

ŠKODA YETI – A cseh márka már 1997-ben jelezte, hogy olyasmivel készül előrukkolni, ami eddig nem szerepelt a kínálatában. Ekkor mutatták be ugyanis a Yeti első tanulmánymodelljét, amelyet 2005-ben követett a második. Az autót végül is az idei genfi autósalonon láthattuk végleges formájában, és néhány hónapra rá piacra is került. Az elsők között kaptuk meg tesztelésre.

Alaktan – Azt előre tudhattuk, hogy a szériakész változat nem lesz annyira attrakív, mint a tanulmánymodellek voltak, de ettől azért kissé kevésbé unalmas autót vártunk. Sehol egy „kopolyú” (a la Kuga), egy-egy izgalmasabban vagy kecsesebben ívelő karosszériaoszlop; sima és dobozos az egész jármű. Még szerencse, hogy feketék az A- és C-oszlopok, kétrészesek a fényszórók, fényzetlenek a lökhárítók és védőcsíkok. Az elülső és hátsó fém védőlemez is dob valamit a kocsi külsején, és 17 hüvelykes alufelnik igyekeznek még menteni, ami vizuálisan menthető. Az igazsághoz tartozik, hogy olyan ítések is akadnak, akik külsőleg a Land Roverekhez hasonlítják a Yetit. Ezt személy szerint nem kommentálom; töltsenek le egy 2009-es Freelander-fotót, állítsák a Yeti mellé, és mondjanak véleményt. Ja, és hogy minek nevezhető tulajdonképpen az új Škoda? Egyértelműen szabadidő-autónak, amelyben jó érzéssel vegyítették a terepjárós és az egyterűs tulajdonságokat.

Belvilág – A két szegmens összeturmixolása belül látszik a legjobban. Pontosabban itt fedezzük fel az egyterű-elemeket, mindenekelőtt a 3 különálló, előre-hátra mozgatható hátsó ülést. Leghátso pozíciójukban az autó méretéhez képest meglepően nagy lábtér alakítható ki. A praktikus rekeszekkel-fülekkel teliszűfolt csomagtartó alaplérére a hátsó ülések pozíciójától függően 405–510 liter, az elérhető maximális rakodókapacitás pedig – a hátsó ülések kiszerezése után – 1760 liter! Elöl jóval magasabban ülünk az átlagosnál – ez egyszerre terepjárós és egyterűs tulajdonsága a Yetinek –, de meglepő módon ITT szűkös kissé a hely. A láb minduntalan nekiütközik a közép-konzol oldalának, a kormány mögött sem könnyű elhelyezkedni, pedig minden mindenfelé állítható. Az új, érintőképernyős kommunikációs rendszer (amely esetünkben a felírt navigációs rendszert is tartalmazta) a legújabb Octaviából került az autóba. A szereltség a tesztelt legmagasabb szinten egyenesen pazar. Csak az értékesebb tételekre szorítkozunk: Bixenon fényszórók ASF funkcióval (az Adaptive Frontlight



A „hegyi ember”

System egy adott sebességhatár fölött úgy állítja be a fényszórókat, hogy azok az út szélét és a baloldali sávhatároló vonalat jobban megvilágítsák. A fénykévék ekkor enyhén meg is emelkednek.) Kanyarmegvilágító ködlámpák (10 km/órás sebesség felett kanyarodáskor kigyullad a megfelelő ködfényszóró). Vezetőoldali térdlégzsák. Elülső-hátsó parkoláscsenzorok. Kétzónás automata légkondi. Tempomat. Nyolchangszórós, lemezváltós mp3-as rádió... Az opciós holmik közül a bőrülések kényelmét élvezhettük, a hatalmas panorámatető pedig fénnel árasztotta el az utasteret.

Országúton, terepen – A Yeti 102 és 160 lóerős benzínmotorral, vagy a kétliteres TDI 110, 140 és 170 lóerős változatával lesz elérhető. Azért a jövő idő, mert ebből jelenleg csak a két benzines és a 140 lovas turbódízel áll rendelkezésre. Tesztautónkat az utóbbi mozgatta, összerék-hajtással kombinálva (a kocsi tudniillik csak fronthajtással is kérhető). A negyedik generációs Haldex tengelyközi kuplungot a Volkswagen adta. Megbízható, bevált szerkezet, teljes értékű „összkerékesség” teszi az autót. A kétliteres motor elég erős, de alacsony fordulatszámra hajlamos a váratlan lefulladásra. Talán a legjobban – és a legkellémesebben – a futómű, pontosabban annak terepes tulajdonságai leptek meg. Hamar rájöttem, hogy nagyobb kátyúk, terephullámok előtt sem kell vánszorgásig lelassítanom; simán, a rugóhatároló gumitobozok koppanása nélkül abszolválja őket az autó. Biztonsággal veszi a nagyobb dagonyákat is, ott nyugodtan rábízhatjuk magunkat az összerék-hajtásra. Ha pedig egy 35-40 fokos lejtőn kell leereszkednünk, üresbe

pöccintjük a váltót, megnyomjuk az OFFROAD gombot, és a fékpedál érintése nélkül, maximum 8 km/órás sebességgel lecsordogálunk. Hideglelős érzés, de működik a dolog. A rendszer egyébként a dombnak történő indulást is segíti, továbbá terepezéshez hangolja az ABS, a kipörgésgátló és a dinamikus menetszabályozó működését is. Az országúton viszont csak egyenesfutásakor, no meg az útegyenetlenségek elnyelésében komfortos igazán az autó; a gyors kanyarokat magas építése miatt nem igazán szereti, és autópályás sebesség-nél mér ta szélzaj is jelentős a nagy homlokfelület miatt.

Mindent egybevetve azonban a Yeti bevezetése fontos és szükséges lépés volt a Škoda számára. Két-három éve ugyanis már olyan márkák is gyártanak szabadidő-autót, akik korábban nem is álmodtak ilyesmire: Renault (Koleos), Peugeot (4007), Citroën (C-Crosser), Ford (Kuga), Chevrolet (Captive), Opel (Antara)... Egyszerűen tartani kell a lépést!

Forrás: **Vas Gyula, Felvidék Ma**
(www.felvidek.ma)

ADATLAP

Hengerűrtartalom:	1968 cm ³
Teljesítmény:	103 kW (140 LE)/4200min ⁻¹
Nyomaték:	320 Nm/1750–2500min ⁻¹
Sebességváltó:	hatfokozatú kézi
Legnagyobb sebesség:	190 km/óra
Gyorsulás 0–100 km/óra:	9,9 s
A csomagterűrtartalom:	405–1760 l
Utánfutó maximális tömege (fékkel/fék nélkül):	1600/650 kg
Fogyasztás (városi/országúti/vegyes):	7,6/5,2/6,1 l/100 km
Ár:	26 100 euró (786 288 korona)
Az alapmodell ára:	21 000 euró (632 646 Sk)