



Skoda Yeti 2.0 TDI Ambition (DPF)

Fünftüriges SUV der Mittelklasse
(81 kW / 110 PS)

Der puristisch gestaltete Skoda Yeti bietet auf 4,22 m Länge gute Platzverhältnisse und einen akzeptablen Kofferraum. Dieser kann bei Bedarf durch umklappen oder ausbauen der dreigeteilten Rücksitze variabel erweitert werden. Durch ausbauen des Mittelsitzes können die beiden Außensitze nach innen verschoben werden und bieten so für zwei Insassen im Fond großzügige Platzverhältnisse. Auch der Fahrer fühlt sich schnell wohl. Das einfach und sinnig gestaltete Cockpit erfordert kaum Eingewöhnungszeit, man findet alle Bedienelemente dort wo man sie auch erwartet. Der 110 PS Basisdiesel sorgt für zufriedenstellende Fahrleistungen bei niedrigem Verbrauch. Gegen Aufpreis gibt es auch einen Allradantrieb, auf welchen man aber bei Fahrten auf befestigter Straße bedenkenlos verzichten kann. Hier zeigt der Yeti einen guten Federungskomfort und sichere Fahreigenschaften. Insgesamt ein stimmiges Fahrzeug mit kaum Schwächen und einer guten Wirtschaftlichkeit, welches in der getesteten Variante ab 24.290 Euro erhältlich ist. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** BMW X1, Ford Kuga, Nissan Qashqai, Opel Antara, Toyota RAV4, VW Tiguan

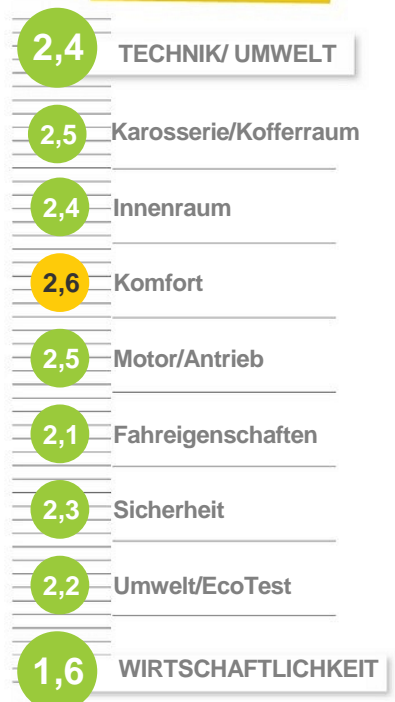
+ variabler Innenraum/Kofferraum, einfache Bedienung, komfortable Federung, sichere Fahreigenschaften, niedriger Verbrauch

- unkomfortable Sitze im Fond, schwache Heizung im Fond

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



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 nur im vorderen Bereich verschlossen. Zumindest der mittlere Teil des Unterbodens ist durch Abdeckungen aerodynamisch optimiert. Gegen Aufpreis ist ein Triebwerk-Unterbodenschutz erhältlich. 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 535 kg großzügig bemessen.

⊖ Im Falle einer Reifenpanne ist nur ein Reifenreparaturset vorhanden. Wagenheber und Radmutterenschlüssel werden auch nicht mitgeliefert. Für 75€ Aufpreis wird ein Notrad inklusive Werkzeug 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.

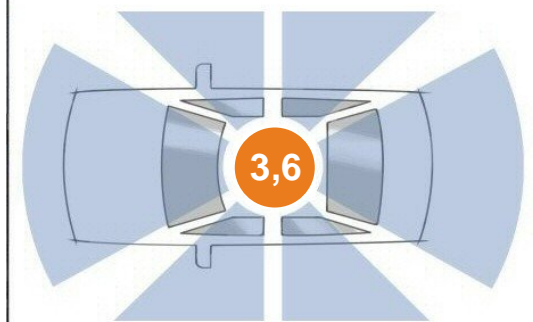
⊕ Die angenehm hohe Sitzposition sorgt dafür, dass Gegenstände vor dem Fahrzeug gut erkannt werden können. Das Wischerfeld der vorderen Scheibenwischer ist trotz eines stark eingeschränkten Ampelblicks nach rechts oben gut. Tagfahr- und Abbiegelicht sind serienmäßig an Bord. Die Sicht in den Außenspiegeln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

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

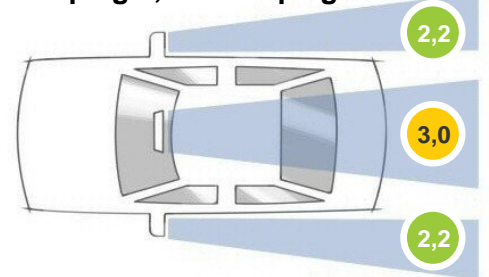


Breite Dachsäulen und die hohe Fensterunterkante beeinträchtigen die Sicht nach hinten.

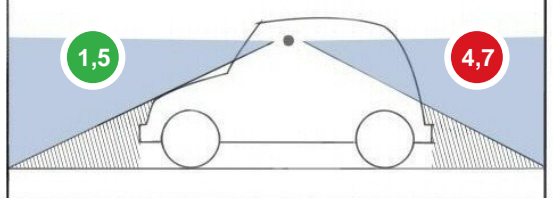
Rundumsicht



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.

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. Gegen Aufpreis kann man die praktische Berganfahrhilfe ordern.

⊖ Der Schalthebel ist sehr weit unten angebracht und kann bei Benutzung der Armlehne kaum bedient werden. Auch die Bedieneinheit der 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.



Funktionelle Bedienung gepaart mit guter Verarbeitung sprechen für den Yeti.

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 ausgewogen. Einzelhindernisse belasten die Insassen kaum und sind gut gedämpft. Auch bei langen Bodenwellen zeigt der Yeti 2,0 TDI keine Auffälligkeiten. Nur kurze Wellen bringen deutliche Unruhe ins Fahrzeug. Es ist kaum Stuckerneigung vorhanden. Beachtlich ist, dass die Wankbewegungen des hohen und recht schweren Fahrzeugs nicht zu ausgeprägt sind.

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.

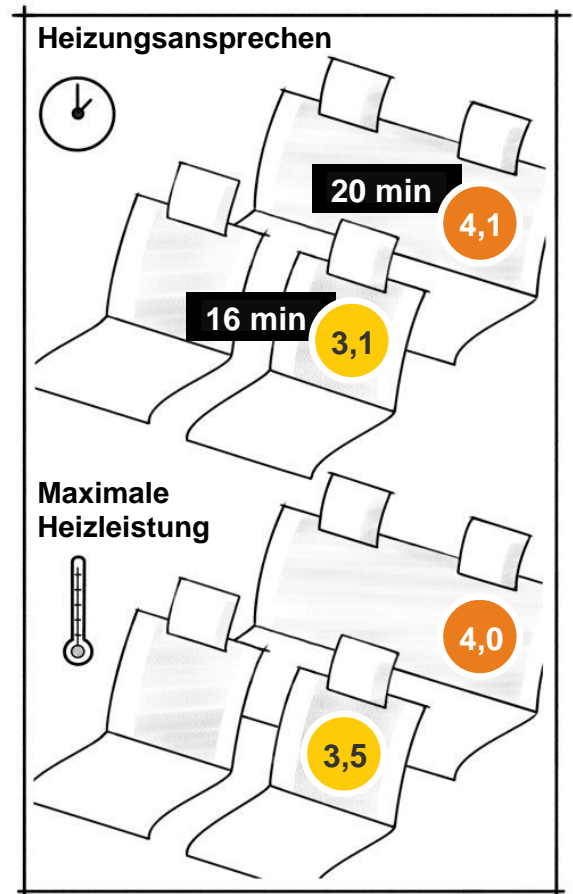
⊖ Die hinteren Sitze können nicht überzeugen. Die Lehnen sind schlecht ausgeformt und sind, wie auch die vorderen, zu kurz gestaltet. Selbst bei mittelgroßen Passagieren reichen sie nicht bis zur Schulter. Die hinteren Sitzflächen unterstützen die Schenkel kaum.

2,4 Innengeräusch

⊕ Das bei 130 km/h gemessene Innengeräusch ist mit 69 dB (A) angenehm ruhig. Auch Fahr- und Windgeräusche werden von den Insassen kaum wahrgenommen. Der Diesel hält sich insgesamt akustisch angenehm zurück, erst bei höheren Drehzahlen zeigt er sich etwas präsenter.

3,6 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Das Heizansprechen und die Heizleistung sind vorne zufriedenstellend. Hinten dauert es etwas länger, hier kann der Innenraum in gerade noch akzeptabler Zeit erwärmt werden. Neben der serienmäßigen Klimaanlage kann auch eine Klimaautomatik geordert werden.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

– Die Temperaturregelung der im Testwagen verbauten manuellen Klimaanlage kann nur für das gesamte Fahrzeug vorgenommen werden. 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.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

3,4 Fahrleistungen*

Der 110 PS Dieselmotor sorgt zwar nicht für überragende Fahrleistungen, reicht aber dank der maximalen 250 Nm völlig aus, um das Fahrzeug zügig zu beschleunigen. Erst bei Geschwindigkeiten über 130 km/h wirkt der Motor etwas träge, erreicht aber mit genügend Anlauf trotzdem eine Höchstgeschwindigkeit von knapp 180 km/h. Speziell im lang übersetzten fünften Gang könnte der Durchzug etwas besser sein, es muss oftmals in den Vierten geschaltet werden, wenn man zügig beschleunigen möchte.

2,3 Laufkultur

+ Der 2,0 TDI Motor mit 110 PS zeigt dank Common-Rail-Einspritzung eine gute Laufkultur. Leichte Brummfrequenzen sind nur bei niedrigen Drehzahlen unterhalb von 2.000 1/min vorhanden.

1,6 Schaltung

+ Sehr gut ist das Getriebe des Skodas. Die Schaltkulisse ist präzise. Die Schaltwege sind kurz und erlauben hohe Schaltgeschwindigkeiten. Eine Schaltempfehlung hilft dem Fahrer richtig zu schalten und damit Kraftstoff zu sparen. Den Rückwärtsgang kann man zwar mit wenig Kraftaufwand einlegen, rollt das Fahrzeug aber noch leicht vorwärts, kann es im Getriebe auch mal krachen.

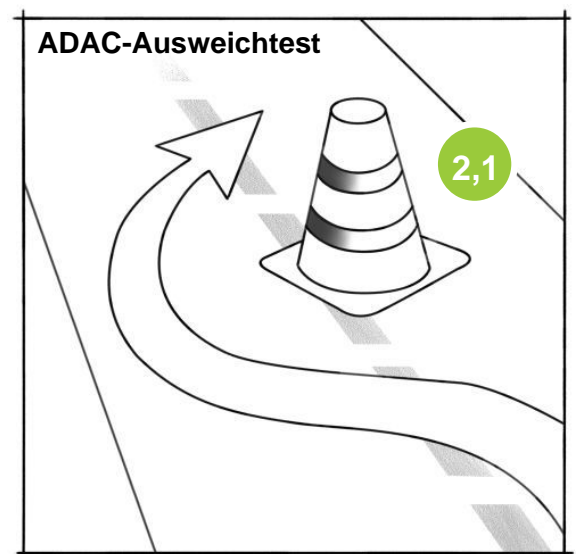
2,8 Getriebeabstufung

Die Abstufungen der fünf Gänge passen zwar zum Motor, da allerdings die Drehzahlen im höchsten Gang niedrig gehalten werden sollen, fallen die Drehzahlsprünge dazwischen etwas groß aus. Besonders der Sprung zwischen dem zweiten und dritten Gang ist nicht ganz ideal. Ein sechster Gang wäre hier durchaus sinnvoll gewesen, um die Drehzahlsprünge etwas zu verringern.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 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 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.

Beim ADAC-Ausweichtest erreicht der Yeti eine gute Wertung. Er ist eher gutmütig untersteuernd ausgelegt. Das ESP regelt effektiv und zeigt bei hohen Lenkwinkeln harte Eingriffe. Auf Nässe hat der frontgetriebene Yeti trotz Traktionskontrolle deutliche Traktionsprobleme.

2,0 Kurvenverhalten

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

1,7 Lenkung*

⊕ Die gute Mittenzentrierung und das spontane ansprechenden der Lenkung vermitteln dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl. Die Zielgenauigkeit und Direktheit sind gut. Beim Rangieren ist der Kraftaufwand angenehm gering. Der Wendekreis ist mit 10,6 Metern in seiner Klasse vorbildlich.

2,4 Bremse

⊕ Der Skoda Yeti 2,0 TDI benötigt für eine Vollbremsung von 100 km/h bis zum Stillstand 37,5 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Conti Premium Contact 2 in der Größe 215/60R16). Selbst bei starker Belastung lässt die Bremswirkung nicht nach. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren.

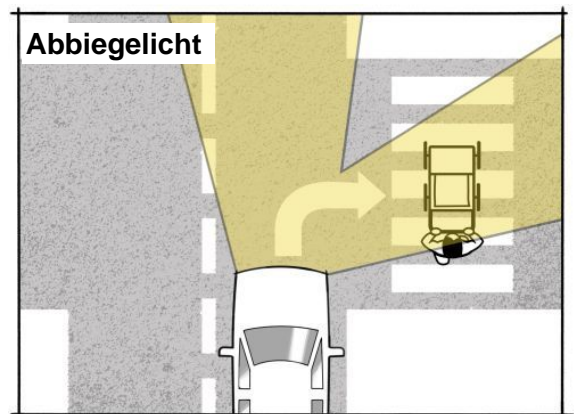
2,3 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Serienmäßig sind ESP und ein elektronischer Bremsassistent (BAS) verbaut. Während das Abbiegelight ebenfalls serienmäßig an Bord ist, müssen Kurvenlicht und Reifendruck-Kontrollsystem optional geordert werden. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Vor geöffneten Türen warnen Leuchten in den vorderen Türen.

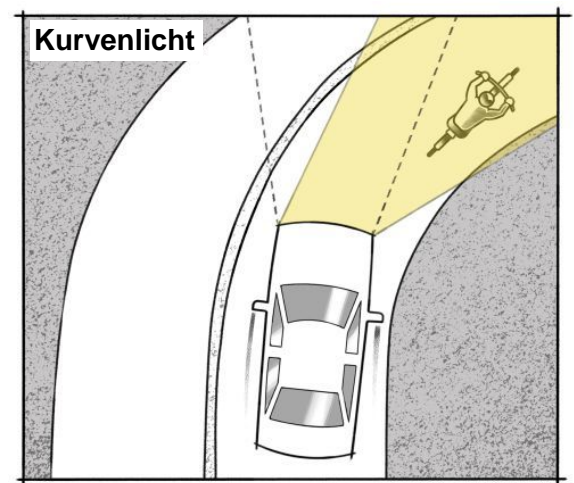
2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ 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 hinten Seitenairbags. Auf den Vordersitzen sind Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer verbaut. Gewisse Schwächen zeigen sich noch beim Pfahlaufprall.



Abbiegelight

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.



Kurvenlicht

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

Die vorderen Kopfstützen sind bezüglich Höhe und Kopfabstand optimal ausgeführt. Für beide vorne sitzenden Insassen gibt es Anschnallerinnerer. 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. Hinten fehlen Anschnallerinnerer.

2,4 Kindersicherheit

+ Für die Kindersicherheit erhält der Skoda Yeti bei den EuroNCAP-Crashtests gute 38 von 49 Punkte. Die hinteren äußeren Sitzplätze sind serienmäßig mit Isofix inklusive Ankerhaken ausgestattet. Für den Beifahrersitz gibt es Isofix gegen Aufpreis. Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze sicher und lagestabil befestigen. Auch der Beifahrersitz ist gut für Kindersitze geeignet. Über einen Schlüsselschalter lässt sich der Beifahrerairbag deaktivieren, dann dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.

⊖ Die hinteren Gurtschlösser sind lose und nicht verwechslungssicher. Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte nicht ideal zum Befestigen von Kindersitzen.

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 beim Fußgängerschutz laut EuroNCAP nur 17 von 36 Punkten.

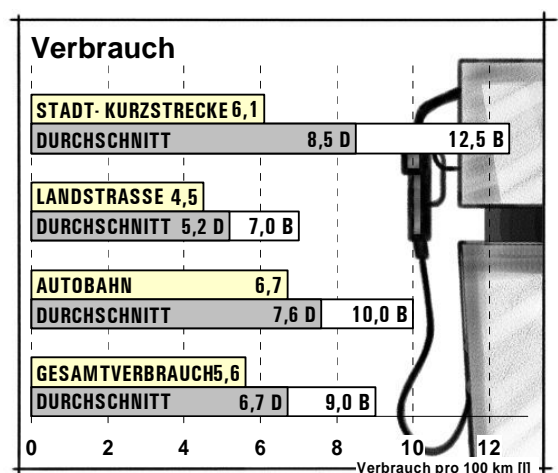
2,2 UMWELT/ECOTEST

2,2 Verbrauch/CO2*

+ Der Skoda Yeti 2,0 TDI verbraucht beim ADAC-EcoTest durchschnittlich 5,6 l/100 km. Mit einem CO₂-Ausstoß von 146 g/km werden gute 38 Punkte erreicht. Innerorts und auf der Landstraße fällt der Verbrauch mit 6,1 l bzw. 4,5 l pro 100 km niedrig aus. Auch der Autobahnverbrauch liegt mit 6,7 l/100 km nicht zu hoch.

2,2 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt gering aus. Lediglich der Ausstoß an Stickoxiden im Kaltlauf ist etwas erhöht. Beim ADAC-EcoTest erhält der Yeti bei den Schadstoffen 38 Punkte. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergibt das 76 Punkte, was für ein Vier-Sterne-Ergebnis reicht.



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

1,6

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,4

Betriebskosten*

+ Dank des geringen Verbrauchs an Dieselmotorkraftstoff fallen die Betriebskosten sehr niedrig aus.

1,7

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Skoda Yeti besitzt eine fahrabhängige Serviceintervallanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 30.000 km oder zwei Jahre ein Longlife-Service fällig.

+ Die langen Serviceabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Die Kosten für den Reifenersatz sind in Verbindung mit der Seriengröße relativ niedrig. Nach eigenen Angaben werden langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage verbaut. Außerdem gewährt Skoda eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Die Benotung würde noch besser ausfallen, wären die Preise für die Werkstattstunde nicht so teuer.

0,6

Wertstabilität*

+ Dem Skoda Yeti mit sparsamen Dieselmotor kann ein sehr guter Restwertverlauf vorhergesagt werden.

2,4

Kosten für Anschaffung*

+ Der Skoda Yeti 2,0 TDI Ambition ist ab 24.290 Euro erhältlich. Für ein Fahrzeug in dieser Klasse geht der Preis in Ordnung. Die Grundausstattung ist nicht übertrieben gut, beinhaltet aber weitgehend alles Wichtige. So muss für elektrische Fensterheber hinten oder eine Klimaautomatik extra bezahlt werden.

2,6

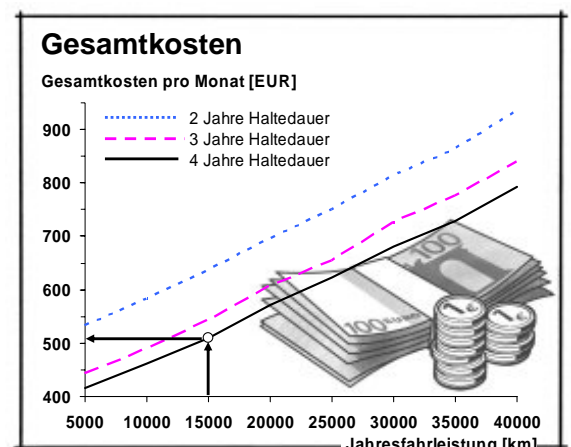
Fixkosten*

Jährlich werden für den Yeti 2,0 TDI 230 Euro KFZ-Steuer fällig. Die Einstufungen in die Versicherungsklassen liegen allesamt im guten bis durchschnittlichen Bereich für diese Fahrzeugklasse.

1,5

Monatliche Gesamtkosten*

+ Dank der niedrigen Betriebskosten und dem sehr guten Restwertverlauf fallen die absoluten monatlichen Gesamtkosten gering aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 510 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI	1.4 TSI	1.8 TSI	2.0 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1390	4/1798	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	77(105)	90(122)	118(160)	81(110)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	175/1500	200/1500	250/1500	250/1500	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	11,8	10,5	8,4	11,6	9,9	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	185	200	177	190	201
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,8 S	7,0 S	8,5 S	5,6 D	6,6 D	6,7 D
CO2 [g/km]	154	159	189	140	157	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/16/17	14/16/17	15/19/19	15/19/19	16/19/22	16/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	92	106	174	230	264	268
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	477	505	583	476	565	592
Preis [Euro]	17.990	19.590	23.590	20.890	27.590	28.890

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	81 kW (110 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/60R16H
Reifengröße (Testwagen)	215/60R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,5 m
Höchstgeschwindigkeit	177 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,1/ 4,5/ 6,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	140g/km / 147g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4223/1793/1691 mm
Leergewicht/Zuladung	1430 kg/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375 l/710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1070 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	107 Euro
Monatliche Werkstattkosten	48 Euro
Monatliche Fixkosten	84 Euro
Monatlicher Wertverlust	271 Euro
Monatliche Gesamtkosten	510 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/19
Grundpreis	24.290 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 (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Lichtsensoren	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	750 Euro
Parkhilfe, elektronisch hinten (vorne: 290 Euro)	Serie
Regensensor (Paket Plus)	290 Euro
Reifendruckkontrolle	60 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	170 Euro
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	750 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/280 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	180 Euro
Innenspiegel, automatisch abblendend (Paket Plus)	290 Euro
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	470 Euro
Knieairbag (Fahrerseite)	Serie
Navigationssystem	ab 690°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	580 Euro
Lackierung Metallic	470 Euro°
Schiebe-Hubdach	970 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest