



Skoda Yeti 2.0 TDI Ambition 4x4 (DPF)

Fünftüriger SUV der Mittelklasse
(103 kW / 140 PS)

Mit dem Yeti betritt Skoda neues Land. Der Mittelklasse-SUV soll dem Konkurrenzkampf zwischen BMW X1, Ford Kuga, Honda CR-V und ihrer Klassenkameraden neues Leben einhauchen. Er ist mit zwei Benzin- und vier Dieselmotoren zwischen 105 und 170 PS erhältlich. Den Allradantrieb gibt es mit den meisten Motoren serienmäßig, mit der jeweils kleinsten Motorisierung kann der Yeti auch als Frontriebler geordert werden. Die Ausstattungsvarianten sind vielfältig. Mit dem praktischen variablen Innenraumkonzept wird der neue Skoda sicher seinen eigenen Freundeskreis finden. Erfreulicherweise hat das Fahrzeug einen hohen Sicherheitsstandard und die Unterhaltskosten sind erschwinglich. Auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt wird er sich großer Nachfrage erfreuen.

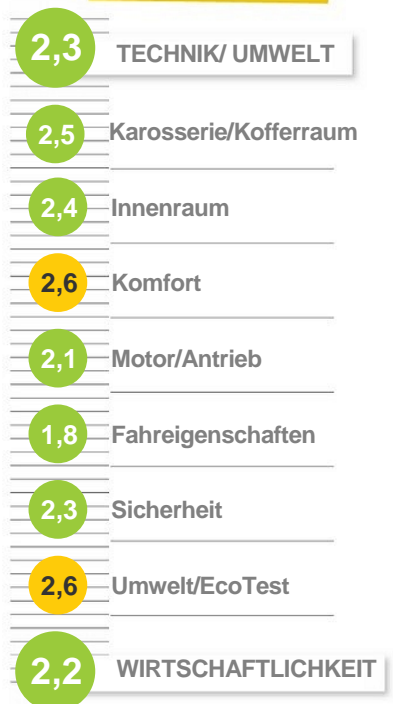
Karosserievarianten: Keine **Konkurrenten:** BMW X1, Chevrolet Captiva, Ford Kuga, Honda CR-V, Hyundai Tucson, Kia Sportage, Land Rover Freelander, Nissan Qashqai, Opel Antara, Peugeot 3008, Renault Koleos, Suzuki Grand Vitara, Toyota RAV4, VW Tiguan

+ variabler Innenraum inkl. Kofferraum, sicheres Fahrverhalten, geringe Unterhaltskosten

- wenig Platz im Fond, unkomfortable Sitze hinten, schwache Heizung



ADAC-URTEIL



2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung und die Materialauswahl des Skoda Yeti sind gut. Sie sind nicht ganz auf VW-Niveau, das Fahrzeug wirkt aber sehr solide. Die Spaltmaße der Karosserie passen, Türen und Klappen schließen sauber, im Innenraum knarrt und vibriert nichts. Die Form der Türverkleidungen ist aber nicht sehr präzise und teilweise findet man scharfe Kanten an den Kunststoffteilen im Innenraum. Der Motorraum ist fast vollständig nach unten verschlossen und beugt somit Verschmutzung vor. Die Türausschnitte sind durch großzügige Abdichtung vor Straßenschmutz geschützt, die Einstiege sind aber nicht mit Schutzleisten ausgestattet. Auf der serienmäßigen Dachreling können üppige 100 kg Dachlast befestigt werden. Die Stoßstangen sind mehrteilig ausgeführt, dass sie im Falle eines Bagatellschadens nicht komplett getauscht werden müssen. Allerdings sind viele Teile lackiert oder beschichtet und somit sehr kratzempfindlich. An den Seiten sind breite, unlackierte Stoßleisten angebracht. Nur die ausladenden Radhäuser werden nicht vor Beschädigung geschützt. Die mögliche Zuladung ist mit 560 kg großzügig bemessen.

⊖ Im Falle einer Reifenpanne ist nur ein Reifenreparaturset vorhanden. Wagenheber und Radmutterenschlüssel werden auch nicht mitgeliefert. Um die Motorhaube zu öffnen muss sehr viel Kraft aufgewendet werden. Offen gehalten wird sie nur von einem einfachen Haltestab.

