



# Živa legenda

besedilo: Vinko Kernc • foto: Vinko Kernc, Aleš Pavletič

Govorice verjetno ne bodo nikoli potihnile. Ali pač, ko bodo nekega dne našli živega jetija ali vsaj njegove ostanke. Tole sicer ni 'tisti' jeti, se pa v snegu krasno znajde.

► Škodin Yeti je našel odlično nišo. V svojem razredu pomeni nekaj podobnega kot Panda 4x4 v svojem: je avtomobil za vsakdanjega človeka, ki se mora v življenju pogosto soočiti z vožnjo v neugodnih razmerah.

To lahko pomeni pesek, zemljo, blato, a ker je pač Yeti, naj bo sneg. Na naš test namreč ni mogel priti v boljšem trenutku. Nebo je navrglo snega, kot že dolgo ne. Dobra stran avtomobilov, kakršen je Yeti, je, da ni treba veliko misliti o tem, kako tehniko pripraviti do tega, da bi avtomobil dobro vlekel, ko se pod kolesi znajde, denimo – sneg. Pogon je

pameten: dokler ni težav z oprijemom, motor poganja le en kolesni par, ko pa ta začne zdravati, na pomoč sam od sebe priskoči še drugi par. Vse, kar mora voznik storiti, je, da svojo pozornost usmeri na zmanjšanje fizikalnih sposobnosti, ki jih takšne razmere prinesejo s sabo. Torej previdnost.

Če z do asfalta splužene ceste zavijete na še vedno spluženo, a s steptanim snegom prekrito cesto, bo takšen Yeti brez večjih težav vlekel. Tudi navkreber. Treba je le vedeti, da postanejo volan in zavore manj odzivni, saj še tako dober pogon tu pač ne more

pomagati. Yeti se ne bo ustrašil niti svežega snega, če seveda ta ni preglobok. Gume zmorejo gnati avtomobil naprej, vse dokler se trebuh ne uleže na sneg. In trebuh takšnega Yetija je, kot lahko takoj prepoznate s fotografij, precej visoko dvignjen. Z 18 centimetri oddaljenosti od tal se že zelo približuje tistim čisto pravim terencem.

Preizkušeno lahko trdimo, da pride Yeti tudi pri precej poslabšanih razmerah pod kolesi zelo daleč, kljub temu pa je nekaj

“Yeti tudi pri precej poslabšanih razmerah pod kolesi pride zelo daleč, vseeno pa je nekaj drobnega tiska.”

drobnega tiska. Tam na armaturni plošči je namreč gumb, katerega oznaka prikazuje avtomobil, ki mu drsi, spodaj pa je napis 'off'. Kdor pričakuje, da bo z njim lahko izklopil stabilizacijski ESP in tehničnim zmožnostim pogona dodal še nekaj lastnega vozniskega znanja in izkušenj ter tako dvignil dejavnik zabavnosti, se moti. Gumb namreč izklopi le pogonski ASR, s čimer se nekoliko izboljša le vleka v globokem snegu, saj pri vklopljenem sistemu ASR (nadzor nad zdrsom pogonskih koles) elektronika pač poseže v delovanje motorja in prepreči vrtenje koles v prazno. To pa je ravno tisto, kar voznik v snegu (ali v blatu) včasih potrebuje.

Za tovrstna početja, torej za vožnjo v snegu (ali, ponavljam, v drugih pri-

“Yeti sicer noče izražati prestiža, daje pa vtis odlične kakovosti zasnove, izdelave in materialov.”

merih, ko je stik s podlago poslabšan), je motor, ki je poganjal testnega Yetija, zelo pripraven. Bencinski turbo razvije veliko navora in ne nagaja s še nedavno tako pogostimi turboluknjami – vleče zvezno in tako omogoča lahkotno izrabo pogona na snegu pri vseh hitrostih.

In tako bi bil tale Yeti lahko čisto pripraven zimski avtomobil, če bi le imel še gretje sedežev. A tudi brez tega se da preživeti prvih deset minut vožnje, saj so sedeži, k sreči, brez usnja. Ko smo ravno pri njih, smo brez pripomb: ravno prav trdi, da ne utrujajo pri daljši vožnji, pa tudi nekoliko bočno oprijemljivi, predvsem pa pravnih mer in udobni. In zapisano v grobem velja za celotno notranjost: tu je jasno zaznavno, da sicer noče izražati prestiža, daje pa vtis odlične kakovosti zasnove, izdelave in materialov. Tako se Škode pač ločijo od drugih avtomobilov tega koncerna, ne da bi pri tem trpela kakovost. In to jim zelo dobro uspeva.

