

У нас на тесте оказались сразу два эксклюзивных экземпляра Skoda Yeti в тюнинге от чешской компании Benet Automotive (BT), которая является не только официальным партнёром компании Skoda Auto по аэродинамическим обвесам, но и как сейчас модно называть – придворное тюнинговое ателье чешской марки вроде AMG и Mercedes-Benz.



Кроссовер Skoda Yeti далеко не новинка. Единственное интересное событие, которое случилось за последнее время с этой моделью, стало появление новой версии, оснащенной 1,8-литровым турбомотором TSI, системой полного привода и роботом DSG. Однако речь пойдет не об этом. У нас на тесте оказались сразу два эксклюзивных экземпляра Skoda Yeti в тюнинге от чешской компании Benet Automotive (BT), которая является не только официальным партнёром компании Skoda Auto по аэродинамическим обвесам, но и как сейчас модно называть – придворное тюнинговое ателье чешской марки вроде AMG и Mercedes-Benz. Кроме внешнего вида, специалисты BT занимаются доработкой интерьера, подвески, тормозной системы и двигателя.

Автомобили в тюнинге от BT появились в пресс-парке Skoda не случайно. В данный момент компания Benet Automotive, активно ищет партнёра среди российских официальных дилеров Skoda, чтобы начать продажу тюнингованных модификаций серийных автомобилей.

Агрессивные бамперы, огромные 18-дюймовые легкосплавные диски с шинами 225/40 R18, заниженная подвеска, солидное сопло выхлопной системы, выглядывающее из под заднего бампера – уже парковке Yeti BT бросается в глаза. Добавляют экспрессии окрашенные в красный цвет молдинги, корпуса зеркал, рейлинги, а также нижняя часть переднего бампера и задний диффузор.

Не остался без внимания и салон. В тон с окрашенными элементами кузова кресла, переднюю панель и вставки в дверях обшили красной кожей. Ну и какой же тюнинг без специальной таблички с логотипом компании и порядковым номером автомобиля. В целом салон смотрится органично и даже агрессивно. Чужеродным выглядит лишь бедненький четырехспицевый руль колесо без единой клавиши. Его вид никак не вяжется со спортивной концепцией тюнингового «Йети».

Только на стайлинге чешские тюнеры останавливаться не стали. Дабы подтянуть управляемость и устойчивость подвеску занизили на целых 42 мм. Теперь образ «горячего» Yeti окончательно завершен, да и посадка стала легче. Однако теперь о какой-либо практичности кроссовера не может быть и речи, а бездорожье этому стиляге строго противопоказано, ибо с его клиренсом повредить нарядные бампера раз плюнуть.



Заводские кресла менять не пришлось, они и так обладают отличным профилем и развитой боковой поддержкой. То же самое касается эргономики и посадки, с которыми у Skoda Yeti VT все в порядке. Рулевая колонка и центральный подлокотник регулируются и по высоте и по вылету, но ручником пользоваться неудобно, а клавиша центрального замка запрятана на центральном тоннеле около подстаканников.

Несмотря на яркий и эгоистичный стайлинг салон Skoda Yeti не перестает быть практичным. Места для пассажиров на заднем ряду хватает с запасом, а сами кресла могут регулироваться как продольно, так и по углу наклона спинки. При желании центральную секцию дивана можно убрать в багажник, а два оставшихся сидения сдвинуть к центру, расширив зону комфорта для пассажиров. Объем багажника не мал и составляет 505 литров. Сложив задние сиденья, получается довольно вместительный грузовой отсек в 1760 литров, который к тому же оснащен множеством всевозможных сеточек, крючочков, ниш для мелочевки и даже 12-сильнотовой розеткой. Тюнинг тоже может быть практичным.

Если в внешнем видом и салоном все в порядке, то под капот тюнеры VT заглянуть забыли. Там расположился базовый турбомотор 1,2 TSI, который при заводских параметрах развивает 105 л.с. Впрочем, для города он вполне сгодится, но чтобы подчеркнуть яркую внешность кроссовера, силенок у него конечно же маловато.

«Йети» по-турбовому бодро набирает скорость вплоть до 100 км/ч, но дальше пыл мотора угасает и каждая следующая отметка на циферблате спидометра дается все тяжелее.

Есть претензии и к связке мотора с преселективным роботом DSG. Машина начинает бросаться в крайности, предпочитая либо совсем спокойную, либо динамичную езду. В обычном в режиме момент включения турбины то и дело совпадает с переключениями коробки, что провоцирует толчки и дерготню.

Коробка DSG явно заточена на экономию топлива. Не успеваешь разогнаться до 60-ти, а на приборке загорается значок 7-й передачи. Подстегнуть работу трансмиссии можно с помощью режима «Спорт». Теперь DSG выкручивает каждую ступень как следует и эффективнее тормозит двигателем. Переключения на пониженную происходят мгновенно, стоит лишь топнуть по напольной педали акселератора. Вот такой Yeti VT мне уже по душе!

