



## DE FABULEUX ATOUTS : LE NOUVEAU ŠKODA YETI

Certaines personnes aiment évoquer une créature légendaire au pelage blanc et aux dents pointues, vivant sur les sommets enneigés. Sans l'avoir jamais vue, un petit nombre d'entre elles parle avec d'autant plus de conviction de leur rencontre avec cet homme des neiges pas si abominable que ça, qui aurait sauvé la vie de plus d'un randonneur égaré dans les régions des neiges éternelles en le ramenant en sécurité jusque dans les vallées. Lors de ses conférences, l'alpiniste renommé Reinhold Messner parle ainsi inlassablement de sa rencontre avec le Yéti.

Le nom n'a pas été choisi par hasard : le Yeti est puissant, il est en mesure d'avancer même dans des conditions difficiles et il aide ses passagers là où d'autres devraient abandonner. Mais il affiche par ailleurs certains avantages par rapport au monstre éponyme : contrairement à celui-ci, il se sent parfaitement à son aise dans les régions plus chaudes et sait tracer son chemin même en dehors des terrains difficilement praticables et des sentiers peu accessibles. Le Yeti fait en effet aussi très belle figure et s'avère très sûr sur les routes traditionnelles.

Ce sont justement les objectifs que visaient ses concepteurs pendant la phase de développement du Yeti : le cinquième modèle de la gamme Škoda devait rassembler toutes les qualités qui étaient jusqu'à présent affichées par différentes voitures, mais qui ne pouvaient pas être combinées au sein d'un même véhicule. En l'occurrence un comportement routier et un confort dignes d'une berline traditionnelle de catégorie moyenne, associés à d'excellentes aptitudes en mode tout-terrain. Si l'on ajoute à cela le fait qu'il devait également présenter une habitabilité supérieure à la moyenne, une capacité de chargement importante et une charge remorquée impressionnante, force est de constater que le défi à relever était de taille.

Fruit de plus de 100 ans d'expérience dans le développement automobile, le Yeti est un véhicule alliant confort et performances qui fait véritablement référence dans le segment des Crossovers compacts. Il se démarque de la concurrence par ses cinq portes à grand angle d'ouverture facilitant l'accès à bord et le chargement des bagages dans le coffre, ainsi que par sa transmission intégrale permanente répartissant les forces de façon intelligente et sa garde au sol de 180 mm intéressante en affectation tout-terrain.

La longueur totale de 4 223 mm du véhicule permet au conducteur de se glisser dans des places de parking aux dimensions assez modestes, tandis que sa largeur de 1 793 mm garantit que les portes peuvent être grandes ouvertes sur une place de stationnement étroite. Avec sa silhouette élancée, le Yeti parvient toujours à aller de l'avant sur les terrains non stabilisés et difficiles. Du fait de sa hauteur de 1 691 mm, de son poids à vide (conducteur inclus) de 1 345 kg (1,2 TSI à traction avant) et de sa capacité de chargement d'au moins 545 kg, le volume du coffre variant de 416 à 1 760 l peut être exploité au maximum. Une charge remorquée pouvant atteindre jusqu'à 2 000 kg prédestine le Yeti à tracter en toute sécurité et avec efficacité des remorques de toutes sortes.