Ko gre za ergonomijo, Yeti nima večjih pomanjkljivosti. Avdio sistem je zelo pripraven (ima mesto za šest zgoščenk, bere tudi datoteke MP3, ima režo za kartico SD in vhod AUX za avdio predvajalnice, pri tem pa manjka le vhod USB), streže z dobrim zvokom, ima velike gumbe in je intuitiven pri uporabi. Nekako diametralno drugačne so stikala klimatske naprave – majhni gumbi s še manjšimi simboli na njih, zato se je treba nanje navaditi. Brezhibni, korektni in brez pripomb so tudi merilniki, so pa obe-



nem tudi suhoparno beli in brez žlahtnosti. Pri položaju za volanom izstopa le precej visoka postavitve volanskega obroča, zaradi katere utegne na daljši poti zaboleti voznikov ramenski del.

Tudi ko gre za kakovost izdelave, se Yeti odlično izkaže, v primeru testnega vozila pa se je pokazalo, da tudi ta koncern ni imun za pokvarljivost plastičnih delov: pokrov pepelnika (če je to bil, nismo mogli ugotoviti), namenjenega zadnji klopi, je štrlel in se ni pustil odpreti. Čisto mogoče pa je, da je temu botrovala kaka 'zidarska' roka, ki je uporabljala avtomobil pred nami, saj je tale Yeti kazal že več kot 18 tisoč prevoženih kilometrov.

Zadnji del Yetija je lep primer dobre in duhovite prilagodljivosti. Sedežna klop je v celoti iz treh delov (40 : 20 : 40) in posamično vzdolžno pomična ter odstranljiva. Sedež je z nekaj malega preskušanja tudi brez knjižice z navodili mogoče hitro odstraniti, njegovih 15 kilogramov pa ni ravno prijetnih,



jih tudi tih, potem pa postane dokaj glasen. Pri pospeševanju se igla merilnika hitrosti hitro dotakne dvestotice, pri tem pa motorja ni treba gnati do prekinjevalnika (7.000 vrtljajev v minuti) niti do rdečega polja (6.400). Zdi se, kot da se najraje zavrti do kakih 5.000 vrtljajev v minuti, s prestavljanjem navzgor pa vrtljaji padejo v navorsko ugodno območje motorja, ko ta znova lepo pospešuje.

Verjetno je edina opaznejša slabost tega motorja njegova poraba, in to kljub dolgim prestavnim razmerjem – v četrti prestavi se namreč še zavrti do prekinjevalnika, v peti največ do 6.000 vrtljajev v minuti, šesta prestava pa je pri tako doseženi hitrosti že nemočna. Naše grobe meritve s pomočjo potovalnega računalnika pri 100 kilometrih na uro kažejo v četrti prestavi porabo 8,1 litra na 100 kilometrov, v peti 7,1 in v šesti 6,7. Za 160 kilometrov na uro so vrednosti porabe: (4.) 14,5, (5.) 12,5 in (6.) 12,0. Praksa pa kaže takole: prazen Yeti s tem motorjem porabi pri vožnji s tempomatom s hitrostjo 130 kilometrov na uro po resničnih cestah (kar pomeni tudi kak vzpon in spust pa zmanjšanje dovoljene hitrosti zaradi posebnih omejitev, vedno pa nežno s plinom) 10,5 litra na 100 kilometrov. To seveda ni več zgodba, ki jo piše TDI.

Kdor izbira bencinski motor, verjetno točno ve, čemu in zakaj, saj so prednosti pred dizlom – z izjemo porabe – precejšnje. A ker je Yeti član Volkswagrovega koncerna, lahko izbirate (tudi) med številnimi (drugimi) pogonskimi stroji. Ne glede na izbiro motorja pa je treba vedeti: Yeti tehnično nima neposrednega tekmeca. Na trgu so nekateri podobni avtomobili (3008, Qashqai ...), a tu poleg prilagodljivosti in pogona šteje še marsikaj drugega. Denimo omenjena kakovost izdelave in materialov pa možnost pogona



če ga je treba odnesti kam dlje. Tudi nameščanje sedeža nazaj ni več tako hitro in preprosto kot odstranjevanje ... Vseeno je izvedba pohvalna, saj se na tak način lahko nekaj več kot 400-litrski osnovni prtljajnik spremeni v 1,8 kubičnega metra veliko luknjo pri nekaj več kot 4,2 metra skupne dolžine avtomobila. Tudi velika zadnja vrata in pravilne oblike prostora so le v prid uporabnosti tega avtomobila.

Najbrž bo večina lastnikov tudi takšnega Yetija uporabljala predvsem na urejenih cestah, zato je takšen, 1,8-litrski turbobencinski motor še posebej primeren. Omogoča lahkotno in lagodno vožnjo, nekoliko tudi lenarjenje pri prestavni ročici (a nekaj manj, kot bi sicer lahko, saj se zdi menjalnik precej na dolgo izračunan), na drugi strani pa zna biti tudi poskočen. Vedno je njegov tek miren, pri nižjih in srednjih vrtlja-

in dodatne opreme (mimogrede, testni Yeti je imel, z izjemo navigacije in gretja sedežev, v opremi vse, kar je res potrebno in še nekaj več), do neke mere pa tudi tržni nastop in imidž. Škodi pa ta v zadnjih letih raste verjetno najhitreje ali je vsaj zelo blizu tega.

Tudi zaradi Yetija. Ki bi lahko postal živa Škodina legenda. Škoda le, da je za slehernika verjetno predrag. ❄❄

### Škoda Yeti 1.8 TSI (118 kW) 4x4 Experience

Cena osnovnega modela: 24.663 EUR

Cena testnega vozila: 26.217 EUR

#### NAŠE MERITVE

T = -2 °C / p = 947 mbar / rel. vl. = 63 % / Starje kilometrskega števca: 18.067 km

#### POSPEŠKI

0-100 km/h: 8,4 s

402 m z mesta: 16,0 s (137 km/h)

#### PROŽNOST

50-90 km/h (IV, V): 7,7 s / 10,3 s

80-120 km/h (V, VI): 11,2 s / 13,5 s

#### NAJVEČJA HITROST

200 km/h (VI, prestava)

#### ZAVORNA POT

od 100 km/h: 42,8 m (AM meja 40 m)

#### PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 11,7 l/100 km

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.798 cm<sup>3</sup> - največja moč 118 kW (160 KM) pri 4.500-6.200/min - največji navor 250 Nm pri 1.500-4.500/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/50 R 17 W (Continental ContiWinterContact M+S).

Masa: prazno vozilo 1.520 kg - dovoljena skupna masa 2.065 kg.

Mere: dolžina 4.223 mm - širina 1.793 mm - višina 1.691 mm - prtljajnik 405-1.760 l - posoda za gorivo 60 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,4 s - poraba goriva (ECE) 10,1/6,9/8,0 l/100 km, izpust CO: 189 g/km.

#### NAPAKE MED TESTOM

pokvarjen pepelnik pri zadnji klop

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ kakovost zasnove, izdelave in materialov
- ▲ motorne zmogljivosti in značaj menjalnik
- ▲ volan, podvozje
- ▲ pogon (na snegu)
- ▲ ergonomija
- ▲ prilagodljivost zadnjega dela
- ▲ oprema

- ▼ cena
- ▼ težki zadnji sedeži, nerodno nameščanje po odstranitvi
- ▼ trušč motorja nad 5.500 vrtljaji v minuti
- ▼ ESP ni izklopljiv
- ▼ predolg menjalnik
- ▼ ni navigacije, gretja sedežev
- ▼ ogledalci v senčnikih nista osvetljeni
- ▼ avdio sistem nima vhoda USB

### Končna ocena

Navaditi se je treba, da so Škode dobre in z vsakim modelom boljše. Takšen Yeti pa ne daje le vtisa odlične kakovosti, saj se izjemno dobro znajde kot družinski avtomobil ali kot avtomobil za vožnjo po podlagi s slabim oprijemom. Pa še čisto korektnega, celo prikupnega videza je. Le cena ...