

Seat Cordoba

Mag het een ietsje meer zijn?

Autotest | Na de recente introductie van de nieuwe Seat Ibiza, kon een nieuwe Cordoba niet lang uitblijven. "Cordoba" is immers een chique benaming voor de "Ibiza sedan". Zoals de geheel nieuw vormgegeven Ibiza een stap vooruit heeft gezet, ziet ook de Cordoba er een stuk beter uit dan de voorganger. In vergelijking met de Ibiza biedt deze Cordoba natuurlijk wel een ietsje meer.

De gelijkenis met de vorige Cordoba is meteen duidelijk. De neus heeft nog steeds een sprekende vorm met groot Seat-logo. Afhankelijk van de lichtval zijn nu twee of vier lijnen in de motorkap te vinden, die de auto een moderner en gestroomlijnder aanzicht geven. Bovendien zijn de donkere koplampen ondergebracht achter helder glas, die met een dappere blik de wereld in kijken. Het is daarom niet verwonderlijk dat voorbijgangers die de auto eens rustig bekeken tijdens de diverse foto-stops, niets dan complimenten gaven.



Een veel gehoorde vraag was: "is dit een Italiaanse auto?". Het antwoord is: "bijna". Seat is nog steeds Spaans, maar sinds enige tijd heeft Seat een Italiaanse ontwerper in dienst. De vormgever heeft de achterlichten intern in gescheiden ronde units verdeeld die ieder een lichte scheidingsrand hebben. Het derde remlicht is in de vorm van een prominent aanwezige streep in de kofferdeksel ondergebracht.

Midden op de achterklep is een groot Seat-logo te vinden. Zoals bij ieder model van Seat, doet het logo ook hier dienst als handgreep. De bagageruimte is fors (485 liter) en dankzij een goed doordacht scharniersysteem ook optimaal bereikbaar, zodat de ruimte daadwerkelijk nuttig kan worden gebruikt.

Interieur

De vormgeving en afwerking van het interieur staan op een hoger niveau dan voorheen. Het lijkt alsof deze Cordoba is gemaakt zoals de ontwerpers het bij de eerste auto eigenlijk hadden bedoeld. Van de achterdeuren tot het dashboardkastje (nu met handig in vakken verdeelde klep) is de auto een feest der herkenning voor de huidige Cordoba-rijder.



Het echte "feest" bestaat natuurlijk uit de vele verbeteringen. Het dashboard is strak en modern vormgegeven met een grote boog over het dashboard die door middel van twee kleuren kunststof de instrumenten van de rest scheidt. Centraal op het dashboard staan twee ronde luchtroosters, die doen denken aan de snelheidsmeter van een klassieke sportwagen.

De rest van de vormgeving verraadt direct de band met moederbedrijf Volkswagen. Dat wordt bijvoorbeeld duidelijk uit de vele "gleichteilen", de gelijke onderdelen die alle auto's van de Volkswagen-groep delen.

Het grote verschil tussen Volkswagen en Seat is volgens de producent dat Seat de sportieve tak van de

familie vormt. Sportief betekent in dit geval ook dat de fabrikant royaal is met de standaarduitrusting. De hier gereden uitvoering (een middenmodel) is standaard voorzien van onder andere centrale portiervergrendeling met afstandsbediening, boordcomputer, airconditioning, elektrisch bedienbare zijruiten voor- en achter en cruise-control.

Deze laatste voorziening wordt bediend met dezelfde hendel als in iedere Volkswagen en dat betekent een onhandig tuimelschakelaartje op de stuurhendel van het knipperlicht. Het is daarom vrijwel onmogelijk om de cruise-control aan of uit te schakelen zonder richting aan te geven. Wél heel handig is een antikfunctie van de richtingaanwijzer: één tikje volstaat om drie keer te knipperen. Wie hier eenmaal mee heeft gereden, mist het daarna bij iedere andere auto.

Techniek

De Cordoba is leverbaar met een 1.4-liter benzinemotor die naar keuze 55 kW of 74 kW levert. Dieselrijders kunnen kiezen uit een 1.9-liter TDi (74 of 96 kW) of SDi (47 kW). De testauto is voorzien van de meest bescheiden benzinemotor, maar presteert desondanks alsof het minimaal een 1.6-liter motor betreft. De viercilinder heeft weinig kracht bij lage toeren, maar zodra de naald boven de 3000 toeren per minuut komt, zijn de prestaties heel behoorlijk.

Deze meest bescheiden gemotoriseerde Cordoba is nooit uitdagend snel, maar komt goed met het verkeer mee en is in staat vlot in te voegen of te passeren. Bovendien heeft de krachtbron een aardige verrassing in huis bij de tussensprint van 100 naar 120 km/u. Rond de 4.000 toeren per minuut komt ineens zo'n sportief geluid uit het vooronder, dat de testrijder even dacht ingehaald te worden door een sportwagen!

"Seat kent de doelgroep van de Cordoba goed en zet met deze compacte sedan daarom een prima all-rounder neer"



Uiteraard staat tegenover bescheiden prestaties ook een bescheiden verbruik. Seat geeft een gemiddeld verbruik van 1 op 15,63 op. Het gemiddelde verbruik tijdens de proefrit, met evenredig veel snelweg, buitenweg en stadsverkeer, kwam daar tot op twee cijfers achter de komma mee overeen.

Schakelen en remmen

De versnellingsbak krijgt een compliment voor bijzonder licht schakelen, zonder dat het gevoel met de motor verloren gaat. De besturing is ook bijzonder licht, maar vooral op lage snelheid zo licht dat de communicatie er wel onder leidt. Dat heeft bijvoorbeeld als risico dat de bestuurder de wielen draait zonder te rijden, met verhoogde bandenslijtage als gevolg.

Wegligging en remmen zijn in overeenstemming met de andere capaciteiten van de auto. Hoge bochtsnelheden zijn mogelijk, maar opnieuw daagt de auto er niet toe uit. Het is echter goed te weten dat de extra capaciteit er is mocht dat ooit nodig zijn. Precies zoals dat geldt voor de rest van de auto.



Conclusie

Seat kent de doelgroep van de Cordoba goed en zet met deze compacte sedan daarom een prima all-rounder neer. Deze auto is nooit opzienbarend maar scoort op alle punten een dikke voldoende. In vergelijking met een Volkswagen biedt Seat meer luxe voor minder geld; in vergelijking met de Seat Ibiza biedt de Cordoba iets meer bagageruimte. Dus als het een ietsje meer Seat moet zijn... dan wordt het een Cordoba! ■



Specificaties

Seat Cordoba

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	428 x 170 x 144 cm
Wielbasis	246 cm
Gewicht	1.065 kg
Aanhanger	500 kg
Aanhanger geremd	800 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	485/1140 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1390 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	75 pk @ 5000 rpm
Koppel	126 Nm @ 3800 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	13.6 sec.
Topsnelheid	176 km/u
Verbruik gemiddeld	6.4 l / 100 km
Verbruik stad	8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5 l / 100 km
CO2 uitstoot	gr. / km

Prijs

Prijs	€ 15.595,-
Prijs instapmodel	€ 11.295,-