

Skoda Yeti 2.0 TDI: Mit Karpaten-Paul auf der Suche nach Bären

Von Peter Schwerdtmann

Auch in Rumänien gibt es nicht einen einzigen Yeti. Es hatte ja sein können. Aber selbst oberhalb der Baumgrenze fand sich in den rumänischen Karpaten nicht ein einziges Exemplar der geheimnisvollen Schneemenschen, so sehr wir mit unserer Kolonne von 24 Skoda Yeti auch die Berge durchkämmten. Die deutschen Tschechen haben die Modellpflege für ihr kompaktes Sports Utility Vehicle mit dem neuen 2.0 TDI (ganz getreu dem Markenmotto „Simply clever“) mit einem harten Praxistest kombiniert.

Am Anfang des Skoda Euro Trek 2015 stand am Flughafen von Belgrad die Bekanntschaft mit unserem Fahrzeug, einem Skoda Yeti 2.0 TDI SCR 4x4 Style, sinnvollerweise in der Version Outdoor und auf 16-Zöllern von Yokohama mit Allterrain-Profil. Der Motor kommt neu an Bord für den Jahrgang 2016. Er leistet 110 kW / 150 PS bei 3500 Umdrehungen pro Minute (U/min) und entwickelt sein maximales Drehmoment von 340 Nm bei 3000 U/min, nicht eben früh, aber in Kombination mit dem Sechs-Gang-DSG sollte das kein Problem darstellen. Unterfahrschutz vorn und hinten, ein mächtiger Dachgepäckträger mit malerisch aufgeschnallten Unterlegkeilen und einem Reserverad verbreiten Expeditions-Feeling. Auch das umfangreiche Bordwerkzeug und die Sprechfunkausrüstung unterstreichen den Eindruck.

Die paar Schlaglöcher auf den 263 Kilometern längs der Donau zur rumänischen Grenze und schließlich nach Baile Herculane – dem Herkules Bad – stellen keine Herausforderung für den Yeti dar. Er bewegt sich im Rahmen dessen, was für seine Fahrzeugklasse typisch ist: wie ein Personenwagen mit hoher Sitzposition, dessen Geländeoutfit höchstens unter dem Straßenstaub der Großstadt leidet.

Am nächsten Tag lernen unser Yeti und wir Hans-Paul Buchfellner kennen, der sich uns als Karpaten-Paul vorstellt. Es beginnt damit, dass wir den Luftdruck von 2,5 bar auf 2,0 bar absenken. Das beginnt die 207 Kilometer lange Etappe zum Tagesziel Sugag mit

dem höchsten Punkt über 1600 Meter. Insgesamt 4607 Höhenmeter sind zu klettern.

Karpaten-Paul hatte uns gewarnt vor wilden Hunden, Wölfen und Bären. Es gibt das alles tatsächlich in dieser walddreichen Region. Aber wir hatten Pech. Die einzigen Bären standen abends auf dem Tisch. Das Feierabendbier hieß „Ursus“, lateinisch für Bär. Und auch andere Wesen, die man hier in Transsylvanien hätte vermuten können, hielten sich trotz des Vollmonds zurück. So konnten wir uns auf die Strecke konzentrieren. Da gab es wahrlich genug zu tun.

Die Strecken durch die Wälder teilten wir uns mit Langholz-Lkw, Treckern, Pferdekarren und Personenwagen-Modellen, die es nie in den Westen geschafft haben, manchmal auch mit jungen Bauern und alten Motocrossern, Enduro-Fahrern in topaktuellen Kombis auf Wochenendausflug und echten Geländefahrzeugen auf der Suche nach dem richtigen Geländeabenteuer. Haben die im Defender mit Expeditionsaufbau eben gerade überheblich gelächelt, als sie unser Fahrzeug sehen?

Na, die schaukeln auch nicht schlecht auf diesen Wegen. Seit dem letzten Regen sind die tiefen Spuren in den Waldwegen zu Beton ausgehärtet. Wer in diese Schienen“ hineingerät, hat es schwer mit dem Entkommen. Danach wartet dann das nächste Schlammbad, gespeist aus Quellen im Berghang. Aber auch der Staub nervt. Der allerdings stellt nur für die Scheibenwaschanlage eine Herausforderung dar. Oft zeigt unser Navi-Bildschirm nur weiße Fläche mit dem Symbol unseres Autos mittendrin. Dann trifft man wieder auf eine digitalisierte Strecke. Wer glaubt, die Navi führe nur zu fahrbaren Straßen, sollte sich von der Kartografie nicht täuschen lassen. Auch Wegweiser sind keine Garantie für Fahrbarkeit. Das geschickte Ausweichen vor Löchern, tiefen Spuren und hohen Steinen bleibt Pflicht.

Paul hat es jedenfalls geschafft den Yeti und auf mehr als 60 Prozent der Strecke in Rumänien über solche Wege zu führen, die bei uns niemand als Feldwege bezeichnen würde. Sie zeigen mehr Ähnlichkeit mit den Fahrspuren, die die Rucke-Geräte in der Holzwirtschaft bleibend durch unseren Wald ziehen.

Am Ende, auf dem Marktstadt von Sibiu – deutsch Hermannstadt – beim ersten kalten Wasser stellen wir angesichts unseres verschlammten und verstaubten Yeti fest, dass die Tschechen ganz schön mutig sind, wenn sie dem Yeti diese Tortur zumuten und zutrauen. Trotz aller Verwindungen und Schläge knistert nichts im Gebälk, Klappern hören wir nur von der mitgeführten Kühlbox.

Wir hatten eine mindestens halbstündige Steigung mit rund 20 Prozent Steigung zu

bewältigen, bei dem der Allradantrieb per Haldex-Kupplung voll gefordert wurde. Ein bremsengestütztes Allrad hätte da eine Menge Wärme zu verarbeiten gehabt. Wenn auch die Verbrauchsanzeige im Blickfeld des Fahrers in diesen Situation Werte deutlich über 30 Liter pro 100 km, im Schnitt standen nachher etwas mehr als acht Liter auf der Uhr, mehr als der Normverbrauch von 4,8 Liter. Wir fanden die Acht vor dem Komma eher überraschend angesichts der Herausforderungen von Motor und DSG:

Fazit: der Yeti kann in dieser Version deutlich mehr, als man ihm bei seinem netten SUV-Aussehen zutraut. In ihm steckt Technik, die mehr als nur Feldwege erstaunlich gut bewältigt. Aber damit wird er nicht zu einem Geländefahrzeug. Das zeigen schon die Werte für die Bodenfreiheit (180 Millimeter) sowie die Böschungs- und der Rampenwinkel. Mit dem Skoda Euro Trek 2015 hat Skoda gezeigt, dass der automatisch zuschaltende Allradantrieb funktioniert und – vielleicht ist das denen, die nicht Transsylvanien wie wir durchqueren wollen – weniger wichtig als die Erkenntnis, wie robust diese Skoda Yeti sind.

Karpaten-Paul verließ uns gleich am nächsten Morgen. Er hatte einem Freund versprochen, eine Tour in Norwegen zu leiten. Seine Internetadresse www.karpaten-offroad.de ist also offensichtlich nicht wörtlich zu nehmen. Vielleicht gilt das ja auch für seine Warnung vor wilden Hunden, Wölfen und Bären. (ampnet/Sm)

Daten Skoda Yeti 2,0 TDI 4 x 4 Outdoor mit DSG

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,22 x 1,79 x 1,69

Radstand (m): 2,58

Motor: R4-Diesel, 1968 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 110 kW / 150 PS bei 3500 U/min

Max. Drehmoment: 340 Nm bei 3000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 192 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,2 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,8 Liter

CO₂-Emissionen: 126 g/km

Effizienzklasse B, Euro 6

Leergewicht / Zuladung: min. 1585 kg / max. 645 kg

Böschungswinkel: vorn 19 Grad, hinten 32 Grad

Bodenfreiheit: 180 mm

Rampenwinkel: 19,6 Grad

Steigungswinkel: 41 Grad, 86 Prozent

Kofferraumvolumen: 510 (ohne Reserverad) bis 1485 Liter

Max. Anhängelast: 2100 kg

Wendekreis: 10,3 m

Räder / Reifen: 7.0 J x 16 ETS / 215/6 R16

Luftwiderstandsbeiwert: 0,365

Preis: 32 750 Euro

Bilder zum Artikel



Skoda Euro Trek 2015.



Skoda Euro Trek 2015: Vor dem Start ins Gelände.



Skoda Euro Trek 2015: noch frisch.



Skoda Euro Trek 2015: im Wettbewerb um die Strecke - die Langholz-Lkw.



Skoda Euro Trek 2015.



Skoda Euro Trek 2015: die Startaufstellung.



Skoda Euro Trek 2015.



Skoda Euro Trek 2015.



Skoda Euro Trek 2015.



Skoda Euro Trek 2015.



Skoda Euro Trek 2015.



Skoda Euro Trek 2015: Die Straße ist für alle da.



Skoda Euro Trek 2015.



Skoda Euro Trek 2015.



Skoda Euro Trek 2015.



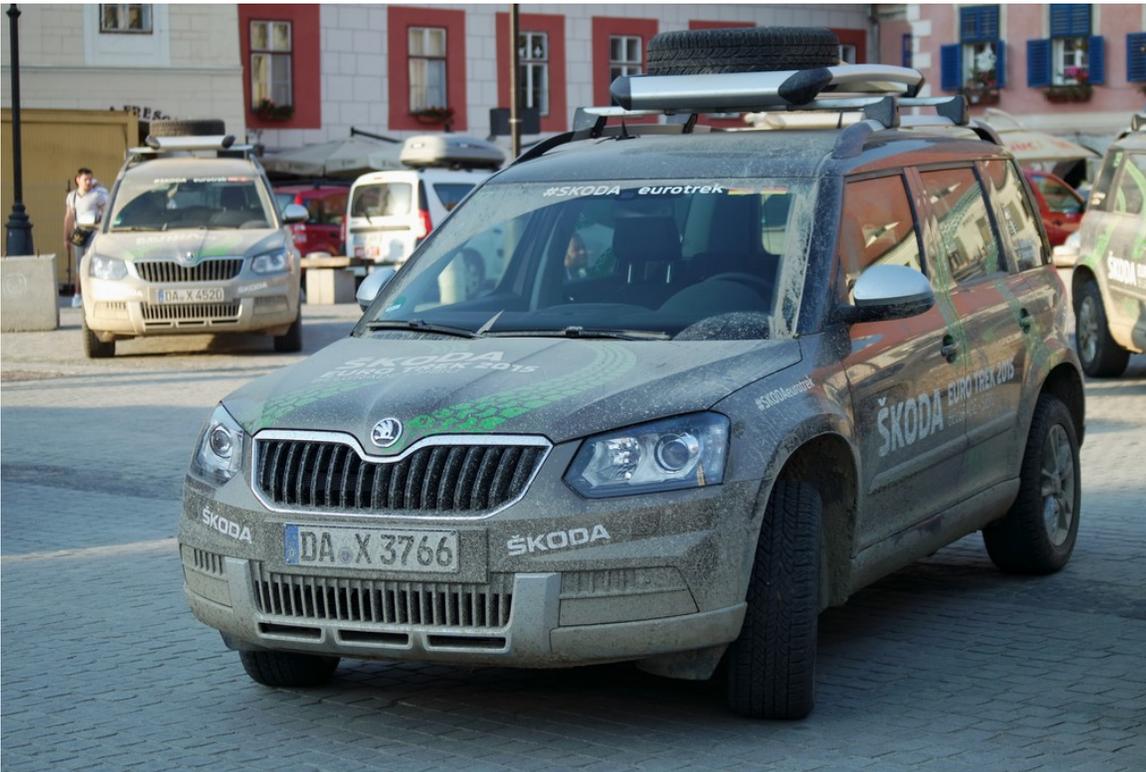
Skoda Euro Trek 2015.



Skoda Euro Trek 2015: Mittagspause - Hitze kann man sehen.



Skoda Euro Trek 2015: Sonntagsausflug.



Skoda Euro Trek 2015: angekommen in Sibiu.



Skoda Euro Trek 2015: Auch Autos suchen den Schatten.



Skoda Euro Trek 2015: Hitze, Staub und eben auch tiefe Schlammlöcher bestimmen die Strecke.



Skoda Euro Trek 2015.



Skoda Euro Trek 2015.



Skoda Euro Trek 2015.



Skoda Euro Trek 2015: Abschlussparade in Sibiu.



Skoda Euro Trek 2015.



Skoda Euro Trek 2015.



Skoda Euro Trek 2015.



Skoda Euro Trek 2015.



Skoda Euro Trek 2015: Hans-Paul Buchfellner, genannt Karpaten-Paul.