2,8

Sicht

Die Sicht aus dem Yeti ist durchschnittlich. Nach vorne ist das Ende des Fahrzeugs überhaupt nicht sichtbar, hinten behindert die hohe Scheibenkante die Übersicht. Die Rundumsicht ist wegen der breiten B- und D-Säulen nur mittelmäßig. Die optische und akustische Einparkhilfe hinten sollte durch die optionalen vorderen Sensoren ergänzt werden. Es erleichtert das Einparken sehr.

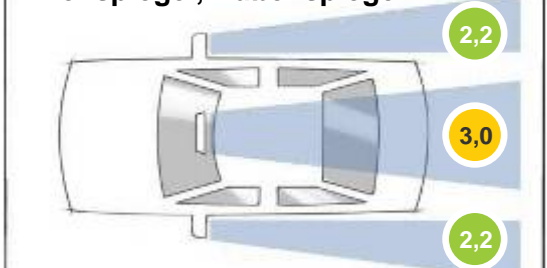
⊕ Die angenehm hohe Sitzposition sorgt dafür, dass Gegenstände vor dem Fahrzeug gut erkannt werden können. Das Wischerfeld der vorderen Scheibenwischer ist trotz eines stark eingeschränkten Ampelblicks nach rechts oben gut. Tagfahr- und Abbiegelicht sind serienmäßig an Bord. Die Sicht in den Außenspiegeln ist großzügig.

⊖ Dass ein Hindernis hinter dem Fahrzeug erkannt werden kann, muss es schon sehr hoch sein. Ein Kind beispielsweise ist komplett unsichtbar.

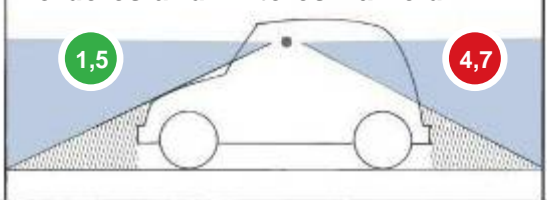
Rundumsicht



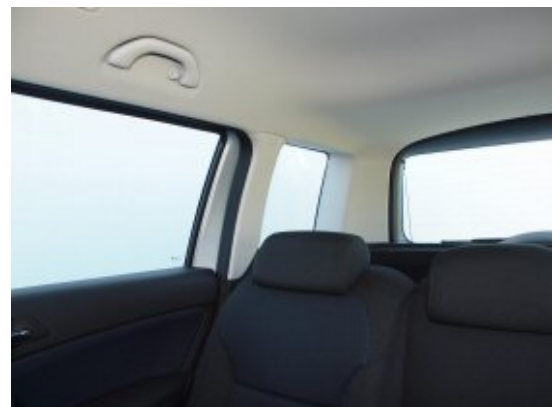
Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht erheblich ein.

2,5

Ein-/Ausstieg

- ⊕ Die Sitzhöhe ist angenehm hoch und trotzdem ist noch großzügiger Abstand zur Dachkante vorhanden. Auch hinten gelangt man bequem ins Fahrzeug, auch wenn die Türen etwas weiter öffnen könnten. Mit der Fernbedienung werden nicht nur Türen ver- und entriegelt, auch die Seitenfenster können geöffnet und geschlossen werden. Die Türaufhalter sichern die geöffneten Türen zuverlässig. Über jeder Tür ist ein Griff vorhanden, der das Ein- und Aussteigen erleichtert. Die serienmäßige Coming- und Leaving-Home-Funktion leuchtet mit den Scheinwerfern den Weg vom oder zum Auto aus.
- ⊖ Durch die hohen Schweller und der weit zur Fahrzeugmitte angebrachte Sitz muss ein sehr großer Schritt gemacht werden, um im Yeti Platz nehmen zu können. Im Fahrzeug befindliche Personen können mit der Zentralverriegelung regelrecht im Auto eingesperrt werden. Außerdem ist die Gefahr des Aussperrens vorhanden. Selbst wenn die Türen noch geöffnet sind (außer der Fahrertür) kann das Fahrzeug bereits verriegelt werden. Der Schlüssel gelangt so sehr leicht ins verschlossene Fahrzeug.

