedalom zavor mogoče z lahkoto nadzirati in ustrezno dozirati, vse skupaj pa daje vozniku dodaten občutek varnosti, saj zavore enako delujejo tudi pri polno obremenjenem vozilu.

Lega na cesti je solidna, avto postaja nekoliko nemiren na dolgih ovinkih pri



Motor: zanesljiv in preskušen

Armatura plošča z nekaj muhami



Notranji ročaj na vratih bi bil lahko boljši

velikih hitrostih, toda šele takrat, ko je cestišče spolzko. Navdušujeta natančnost volana in kratka medosna razdalja, kar omogoča pri kratkih ovinkih s to cordobo obilo varne zabave, saj je zdrsavanje zadka ob zaviranjih sredi ovinkov nadzirljivo, le pri iztekah iz ovinkov (včasih tudi zaradi bočnega vetra) hoče avtomobil nekoliko zanihati po svoje. To bi se dalo takoj odpraviti z malce tršim vzmetenjem, saj je nagibanje karoserije premočno. Sicer pa je cordoba s svojo lego na cesti dovolj varno in zanesljivo vozilo.

Cordoba ima tudi to dobro lastnost, da je moč več kot 90 odstotkov plastičnih delov reciklirati. Poleg tega so motorji vseh modelov katalizirani, barve za vozila pa so izdelane na vodni osnovi. To so nedvomno zadeve, ki jih je treba upoštevati pri izbiri vsakega vozila.

Špancem je torej uspelo narediti še en dober avto. Kljub nemškemu izvoru motorja in mehanike so v ta avto spravili španski temperament in svoj stil. Na ta način so dobili vozilo, ki nikakor ni brezosebno in ima svoj čar in privlačnost. Predvsem velja: cordoba ni grdoba (ampak je lepa).

Tekst: ANDREJ SUPÉ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrtni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 81,0 x 86,4 mm - gibna prostornina 1781 kubikov - kompresija 10,0:1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,8 m/s - specifična moč 37,1 kW (50,5 KM)/liter - največji navor 145 Nm pri 2900/min - ročni gred v 5 ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch monomotoric) - vodna hlajenje 6,3 litra - motorno olje 4,0 litra - akumulator 12 V, 45 Ah - alternator 70 A - uravnani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,46; II. 1,96; III. 1,26; IV. 0,89; V. 0,74; vzvratna 3,38, diferencial 4,27 - platišča: 6j x 14 - gume: 185/60 R14 (firestone firehawk), - kotalni obseg 1,84 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 34 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj in zadaj posamične obese, spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zavrtljajša od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4110 mm - širina 1640 mm - višina 1415 mm - medosna razdalja 2440 mm - kolotek spredaj 1430 mm, zadaj 1395 mm - rajdni krog 10 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1540 mm - širina (kolokolci) spredaj 1380 mm, zadaj 1390 mm - višina nad sedežem spredaj 910 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 910-1060 mm, zadnja klopa 810-630 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtljažnik (normno) 455/760 l - posoda za gorivo 47 l

Teža: prazno vozilo 1005 kg - dovoljena skupna teža 1480 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 182 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,7 s - poraba goriva (ECE): 5,6/7,5/9,7 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

184 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	5,2 s
0 - 80 km/h	8,0 s
0 - 100 km/h	12,4 s
0 - 120 km/h	18,9 s
0 - 140 km/h	31,4 s
1000 m z mesta	34,9 s (145 km/h)

Prožnost:

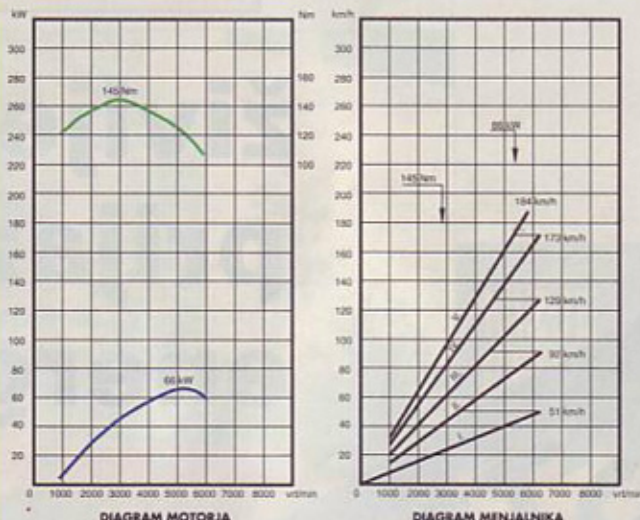
1000 m od 40 km/h (IV.)	36,7 s (143 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	40,5 s (131 km/h)

Zavorna pot:
od 100 km/h 41,8 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
40	36,5 km/h
60	60,2 km/h
80	77,5 km/h
100	96,5 km/h
120	115,9 km/h
140	135,3 km/h

Poraba goriva:
testno povprečje
9,9 l na 100 km



Hvalimo

- videz
- prtljažnik
- prostornost
- motor
- lega na cesti
- cena

Grajam

- predal (pred desnim sedežem)
- pregled za vozilo
- stikala za pomik šip
- zasilno rezervno kolo

Cena DEM 24.009
(Porsche Inter Auto d.o.o., Ljubljana)

Končna ocena

Seat cordoba GLX uspešno zapolnjuje vrzel med ibizo in toledom. To je solidno izdelan avto z dovolj velikim prtljažnikom za veliko družino in z atraktivno obliko. Z veliko avta za njegov denar je Seatu uspelo postati številka tri pri prodanih avtomobilih na Češkem.