

Drzna Octavia ali drugačen Tiguan

Naslov ni napaka, ampak le namiguje na tehnično sorodstvo Škode Yeti, Octavie (Scout) in Volkswagna Tigwana. Največ novosti je pri obliki.

besedilo: **Aljoša Mrak** • foto: **Aleš Pavletič**

► Pri Škodi kljub 100-letni tradiciji verjetno nimajo lahkega spanca. Peti model, ki sledi oblikovalskim smernicam Roomsterja, je tehnično tako podoben Volkswagnu Tiguanu, da se kupec najprej vpraša, zakaj bi imel dražjega Volkswagna oziroma – še raje glede na plitke žepe – zakaj bi za Škodo odšel toliko denarja. Češka znamka še nima takega renomeja, po domače dobrega imena, da bi si lahko mirno privoščila enako visoke cene kot Nemci. Vsaj za zdaj še ne, pravi ljudstvo.

Nesporno dejstvo pa je, da bodo kupci Yetija kmalu spoznali tisto, kar vedo vozniki Octavij že zelo dolgo: da je namreč dober avtomobil. Medtem ko smo pri Octavii ugotavljali, da ji nič ne manjka, lahko pri Yetiju to le ponovimo. Peti člen v Škodini ponudbi namreč tehnično sloni na Octavii (platforma), oblikovno sledi Roomsterju, tehnično pa se zelo očitno opira na Volkswagnove rešitve. Motorji TDI in TSI, menjalnik DSG, štirikolesni pogon s haldexovo sklopko ... Vam je znano?

Zato bo glavna vaba za kupce oblika. Oblikovalci so očitno imeli dober dan, saj nikogar nisem slišal reči, da mu je Yeti grd. Veliki okrogli luči na sprednjem delu nista le uspešen oblikovalski prijem, ampak imata funkcijo dnevnih luči (in ponoči ugasnejo!), smerniki v vzvratnih ogledalih sledijo trenutnim modnim smernicam, vzdolžni nosilci na strehi pa omogočajo večjo uporabnost. Seveda, štirikolesni pogon v testnem avtomobilu omogoča več gibanja po našem planetu, saj vas ne bo ustavila prva luža ali snežna zaplata, vendar bodite pazljivi, saj Yeti ni in tudi ne želi biti čistokrven terenec. Bolje opremljena Škoda Yeti ima stalni štirikolesni pogon, vendar gre na suhem asfaltu kar 96 odstotkov navora na sprednji kolesi. Ko ti zdrsneta, se lahko do 90 odstotkov navora prenese na zadnji kolesni par, kjer pri težkih razmerah pomaga tudi zapora diferenciala. In čeprav je Yeti kar 18 centimetrov oddaljen od tal in ima lahko elektronsko pomoč pri terenski vožnji (tipka 4x4, ko stopalka za plin deluje nežneje in avtomobil sam zavira pri 'sestopu', sistem za pomoč pri speljevanju v klanec), je teren le pogojno njegov 'teritorij' ... Težava so seveda gume, in tiste na testnem avtomobilu (17-palčne Dunlop SP Sport 01 velikosti 225/50 R 17 96W) nikakor niso primerne za vožnjo po blatu, kamenju ali snegu. Zato če imate vikend v hribih, si najprej zagotovite primernejšo obutev, preden boste s štirikolesno gnanim in z elektronskimi pripomočki obdarjenim Yetijem ostali povsem nemočni v blatu. So pa zato gume zelo primerne za asfaltno površino, saj zagotavljajo dobro lego na cesti. Po Octavii (Scout) ima Yeti spredaj McPhersonovi vzmetni nogi, zadaj pa večvodilno zadnjo premo. Zadnji kolotek je v primerjavi s tistim pri Octavii širši za 30 mm in skupaj s kar 23-milimetrskim premerom stabilizatorja zagotavlja, da se Yeti skoraj ne nagiba pri vožnji skozi ovinke. In ne le to, celo pelje se kot povsem navaden osebni avtomobil, kar je pri višjih SUV-ih prej izjema kot pravilo.

