

Prebujanje

Spomlad, ko se začne topiti zadnji sneg, je moj del leta. Skupaj s prebujanjem narave iz zimskega mrtvila oživi tudi moje telo, saj se vanj z višanjem temperature povrne tudi življenje. Najraje bi se kot martinček zvelkel na skalo in srkal to prvo naravno toploto, da napolnim »baterije« za poletje. In če imam takrat ob sebi še avtomobil, ki poživilja telo in duha, potem ...

Ko nastopi »moj« letni čas, si želim le, da se lahko s somišljeniki zapeljem do športnih aktivnosti s primernim avtomobilom. Takim, ki ni le skupek plehovja in jeklenih profilov, ampak da ponuja še določen čustveni naboj. Nova Cordoba? Ni slaba ideja. Špansko-nemška kombinacija je pravi kompromis med nemško tehnično dovršeno in španskim temperamentom, med razumom in čustvi. Avtomobil je zrasel na Ibizini osnovi (na platformi, ki si jo delita še Volkswagnov Polo in Škodina Fabia), le da so ga zaradi večjega prtljažnika malce razvlekli v dolžino. Če smo natančnejši, ima 32,5 centimetra več od Ibiz. Kar pomeni dvoje: prvič, da je prtljažnik sicer velik (vanj smo zlahka stlačili vse naše testne Samsonitove potovalke, torej za kar 278,5 litra!), in drugič, da je sedenje na zadnjih sedežih bolj zasilno. Sicer bi 180-centimetrovski potnik zdržal nekaj časa, toda o kakšnem pretiranem udobju ne moremo govoriti. Vendar ima prtljažnik hibo, ki vam lahko zagreni živ-

ljenje. Čeprav je njegova prostornina presenetljivo velika, je odprtina prtljažnika ozka in ima višji spodnji rob, kar pri nalaganju večjih stvari malce para živce. A za športnost človek spregleda tudi visok in zato povsem nepregleden zadek, ki zahteva nekaj privajanja pri vzvratni vožnji. Ko sem opazoval obliko Cordobinega zadka, sem se moral nasmehnuti. Še pred nekaj leti so skoraj vsi oblikovalci izdatno velikost zadnjih luči razlagali kot prihodnje oblikovalske smernice in predvsem, da je to prispevek k varnosti. Nova Cordoba ima zopet manjše luči (in verjemite, s tem ni varnost prav nič ogrožena), da kot športni avtomobil »gleda znova jezno«. Takšnega videza bi morali biti vsi športni avtomobili, če me vprašate ... Poleg oblike karoserije, ki jo najbolj zazna-

mujejo nizek prednji del, izrazito visoka boka in stopničast zadek, pa k športnosti največ prispeva motor. Turbodizel s 100 KM ima navora za manjši kombi in zmerno porabo majhnega avtomobila. S skupno testno porabo 7,4 litra je vsekakor dosegel in presegel naša pričakovanja glede varčnosti, z 240 Nm največjega navora pa lahko verjamete, da prav gotovo nismo bili najpočasnejši udeleženec na cesti. Za pravi žig športnega avtomobila mu manjka le še zvok, ki bi vsaj namigoval na dinamičnost!

Kot smo že napisali pri testih (dveh) Ibiz, se človek zaradi okroglih merilnikov in razgibano oblikovane notranjosti v avtomobilu dobro počuti. Najprej sem bil nad kakovostjo izdelave navdušen in prijetno presenečen: noben del plastike ni škripal, vsi predali so se

normalno odpirali. Toda po nekaj dneh so me začeli motiti ostri robovi v odprtih predalih, na katere me še zdaj spominja praska na levi roki, in volanski obroč, ki je bil premaknjen za en zob preveč v levo. Dve malenkosti, ki sicer pokvarita dober vtis avtomobila.

Podvožje je kompromis, zato zahteva vsakič nekaj odpovedovanja. Za hitrejšo vožnjo je malo premehek, za udobno nedeljsko vožnjo pa pretrdno. Skupaj z menjalnikom in motorjem pa je prava kombinacija, saj motor poskrbi za obilo navora, menjalnik za hitro in tekoče delovanje, podvožje pa za zanesljivo lego. Če ste dinamičen voznik, boste morda morali zamenjati gume (naše zimske so po nekaj hitreje odpeljanih ovinkih začele odpovedovati) ali namestiti trše blazilnike; če pa ponavadi zapeljete na izlet še družinico, s serijskimi ne boste razočarani.

Tudi oprema, recimo štiri varnostne blazine, climatronic, radio s CD-predvajalnikom, tempomat, električno pomična stekla itd., vas bo razvajala. Malce privajanja zahteva le daljinska ključavnica, saj ko na kontaktnem ključu pritisnete na gumb prvič, odklenete le volnikova vrata, šele z drugim pritiskom pa še preostala. Po speljevanju pa se avtomobil nato vsakič znova samodejno zaklene. Če želi sovoznik iz avtomobila, mora kljuko na vratih povleči dvakrat: prvič vrata le odklene, drugič pa jih odpre. Sistem smo že videli v drugih avtomobilih, vendar pri njih za odpiranje vrat ni treba dvakrat povleči kljuke, ampak le enkrat!

Na koncu lahko čisto odkrito priznam: ko pri Cordobi združite prijetno obliko z bogato opremo, ji opravičim tudi kakšne manjše napake. In se z njo prav rad zapeljem s prijatelji na športne aktivnosti.

Aljoša Mrak



FOTO: ALEŠ PAVLETIČ, SAŠA KAPETANOVIČ

Tehnični podatki

Motor in prenos moči: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrstina in gib 79,5 x 95,5 mm - gibna prostornina 1896 cm³ - največja moč 74 kW (101 KM) pri 4000/min - največji navor 240 Nm pri 1800-2400/min - motor poganja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 195/55 R 15 H

Mere in masa: dolžina 4280 mm - širina 1698 mm - višina 1441 mm - medosna razdalja 2460 mm - kolotek spredaj 1419 mm - zadaj 1408 mm - rajdni krog 10,6 m - prtljažnik (normno) 485 l - prazno vozilo 1188 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 192 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,1 s - poraba goriva (ECE) 6,4/4,0/4,9 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:		Poraba goriva (l/100 km):
0-100 km/h:	11,2	Testno povprečje: 7,4
1000 m z mesta:	33,0 (159 km/h)	Najmanjše povprečje: 5,6

Prožnost: 50-90 km/h (IV.): 9,6

Največja hitrost: 195 km/h (V. prestava)

Truč v notranjosti (pri 100 km/h):

Prestava	III.	IV.	V.
90 km/h	68	64	63

Napake med testom: - premaknjen volanski obroč

KONČNA OCENA

Cordoba združuje dinamičnost Ibiz in velik prtljažnik. Zaradi dobrega kompromisa med videzom, serijsko opremo in uporabnostjo se je že prejšnja serija dobro prodajala tudi na naših tleh. Verjamem, da se bo tudi nova, sploh s sodobnim turbodizelskim motorjem.

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ➔ motor ➔ poraba goriva ➔ velikost prtljažnika ➔ bogata oprema ➔ menjalnik ➔ rdeča osvetlitev števecv | <ul style="list-style-type: none"> ➔ majhna odprtina prtljažnika ➔ nepreglednost pri vzvratni vožnji ➔ zaklepanje vozila po speljevanju ➔ prostor na zadnjih sedežih ➔ ostri robovi predalov |
|--|---|

CENE (Porsche Slovenija)	SIT
OSNOVNI MODEL:	3.677.385
TESTNO VOZILO:	4.135.447