



Skoda Yeti 1.4 TSI Green tec Ambition

Fünftüriges SUV unteren Mittelklasse
(90 kW / 122 PS)

Seit November 2009 wird der Skoda Yeti verkauft und hat sich inzwischen seinen Freundeskreis geschaffen. Vor allem der extrem flexible Innenraum begeistert die Fans. Die Bedienung ist einfach, die Verarbeitung gut und der Sicherheitsstandard hoch - der Skoda Yeti ist einfach ein grundsolides Fahrzeug. In der Green tec-Variante sind Spritspar-Technologien wie ein Start-Stopp-System, eine Bremsenergie-Rückgewinnung und rollwiderstandsoptimierte Leichtlaufreifen verbaut, welche den Kraftstoffverbrauch reduzieren sollen. Die Motorisierung des 1.4 TSI Green tec kann aber nicht vollends überzeugen. Der Motor läuft zwar vibrationsarm und kultiviert und sorgt für ordentliche Fahrleistungen, der Verbrauch ist aber zu hoch. Ein gemittelter Testverbrauch von 7,2 Litern auf 100 Kilometer passt nicht in die heutige Zeit. Im akzeptablen Grundpreis von 23.290 € ist bereits eine umfassende Ausstattung inbegriffen.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u. a.: BMW X1, Ford Kuga, Honda CR-V, VW Tiguan.

+ variabler Innenraum inkl. Kofferraum, sehr gut schaltbares Getriebe, großzügige Platzverhältnisse vorn, gutes Crashverhalten

- hoher Verbrauch/CO2-Ausstoß, hohe Betriebskosten, großer Wertverlust



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,2 Familie

2,8 Stadtverkehr

2,3 Senioren

2,3 Langstrecke

2,1 Transport

2,2 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

2,3

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. Die Stoßfänger 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.

⊖ Um die Motorhaube zu öffnen muss sehr viel Kraft aufgewendet werden. Offen gehalten wird sie nur von einem einfachen Haltestab.

2,2

Alltagstauglichkeit

⊕ Mit einer Tankfüllung kann eine Reichweite von 833 km realisiert werden. Die maximal mögliche Zuladung beträgt 580 kg. Auf der stabilen Dachreling dürfen Lasten bis zu 100 kg befestigt werden. Vier erwachsene Personen finden im Yeti bequem Platz.

⊖ Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, welches sich bei größeren Beschädigungen als nutzlos erweist. Nur wenn man das optionale Notrad bestellt wird der Yeti mit Wagenheber und Radmutterenschlüssel ausgeliefert. Der hintere Mittelsitz kann nur als Notsitz für kurze Fahrten betrachtet werden.

2,9

Sicht

Die Sicht aus dem Yeti ist durchschnittlich. Nach vorn 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.

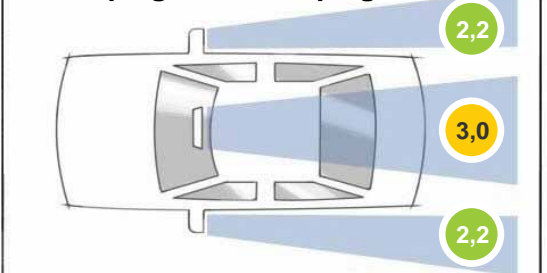


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

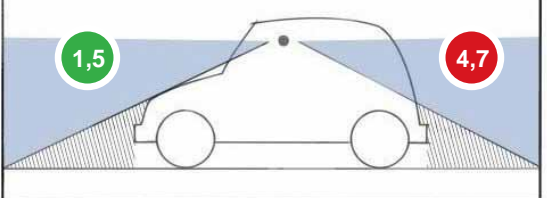
Rundumsicht



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.

+ 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.

