

**Direttore**

\* Fabrizio Romano  
[fabrizio.romano@motorage.it](mailto:fabrizio.romano@motorage.it)

**Art director**

\* Annamaria Romano  
[anna.romano@motorage.it](mailto:anna.romano@motorage.it)

**Staff**

\* Diana Calarco  
\* Gianmarco Barzan  
\* Paolo Pauletta  
\* Simone Stolfa  
\* Giovanni Valenti

[redazione@motorage.it](mailto:redazione@motorage.it)  
[press@motorage.it](mailto:press@motorage.it)

**Direzione tecnica**

\* Andrea Pasqua  
[promo@motorage.it](mailto:promo@motorage.it)  
\* Giuseppe Marino  
[staff@motorage.it](mailto:staff@motorage.it)

**Marketing**

\* Anna Arriva  
[marketing@motorage.it](mailto:marketing@motorage.it)

**PR**

\* Luca Sorci  
\* Milena Ballotta  
[pr@motorage.it](mailto:pr@motorage.it)

**Skoda Yeti 4x4 2.0 TDI CR Experience****OPERAZIONE  
SAGGEZZA**

“Il SUV” compatto siglato Skoda dà il meglio delle sue inclinazioni in questa versione che lascia 4 impronte motrici e riprende in modo massiccio le qualità della madre Volkswagen Group. Per esaltarsi col turbodiesel Euro 5 e sorprendere per dotazioni, si va però ad arrampicare anche sul listino.





Per diktat progettuale e per istinto, chi ne ha disegnato le vesti non si è certo abbandonato a “voli pindarici”; anzi, ha lasciato distanti idee di esibizionismo per concentrarsi nel comunicare i temi principe della filosofia Yeti: aspetto tosto, contenuti concreti, volumi da sfruttare. Nel ruolo di auto per famiglie giovanili, con predisposizioni da sport-utility rampante, tra le più accreditate nella gamma troviamo questa versione 4x4 Experience.

**MADE IN VW** - Niente più denominazioni alla “cecoslovacca”. La svolta impressa da VW vuole sigle con del carisma potenziale e porta un livello qualitativo globale che non ti aspetti, ovvero in linea con il buon nome del Gruppo. Seguendo le tracce del SUV compatto, lo Yeti prende come radice le proporzioni razionali. La carrozzeria da Roomter aggraziato, con fianchi netti ma angoli morbidi, ha portato a ottenere un abitacolo tagliato per offrire molto spazio in rapporto alle dimensioni. Il frontale fa quindi la parte “dell’originale”, con le grandi luci supplementari tonde inclusi i fendinebbia. A esaltare idee da avventurieri sono l’altezza superiore alle normali berline e la protezione color alluminio nella parte bassa di entrambi i paraurti.

La vetratura è ampia, e nella parte posteriore i lati sembrano estendersi al lunotto sfruttando il gioco dei montanti scuri. In questo allestimento fa una gran figura il tetto trasparente stile “panorama”, con comando elettrico sia per la tendina forata che lascia intravedere spiragli di luce, sia per il primo pannello vetrato sulla testa dei posti anteriori, che si muove a compasso o scorre “on-demand”; tutto si regola tramite l’elegante pomellino sulla plafoniera. Un’ulteriore chicca per chi sta a bordo, dove il nostro notes delle considerazioni riporta sorrisi compiaciuti





per la comodità e la libertà di movimento, e per la qualità degli arredi. La cura Volkswagen è evidente.

**ORDINE PRIMARIO** - Il portellone tradizionalista, volutamente taglia large, prende per forza di cose il neo del peso e una scarsa maneggevolezza nel richiuderlo, anche perché il braccetto di gomma penzolante non è la più strabiliante delle agevolazioni. Per contro, anche qui è il volume a disposizione che carica punti a favore, con il plus di barre e ganci per stringere il carico e un paio di cestelli ai lati a trattenere borse, bottiglie e sacchi vari.

Inoltre il divano posteriore qui è diviso in tre parti che scorrono per adattare i centimetri, con la sezione centrale che reclinata offre i braccioli ai due passeggeri di lato. Gli schienali si possono regolare nell'inclinazione o ribaltarli del tutto per un volume di carico con cinque posti che può variare da 405 a 510 litri, o raggiungere nella configurazione a due posti i 1580 litri, o 1760 litri se si smontano completamente.

La regolazione longitudinale non è comunque fondamentale per i passeggeri: per loro comodità si deve sfruttare il punto massimo, in quanto il punto minimo va molto a ridosso degli schedali anteriori.

**QUALITY PLUS** - La fattura teutonica degli interni, più dei sapori adventure rendono l'idea di una qualità globale elevata figlia della scuola Volkswagen. Forse non ci ha entusiasmato il tipo di pelle che copre i sedili di questa versione, ma per il resto bisogna ammettere che Yeti supera le previsioni, dai materiali, agli assemblaggi, alle dotazioni utilizzate. Il Climatronic si

resta a regolazioni separate destra sinistra, con reostati ben impostati e bocchette posteriori.

Tutta la plancia ha una copertura che mima dignitosamente le coperture soft-touch, con un bel vano porta-oggettini e sportello incavato al centro. A parte il tetto panorama, vanno citati plus tipo il navigatore 3D con un ottimo hi-fi, presa Aux e lo slot per memory-card SD a compensare l'attacco USB. Poi, automatismo per tergi e per l'accensione fari, che sono xeno con sistema bi-focale a regolare il fascio di luce durante la sterzata.

**4 IN SERVIZIO** - L'apparato 4x4 distribuisce la coppia tra gli assali attraverso una frizione Haldex4 a controllo elettronico che risponde ai dati delle centraline motore, ABS, ESP, acceleratore, il quale diventa ancora più "dosabile" se scarseggia l'aderenza. Di norma alle ruote anteriori è dato il 48% della forza motrice, ma la distribuzione muta a seconda delle condizioni di grip, fino a che l'EDS arriva a raggiungere gli effetti di un bloccaggio elettronico del differenziale. Per non essere un fuoristrada, ma un SUV dagli istinti urbani, lo Yeti si è inerpato su sentieri fangosi senza patire pene, e questo l'ha reso credibile anche nelle sue doti di trazione multiruolo. Per agevolarsi nelle partenze su fondo viscido o nelle discese che non scherzano, fino a 30km/h si può attivare il tastino della funzione OffRoad, che comanda all'elettronica di controllare tendenziose sbandate.

**FORMA CR** - Nella cinquina della famiglia motoristica, il duemila a gasolio fa la parte del leone nelle versioni 4x4. Il TDI è propo-



#### PREZZI DI YETI 2.0 TDI 4x4

|                                      |        |
|--------------------------------------|--------|
| 2.0 TDI CR Active 4x4 FAP 110 CV     | 25.430 |
| 2.0 TDI CR Adventure 4x4 FAP 110 CV  | 26.730 |
| 2.0 TDI CR Experience 4x4 FAP 110 CV | 28.330 |
| 2.0 TDI CR Adventure 4x4 FAP 140 CV  | 27.730 |
| 2.0 TDI CR Experience 4x4 FAP 140 CV | 29.330 |
| 2.0 TDI CR Adventure 4x4 FAP 170 CV  | 28.730 |
| 2.0 TDI CR Experience 4x4 FAP 170 CV | 30.330 |



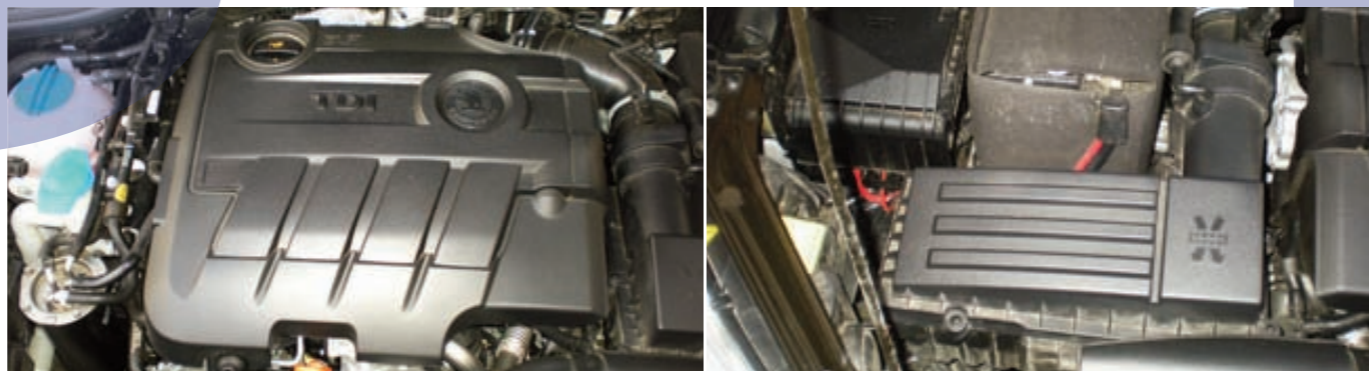


**Scheda Tecnica**  
**Yeti 2.0 TDI CR**

sto nelle varianti 110, 140 e 170 cavalli. Lo Yeti del test è equipaggiato della proposta intermedia, sintesi equilibrata del rapporto carattere/efficienza. Cambio a sei marce in questo caso, molto sciolto, nulla da dire, ma un neo c'è, probabilmente derivato dalle istruzioni di chip e filtro pdf per far raggiungere al TDI lo status ecologico di Euro 5. Capita così che nelle partenze e o ripartenze con il contagiri intorno ai 1000, serva ricordarsi di imprimere un sensibile affondo dell'acceleratore prima di allentare la frizione, altrimenti il motore si spegne di netto. Un'opera forzata per chi è abituato alle tradizionali risposte dei diesel, ma con l'abitudine tutto si fa. Tuttavia c'è chi potrebbe accogliere favorevolmente l'arrivo del cambio DSG (da luglio per Yeti 2.0 TDI 140CV).

**POSIZIONE OTTIMISTA** - Salire e scendere dallo Yeti è facilitato dalla equilibrata impostazione: non c'è da fare flessioni come su certe berlinette stile coupé, e neppure da sgranchirsi come sui SUV camionati. Il posto guida è regolabile e sollevabile per allungare l'angolo di visuale. Per le manovre qui si conta anche sull'aiuto dei sensori e delle indicazioni dell'ampio display di navigazione, il quale dà un'ottima percezione degli spazi attraverso le grafie a fasce che abbracciano anche i quattro angoli del veicolo stilizzato: grige, arancione e poi rosse quando ci si avvicina a 30 cm dall'ostacolo (ci sono comunque i due tasti per disattivare il sistema, se occorre).

Audio, navigazione e tutte le funzioni del computer di bordo si controllano anche dal volante, da regolare bene per impostare la guida in relazione alla plancia bella alta. L'abitacolo è ben isolato, tanto che in viag-

**MOTORE**

4 cilindri – diesel turbo a geometria variabile, intercooler, due alberi a camme in testa  
Cilindrata (cc) 1968  
Alesaggio/corsa (mm) 81/95.5  
Rapporto di compressione 16.5:1  
Potenza massima kW/CV/a giri min. 103/140 a 4200  
Coppia massima (Nm a giri/min.) 350/1750-2500  
Alimentazione Iniezione elettronica diretta Common-rail  
Depurazione gas di scarico EU 5

**PRESTAZIONI**

Velocità max (km/h) 190  
Accelerazione 0 - 100 km/h (sec) 9.9  
Accelerazione 0 - 1000 m (sec) 30.5  
Ripresa 40 - 100 km/h (sec) 10,8

**CONSUMI**

Ciclo urbano (l/100 km) 7,6  
Ciclo extraurbano (l/100 km) 5,3  
Ciclo combinato (l/100 km) 6.2  
Emissioni CO2 (g/km) 119

**TRASMISSIONE**

Trazione Integrale permanente con distribuzione automatica elettronica della coppia fra gli assi con viscofrizione a lamelle Haldex  
Cambio Manuale a 6 rapporti  
Freni anteriore/posteriore Dischi autoventilati/Dischi

**RUOTE**

Cerchi 7Jx16" Pneumatici 215/60 R16

**SOSPENSIONI**

Anteriori: Ruote indipendenti tipo McPherson con bracci trasversali inferiori a triangolo e barra stabilizzatrice  
Posteriori: Retrotreno multi-link, con un braccio longitudinale e tre trasversali, con barra stabilizzatrice  
Sterzo a cremagliera con servo elettromeccanico  
Diametro sterzata (metri) 10,3

**PESI**

In ordine di marcia (kg) 1545  
Massa rimorchiabile max (kg) 1800  
Carrozzeria 5 porte, 5 posti  
Lunghezza/larghezza/altezza (mm) 4223/1793/1691  
Passo (mm) 2578  
Altezza da terra (mm) 1800  
Carreggiata ant./post. (mm) 1541/1537

**DIMENSIONI INTERNE**

Larghezza per gomiti anteriore [mm] 1446  
Larghezza per gomiti posteriore [mm] 1437  
Altezza max seduta anteriore [mm] 1034  
Altezza max seduta posteriore [mm] 1027  
Volume vano bagagli (litri) 405-510 (variabile secondo posizione sedili e schienali)  
Volume vano bagagli con sedile ribaltato (litri) 1580  
Volume vano bagagli senza sedili posteriori (litri) 1760  
Capacità serbatoio carburante (litri) 60

**GARANZIA E INFO**

2 anni km ill.  
ŠKODA LifeTime: Programma di garanzia aggiuntiva della durata di 2 anni.  
EURO 652,00 (4 ruote motrici) -  
EURO 348,00 (2 ruote motrici)  
n. assistenza 800 100600  
Web: www.skoda-auto.it



gio l'apertura del tetto o dei posteriori a certe velocità crea fruscii aerodinamici che infastidiscono la costante piacevolezza. Anche il motore turbodiesel tiene a bada la voce, pur pronto a esibire accelerazioni e riprese degne di nota. In autostrada, i 130 km/h sono percepiti come una velocità da crociera tranquilla, intorno ai 2200 giri. In sesta marcia a quel punto rimangono ampi margini di ripresa, e con forza di progressione assai soddisfacente per i palati fini.

L'agilità di Yeti nel traffico e tra le strade cittadine continua a tirare fuori armi quando ci si allontana. L'assetto non eccessivamente ammorbidito allietta anche stili di guida spigliati e trasferimenti autostradali rilassati. La presenza del 4x4 sposta parecchio in alto la soglia di mobilità. Tralasciando pretese da percorsi per "marce ridotte", si sono rilevate le doti nel mantenere trazione solida sui terreni dissestati e grip sul viscido, con gli apparati elettronici svegli e costanti nel loro lavoro. Nell'inerpirsi sulle salite, la coppia del diesel fa la sua parte; in discesa, se la pendenza è ripida e il fondo poco compatto, il tastino Offroad diventa ulteriormente utile per evitare che l'ABS diventi controproducente, allungando le frenate o, all'opposto, consentendo bloccaggi delle ruote intempestivi. Nel complesso, la sicurezza di avanzamento su una grande varietà di terreni danno la sensazione di una versatilità d'uso estremamente moderna.

Le qualità di tutto l'apparato si sono fatte notare anche nelle manovre di emergenza provocate, in cui lo Yeti ha ripreso la situazione senza nervosismi o con un intervento istintivo.



#### VALUTAZIONI E GUIDA ALL'ACQUISTO

Yeti è addobbato in tre allestimenti differenti. Active parte con un pregevole pacchetto in cui si trovano dal climatizzatore semiautomatico ai sei airbag e l'Esp, dalla radio al kit alzacristalli anteriori, retrovisori regolabili elettricamente e chiusura con telecomando. I cerchi da 16" sono in lamiera. Adventure incrementa la dote con l'airbag per le ginocchia, i cerchi in lega da 17", cruise control, finiture più curate e funzionalità interne come il cassetto sotto il sedile del passeggero. Experience offre fari Xenon e fendinebbia che si accendono nelle curve, Climatronic bi-zona, vetri oscurati, specchio elettrocromatico. La trazione 4x4 diventa combinazione imprescindibile per il motore TDI nelle due versioni più potenti, quella da 140 CV dell'esemplare del test, e quella top da 170 CV (che richiede 1.000 euro aggiuntivi). Al livello Experience, l'equipaggiamento è veramente degno di una classe premium, però il prezzo di listino non appare più come dote attrattiva. In questo caso, oltre alla qualità globale, si deve volere il meglio della produzione del segmento.