Višja streha pomeni tudi več prostora v notranjosti. Z glavami potnikov ne bo težav in zlahka bi tudi zapeljali na igrišče prijatelja, ki pri košarki rad zabija koše. Večja težava je pri vzdolžni in prečni razdalji, saj spada Yeti med manjše oziroma povprečno velike mestne SUV-e. Nekaj svežine sicer uporabne, a



Škoda Yeti 2.0 TDI (103 kW) 4X4 Experience





puste notranjosti daje panoramsko strešno okno, sicer pa se bodo lastniki Volkswagnov v Yetiju počutili kot ribe v vodi. Ups, a smo rekli Volkswagnov? Da, prav nanje so najbrž

ste prehitri z desnico. Sicer pa je Yeti prav uživaški: prve tri prestave so zelo kratke, zato boste do 50 ali 60 km/h imeli občutek, da se veliko dogaja, v resnici pa boste s krajšimi

“Pri sistemu park assist so določene omejitve (med dvema pravilno parkiranima avtomobiloma mora biti 'luknja', prostor mora biti za 80 centimetrov daljši od avtomobila), a deluje tako dobro, da bi 80 odstotkov moških in 99 odstotkov žensk (kajne, dame?) zraven zardevalo.”



mislili, ko so določali osnovne mere vozni-kovega delovnega prostora. V Yetiju se sedi razmeroma pokončno, kar bodo zelo cenili predvsem starejši, pa tudi volanski obroč je položen. A to ni tako moteče kot dolg gib sklopke, ki preprečuje, da bi bil položaj za volanom (s trdimi, toda odličnimi sedeži in v vseh smereh nastavljivim volanskim obročem!) idealen. Yeti ima po vzoru najboljših (BMW) stopalko za plin vpeto v peti, kar lahko le pozdravimo. Menjalnik je dober, saj so gibi prestavne ročice kratki in natančni, edina pomanjkljivost je glasnost vklopa, če



prestavnimi razmerji le lovili najuporabnejše motorne vrtljaje in mestno omejitev hitrosti. Vleka čolna ali prikolice bi bil verjetno mačji kašelj. Na testu smo imeli dvolitrskega TDI-ja, ki z najnovejšo tehnologijo skupnega voda (na tehniko črpalke-šoba kar pozabite), neposrednim vbrizgom in serijskim filtrom trdih delcev prav pristaja temu avtomobilu. Po močnejšem, kar 125-kilovatnem (170-konjskem) motorju ni potrebe, ljubitelji bencinskih motorjev pa boste verjetno pogledovali proti TSI-jem. A pozor: štirikolesni pogon z elektrohidraulično krmiljeno večploščno

Iz oči v oči



Mitja Reven

» Pri Qashqaiu smo bili skeptični, da trg hoče takšne avtomobile, a Yeti bi lahko ponovno dokazal, da smo ljudje naveličani avtomobilske klasike. Vprašanje je le, ali so to Škodini kupci. Avtomobil je sicer odličen: prostoren, z dobro in preizkušeno mehaniko. Po eni strani je škoda le, da je z že vidnimi oblikovnimi rešitvami v notranjosti še preveč volkswagnovsko Škodin. Še nekaj, le kdo se je spomnil njegovega imena? «



Matevž Korošec

» Prvi je bil Roomster in drugi je Yeti. Brez dvoma najbolj všečna Škodina predstavnika, ki jasno namigujeta, s kakšnimi očmi bomo v prihodnosti gledali na to avtomobilsko znamko. In potem, verjemite, tudi zadržki glede imidža ne bodo več upravičeni. Da je Yeti zelo zrel tekmeč v svojem razredu, pa vam postane jasno že v trenutku, ko sedete vanj (in tudi, ko se zazrete v njegovo ceno). «

sklopko haldex (nameščeno na zadnji osi) dobite le pri močnejših različicah, dve pogonski kolesi pa si lahko izberete le pri osnovnem TDI-ju. Zato bodite pred nakupom pozorni na kombiniranje motorjev in pogonov.