2,2 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. Beim Abstellen des Fahrzeugs wird der Fahrzeugführer aber im Display darauf hingewiesen. Er kann durch zweimaliges Verriegeln die Safe-Lock-Funktion außer Kraft setzen. Außerdem ist die Gefahr des Aussperrens vorhanden. Selbst wenn die Türen noch geöffnet sind (außer der Fahrertür) kann das Fahrzeug bereits verriegelt werden. Bleibt der Schlüssel versehentlich im Fahrzeug liegen wenn die Türen geschlossen werden, so ist man ausgesperrt.

2,0 Kofferraum-Volumen*

+ Betrachtet man den Yeti von außen, würde man ihm mehr Fassungsvermögen zutrauen. Ist er mit allen Sitzen bestückt, so fasst sein Gepäckraum 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 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 hoch. 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 dürrtig. 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.

2,1 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ 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 Klimaautomatik 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. Vorn 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. Der Bordcomputer informiert über alle wichtigen Reiseparameter.



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 Klimaautomatik 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.

1,8 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn können Personen bis zu einer Körpergröße von zwei Metern bequem sitzen. Die Kopffreiheit ist sehr großzügig, aber die Innenbreite der vorderen Plätze ist nur Durchschnitt.

2,6 Raumangebot hinten*

Werden die vorderen Sitze für Personen mit einer Körpergröße von 1,85 m eingestellt, so können hinten Passagiere bis 1,88 m ordentlich sitzen. Die Innenbreite ist angemessen. Die große Kopffreiheit überzeugt.



In Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,88 m ausreichend Platz vor.

1,5 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 des 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.

2,4 KOMFORT

2,2 Federung

- +** Das straff abgestimmte Fahrwerk ist ausgewogen. Weder lange Wellen noch Einzelhindernisse belasten die Insassen. Es ist kaum Stuckerneigung vorhanden. Beachtlich ist, dass das hohe Fahrzeug kaum zum Wanken neigt. Auch bei langsamem Stadtverkehr und Kopfsteinpflaster zeigt sich der Yeti komfortabel.
- Kurze Wellen bringen deutliche Unruhe ins Fahrzeug.

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, wie auch die vorderen, zu kurz gestaltet. Selbst bei mittelgroßen Passagieren reichen sie nicht bis zur Schulter. Die hinteren Sitzflächen unterstützen die Schenkel kaum.

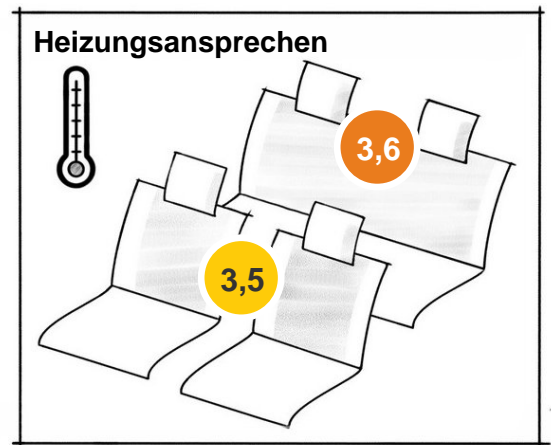
2,1 Innengeräusch

- +** Das bei 130 km/h gemessene Innengeräusch ist mit 68 dB (A) angenehm gering. Fahr- und Windgeräusche werden von den Insassen kaum wahrgenommen. Auch der Motor hält sich akustisch zurück.

2,8 Klimatisierung

Das Testfahrzeug war mit der optionalen Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. In der ADAC-Klimakammer wurde bei -10°C der Heizungstest durchgeführt. Vorn wie hinten sind das Heizansprechen und die Heizwirkung nur durchschnittlich. Die Luftverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen, es kann aber jeder Bereich (oben, Mitte, unten) separat angewählt werden.

– Die hinteren Seitenscheiben können nicht ganz geöffnet werden können.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Yeti 1.4 TSI liegen im Mittelfeld seiner Klasse. Egal ob man die Gänge voll ausdreht oder lieber die Durchzugskraft nutzt, die Beschleunigung ist durchschnittlich. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der Skoda in 6,4 Sekunden.

