

Skoda Yeti : La carte polyvalence

C'est sans doute l'un des véhicules les plus atypiques du marché. Au bout de 4 ans, Skoda offre un lifting au Yeti. Qu'apporte-t-il de vraiment nouveau ?

Réponse.

En 2009, Skoda lance un engin assez original. Partageant sa base avec la Golf de Volkswagen, le Yeti se présente sous la forme d'un ludospace, mais avec un look d'aventurier. Il se montre également plus cossu à son bord et reflète un esprit plus haut de gamme que son petit frère le Roomster, apparu quelques années plus tôt.

CONFIDENTIEL EN FRANCE

Curieusement, le Yeti qui avait tout pour lui, n'a pas marché en France. Même si dans le reste du monde, le constructeur en a tout de même écoulé près de 300 000, les Français n'ont visiblement pas été très friands de l'engin. Raison pour laquelle le constructeur revoit sa copie avec en ligne de mire, le crossover le plus vendu en France, le Peugeot 3008. Esthétiquement, il ne faut pas s'attendre à une révolution pour autant. L'engin affiche toujours la même allure même si en regardant dans le détail, on remarque une face avant totalement nouvelle avec des feux plus anguleux. Le but étant non seulement de rendre ce nouveau Yeti plus dynamique, mais aussi de mieux l'intégrer au reste de la gamme Skoda. Pour la partie arrière, seuls les feux sont légèrement redessinés. La nouveauté majeure, c'est que ce Yeti est désormais disponible en deux variantes. D'un côté, la version standard se présente sous la forme d'une voiture routière, voire urbaine avec une carrosserie classique monochrome et de l'autre, une version nommée Outdoor qui se pare de nombreux éléments pour protéger la carrosserie et les bas de caisse. Cette version se veut plus taillée pour l'aventure et les parcours hors bitume.

TOUJOURS AUSSI ACCUEILLANT

Une fois à bord, on ne peut pas dire que les nouveautés sautent littéralement aux yeux. On garde la même présentation globale mais avec quelques détails qui changent. C'est le cas des placages, des couleurs de sièges, mais aussi de l'écran central qui regroupe désormais plus de fonctions (disque dur, Bluetooth, carte SD, etc.) ou encore du volant qui offre une meilleure ergonomie. Comme pour l'ancien Yeti, la qualité d'assemblage et les matériaux employés sont toujours de très bon niveau, à l'image du reste de la production provenant du groupe Volkswagen. En s'installant à l'arrière, on remarque un espace aux jambes très correct et une garde au toit toujours aussi généreuse. Point très intéressant : le coffre assure une modularité comparable à celle d'un Renault Scénic. Les 3 sièges indépendants coulissent, se replient et peuvent même être déposés. De cette manière, le coffre peut voir son volume varier de 416 à 1 760 litres. On a beau regarder, aucun crossover ne propose à ce jour autant de modularité arrière.

L'ULTRA-POLYVALENCE

Passons à l'avant avec une gamme de motorisation qui n'évolue que très peu. Les deux moteurs

essence (1,2 TSi de 105 ch et 1,4 TSi de 122 ch) se prennent tous les deux du malus écologique (de 500 à 1 600 euros selon les versions). En optant pour l'une des 4 motorisations diesel disponibles, seule la version 1,6 TDi de 105 ch GreenLine atteint la zone neutre avec 119 g/km. Nous nous sommes penchés sur la version la plus haut de gamme. Disposant du bloc 2,0 litres TDi de 170 ch et d'une transmission à 4 roues motrices, notre Yeti ne sera certes pas le plus vendu de la gamme, mais il demeure toutefois le plus polyvalent. Sur la route, le Yeti offre toujours un excellent niveau de confort et garanti une très bonne liaison au sol. Sans se montrer sportif dans les enchaînements, ce n'est pas ce qu'on lui demande, il offre de bonnes prestations routières. Seul petit bémol, l'insonorisation de l'habitacle qui demeure perfectible pour une voiture de ce rang. Là où ce nouveau Yeti est toujours aussi bluffant, c'est au niveau de sa capacité à entreprendre le tout-chemin, voire le tout-terrain, là où d'autres y laisseraient des morceaux. Grâce à une garde au sol suffisamment surélevée et une transmission intégrale Halex de nouvelle génération, il devient extrêmement simple de se balader sur des terrains parfois très accidentés. C'est d'ailleurs ce qui peut le différencier d'un Peugeot 3008 ou encore du nouveau Nissan Qashqai. Le Skoda Yeti se place comme le crossover le plus polyvalent du marché. Vendu à partir de 20 300 euros dans sa version d'entrée de gamme (traction avant), il s'échange aussi pour 35 115 euros dans sa déclinaison la plus haut de gamme (au passage hyper équipée). Au final, il se révèle même un peu plus abordable que son concurrent français et peut donc désormais dignement rivaliser avec les meilleurs de la catégorie.