Test



Nekaj kompromisov boste morali skleniti le pri zadnjih sedežih in prtljajniku. S sistemom varioflex (vzdolžno pomična zadnja sedeža, ki sta dva centimetra višja kot sprednja, preklopljiv sredinski del naslona, ki se spremeni v priročen komolčnik, sedeži so tudi povsem odstranljivi) bo to sicer lažje, vendar dveh velikih potnikov na zadnjih sedežih in ogromno prtljage ne bo možno peljati sočasno. Sicer ima Yeti večji osnovni prtljajnik kot nekateri tekmeči (beri: Kuga), poleg tega lahko

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:

Kovinska barva	381
Dekorativni elementi	47
Dodatna zaščita motorja	149
Električno pomično panoramsko okno	998
Izolacijska stekla	81
Navigacijski sistem	476
Naprava za pomoč pri parkiranju	502
Ogrevana sprednja sedeža	178
Paket Light Assistant	225
Naprava za prostoročno telefoniranje	235
Strešna nosilca v srebrni barvi	73
Tekstilni predpražniki	39
Usnjen večopravilni volanski obroč	122
Usnjeno sedežno oblažinjenje Lynx	1.788

doplačate za dodatne zelo uporabne kljuke in pregrade, vendar ne pričakujte čudežev. Blíže čudežu pri prevozu večjih stvari boste z dodatnim strešnim kovčkom, ki se ga namesti na prej omenjene vzdolžne strešne nosilce.

Na testu smo imeli odlično opremljeno različico Experience. Navigacija, usnje, grete sedežev, dvokanalna klimatska naprava, parkirna tipala spredaj in zadaj, ksenonski smerni žarometi, originalen radio in prostoročni bluetooth itd. obogatijo življenje, zato se zdi tistih 30 tisočakov bolj kot ne pričakovanih. Čeprav je to kar nekaj denarja. Nekaj tega (natančneje 502 evra) lahko

privarčujete, če se odpoveste sistemu park assist. Yeti zna tudi sam bočno parkirati, saj voznik ob vklopu sistema (na dnu sredinske konzole) le poišče idealen prostor, nato pa volan prepusti avtomatiki. Sistem deluje tako, da voznik še vedno uporablja stopalke (torej za plin, zavoro in sklopko), volanski obroč pa povsem prepusti Yetiju. In ko boste končno zaupali parkirnim tipalom in elektronski pameti, boste doumeli, da deluje izvrstno. Sicer so določene omejitve (med dvema pravilno parkiranim avtomobiloma mora biti 'luknja, prostor mora biti za 80 centimetrov daljši od avtomobila), a deluje tako dobro, da bi 80 odstotkov moških in 99 odstotkov žensk (kajne, dame?) zraven zardevalo. Toda sistem je razmeroma drag, zato se lahko ob zagotovljenem parkirnem prostoru tudi kaj privarčuje pri nakupu avta.

Ni kaj, treba se bo navaditi: Škode niso več poceni, saj so povsem dorasle tekmečem. Ali je čas že dozorel in so kupci to doumeli, pa bosta pokazala čas in trg. ❧❧

Tabela konkurence

MODEL	Škoda Yeti 2.0 TDI (103 kW) 4x4 Ambition	Ford Kuga 2.0 TDCi (100 kW) 4x4 Trend	Toyota RAV4 2.2 D-4D (110 kW) 4WD Active	Nissan Qashqai 2.0 dCi (110 kW) 4WD Tekna
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.968	1.997	2.231	1.994
največja moč (kW/km pri 1/min)	103/140 pri 4.200	100/136 pri 4.000	110/150 pri 3.600	110/150 pri 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	320 pri 1.750-2.500	320 pri 2.000	340 pri 2.000-2.800	320 pri 2.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.223 × 1.793 × 1.691	4.440 × 1.840 × 1.710	4.335 × 1.855 × 1.685	4.315 × 1.780 × 1.615
največja hitrost (km/h)	190	180	190	190
pospešek 0-100 km/h (s)	9,9	10,7	10,2	10,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,6/5,2/6,1	8,1/5,4/6,4	7,5/5,2/6,0	8,7/5,9/6,9
cena osnovnega modela (evri)	25.064	28.500	26.100	26.660

Tehnični podatki

CENA:

(Porsche Slovenija, d. o. o.)
1.2 TSI (77 kW) Active: 16.990 EUR
2.0 TDI (103 kW) 4X4 Experience: 26.364 EUR
Testno vozilo: 31.503 EUR

Moč: 103 kW (140 KM)
Pospešek: 10,4 s
Največja hitrost: 193 km/h
Povpr. poraba: 6,7 l/100 km

Garancija:

4 leta splošne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavljenje, neomejena mobilna garancija ob rednem servisiranju pri pooblaščenih serviserjih ...

Predvideni redni servisi:

Servisni interval na 15.000 km ali eno leto.

I Škoda Yeti 2.0 TDI (103 kW) 4X4 Experience

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

edni servisi, delo, material:	1.174	kasko zavarovanje (2):	3.995
gorivo	6.800		
gume (1):	633	Skupaj:	27.140
izguba vrednosti po 5 letih:	11.258	Strošek za prevoženi km:	0,27 EUR/km
obvezno zavarovanje (2):	3.280		

1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 20 °C / p = 1100 mbar / rel. vl. = 34 % / Gume: Dunlop SP Sport 01 225/50R17 W / Stanje kilometrskega števca: 3.993 km

Vozne lastnosti

Pospeški s
0-100 km/h: 10,4
402 m z mesta: 17,4
(130 km/h)

Prožnost

50-90 km/h (IV/V): 7,8/14,6
80-120 km/h (V/VI): 14,0/17,5

Največja hitrost

193 km/h
(VI. prestava)

Poraba goriva

l/100 km
najmanjše povprečje 6,1
največje povprečje 8,6
skupno testno povprečje 6,7

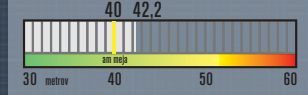


Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	56	54	52	52
90 km/h	64	62	61	60
130 km/h		66	64	63
Prosti tek	38			

Zavorna pot

od 130 km/h: 68,3
od 100 km/h: 42,2
(AM meja 40 m)



Napake med testom

brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

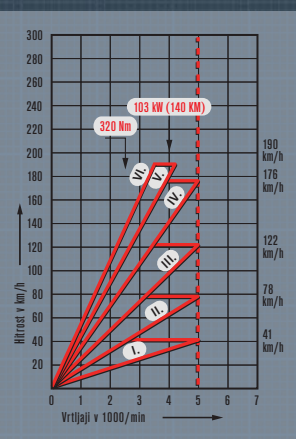
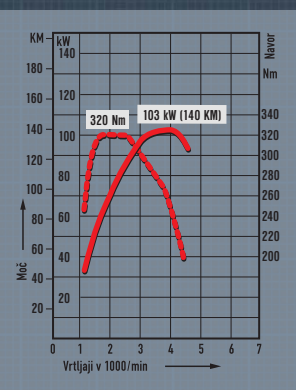


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

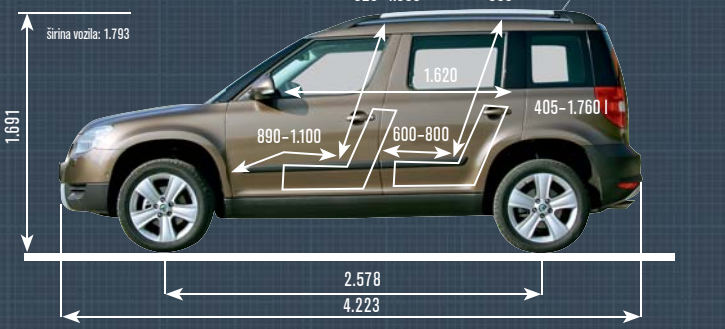


V prvih treh prestavah je Yeti poskočen, v naslednjih treh pa varčen. Za volanom je vedno prijetno, a ne tako zelo, da bi Škodin novinec dobil kaj več kot povprečno oceno.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 81 × 95,5 mm - gibna prostornina 1.968 cm³ - kompresija 18,5 : 1 - največja moč 103 kW (140 KM) pri 4.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,7 m/s - specifična moč 52,3 kW/l (71,2 KM/l) - največji navor 320 Nm pri 1.750-2.500/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,769; II. 1,958; III. 1,257; IV. 0,870; V. 0,857; VI. 0,717; - diferencial 3,875 (prestave 1-4), diferencial 3,100 (prestavi 5, 6) - platforma 7J × 17 - gume 225/50 R 17 W, kotalni obseg 1,99 m. **Voz in obese:** terenska kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prena, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 3 zasuki med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.545 kg - dovoljena skupna masa 2.090 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.600 kg, brez zavore: 650 kg - dovoljena obremenitev strehe: 75 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 190 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,9 s - poraba goriva [ECE] 7,6/5,2/6,1 l/100 km, izpust CO: 159 g/km.

Mere:



Zunanje mere: Širina vozila 1.793 mm - kolotek spredaj 1.541 mm - zadaj 1.537 mm - rajdni krog 10,3 m. **Notranje mere:** Širina spredaj 1.450 mm, zadaj 1.440 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji sedež 440 mm - premer volanskega obroča 375 mm - posoda za gorivo 60 l.



Prostornina prtljajnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 2 × kovček (68,5 l),
1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostna zavesa - kolenska varnostna blazina za voznika - ABS - ESP - ISOFIX - servo volan - deliva zadnja klop - parkirna tipala zadaj - prilagodljiva ksenonska žarometi - dvopodročna samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj in zadaj - električno nastavljeni in ogrevani vzratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom - večopravilni volan - po višini in globini nastavljen volanski obroč - po višini nastavljen voznikov in sovoznikov sedež - meglenki spredaj - potovalni računalnik - tempomat.

Ocena

Zunanost (15)	13	Sveže oblikovana Škoda, ki je primerna za mlade in stare.
Notranjost (125)	98	Povprečno velik v potniški kabini, primerno radodaren v prtljajniku. Pregledni merilniki in odlična opremljenost.
Motor, pogon, podvozje (65)	54	Pravi motor za ta avtomobil, saj je lahko varčen ali poskočen. Podvozje in volanski mehanizem sta povprečna.
Vozne lastnosti (70)	59	Kratki in natančni gibi prestavne ročice, stopalka za plin je (BMW-jevsko) vpeta pri peti. Če le ne bi bilo 'dolge' sklopke ... Dobra lega, čeprav ga Kuga v tem prekaša.
Zmogljivosti (35)	30	Pri 110 km/h je poraba po potovalnem računalniku pod šestimi litri, doseže pa lahko tudi skoraj 200 km/h.
Varnost (45)	39	Odlična pasivna varnost (ESP, sedem varnostnih blazin in pet zvezdic na EuroNCAP) in dobra aktivna (recimo smerni ksenonski žarometi).
Gospodarnost (65)	53	V primerjavi s tekmeči izvrstna poraba, zelo ugodna garancija in zmerna izguba vrednosti.

Skupaj

346

Škoda je z Yetijem zadela terno. Čeprav je pod karoserijo Octavia (Scout), po osnovni ideji pa je dvignjen Roomster, je dovolj sveža, všečna in samosvoja, da bo vseh tako mladim kot starim. Le cena dobro založenega avta je previsoka.

OCENA

avto magazin 1 2 3 4 5

Kriteriji ocenjevanja (Št. točk + ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ motor
 - ▲ menjalnik
 - ▲ štrikolesni pogon
 - ▲ bogata opremljenost
 - ▲ prilagodljivost zadnjih sedežev
 - ▲ dodatki v prtljajniku (kljuke, pregrade)
 - ▲ stopalka za plin je vpeta pri peti
 - ▲ garancija
- ▼ cena
 - ▼ velikost prtljajnika
 - ▼ dolg gib stopalke za sklopko
 - ▼ slabo vidne označbe na klimatski napravi