2,2 Laufkultur

+ Die Laufkultur des Vierzylinder-Benziners überzeugt. Die Maschine ist gut von der Karosserie entkoppelt, wodurch kaum Vibrationen in den Innenraum dringen. Nur bei ganz niedrigen Drehzahlen tritt gelegentlich etwas Dröhnen auf.

1,9 Schaltung

+ Sehr gut ist das Getriebe des Skodas. Die Schaltkulisse ist präzise. Die Schaltwege sind kurz und erlauben eine sehr hohe Schaltgeschwindigkeit. Eine Schaltempfehlung hilft dem Fahrer richtig zu schalten und damit Kraftstoff zu sparen.

– Beim 1.4 TSI ist der Rückwärtsgang nicht synchronisiert. Legt man ihm bei noch ausrollendem Fahrzeug ein, quittiert es das Getriebe mit deutlichem Rasseln.

2,5 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. Im größten Gang dreht der Motor bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) mit knapp 2800 Touren. Mit einer längeren Gesamtübersetzung könnte man auf langen Reisen Kraftstoff sparen.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

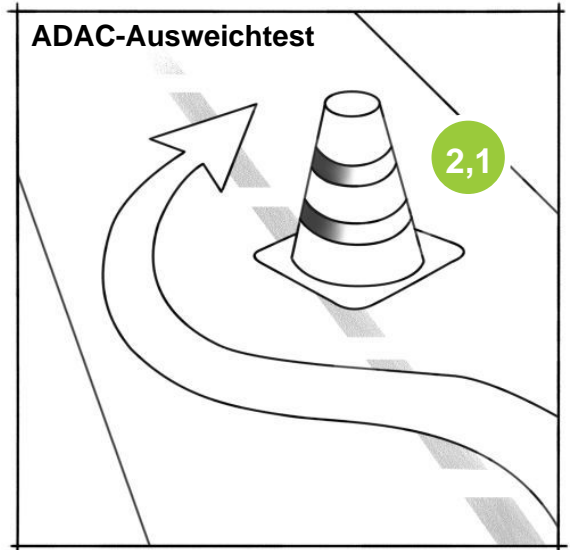
2,1 Fahrstabilität

⊕ 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. Das ESP regelt effektiv und zeigt bei hohen Lenkwinkeln harte Eingriffe. Auch in schnell gefahrenen Kurven zeigt sich der Yeti deutlich untersteuernd und gut kontrollierbar. Mit Lastwechselreaktionen muss der Fahrer kaum rechnen.

2,1 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 10,6 Metern in seiner Klasse vorbildlich.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,0 Bremse

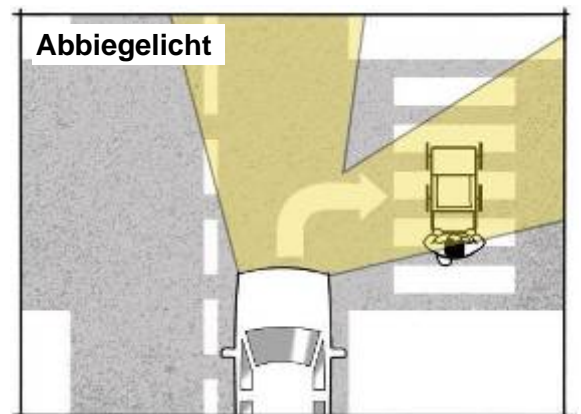
⊕ Der Skoda steht nach 36,4 Metern, bei einer Gefahrenbremsung aus 100 km/h (10 Messungen hintereinander, halbe Zuladung, Reifen: Continental Premium Contact 2 der Größe 215/60 R16 95 H). Auch bei mehrmaligem Bremsen tritt kein Fading auf, welches den Bremsweg verlängern würde. Das Pedalgefühl ist gut, das Fahrzeug bleibt in der Spur.

2,2 SICHERHEIT

2,5 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, müssen 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 Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, was ein unbeabsichtigtes Anrollen verhindert.

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.

1,8 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 im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte. Gurtwarner gibt es nur für die vorderen Plätze.

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

2,1 Kindersicherheit

⊕ Das Schutzpotenzial für Kinder ist beim Crashtest insgesamt gut, die Brustbelastung kleinerer Kinder 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. Auf den äußeren Fondplätzen sind serienmäßig Isofix und Ankerhaken verbaut. Auf dem Beifahrersitz ist gegen einen Aufpreis von 40 € Isofix erhältlich. Auf allen Plätzen sind laut Hersteller Kindersitze aller Klassen erlaubt.

⊖ Die hinteren Gurtschlösser sind lose und nicht verwechslungssicher.

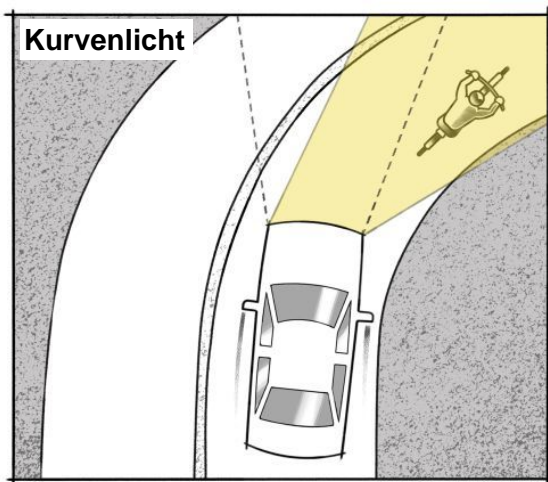
3,2 Fußgängerschutz

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.

3,1 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO2*

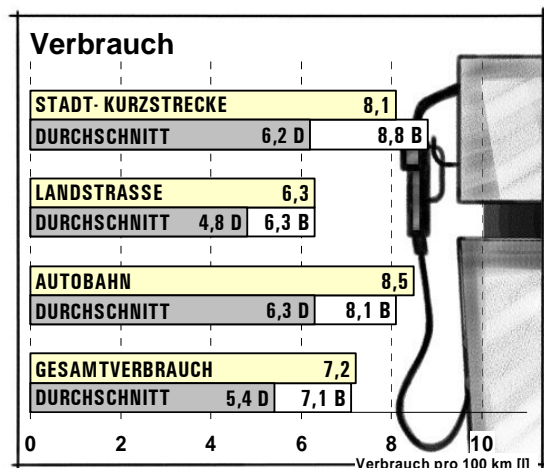
⊖ Der Verbrauch des Yeti 1.4 TSI ist sehr hoch. Er konsumiert 8,1 l/100 km im Stadtverkehr, 6,3 l/100 km auf Überlandfahrt und 8,5 l/100 km im Autobahnbetrieb (Verbrauchswerte ermittelt im ADAC-EcoTest). Im Test verbraucht er durchschnittlich 7,2 l/100 km, emittiert 199 g/km CO2 und erhält dafür nur 15 Punkte.



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

3,1 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO2*



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

1,6

Schadstoffe

⊕ Das Schadstoffverhalten ist einwandfrei. Beim ADAC-EcoTest erhält er 44 Punkte und zusammen mit den CO₂-Punkten 59 Punkte, was ihm nur zu drei Sternen verhilft.

3,3

AUTOKOSTEN

5,3

Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Der Turbomotor verbraucht viel Sprit und mag mit teurem Superkraftstoff befeuert werden, was unweigerlich zu sehr hohen Betriebskosten führt.

2,2

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Skoda besitzt eine fahrabhängige Serviceintervallanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 30.000 km oder zwei Jahre ein Longlife-Service fällig. Der 1,4-Liter Ottomotor hat eine Steuerkette, die einen oft kostenintensiven Wechsel des Zahnriemens überflüssig macht.

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

⊖ Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

4,2

Wertstabilität*

⊖ Der Yeti ist in die Jahre gekommen, ein Modellwechsel rückt näher. Der durstige Benziner passt nicht in die heutige Zeit. Fakten, die dazu führen, dass dem Yeti 1.4 TSI im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur mäßiger Restwertverlauf prognostiziert wird.

3,1

Kosten für Anschaffung*

Ein Basispreis von 23.290 € ist durchschnittlich. Erfreulich ist die gute Grundausstattung. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen müssen nur Optionen im Wert von 1.070 € dazu bestellt werden.

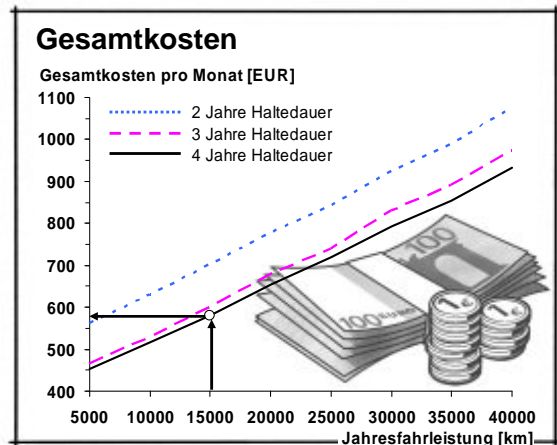
2,3

Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten sind sehr gering. Für die Kfz-Steuer muss man jährlich 104 € ausgeben. Die Kfz-Versicherungsklassen sind für den Yeti akzeptabel.

3,1 Monatliche Gesamtkosten*

Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten liegen im Mittelfeld. Den hohen Betriebskosten und dem großen Wertverlust stehen günstige Werkstattkosten und geringe Fixkosten gegenüber.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 581 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 4x4 DSG	1.8 TSI 4x4	1.6 TDI (DPF)	2.0 TDI (DPF)	2.0 TDI Green tec (DPF)	2.0 TDI 4x4 (DPF)
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1390	4/1798	4/1798	4/1598	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	77(105)	90(122)	112(152)	118(160)	77(105)	81(110)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	175/1500	200/1500	250/1500	250/1500	250/1500	250/1500	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	11,8	10,5	9,0	8,4	12,1	11,6	9,7	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	185	192	200	176	177	193	201
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,4 S	7,2 S	8,2 S	8,0 S	4,6 D	5,4 D	5,1 D	5,9 D
CO2 [g/km]	149	170	189	189	119	140	134	155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/17	16/18/17	16/21/19	16/21/19	17/19/19	17/19/19	17/19/22	17/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	102	148	194	194	170	250	238	280
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	522	596	679	661	544	528	582	640
Preis [Euro]	18.390	20.190	24.990	23.690	24.990	21.290	26.590	29.290

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 B	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1390 ccm
Leistung	90 kW (122 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/60R16H
Reifengröße (Testwagen)	215/60R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,5/10,55 m
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,1/ 6,3/ 8,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	148g/km / 199g/km
Innengeräusch 130km/h	68,0dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4223/1793/1691 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1965 mm
Leergewicht/Zuladung	1360 kg/580 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375 l/710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	690 kg/1300 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	830 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	150 Euro
Monatliche Werkstattkosten	48 Euro
Monatliche Fixkosten	76 Euro
Monatlicher Wertverlust	307 Euro
Monatliche Gesamtkosten	581 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/17
Grundpreis	23.290 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon-Licht)	770 Euro
Lichtsensoren	Serie
Regensensor (Paket-Plus)	340 Euro
Reifendruckkontrolle	60 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	770 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/280 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/180 Euro
Innenspiegel, automatisch abblendend (Paket-Plus)	340 Euro
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	470 Euro°
Knieairbag (für Fahrer)	Serie
Navigationssystem	1.880 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (ausbaubar)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	650 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	470 Euro
Schiebe-Hubdach	1.095 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen