

Поменял оправу

Юрий ВЕТРОВ, фото автора и фирмы Skoda

У очкариков есть замечательное преимущество: на перевоплощение им нужны считанные секунды! Достал из футляра очки в другой оправе — и забавный фрик обернулся ботаном-отличником. С обновленным Yeti та же история: съехавшие на нос ленноновские очки-кругляши он поменял на профессорские, с массивной прямоугольной оправой. Кто он теперь?



Грани и углы. Понятно, откуда эта резкость: Кабань пришел. Главный дизайнер Шкоды Йозеф Кабань, судя по Рапиду и Октавии, «с детства не любил овал». Граненые фары со светодиодной полоской ходовых огней, граненый передний бампер, в нижнюю часть которого вправлены граненые противотуманки. Даже пятая дверь — и та теперь с ограникой! Модни, красиво, но... А где же йети, снежный человек?

Зато теперь по примеру Тигуана есть две версии: городская и внедорожная. Последняя зовется Outdoor, «прогулочная». Но собственно внедорожных качеств Yeti Outdoor обрел немного. Если пластиковый обвес городской версии окрашен в цвет кузова донизу, то у внедорожной, как и у дорестайлинговой машины, остался «силовой» неокрашенный пояс и покрытые «серебрянкой» центральные вставки в бамперах. Геометрическая проходимость, в отличие от Тигуана с двумя видами передних бамперов, не изменилась, так что самое серьезное внедорожное достоинство «прогулочного» Yeti — мощная защита моторного отсека и дополнительная пластиковая «броня» на днище.

Внутри изменений и того меньше: изысканный селектор DSG вместо прежней Т-образной «кувалды» и новый руль, как на других Шкодах. Причем руль хоть и другой, а проблема все та же: приглухлости на его ободе перекрывают значительные сектора спидометра и тахометра, вынуждая поднимать баранку выше, чем хотелось бы.

Что действительно радует, так это «распухший» список опций. С тигуанова плеча перепали система бесключевого доступа,

кнопка запуска двигателя и камера заднего вида. В городе эти опции здорово упрощают жизнь. Не говоря о самопарковщике, который отныне обучен не только параллельной, но и перпендикулярной парковке, а еще — самостоятельному выезду из тесного «кармана».

Есть несколько изменений и под капотом. В паре с двигателем 1.6 TDI (105 л.с.) теперь доступен семиступенчатый «робот» DSG, а еще появилась 170-сильная версия двухлитрового турбодизеля, суженная тем же Тигуаном. Но это — не про нашу часть: для России набор силовых агрегатов прежний. Переднеприводным Yeti полагаются бензиновые турбомоторы 1.2 TSI (105 л.с.) и 1.4 TSI (122 л.с.) в паре либо с «механикой», либо с «сухим» и проблемным семиступенчатым «роботом» DSG. А полноприводным кроссоверам, которые для России по умолчанию оснащаются более надежной шестиступенчатой коробкой DSG с мокрыми сцеплениями, положен либо бензиновый турбомотор 1.8 TSI (152 л.с.), либо 140-сильный дизель 2.0 TDI.

Первым делом я оседлал в немецком Дюссельдорфе самый популярный у нас переднеприводный Yeti 1.2 с DSG (в прошлом году на него пришлось треть продаж). Легко распутал клубок подъездных дорожек вокруг аэропорта, выиграл старт со светофора — и, выбравшись на автобан, легко обошел тихоходов, тащившихся в среднем ряду со скоростью 130 км/ч. Динамики хватало везде. В ламинарном немецком трафике коробка DSG не раздражала дерготней, уместным было и ее стремление к экономии бензина за счет вышних передач. Единственным



Руль новый, а проблема старая: приливы на ободе перекрывают часть шкал. В остальном салон не изменился, разве что баблдашик селектора DSG теперь другой

местом, где я ощущал недостаток тяги, были затяжные горные подъемы.

Ходовую часть инженеры не трогали — и за это им спасибо! Упругий, но мягкий ход, отменное чувство руля, умеренные крены — и минимум скольжений передней оси в «тещиных языках». Великолепный баланс!

На специально заготовленном бездорожье меня на переднеприводном автомобиле, конечно, не пустили, пересадив в Yeti 4x4 с DSG и двухлитровым дизелем. А для пушного спокойствия впереди поехал чех-инструктор. Я не сопротивлялся: полно-

приводная модификация мне была интересна тем, что по части техники здесь кое-что обновилось.

Электрогидравлическая муфта Haldex пятого поколения — единственный крупный узел новой всефольксвагеновской модульной матрицы MQB, который пришелся в плуру старой гольф-платформе PQ 35 (на ней и построен Yeti). Более производительный электронасос позволил отказаться от гидроаккумулятора для рабочей жидкости, что облегчило конструкцию на 1,4 кг, и, как меня заверили, не снизило быстроедействие муфты.



Список опций пополнила камера заднего вида. Жаль, она не убирается под эмблему, как в Гольфе, и будет забрызгиваться грязью так же быстро, как на Тигуане

Практичных мелочей стало еще больше: под сиденьем появился держатель для светоотражающего жилета (на фото), а в карманах задних дверей — удобные подбутылники. За доплату можно дополнить салон съемным контейнером для мусора, а багажник — двойным полом и коврик, одна сторона которого будет ворсистой, а вторая — резиновой

По грунтовым и каменистым подъемам Yeti и впрямь ползет уверенно. Старт в гору, диагональное вывешивание — с этим «пятым» Haldex справляется блестяще: задние колеса начинают грести одновременно с нажатием педали акселератора. Хорошо работает и электронная имитация межколесных блокировок: вывешенные колеса подтормаживаются настолько своевременно, что ты не успеешь пожалеть о коротком ходе подвесок. Внедорожных ограничителей по-прежнему два: длинный «кадык» переднего бампера и «робот» DSG, перегревающийся при штурмах гибких участков и от долгой езды «внатяг». Инструктор, понятное дело, строго следил за тем, чтобы я не допускал ни того ни другого.

Обратно в аэропорт я двинул на том же дизельном полноприводнике — и понял, что чехи не стали дорабатывать «грязевую» аэродинамику. Как и рань-



Благодаря лучшему быстродействию муфты Haldex нового, пятого поколения Yeti увереннее справляется с бездорожьем. Приятно и то, что периодичность обслуживания увеличена в полтора раза: менять рабочую жидкость надо через 60, а не через 40 тысяч километров, как того требовала муфта четвертого поколения



Две светодиодные скобки на задних фонарях — своеобразный знак отличия. На языке шкодовской субординации это означает, что Yeti стоит на одном уровне с Октавией, выше Фабии (у той одна скобка), но ниже Суперба (три «лычки»)

ше, в дождь на скорости выше 80 км/ч боковые стекла и зеркала моментально затягивает водяная пелена. Но если в Германии водичка с дороги поднимается чистенькая, то наша мутная взвесь лишает обзор назад и по сторонам.

Увы, без внимания осталась и проблема с торможением на скользких неровностях. Если помните, вслед за Тигуаном, оснащенным ABS фирмы TRW (AP №6, 2013), на скользких ухабах отказался адекватно замедляться и Yeti с системой фирмы Continental (AP №9, 2013). Но в ответ на вопросы о перенастройке ABS чешские инженеры лишь вскидывали брови:

— Зачем что-то менять, если система работает отлично? Даже в режиме Offroad, когда ABS допускает непродолжительную блокировку, при повороте руля тормоза «распускаются». Возможность

маневрирования и стабильность при маневре — вот наши главные приоритеты.

О том, что на скользких ухабах можно на какое-то время едва ли не лишиться тормозов, они, похоже, и знать не знали. Или сделали вид.

Итак, кроме внешности, практически ничего не изменилось. Так что если вам люб дорестайлинговый «очкарик», срочно к дилеру! В преддверии Нового года и смеяны поколений можно надеяться, что продавцы будут особенно щедры: уже сейчас скидки на Yeti достигают 60 тысяч рублей.

А вот любителям граненых форм придется подождать до февраля, когда на ГАЗе начнется выпуск обновленных кроссоверов. Вполне вероятно, что подорожания не случится. В любом случае, за ориентир можно взять 800 тысяч рублей — начальную цену самой ходовой версии 1.2 TSI DSG. □

Другой подход

Чешские дизайнеры и конструкторы относятся к Yeti с особой любовью, и это понятно. В отличие от Фабии, Октавии или Суперба, сделанных из соплатформенных Фольксвагенов по принципу «чем больше, тем лучше», подход к Yeti иной: сделать автомобиль компактнее, маневреннее, но ничуть не хуже!

В России пока иные приоритеты, о чем убедительно говорит статистика. До сей поры Yeti продавался примерно вдвое хуже, чем Tiguan. По итогам прошлого года — 16958 и 31272 машин соответственно, а за девять месяцев 2013 года разрыв лишь вырос (9598 и 21303), даже несмотря на появление новых версий с мотором 1.4 TSI и возвращение в Россию дизеля.