Dans le segment des Crossovers compacts, le Škoda Yeti doit affronter des modèles concurrents ayant d'ores et déjà fait leurs preuves, tels que le Kia Sportage, le Hyundai Tucson, le Nissan Qashqai et le Suzuki Grand Vitara. Or, le nouveau Škoda Yeti ambitionne de prendre en Europe la tête de cette catégorie très appréciée, mais aussi très disputée. Parallèlement à ses prédispositions exceptionnelles pour la conduite en tout-terrain et à son comportement routier exemplaire en ville, sur les routes secondaires et sur l'autoroute, qui n'ont rien à envier à ceux d'une berline compacte, le nouveau modèle Škoda bénéficie de la palette de motorisations la plus récente du segment. Conséquences : une très grande sobriété et un niveau d'émissions extrêmement faible. Rien d'étonnant à cela : les concepteurs du Yeti sont en effet convaincus que le segment des Crossovers doit miser sur une stratégie de propulsion peu polluante et abordable pour pouvoir continuer à connaître une croissance durable. La gamme des motorisations du Škoda Yeti repose donc sur la stratégie du *down-sizing*, qui consiste à réduire la cylindrée tout en accroissant la puissance grâce à la technique ultramoderne de la suralimentation du moteur. Ce développement novateur se traduit par un couple élevé développé dès les plages de bas régime. La consommation diminue également, ce qui a un effet bénéfique sur le porte-monnaie du conducteur du Yeti, de même que les émissions du moteur, ce qui permet de réduire sensiblement le niveau d'émissions de dioxyde de carbone, d'oxyde d'azote et de composés organiques volatils. Inutile de dire que l'environnement s'en porte mieux ! Le Yeti souhaite être comme chez lui dans la nature et il ne veut donc pas l'endommager. Škoda Auto décline également le Yeti dans une version à traction avant destinée à tous les automobilistes n'accordant pas une grande importance aux atouts qu'offre la transmission intégrale en termes de motricité. La garde au sol généreuse de ce nouveau Crossover compact garantit une progression plus sûre et plus efficace en mode tout-terrain.

### LE YETI SE PRESENTE SOUS SON MEILLEUR JOUR : LE DESIGN

Le Yeti se présente sous son meilleur jour. Ses caractéristiques stylistiques typiquement tout-terrains font de lui un véhicule souverain, parfaitement adapté aux trajets du quotidien et aux déplacements plus spéciaux. Le cinquième modèle de la gamme est néanmoins doté des attributs spécifiques à la marque et affiche ainsi clairement son appartenance à la famille Škoda, tout comme le faisait déjà l'étude éponyme présentée dès 2005. Tout à l'avant se trouve la calandre à lamelles expressive, caractérisée par une baguette chromée bien visible et par l'emblème de la marque installé en position centrale. Des moulures partent de là et s'étendent sur le capot moteur dont elles agrémentent la surface ; elles sont reprises à l'intérieur au niveau de la console centrale, sur la planche de bord. Les grands phares placés très en hauteur de chaque côté confèrent du caractère au Yeti, dont la partie avant dégage une impression sympathique. Le design latéral est dominé par des lignes fluides et épurées. Les passages de roue et les ailes ressortent particulièrement, ce qui renforce la personnalité de ce SUV compact. Les bas de caisse en plastique sur l'arête de carrosserie inférieure sont le signe incontestable des aptitudes tout-terrains du véhicule. Les montants arrière sont dissimulés derrière des surfaces vitrées peintes en noire. Des rampes de toit faisant partie de la dotation de série apportent la touche finale à cette silhouette rectiligne.



La partie arrière se distingue également par la sobriété de son agencement. Les feux arrière présentent une surface lumineuse caractéristique en forme de C ; facile à ouvrir, le hayon vertical à surface lisse se déploie très haut en position ouverte, si bien que même les conducteurs de grande taille peuvent se tenir dessous sans avoir à se pencher. Les éléments vitrés du hayon qui enveloppent la carrosserie de chaque côté contribuent à donner l'impression que la surface vitrée se poursuit sans interruption jusqu'aux montants médians. Cet élément stylistique rappelle fortement la forme en visière qui s'est imposée depuis longtemps chez Škoda comme caractéristique distinctive de la catégorie des compactes. A l'avant comme à l'arrière, des sabots de protection mettent en avant les aptitudes tout-terrains du Yeti. Les projecteurs antibrouillards font ressortir encore davantage la partie avant.

Les ailes saillantes, les jantes alliage atteignant jusqu'à 17" et la garde au sol de 180 mm confèrent au Yeti une apparence tout en robustesse, mais en rien pesante.

## L'HABITACLE : POLYVALENT ET ATTRAYANT

Grâce à un *packaging* intelligent (la configuration de l'habitacle et l'agencement des différents organes ou éléments), le Yeti – qui affiche une hauteur totale de 1 691 mm et un empattement de 2 578 mm – se distingue par une habitabilité des plus généreuses. Les conditions optimales sont donc réunies pour que des trajets confortables et des moments agréables soient assurés à bord. L'atmosphère haut de gamme est par ailleurs renforcée par le choix exemplaire des matériaux. Des interrupteurs et des touches d'utilisation facile, des housses et des revêtements qui flattent le sens du toucher au moindre contact ne sont que quelques-uns des éléments qui donnent au Yeti une longueur d'avance dans sa catégorie. Les formes et les coloris sont soigneusement assortis ; les éléments de commande arborent le design caractéristique de Škoda : le Crossover compact ne peut pas nier ses origines !

Les sièges avant sont munis d'assises larges et le bon maintien latéral qu'elles offrent permet d'éviter la fatigue. Dans la version d'équipement Experience, le siège conducteur est équipé d'un soutien lombaire et il peut bénéficier de fonctions de réglage électrique proposées à titre optionnel. Le volant est réglable en hauteur et profondeur, ce qui signifie que quelle que soit sa taille, le conducteur du Yeti peut toujours trouver au volant une position dans laquelle son confort et, surtout, sa sécurité sont assurés. La position d'assise surélevée, qui offre une meilleure visibilité au-dessus de la carrosserie et permet donc de mieux voir la route, facilite en outre la montée à bord et la descente. Les passagers arrière sont assis deux centimètres plus haut que le passager avant, grâce à une sorte d'estrade : comme au cinéma, c'est à l'arrière que l'on dispose de la meilleure vue sur l'avant, au-dessus des têtes du conducteur et du passager avant. La modularité et le confort des passagers arrière sont accrus par le concept d'assise VarioFlex. Grâce au système de sièges arrière emprunté au Roomster, le Yeti se distingue par une modularité de son espace intérieur restée jusqu'ici inédite dans la catégorie des SUV compacts. Les trois sièges individuels arrière sont rabattables et amovibles indépendamment les uns des autres ; les deux places extérieures peuvent coulisser dans le sens longitudinal



et elles permettent même un coulissement transversal de 80 mm dès lors que le siège central est déposé. Le Yeti peut ainsi passer de cinq à quatre places ; la liberté de mouvement des passagers arrière est alors comparable à celle des véhicules de la catégorie supérieure.

Grâce à ce concept intérieur modulable, le Yeti peut venir à bout des missions de transport les plus ambitieuses. Lorsque les sièges arrière sont déposés, le volume de son coffre peut atteindre jusqu'à 1 760 litres. Chez Škoda, des équipements tels qu'un cache-bagages, des œillets d'arrimage et divers filets destinés au blocage des bagages font naturellement partie de la dotation de série. La série de filets est proposée en option pour la variante d'équipement Active munie d'un kit de dépannage. Le Yeti comprend encore une multitude de solutions futées qui augmentent avec simplicité et efficacité le confort quotidien et la sécurité d'utilisation. Le système de fixation du coffre, qui repose sur des crochets coulissants, permet de gagner un peu de temps lors du chargement et d'éviter que les bagages ne glissent pendant le trajet.

### DEUX MOTEURS ESSENCE ET TROIS MOTEURS DIESEL ULTRAMODERNES, SOBRES ET SOUPLES

La palette de motorisations du Yeti comprend cinq moteurs à quatre cylindres dont la puissance s'échelonne de 77 à 125 kW (105 à 170 ch). Il s'agit de deux moteurs essence et de trois moteurs diesel qui respectent tous la norme antipollution Euro 5. Le modèle d'entrée de gamme est équipé du moteur essence TSI de 1,2 l de cylindrée qui fait ici ses débuts chez Škoda. Ce moteur entièrement nouveau affiche une puissance de 77 kW (105 CH) ; il développe son couple maximal de 175 Nm entre 1 500 et 3 500 tr/min. S'agissant de la boîte de vitesse, il est possible de choisir entre une boîte mécanique à six rapports et la boîte novatrice DSG à 7 rapports.

Le deuxième moteur essence pouvant équiper le Yeti est le quatre cylindres 1,8 TSI ; nerveux, il délivre une puissance de 118 kW (160 ch). Il atteint également son couple maximal de 250 Nm dans une plage de régime très faible et son potentiel de reprises le plus élevé se situe entre 1 500 et 4 500 tr/min. La consommation de ce moteur associé à la variante à transmission intégrale permanente s'établit en moyenne à seulement 8,0 litres aux 100 km (émissions de CO<sub>2</sub> : 189 g/km). Cette sobriété accrue est le fruit de diverses mesures, parmi lesquelles une pompe à huile à deux niveaux qui fonctionne à une pression de 1,8 bar jusqu'à 3 500 tr/min et ne passe à 3,3 bars que lorsqu'une quantité accrue d'huile est nécessaire pour la lubrification. Une deuxième sonde lambda permet d'améliorer la qualité des gaz d'échappement, dans la mesure où les séquences et les quantités d'injection peuvent ainsi être pilotées avec une plus grande précision. Les paliers de vilebrequin, les segments et d'autres éléments mobiles du moteur ont par ailleurs été modifiés et optimisés en matière de frictions.

Le moteur 2,0 TDI proposé pour le Yeti constitue également une nouveauté. Décliné dans trois niveaux de puissance, il est systématiquement associé à la technique d'injection directe Common Rail et à un filtre



à particules Diesel fourni de série. La version de base est le moteur développant 81 kW (110 ch), suivi de la variante affichant une puissance de 103 kW (140 ch). Le couple maximal de respectivement 250 Nm (280 Nm pour la version 4x4) et 320 Nm est disponible entre 1 500-2 500 tr/min et 1 750-2 500 tr/min. En cycle mixte, la consommation de ce moteur d'une puissance de 103 kW disposant également de la transmission intégrale permanente s'établit à 6,1 litres de diesel aux 100 km, ce qui correspond à un niveau d'émissions de CO<sub>2</sub> de 159 g/km. Dans la catégorie des Diesel, le moteur de pointe est le quatre cylindres d'une puissance de 125 kW (170 ch), qui atteint un couple impressionnant de 350 Nm entre 1 750 et 2 500 tr/min. En cycle mixte, ce top-modèle se contente lui aussi de 6,1 litres aux 100 km (soit 159 g/km de CO<sub>2</sub>). En fonction de la vitesse et de la charge du moteur, la part de gaz d'échappement dans le mélange d'air aspiré peut atteindre les 60%, et un catalyseur à oxydation garantit le très faible niveau d'émissions polluantes. Toutes les motorisations associées à la transmission intégrale sont livrées avec une boîte de vitesses mécanique à six rapports ; seul le moteur 2,0 TDI CR FAP avec traction avant développant une puissance de 81 kW et est couplé à une boîte de vitesses à 5 rapports.

Vue d'ensemble de la palette des motorisations du Yeti :

Moteurs essence : 1,2 TSI/77 kW (traction avant) – boîte méca. 6 rapports / boîte DSG 7 rapports  
1,8 TSI/118 kW (4x4) – boîte méca. 6 rapports

Moteurs diesel : 2,0 TDI CR FAP/81 kW (traction avant) – boîte méca. 5 rapports  
2,0 TDI CR FAP/81 kW (4x4) – boîte méca. 6 rapports  
2,0 TDI CR FAP/103 kW (4x4) – boîte méca. 6 rapports  
2,0 TDI CR FAP/125 kW (4x4) – boîte méca. 6 rapports

## PLAISIR ET DYNAMIQUE DE CONDUITE : LA SUSPENSION

Le concept de base de la suspension garantit à la fois le plaisir et la dynamique de conduite. Le Yeti se caractérise par une grande agilité de conduite et un fort potentiel de sécurité. Un concept d'essieu avant complexe ainsi qu'un essieu arrière de construction légère, assurant une grande stabilité directionnelle, procurent au conducteur et à ses passagers un sentiment de sécurité permanente associé à un formidable agrément de conduite.

La suspension du Yeti exploite la technique que l'on retrouve aussi sur l'Octavia et l'Octavia Scout. L'essieu avant est conçu selon le principe McPherson, qui combine les amortisseurs avec des éléments de suspension assurant le guidage des roues en association avec des bras de suspension transversaux. L'essieu arrière multibras a été modifié par rapport à celui de l'Octavia : la voie a été élargie de 30 mm, ce qui convient bien à un véhicule tout-terrain et, en combinaison avec un stabilisateur transversal de torsion de 23 mm de diamètre au niveau de l'essieu avant, diminue nettement les mouvements de roulis de la carrosserie en virage. Cette configuration est identique sur les deux versions, à savoir la traction avant et la variante à transmission intégrale permanente. Afin de réduire la transmission des vibrations, l'essieu arrière est ancré sur un berceau



auxiliaire relié à la carrosserie via quatre silent blocks amortissant les vibrations et transmissions acoustiques. La contenance du réservoir est de 60 litres, ce qui permet de couvrir des distances considérables.

Les jantes 16 pouces et les pneus de taille 215/60 R16, déjà inclus dans la dotation de la version de base, garantissent une trajectoire rectiligne parfaite et un bon confort de suspension. Des jantes en alliage léger 17 pouces et des pneus de grande taille 225/50 R17 sont disponibles en liaison avec tous les niveaux d'équipement. Les dimensions des pneus ont été choisies afin d'optimiser l'agrément de conduite et d'obtenir à la fois une bonne traction en tout-terrain et de très bonnes caractéristiques de conduite sur route stabilisée. Les caractéristiques du profil et les dimensions des pneus contribuent non seulement à avoir une garde au sol plus élevée, mais aussi et surtout à améliorer le confort et la résistance des pneus sur tous les types de surfaces.

## A L'AISE SUR LES ROUTES ET TOUS LES TYPES DE TERRAINS : LA TRANSMISSION INTEGRALE

Le Škoda Yeti satisfait très largement aux exigences généralement posées par les conducteurs en matière de conduite tout chemin: non seulement du fait de sa garde au sol de 180 mm, mais aussi et surtout grâce à sa transmission intégrale avec embrayage Haldex de 4<sup>e</sup> génération. La transmission reprend la technique de l'Octavia Combi 4x4 et de la Superb 4x4. L'embrayage à lamelles Haldex, à commande électrohydraulique, est logé au niveau de l'essieu arrière dans un carter commun à la boîte-pont et au différentiel de l'essieu arrière. Lorsque les conditions de traction sont bonnes, par exemple sur une chaussée sèche, 96 % du couple moteur est transmis aux roues avant. En fonction de la situation de conduite, le système de commande électronique de l'embrayage Haldex peut transférer jusqu'à 90 % de la puissance vers l'essieu arrière. Un différentiel autobloquant empêche à son tour qu'une roue arrière avec une traction moins bonne se mette à patiner. Ceci permet de garantir à tout moment une stabilité directionnelle exemplaire et une bonne maîtrise du Yeti en tout-terrain ainsi que sur chaussée glissante.

En cas de crabotage de l'essieu arrière, le calculateur de l'embrayage Haldex s'appuie sur une grande quantité de données fournies par les capteurs, et notamment celles :

- du calculateur moteur (capteur de vitesse de rotation et capteur de position d'accélérateur),
- du calculateur de l'ABS/ESP (capteurs de vitesse de roue, interrupteur de feu stop, capteurs d'accélération transversale et longitudinale),
- du capteur d'angle de braquage.

Le système de transmission intégrale, très sensible, est parfaitement compatible avec les systèmes électroniques de contrôle de la stabilité tels que l'ABS et l'ESP. En cas d'intervention du système ESP, livré de série pour les versions 4x4 et Experience, la commande de l'embrayage Haldex est assurée par le calculateur de l'ABS/ESP. En cas d'intervention de l'ABS, l'embrayage Haldex est automatiquement ouvert.



Le Yeti 4x4 se transforme complètement lorsqu'il circule en dehors des routes goudronnées. Il suffit d'appuyer sur le bouton « Off-Road » situé sur le tableau de bord pour qu'en quelques fractions de secondes, la chaîne cinématique se prépare et que les systèmes d'assistance comme l'ABS, la régulation antipatinage ASR et l'EDS passent en mode tout-terrain. Sur terrain meuble, l'accélérateur réagit de façon plus sensible afin d'assurer un démarrage bien contrôlé, et l'assistant au démarrage en côte avec baisse du régime ainsi que le système de contrôle de la vitesse en descente peuvent être enclenchés rapidement. Grâce à une intervention bien maîtrisée sur les freins, le système de contrôle de la vitesse en descente maintient une vitesse de roulage constante en cas de forte déclivité, ce qui permet au conducteur, sur terrain difficile, de concentrer tous ses efforts sur le choix de la trajectoire ad hoc.

### UNE SECURITE SANS FAILLE

L'un des tout premiers objectifs énoncés lors du développement du Yeti était de parvenir à combiner les caractéristiques exceptionnelles d'un Crossover avec les excellentes qualités d'une berline. Tous les aspects relevant de la sécurité revêtent également une importance fondamentale. Malgré son poids relativement faible, le Yeti est un véhicule solide qui associe un comportement exemplaire en cas de collision à un potentiel de sécurité optimal au niveau de la protection des piétons. La conception de la carrosserie a été adaptée de façon cohérente aux exigences très strictes des crash tests euro NCAP ; de même, le Yeti satisfait aux multiples exigences de sécurité posées par les différents marchés internationaux, sur lesquels il va bientôt faire son entrée. Grâce à l'utilisation d'aciers à haute résistance, l'habitacle constitue, en cas d'accident sérieux, une cellule de survie pour les passagers, le long de laquelle des « chemins de charge » permettent d'acheminer l'énergie libérée sans déformation dangereuse de l'habitacle. L'ABS avec assistant de freinage et la régulation du couple d'inertie du moteur font partie de la dotation de série sur toutes les versions du Yeti, et tous les modèles 4x4 sont équipés de l'ESP, de même que les versions Experience. Jusqu'à neuf airbags protègent en outre les passagers en cas de collision. A cela s'ajoutent également un airbag genoux pour le conducteur et des airbags latéraux à l'arrière.

En cas de déclenchement des airbags, le Yeti se prépare à la situation d'urgence en prenant des mesures préventives. L'arrivée de carburant et l'alimentation électrique du moteur sont automatiquement coupées, ce qui diminue le risque d'incendie. Le verrouillage centralisé déverrouille les serrures des portes et le plafonnier s'éclaire automatiquement afin de faciliter les éventuelles opérations de sauvetage en cas d'obscurité.

En cas de collision par l'arrière, les appuie-tête actifs à l'avant (« WOKS ») protègent le conducteur et le passager avant contre le coup du lapin. La forme adaptée de l'appuie-tête empêche tout balancement de la tête et donc l'hyperextension des vertèbres cervicales. En cas de freinage d'urgence à une vitesse de roulage supérieure à 60 km/h, le Yeti active automatiquement les feux stop afin d'avertir clairement les véhicules qui suivent de la présence d'un danger. Dès que le véhicule est arrêté, les témoins d'alerte se mettent à clignoter. La banquette arrière est équipée de fixations Isofix pour les sièges enfants ; les ancrages Isofix sont également



disponibles en option pour le siège du passager avant. En cas d'installation à l'avant d'un siège coque pour bébé, l'airbag correspondant doit être désactivé pour des raisons de sécurité. Le Yeti compte ainsi parmi les véhicules les plus sûrs de sa catégorie.

Il présente une avancée énorme en termes de sécurité grâce à sa suspension parfaitement adaptée et en particulier grâce à la grande puissance de traction qu'offre la transmission intégrale. Cette dernière garantit une propulsion toujours optimale et, partant, une maîtrise constante du véhicule en cas de conditions de circulation difficiles – et ce pas uniquement en cas de verglas ou de neige. Le Yeti conserve sa trajectoire et sa stabilité en virage jusque dans les régimes élevés. Ce Crossover compact se fraye un chemin sans effort et avec assurance en tout-terrain ou sur des pistes offrant des conditions de traction difficiles. La répartition variable des forces et le blocage électronique du différentiel confèrent au Yeti des qualités de traction et de conduite tout-terrain encore jamais rencontrées sur un véhicule de cette catégorie. Tous ceux qui recherchent ces qualités d'aventurier vont aussi en tirer un énorme avantage en termes de sécurité. L'éclairage diurne, compris dans la dotation de série, permet aux autres usagers de la route de mieux percevoir le véhicule.

Les usagers plus vulnérables tels que les piétons bénéficient d'une protection optimale en cas de collision. La face avant, réalisée en matériau souple, ainsi que la zone de sécurité comprise entre la tôle relativement flexible du capot et les composants rigides du moteur réduisent le niveau de gravité des blessures en cas de choc à la tête ou au thorax. Un système antidémarrage inclus dans la dotation de série empêche le Yeti de tomber entre de mauvaises mains et un dispositif antivol supplémentaire peut être fourni en option. Sans oublier les nombreux équipements qui contribuent au total à accroître le niveau de sécurité. Citons notamment :

- l'éclairage diurne,
- les phares anti-brouillard avec fonction d'éclairage d'angle,
- les phares bi-xénon directionnels,
- les grandes surfaces des clignotants,
- les catadioptrés supplémentaires fixés sur le pare-chocs arrière,
- la fonction « Light Check » (contrôle de fonctionnement de l'éclairage extérieur),
- le témoin de pression des pneus.

## POUR SATISFAIRE AUX EXIGENCES LES PLUS STRICTES : DOTATION DE SERIE ET OPTIONS

La dotation de série du Yeti est d'un haut niveau, comme on en a l'habitude chez Škoda. Dès la version de base Active, l'offre en matière d'équipements de confort est très complète, ce qui permet de satisfaire à la plupart des exigences courantes des clients. La dotation intermédiaire du modèle Ambition offre avant tout des fonctionnalités supplémentaires tandis que le modèle supérieur Experience valorise encore davantage le Yeti par des solutions optiques et un design exceptionnels.

La version de base Active offre notamment (selon la spécification pour les pays de l'UE) :

- les airbags conducteur et passager avant,
- la possibilité de désactiver l'airbag du passager avant,
- les airbags latéraux à l'avant (en option pour la Bulgarie et la Roumanie),
- l'ABS, y compris les fonctions EBV + MBA + MSR + ASR,
- le volant à quatre branches (réglable en longueur et en hauteur),
- l'éclairage diurne,
- des porte-bouteilles au niveau des bacs de rangement situés dans les portes avant et arrière,
- l'affichage de la température extérieure,
- la fonction « Light Check » (contrôle de fonctionnement de l'éclairage extérieur),
- le système VarioFlex,
- un accoudoir central escamotable au niveau de la banquette arrière, avec ouverture pour chargement,
- des barres de toit,
- le verrouillage centralisé,
- la possibilité de régler la hauteur des sièges du conducteur et du passager avant,
- des lève-vitres électriques à l'avant,
- des rétroviseurs extérieurs à réglage électrique,
- des jantes acier Rif 7J×16".

Le niveau de dotation Ambition comprend en outre les équipements suivants :

- des airbags de tête,
- un airbag genoux conducteur,
- des phares anti-brouillard,
- des instruments de bord intégrant un réglage en continu de la luminosité,
- un tableau de bord avec affichage multifonctions (ordinateur de bord),
- une tablette rabattable intégrée au dossier central de la banquette arrière,
- un système de fixation dans le coffre, avec des crochets pouvant être déplacés,
- un set de filets destiné à l'arrimage du chargement (trois filets),
- la climatisation Climatic à régulation semi-automatique et filtre combiné,
- des rétroviseurs extérieurs à réglage électrique et dégivrants
- des vitres teintées,
- des jantes en alliage léger Moon 7J×16",
- des rétroviseurs extérieurs et poignées de porte de même couleur que la voiture,
- des baguettes de protection latérales,
- des poignées de porte intérieures chromées.

Quant au niveau supérieur Experience, il offre en sus les équipements suivants :

- un bouton « Off-Road » pour l'aide à la conduite tout-terrain (uniquement sur les versions 4×4),
- des phares anti-brouillard avec fonction d'éclairage d'angle,



- un mini-pack cuir (volant, levier de vitesses, poignée de frein à main),
- un bac de rangement sous le siège du passager avant,
- une « Jumbo Box » réfrigérée avec accoudoir central avant réglable,
- un étui à lunettes,
- un écran « Maxi-DOT »,
- le verrouillage centralisé avec télécommande (deux clés escamotables à fréquence radio),
- la climatisation Climatronic bi-zone à régulation électronique, filtre anti-odeurs et recyclage automatique de l'air,
- des soutiens lombaires au niveau des dossiers des sièges avant,
- des lève-vitres électriques à l'avant et à l'arrière, avec sécurité enfant,
- l'éclairage de la zone d'accès au véhicule à l'aide de « spots d'embarquement » (intégrés dans les rétroviseurs extérieurs),
- des jantes en alliage léger Dolomite 7J×17".

La liste des options comprend également toute une palette d'aides électroniques faciles à utiliser qui, une fois intégrées dans le réseau de données interne du Yeti, garantissent un maximum de confort et de sécurité.

Le potentiel d'aptitude au tout-terrain est compatible avec les fonctionnalités du système de navigation Columbus, parfaitement adaptées aux capacités du Crossover. Celui-ci permet en effet de documenter et d'enregistrer le parcours effectué en dehors du réseau routier numérisé. Il égrène de petits repères numériques de la même façon que la petite Gretel, dans le conte de Grimm, semait de petits morceaux de pain pour pouvoir retrouver son chemin et sortir de la forêt. Avantage : aucun oiseau ne vient picorer les repères et brouiller la piste pour le retour. L'ESP avec EDS fait partie de la dotation de série de toutes les versions du Yeti équipées d'une transmission intégrale. En cycle urbain, l'assistance de parking constitue une aide supplémentaire, en plus des radars de stationnement à l'avant et à l'arrière, pour garer la voiture sur une place disponible. Un nouveau calculateur permet désormais aussi, lors d'une manœuvre de stationnement, de tirer parti du déplacement du véhicule vers l'avant, ce qui permet de se garer sur des places plus exigües. Le gain de place est déterminant : tandis que la Superb réussit à se garer sur des places équivalant à la longueur de la voiture plus 1,2 mètre, le Yeti peut se contenter de places correspondant à la longueur de la voiture plus 0,8 mètre.

La climatisation Climatronic bi-zone à régulation « intelligente » ainsi qu'un capteur de la qualité de l'air garantissent une atmosphère optimale à l'intérieur de l'habitacle. Si la qualité de l'air pulsé est en deçà des valeurs programmées, par exemple en cas de traversée d'un tunnel ou en cas d'embouteillage aux heures de pointe, la commande automatique règle l'arrivée d'air sur la fonction « recyclage d'air », et ce jusqu'à ce que le véhicule puisse de nouveau aspirer de l'air extérieur suffisamment propre.

Autres équipements pouvant être commandés en option : le témoin de pression des pneus, les phares bi-xénon directionnels ou encore le toit panoramique coulissant en verre à commande électrique. Le Yeti peut notamment être personnalisé avec les options complémentaires suivantes :



- airbags latéraux à l'arrière,
- aide au démarrage en côte,
- assistant d'éclairage (Coming Home, Leaving Home, allumage automatique des phares en cas de baisse de luminosité, par ex. en entrant dans un tunnel),
- double plancher de coffre,
- barres de toit argentées,
- package « mauvaises routes » (protection du moteur et de la boîte de vitesses, protection des conduites de carburant et de freins, renforcement du tuyau de frein à main),
- jante de secours en acier 16", espaces de rangement dans les garnitures latérales situées sous le plancher escamotable,
- chauffage auxiliaire,
- autoradios Blues, Swing et Bolero ; systèmes de navigation Amundsen et Columbus,
- interface MDI (Mobile Device Interface),
- système de sonorisation (12 haut-parleurs, égaliseur numérique),
- assistant de parking en créneau avec système d'aide au stationnement,
- téléphone mains libres GSM II avec fonction Bluetooth,
- sièges avant chauffants,
- réglage électrique du siège conducteur avec fonction de mise en mémoire,
- jantes en alliage léger Spitzberg ou Annapurna (7J×17"),
- garnitures intérieures Antilope (Alcantara/cuir/skaï),
- garnitures intérieures Lynx (cuir/skaï),
- garnitures intérieures Boreal Wood.