

Skoda Yeti 2.0 TDI CR 140 cv 4x4 Experience

martedì 26 gennaio 2010

Impressioni di guida

Suv per cittadini "versatili"

Nate in formato "extra large", le Suv hanno subito un costante ridimensionamento degli ingombri nel corso degli anni che le rendono più compatibili con la mobilità cittadina e "ambiente". Un processo di "downsizing" che ha dato vita alle Sport utility compatte, segmento che si è affollato rapidamente grazie al successo commerciale della Nissan Qashqai. Tra i modelli di recente introduzione uno dei più interessanti è la Skoda Yeti. Che abbiamo provato nella versione 2.0 TDI CR da 140 cv 4x4 con allestimento Experience.

Compatta fuori, trasformista dentro

Lunga 4,22 metri, larga 1,79 e alta 1,69, la Yeti ha ingombri paragonabili a quelli della Volkswagen Golf Plus, modello che rappresenta un ottimo compromesso tra dimensioni compatte idonee per muoversi in città ed elevato spazio interno. L'abitacolo è ampio sia in larghezza sia in altezza e offre centimetri adeguati per garantire un alto livello di comfort a quattro passeggeri. Ottima la versatilità consentita dal sistema VarioFlex che permette di scorrere in avanti i sedili laterali posteriori, nonché ripiegare gli schienali e ribaltare o rimuovere le singole poltrone separatamente. I sedili esterni sono anche "accentrabili"; se si toglie il posto centrale per ottimizzare lo spazio a disposizione per spalle e gomiti. Il risultato è un'ampia varietà di configurazioni possibili con capacità del bagagliaio che oscilla da 416 a 1760 litri. Da segnalare anche la regolarità della forma del vano di carico e la presenza di alcuni dispositivi, come i ganci amovibili e la rete fermacarico, per ordinare gli oggetti.

È una Skoda o una Volkswagen?

Il raffronto con la cugina "Plus" è appropriato pure in termini di qualità. Materiali impiegati, livello degli assemblaggi ed ergonomia sono ormai in linea quelli della "cugina" tedesca, tanto che se non fosse per la "freccia alata" al centro del volante potrebbe sorgere qualche dubbio. Regolato sedile e volante (in altezza e profondità), al posto guida si percepisce una buona sensazione: i comandi sono a portata di mano, la strumentazione sott'occhio, tanti vani per riporre oggetti piccoli e grandi e seduta alta. Apprezzabile anche la visibilità in tutte le direzioni, in particolare di quella posteriore, caratteristica rara nelle auto moderne.

Common rail 2 litri: che coppia!

Il motore è il 2 litri TDI nella configurazione CR (Common Rail) che eroga 103 kW/140 cv, potenza che riesce a spingere "quella cosa là" fino a 190 km/h e a muovere i 1.545 kg di peso da 0 a 100 km/h in 9,9". Prestazioni a parte, la dote migliore del 4 cilindri è l'elasticità di marcia conferita dalla coppia di 320 Nm disponibile tra 1.750 e 2.500 giri minuto. In realtà, a parte il "vuoto" percepibile sotto i 1.500 giri, la progressione del motore è molto fluida tra le tacche "15" e "35" del contagiri, fattore che evita un frequente ricorso al cambio a sei velocità.

Si cambia idea in 10,3 metri

L'assetto è tarato per l'asfalto e offre un buon compromesso tra comfort e dinamica di guida. A garantire un'elevata tenuta di strada è la trazione integrale della svedese Haldex, utilizzata su numerosi modelli del Gruppo Volkswagen dalla fine degli anni Novanta e ormai giunta alla quarta generazione, con differenziale autobloccante. Si tratta di un sistema elettroidraulico che in condizioni normali applica la trazione per il 96% sull'asse anteriore, mentre su fondi scivolosi ripartisce la coppia sulle ruote fino a trasferirla fino al 90% all'asse posteriore. Ottimo lo sterzo, sia per precisione, sia per il ridotto diametro di sterzata (10,3 metri nonostante il passo di 2,58 metri) che si è fatto molto apprezzare nei tornantini stretti del percorso di montagna del test. Nel complesso, la Yeti risulta, grazie anche all'ausilio dei sistemi elettronici per il controllo della trazione e della stabilità, molto intuitiva da condurre e, se si adotta un ritmo più brillante, pure divertente. Buona la sensazione di sicurezza percepita.

In off road cambia anima

Non siamo riusciti a testare in modo adeguato la funzione "Off-Road" studiata da Skoda per agevolare la guida sui percorsi sterrati, quindi ci limitiamo a sintetizzare le informazioni tecniche riportate in cartella stampa. Premendo il tasto "Off-Road" si "riassetta" l'auto in funzione delle diverse esigenze. In particolare, il dispositivo agisce sulla mappatura elettronica di Abs, Asr (controllo trazione), Eds (controlla stabilità) e sistema di assistenza in salita. Quest'ultimo entra in azione con maggiore prontezza in salita e favorisce il mantenimento di una velocità costante in discesa per facilitare la guida. Cambia pure la taratura del pedale dell'acceleratore per incrementarne la sensibilità. L'altezza da terra (180 mm) non è eccessiva e permette solo di affrontare ostacoli poco impegnativi.

Le emissioni sono da...Suv

Come tutte le Suv, anche il modello Skoda paga lo scotto del maggiore peso (1.545 kg) e attrito dovuti alla trazione integrale e dell'aerodinamica poco efficiente (il Cx è di 0,37) in termini di emissioni e consumi. La percorrenza media dichiarata è di 6,1 l/100 km, valore credibile visto che il computer di bordo dopo la tre giorni dei giornalisti, notoriamente con il "piede pesante", svoltasi prevalentemente su strade di montagna, segnava come consumo medio 7,5 l/100 km. Quanto all'impatto ambientale, l'omologazione Euro 5 e la presenza di serie del Dpf garantiscono un buon contenimento degli inquinanti, mentre l'impatto sull'effetto serra è alto in assoluto (159 grammi/km), ma discreto per la tipologia di vettura. Si tratta di un valore superiore a quello della Fiat Sedici 2.0 da 135 cv (143 g/km), identico a quello della Toyota Rav4 2.2 da 150 cv e inferiore a quello della Nissan Qashqai 2.0 da 150 cv (174). Chi ha una maggiore coscienza ambientale può scegliere la Yeti 2WD 2.0 TDI da 81 kW/110 cv (139 g/km), mentre l'offerta benzina non offre molte possibilità. Le due unità a miscela nobile, pur adottando una tecnologia evoluta come l'iniezione diretta con il turbo TSI, hanno emissioni elevate (159 g/km la 1.2 2WD da 105 cv, 189 la 1.8 4WD da 160 cv) e non si adattano bene, proprio per la loro sofisticazione, alla trasformazione a Gpl. Vedremo bene il metano, considerato che il Gruppo Volkswagen ha già impianti collaudati per i motori TSI (vedi Passat e Touran EcoFuel), ma qui il problema è rappresentato dall'assenza di distributori Cng in montagna. E se non si va in montagna, la Yeti è "inutile", o dovrebbe esserlo.

Prezzi in linea con la concorrenza

La versione provata è in listino a 29.330 euro con una dotazione completa sia in termini di sicurezza (5 stelle EuroNcap) che di comfort. Si tratta di un importo in linea con quelli degli allestimenti di alto di gamma di Toyota Rav4 e Nissan Qashqai, ma superiori alla più piccola (è più corta di 10 cm) Fiat Sedici. Per chi vuole risparmiare, mantenendo la trazione 4x4, può scegliere la 2.0 TDI da 110 cv nell'allestimento base Active che costa 25.430 euro e ha un

equipaggiamento più che soddisfacente che, tra l'altro, include cristalli elettrici anteriori, specchietti regolabili elettricamente, climatizzatore semiautomatico, computer di bordo e radio con Cd e Mp3. Rinunciando alla motricità delle ruote posteriori si può scendere fino a 18.830 euro per la 1.2 TSI Active o, se si preferisce il gasolio, a 23.430 euro della 2.0 TDI CR 110 cv con medesimo allestimento.