2,5

Kofferraum-Volumen*

Betrachtet man den Yeti von außen, würde man ihm mehr Fassungsvermögen zutrauen. Ist er mit allen Sitzen bestückt, so fasst sein Gepäckraum lediglich durchschnittliche 375 Liter.

- ⊕ Sind die Rücksitze entfernt, so können bis zur Scheibenkante 710 Liter zugeladen werden. Das Beladen bis unter das Dach ist problemlos möglich.



Mit 375 l Volumen fasst der Yeti nur unwesentlich mehr Gepäck als ein VW Golf.

2,6

Kofferraum-Zugänglichkeit

Mit 73,5 cm liegt die Ladekante hoch über dem Boden. Um Gepäckstücke aus dem Kofferraum zu entnehmen, müssen sie über 17,5 cm hoch gehoben werden.

- ⊕ Die Heckklappe schwingt fast zwei Meter nach oben und kann über einen praktischen Innengriff geschlossen werden, ohne dass die Finger schmutzig werden. Bei geöffneter Klappe ist die freigegebene Ladeöffnung sehr groß. Das Format des Kofferraums ist praktikabel. Gepäckstücke können aufgrund der geringen Tiefe gut erreicht werden.
- ⊖ Das Heckklappenschloss steht ab und birgt somit Verletzungsgefahr. Diese Gefahr besteht aber nur bei sehr großen Personen. Die Beleuchtung des Kofferraums ist dürftig. Es ist nur linksseitig eine kleine Leuchte angebracht.

1,0

Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Variabilität des Kofferraums ist hervorragend. Die Rücksitzbank besteht aus zwei breiten Einzelsitzen außen und einem schmaleren Einzelsitz in der Mitte. Von allen drei Sitzen können die Lehnen separat umgeklappt werden. Die Sitze selbst können einzeln vorgeklappt oder auch mit wenigen Handgriffen ausgebaut werden. Ist der Mittelsitz entfernt, so können die äußeren Sitze zur Fahrzeugmitte verschoben werden. Um die Ladung zu sichern sind einige Zurrösen und flexible Gepäckhaken vorhanden. Kleingepäck wird durch Gepäcknetze gesichert, die bei Bedarf eingehängt werden.

⊕ Die Bedienung des Skoda Yeti ist einwandfrei. Das Lenkrad lässt sich für jeden Fahrer in Höhe und Tiefe anpassen. Die Pedale sind hervorragend angeordnet, nur das groß ausgebildete Radhaus kann beim Kuppeln mit dem Fuß touchiert werden. Das Zündschloss liegt gut zur Hand. Der beleuchtete Dreh-Lichtschalter ist links vom Lenkrad optimal angebracht und beherbergt auch die Steuerung für die Nebellampen. Die Klimaanlage ist problemlos zu bedienen, die Heckscheibenheizung schaltet sich nach einer gewissen Zeit automatisch ab. Beleuchtet sind alle wichtigen Schalter. Die vorderen Fensterheber sind mit einer Antipp-Funktion zum Öffnen und Schließen ausgestattet und funktionieren auch bei ausgeschalteter Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Vorne sind alle erdenklichen Ablagen vorhanden. Selbst große Getränkeflaschen können untergebracht werden und unter dem Beifahrersitz befindet sich ein geräumiges Schubfach. Für die hinteren Passagiere sind auch Lehnentaschen und Becherhalter in der umgeklappten Mittelsitzlehne vorhanden. Die Instrumente sind recht gut ablesbar. Nur die tief eingebauten Rundinstrumente können, je nach Blickwinkel, nicht komplett eingesehen werden. Bei geöffneten Türen und Klappen (inkl. Motorhaube) wird der Fahrer gewarnt. Auf Wunsch ist eine automatische Fahrlichtsteuerung erhältlich. Das Touch-Screen-Navigationsgerät ist optimal zu bedienen. Für 80 € Aufpreis kann man die Berganfahrhilfe ordern.



Funktionelle Bedienung gepaart mit guter Verarbeitung sprechen für den Yeti.

⊖ Der Schalthebel ist sehr weit unten angebracht und kann bei Benutzung der Armlehne kaum bedient werden. Auch die Klimaanlage ist sehr tief installiert. Die Stellung der Drehregler ist schlecht zu erkennen. Die kleinen Piktogramme sind teilweise von den Reglern verdeckt. Auf den hinteren Plätzen sind keine Leselampen erhältlich. Nicht mehr zeitgemäß sind die losen Gurtschlösser der Rücksitzbank. Sie müssen zum Anschnallen immer mit zwei Händen bedient werden. Die Lenkradfernbedienung für das Radiosystem kostet Aufpreis.

Vorne können Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem sitzen. Die Kopffreiheit ist sehr großzügig, aber die Innenbreite der vorderen Plätze ist nur Durchschnitt.

Der Yeti ist als Viersitzer zu betrachten. Der hintere Mittelsitz ist nur als Notsitz zu gebrauchen. Werden die vorderen Sitze für Personen mit einer Körpergröße von 1,85 m eingestellt, so können hinten nur noch Passagiere bis 1,70 m ordentlich sitzen. Die Innenbreite ist durchschnittlich. Die große Kopffreiheit rettet den Yeti vor einer schlechten Platzierung.



In Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,70 m ausreichend Platz vor.

1,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Innenraumvariabilität ist hervorragend. Die drei hinteren Sitze können je nach Bedarf einzeln ein- oder ausgebaut werden. So kann der Yeti hinten mit drei Personen besetzt werden, die allerdings kein üppiges Platzangebot erwarten dürfen. Beim Ausbau dem Mittelsitzes können die zwei äußeren Sitze zur Mitte verschoben werden. So ist der Skoda als bequemer Viersitzer einsetzbar. Aber auch diese Sitze sind einzeln entfernbar und geben so mehr oder weniger Ladefläche frei.

2,6 KOMFORT

2,0 Federung

⊕ Das straff abgestimmte Fahrwerk ist komfortabel. Weder lange, noch kurze Wellen oder auch Einzelhindernisse belasten die Insassen. Es ist kaum Stuckerneigung vorhanden. Beachtlich ist, dass das hohe Fahrzeug kaum zum Wanken neigt.

2,3 Sitze

⊕ Die vorderen Sitze des Skoda Yeti sind gut. Die Einstellmöglichkeiten sind vielfältig, die Kontur körpergerecht und die Seitenführung ordentlich. Die straffen Polster bieten sehr guten Federungskomfort. Die Sitzposition des Fahrers ist einwandfrei. Legt man aber das rechte Knie entspannt am Armaturenbrett an, so stört dort eine sehr harte Kante. Für Fahrer und Beifahrer sind Lordosenstützen vorhanden.

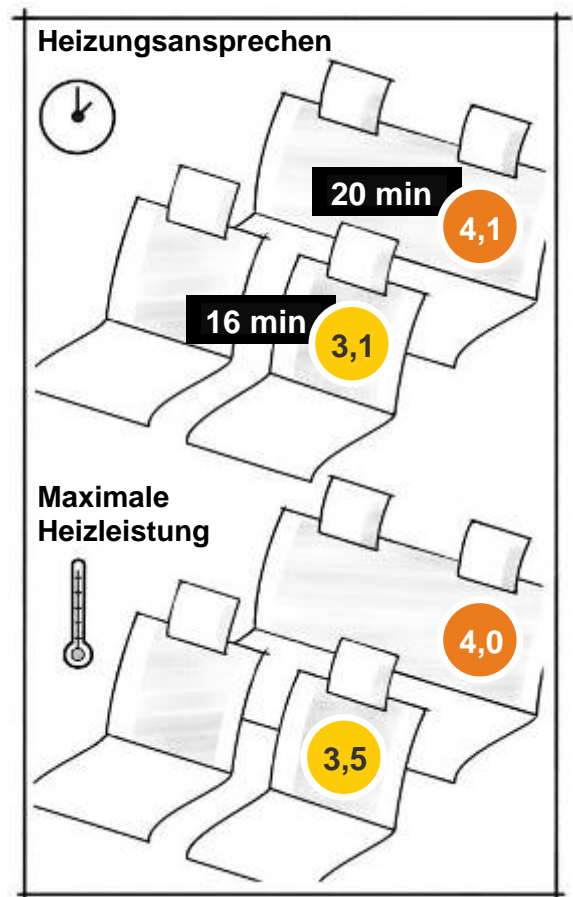
⊖ Die hinteren Sitze können nicht überzeugen. Die Lehnen sind schlecht ausgeformt und sind, wie auch die vorderen, zu kurz gestaltet. Selbst bei mittelgroßen Passagieren reichen sie nicht bis zur Schulter. Die hinteren Sitzflächen unterstützen die Schenkel kaum.

2,5 Innengeräusch

⊕ Das bei 130 km/h gemessene Innengeräusch ist mit 69,2 dB (A) angenehm ruhig. Auch Fahr- und Windgeräusche werden von den Insassen kaum wahrgenommen. Einzig die Dieselmotore ist bei jeder Drehzahl, in jedem Lastzustand deutlich zu vernehmen, was aber nicht nervend ist.

3,6 Klimatisierung

Das Testfahrzeug war mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. In der ADAC-Klimakammer wurde bei -10°C der Heizungstest durchgeführt. Auf den vorderen Plätzen ist das Heizansprechen und die Heizwirkung nur durchschnittlich.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

⊖ Für die hinteren Passagiere ist die Heizung unterdimensioniert. Raumtemperatur wurde erst nach 20 Minuten Fahrt erreicht. Die maximal erreichbare Temperatur ist ungenügend. Die Temperaturregelung kann nur für das gesamte Fahrzeug vorgenommen werden, wobei die eingestellte Temperatur nicht angezeigt wird. Die Verteilung der Luft wird in vorgegebenen Kombinationen für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt. Eine zügige Durchlüftung verhindert, dass die hinteren Seitenscheiben nicht ganz geöffnet werden können.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des 140 PS-Yeti sind gut. Der Überholvorgang und die Elastizitätsmessungen werden zügig absolviert. Nur im lang ausgelegten sechsten Gang ist die Elastizität durchschnittlich.

2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des Dieselmotors ist Mittelmaß. Er neigt zwar kaum zum Brummen, gibt aber in jedem Betriebszustand Vibrationen in den Innenraum weiter. Diese sind aber erträglich und stören somit die Passagiere nicht übermäßig.

1,4 Schaltung

⊕ Sehr gut ist das Getriebe des Skodas. Die Schaltkulisse ist präzise. Die Schaltwege sind kurz und erlauben eine sehr hohe Schaltgeschwindigkeit. Der Rückwärtsgang ist synchronisiert und lässt sich selbst bei noch rollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen.

2,0 Getriebeabstufung

⊕ In allen sechs Gängen passen die Drehzahlsprünge beim Schalten. Man kann den Motor immer in Drehzahlen bewegen, bei denen er sein volles Drehmoment entwickelt und trotzdem sparsam läuft. Vor allem die lange Übersetzung im sechsten Gang erlaubt eine ökonomische Fahrweise.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrverhalten ist tadellos. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls pendelt das Fahrzeug nur leicht und unproblematisch. Auch bei Spurrillen oder Verwerfungen im Asphalt zeigt es sich spurstabil. Beim ADAC-Ausweichtest erreicht der Yeti eine gute Wertung. Er ist eher gutmütig untersteuernd ausgelegt, nur bei hohen Lenkwinkeln kann das Heck etwas nachdrängen. Das ESP regelt effektiv. Für sehr gute Traktion sorgt eine Kombination aus Allradantrieb und elektronischer Differenzialsperre

1,3 Kurvenverhalten

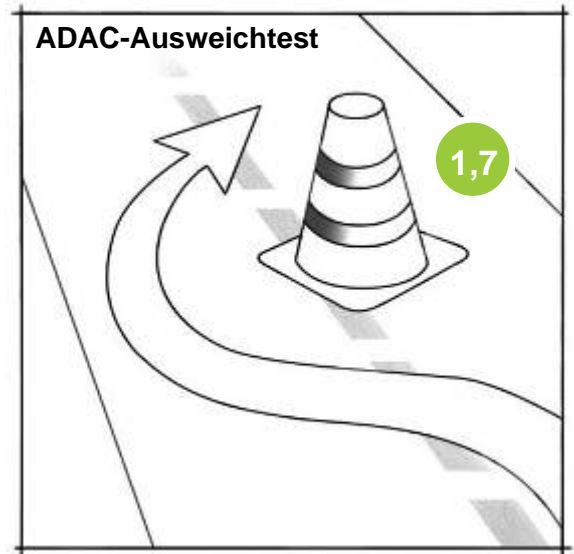
⊕ Das Kurvenverhalten ist sehr gut. In zu schnell gefahrenen Kurven untersteuert der kleine SUV sanft, wird das Gas zurückgenommen drängt das Heck etwas nach. Auch beladen durchfährt er die Kurven unproblematisch.

1,8 Lenkung*

⊕ Auch die Lenkung bekommt eine gute Bewertung. Der Fahrer erhält gute Rückmeldung. Ihre Zielgenauigkeit und Direktheit vermitteln ein sicheres Fahrgefühl. Beim Anlenken reagiert das Fahrzeug zügig. Beim Rangieren ist der Kraftaufwand angenehm gering. Der Wendekreis ist mit 10,5 Metern für ein Allradfahrzeug seiner Klasse vorbildlich.

2,2 Bremse

⊕ Der Skoda steht nach 37 Metern, bei einer Gefahrenbremsung aus 100 km/h. Auch bei mehrmaligem Bremsen tritt kein Fading auf, welches den Bremsweg verlängern würde. Das Pedalgefühl ist gut.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,3 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Sicherheitsstandard des Skoda Yeti ist erfreulich hoch. Serienmäßig sind ESP und ein elektronischer Bremsassistent (BAS) verbaut. Während das Abbiegelicht auch serienmäßig an Bord ist, muss das Kurvenlicht und das Reifendruck-Kontrollsystem optional mitbestellt werden. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Vor geöffneten Türen warnen Leuchten in den vorderen Türen. Der für 80 euro erhältliche Allrad-Assistent ist empfehlenswert.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Skoda Yeti schafft beim EuroNCAP-Crashtest ein gutes 5 Sterne-Ergebnis (33 Punkte). Er besitzt serienmäßig Front-, Seiten- und Vorhangairbags sowie einen Knieairbag für den Fahrer. Gegen Aufpreis gibt es einen Seitenairbag hinten. Auf den Vordersitzen sind Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer verbaut. Gewisse Schwächen zeigen sich noch beim Pfahlaufprall. Die vorderen Kopfstützen sind bezüglich Höhe und Kopfabstand optimal ausgeführt. Die Bügeltürgriffe ermöglichen hohe Zugkräfte, im Falle eines Unfalls.

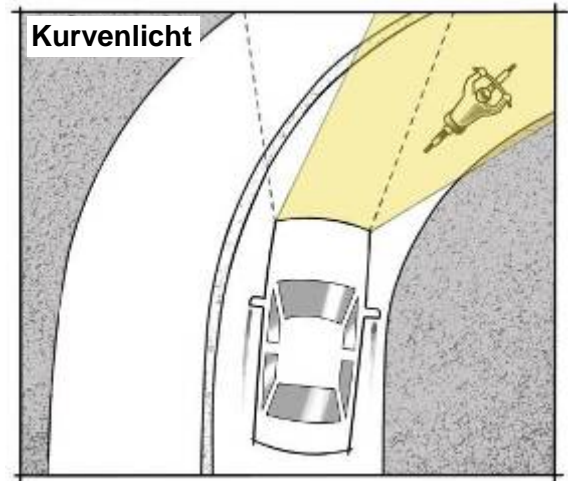
- Die hinteren Kopfstützen reichen nur für Personen bis 1,70 m Größe und sind sehr weit vom Kopf entfernt.

2,5 Kindersicherheit

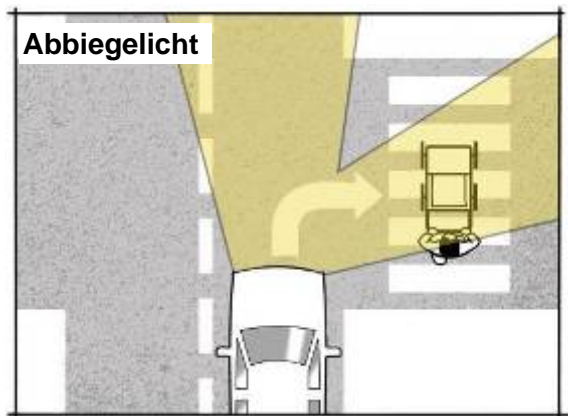
+ Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut, die Brustbelastung kleinerer Kindern leicht erhöht. Ein Schalter für die Deaktivierung des Beifahrerairbags ist vorhanden. Gute Gefahrenhinweise für rückwärtsgerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz bei aktivem Airbag sind angebracht. Beim EuroNCAP-Crashtest erhält der Yeti für die Kindersicherheit 38 von 49 Punkten.

3,2 Fußgängerschutz

Entschärft sind nur der Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube. Die gesamte Vorderkante sowie die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube sind zu aggressiv. Deshalb erzielt der Yeti im Crashtest nur 17 von 36 Punkten.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Abbiegelicht
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

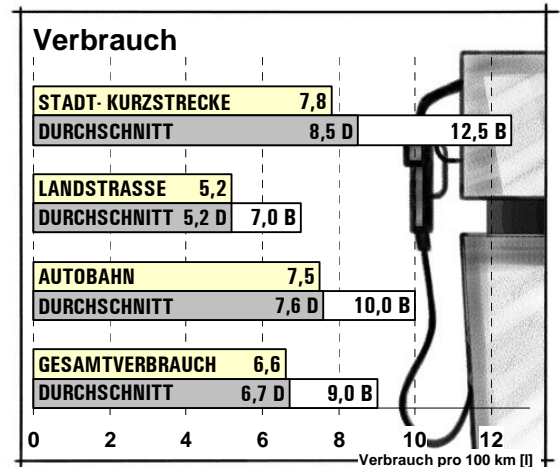
2,6 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO₂*

Der Verbrauch des Yeti ist nur durchschnittlich. Hohe Karosserie und Allradantrieb sind nicht die besten Voraussetzungen für ein sparsames Auto. 7,8 l/100 km im Stadtverkehr und 5,2 l/100 km auf Überlandfahrt sind noch gut. Aber 7,5 l/100 km im Autobahnbetrieb verschlechtern das Gesamtergebnis (Verbrauchswerte ermittelt im ADAC-EcoTest). Im Test emittiert er durchschnittlich 173 g/km CO₂ und erhält dafür 30 Punkte.

2,1 Schadstoffe

⊕ Die Abgaswerte des Dieselmotors sind gut. Der Partikelaustritt ist gering, die Stickoxide unauffällig. Beim ADAC-Ecotest erhält er 39 Punkte. Kombiniert mit den CO₂-Punkten erreicht er gesamt 69 Punkte, wodurch er mit drei Sternen knapp eine bessere Wertung verpasst.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,2 Betriebskosten*

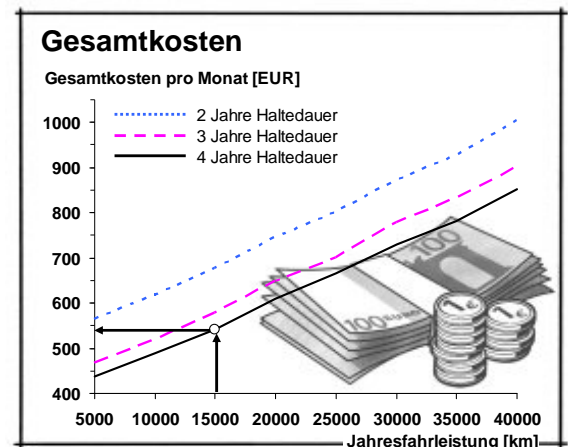
⊕ Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Da der Yeti 2,0 TDI mit günstigem Dieselmotorkraftstoff betrieben wird, sind die Betriebskosten trotz eines durchschnittlichen Verbrauchs angenehm niedrig.

1,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

2,2 Wertstabilität*

⊕ Dem Yeti wird ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Der kleine SUV wird, nicht zuletzt wegen seiner vielfältigen Ausstattungsvarianten, seinen Fankreis finden und deswegen auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt ein begehrtes Objekt sein. Ein Modellwechsel, der das aktuelle Modell abwerten könnte, ist in weiter Ferne.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 542 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,9 Kosten für Anschaffung*

Billig ist der Yeti als Allradfahrzeug mit Ambition-Ausstattung nicht. Dafür bekommt man ein praktisches Fahrzeug mit einer umfangreichen Ausstattung. Die wichtigsten sicherheitstechnischen Einrichtungen sind serienmäßig an Bord. Ein sehr variabler Innenraum bzw. Kofferraum, die sehr gute Traktion des Allradfahrzeugs und ein gelungenes Gesamtkonzept entschuldigen den durchschnittlichen Anschaffungspreis.

3,0 Fixkosten*

Die monatlichen Fixkosten sind nur durchschnittlich. Die Kfz-Steuer beträgt 268,- € im Jahr. Die Kfz-Haftpflichtversicherung und die Vollkaskoversicherung sind erschwinglich. Nur die Teilkaskoklasse ist sehr teuer. Hier gibt es Sinn den Vollkaskoschutz in Erwägung zu ziehen.

2,0 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Summiert man die monatlichen Kosten, stellt sich heraus, dass der Yeti 2,0 TDI Ambition 4x4 ein günstiges Fahrzeug ist. Einzig die monatlichen Fixkosten sind nur Mittelmaß. Betriebs- und Werkstattkosten und auch der geringe Wertverlust machen ihn zu einem finanzierbaren Vergnügen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	Yeti 1.2 TSI	Yeti 1.8 TSI	Yeti 2.0 TDI
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1798	4/1968
Leistung [kW(PS)]	77(105)	118(160)	103(140)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	175/1500	250/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	11,8	8,4	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	200	190
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,2 S	8,5 S	6,6 D
CO2 [g/km]	154	189	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/16/17	15/19/19	16/19/22
Steuer pro Jahr [Euro]	92	174	268
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	464	560	542
Preis [Euro]	17.990	23.590	27.590

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/60R16H
Reifengröße (Testwagen)	215/60R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,5 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,8/ 5,2/ 7,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	159g/km/ 173g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4223/1793/1691 mm
Leergewicht/Zuladung	1530 kg/560 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375 l/710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1600 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	905 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	113 Euro
Monatliche Werkstattkosten	50 Euro
Monatliche Fixkosten	88 Euro
Monatlicher Wertverlust	290 Euro
Monatliche Gesamtkosten	541 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/22
Grundpreis	27.590 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Skoda Yeti 2.0 TDI Ambition 4x4 (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Bi-Xenonlicht)	750 Euro
Parklenkassistent	480 Euro
Regen- und Lichtsensor (nur Lichtsensor)	Serie
Reifendruckkontrolle	60 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	170 Euro
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	750 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/280 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Ausstattungspl. Plus)	290 Euro
Klimaanlage/-automatik (2 Zonen)	Serie/470 Euro
Knieairbag (für Fahrer)	Serie
Navigationssystem (AMUNDSEN)	ab 690°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (ausbaubar)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	220 Euro

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	745 Euro
Dachreling	Serie
Schiebe-Hubdach	970 Euro
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	1,8
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	1,8
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	1,3
Ein-/Ausstieg	2,5	Lenkung*	1,8
Kofferraum-Volumen*	2,5	Bremse	2,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6	Sicherheit	2,3
Kofferraum-Variabilität	1,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Innenraum	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Bedienung	1,8	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot vorne*	2,7	Fußgängerschutz	3,2
Raumangebot hinten*	3,9	Umwelt/EcoTest	2,6
Innenraum-Variabilität	1,0	Verbrauch/CO2*	3,0
Komfort	2,6	Schadstoffe	2,1
Federung	2,0		
Sitze	2,3	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,2
Innengeräusch	2,5	Betriebskosten*	2,2
Klimatisierung	3,6	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,8
Motor/Antrieb	2,1	Wertstabilität*	2,2
Fahrleistungen*	2,5	Kosten für Anschaffung*	2,9
Laufkultur	2,7	Fixkosten*	3,0
Schaltung	1,4	Monatliche Gesamtkosten*	2,0
Getriebeabstufung	2,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest