



Skoda Yeti Outdoor 2.0 TDI L&K 4x4 DSG

Fünftüriges SUV unteren Mittelklasse
(125 kW/170 PS)

Skoda hat den Yeti überarbeitet und bietet neben der "Stadt-Variante" auch den getesteten Yeti Outdoor fürs Gelände an. Beide präsentieren sich mit dem aktuellen Markengesicht, an dem auch der optische Unterschied zum Vorgänger am besten erkennbar ist. Während beim Yeti Teile der Stoßstangen, die Seitenschweller und die Seitenleisten in Wagenfarbe sind, zeigen sich diese beim Outdoor unlackiert. Mit der getesteten Motorisierung ist der Yeti ausschließlich mit Allradantrieb lieferbar. Zudem besitzt der L&K (Laurin & Klement) serienmäßig einen Offroad-Assistenten, der das Fahren im Gelände erleichtern soll. In Kombination mit dem Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe überzeugen die Fahrleistungen. Der Kraftstoffverbrauch ist allerdings nicht angemessen. Er liegt im EcoTest bei durchschnittlich 6,2 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Der bewährte flexible Innenraum bietet viele Varianten. Je nach Bedarf kann man die Rücksitze einzeln oder auch alle drei zusammen ausbauen. Das Platzangebot ist insgesamt gut, wenn auch die Kofferraumgröße im Klassenvergleich nur durchschnittlich ist. Zu haben ist der Yeti Outdoor in der getesteten Variante ab 35.890 Euro - sehr teuer in dieser Klasse. Dafür ist das Ausstattungspaket recht groß. **Karosserievarianten:** Yeti. **Konkurrenten:** u. a.: Chevrolet Trax, Mini Cooper D Countryman, Nissan Juke, Opel Mokka, Peugeot 2008, Renault Captur.

+ Xenonlicht serienmäßig, angenehm hohe Sitzposition, variabler Innen- und Kofferraum, kleiner Wendekreis im Klassenvergleich

- kein Fehlbetankungsschutz, niedrige Kopfstützen im Fond, hoher Kraftstoffverbrauch, hohe Autokosten

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



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

4,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,1 Familie

2,8 Stadtverkehr

2,3 Senioren

2,1 Langstrecke

2,3 Transport

2,5 Fahrspaß

3,5 Preis/Leistung

Stand: Januar 2014
Text: Martin Brand

2,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4

Verarbeitung

⊕ Der neue Yeti Outdoor L&K kann mit einer guten Verarbeitung punkten. Die Anbauteile sind alle ordentlich eingepasst und auch das Ladeabteil zeigt sich ordentlich verkleidet. Allerdings könnten die Spaltmaße etwas gleichmäßiger verlaufen. Die Türausschnitte sind optimal nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum. Zudem werden die Schweller durch Kunststoffleisten vor Kratzern geschützt. Der Innenraum präsentiert sich ebenfalls gut verarbeitet und zeigt sich mit der aufpreisfreien Lederausstattung ansprechend. Die Materialien wirken zum Großteil hochwertig, allerdings würden mit Stoff überzogene Dachpfosten den Qualitätseindruck weiter steigern. Gegen Aufpreis ist ein Triebwerk-Unterbodenschutz mit Steinschlagschutz erhältlich. Der Motorraum ist vollständig von unten verkleidet und auch die seitlichen Bereiche des Unterbodens zeigen sich teilweise aerodynamisch optimiert. Dadurch verschmutzt der Motor nicht so schnell. Beim Yeti Outdoor sind die Stoßfänger modifiziert und suggerieren eine gewisse Outdoor-Tauglichkeit. So besitzen die Stoßfänger einen integrierten Unterfahrschutz. Zudem sind die Stoßfänger mehrteilig, so dass nach einem Rempler nicht der komplette Stoßfänger getauscht oder lackiert werden muss. Die Fahrzeugflanken werden durch unlackierte Stoßleisten vor fremden Türen geschützt. Die Bodenfreiheit beträgt 18 Zentimeter und die Böschungswinkel betragen vorn 19,0° und hinten 26,7°. Die Schweller sind von außen verkleidet und damit vor Kratzern geschützt. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen.

⊖ Zum Teil sind die verwendeten Kunststoffe im Innenraum hart und kratzempfindlich. So zum Beispiel der untere Teil der Armaturentafel und die Türverkleidungen. Ein Fehlbetankungsschutz fehlt, so dass der Yeti versehentlich mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, in dieser Klasse sind jedoch Gasdruckdämpfer üblich. Vorn sind die Nebelscheinwerfer in einer bruchgefährdeten Position angebracht.

2,1

Alltagstauglichkeit

⊕ Der Yeti Outdoor kann mit einer guten Alltagstauglichkeit punkten. Er bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich allerdings nur für Kurzstrecken eignet. Mit einer Tankfüllung (60 l) sind Reichweiten bis gut 960 Kilometer möglich. Die maximale Zuladung fällt mit 490 kg zufriedenstellend aus. Auf dem Dach dürfen bis zu 100 Kilogramm transportiert werden. Beim L&K gibt es eine silberfarbene lackierte Dachreling serienmäßig. Gegen Aufpreis ist eine abnehmbare Anhängerkupplung erhältlich. Es sind gebremste Lasten bis 2.100 Kilogramm und ungebremste bis 750 Kilogramm zulässig.

⊖ Serienmäßig gibt es für den Yeti nur ein Reifenreparaturset, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutternschlüssel fehlen an Bord. Gegen Aufpreis kann allerdings ein Stahlreservenotrad geordert werden, dann sind auch Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord.

2,3

Sicht

Die Karosserieenden des eckigen Yeti können recht gut abgeschätzt werden, wenn auch die Front nicht einsehbar ist. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Yeti nicht gut ab. Die Dachsäulen fallen insgesamt recht breit aus, besonders eingeschränkt wird der Blick allerdings nach schräg hinten.



Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

⊕ Beim Rangieren helfen die serienmäßigen Sensoren an Front und Heck. Gegen Aufpreis kann ein Parklenkassistent (automatisches Einparken in Längs- und Querlücken sowie automatisches Ausparken aus Längslücken) mit Rückfahrkamera geordert werden. Dann werden beim Rückwärtsfahren seitliche Führungslinien abhängig vom Lenkradeinschlag angezeigt. Durch die etwas höhere Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Tief vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse lassen sich gut wahrnehmen. Die Außenspiegel fallen recht groß aus und bieten ein ordentliches Sichtfeld nach hinten. Die Größe des Innenspiegels ist zufriedenstellend. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blenden der linke Außenspiegel und der Innenspiegel automatisch ab (Serie). Diese Funktion kann beim Innenspiegel deaktiviert werden. Der L&K ist serienmäßig mit Bi-Xenonscheinwerfern mit dynamischem Kurvenlicht und Scheinwerferreinigungsanlage ausgestattet. Darüber hinaus besitzen die Nebelscheinwerfer eine Abbiegelichtfunktion. Dank des LED-Tagfahrlichts wird man bei Helligkeit besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Die Scheibenwischer weisen einen ordentlichen Wirkungsbereich auf, wenn auch oben rechts ein Bereich ungewischt bleibt.

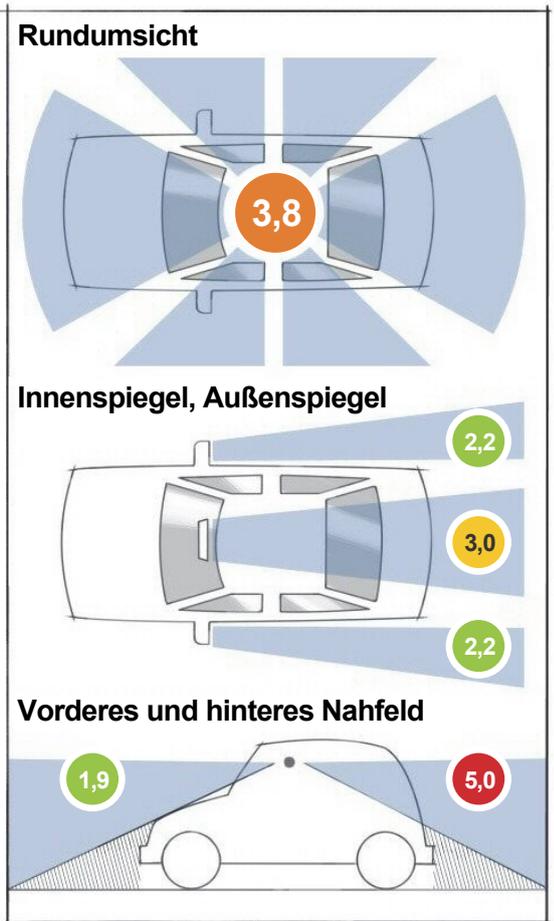
⊖ Durch die hohe Heckscheibenunterkante lassen sich tief liegende Hindernisse im Fahrzeugnahbereich schlecht erkennen. Ein Fernlichtassistent ist für den Yeti nicht lieferbar. Die Außenspiegel müssen ohne zusätzliche asphärische Bereiche auskommen, wodurch die toten Winkel besser eingesehen werden könnten.

2,3 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen funktioniert beim Yeti vorn wie hinten recht bequem, allerdings muss man aufgrund des hohen Schwellers die Füße sehr weit anheben. Zudem fällt der Schweller sehr breit aus - das stört vor allem beim Aussteigen, da man sich leicht die Kleidung verschmutzen kann. Die Tür rasterungen (vorn drei, hinten zwei) könnten etwas kräftiger ausfallen. Werden die Türen nicht exakt in die Rasterungsposition geöffnet, fallen sie gern auch wieder zu (besonders an Steigungen).

⊕ Der Yeti ist gegen Aufpreis (im Testwagen) mit dem schlüssellosen Zugangssystem "Kessy" ausgestattet. Dann kann der Schlüssel zum Öffnen des abgesperrten Fahrzeugs in der Tasche bleiben - Sensoren gibt es an den Vordertüren und der Heckklappe. Eine Aussperrmöglichkeit besteht nicht. Die Sitze sind in guter Höhe und die Tür ausschnitte fallen recht groß aus. Es gibt auch für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel. Darüber hinaus ist der Skoda mit einer Umfeldbeleuchtung ausgestattet. Nach dem Ent- und Verriegeln leuchten die Hauptscheinwerfer, die Rückleuchten und Spots an den Außenspiegeln den Bereich um das Fahrzeug aus (serienmäßig).

⊖ Wird der Yeti mit der Funkfernbedienung abgeschlossen, lassen sich die Türen von innen nicht mehr Öffnen (Safe-Verriegelung). Der Fahrer wird allerdings im Kombiinstrument darauf aufmerksam gemacht und kann durch zweimaliges Betätigen der Bedienung die Funktion deaktivieren.



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

2,8 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen erweist sich im Klassenvergleich als durchschnittlich dimensioniert. Üblicherweise lassen sich bis zur Kofferraumabdeckung 300 Liter verstauen (wenn doppelter Ladeboden eingebaut). Baut man die Abdeckung aus, finden 580 Liter bis unters Dach Platz. Dann können zwölf handelsübliche Getränkeboxen transportiert werden. Nach dem Umlegen der Rücksitzbank finden bis zur Fensterunterkante 635 Liter Platz, dachhoch sind es sogar 1.345 Liter. Unter dem ausbaubaren doppelten Ladeboden finden weitere 60 Liter Platz.



Mit 300 l Volumen fasst der Yeti nur unwesentlich mehr Gepäck als ein VW Golf.

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit geht insgesamt in Ordnung. Die Ladeöffnung fällt zwar hoch aus, die Breite ist jedoch nur durchschnittlich. Beim Kofferraum selbst verhält es sich ähnlich. Auch hier geht die Höhe in Ordnung, wenn auch die Breite befriedigend dimensioniert ist. Zum Einladen muss das Ladegut nicht zu hoch angehoben werden, da die Ladekante mit knapp 72 Zentimetern über der Straße in durchschnittlicher Höhe liegt.

+ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schwingt weit auf - Personen bis zu einer Körpergröße von 1,91 m finden genügend Platz darunter. Dank der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Zum Ausladen muss das Ladegut nicht weit angehoben werden, da die Stufe zwischen dem Ladeboden und der Kante nur vier Zentimeter beträgt (bei eingebautem doppelten Ladeboden). Baut man den Ladeboden und die Sitze aus, entsteht ein ebener Ladeboden, wenn auch dann die Sitzhalterungen etwas stören. Praktisch ist die herausnehmbare LED-Taschenlampe im Kofferraum, die bei laufendem Motor geladen wird.

- Bei eingebautem doppelten Ladeboden und umgeklappter Rücksitzlehnen entsteht eine Stufe am Ladeboden. Zudem ist der Kofferraum mit einer kleinen seitlich positionierten Lampe nur schwach beleuchtet. Zum Schließen der Heckklappe gibt es zwar den skodatypischen Gummiknubbel, es ist allerdings viel Kraft erforderlich, damit die Klappe zu fällt. Große Personen können sich am abstehenden Schloss den Kopf stoßen.

1,3 Kofferraum-Variabilität

+ Die Kofferraum-Variabilität ist sehr gut, die drei Teile der Rücksitzbank lassen sich einzeln ausbauen oder auch nach vorn klappen. Darüber hinaus lassen sich auch nur die Lehnen separat umklappen. Die Handhabung ist einfach, wenn auch zum Ausbauen etwas Kraft erforderlich ist. Für den Transport langer Gegenstände kann der Mittelteil auch einzeln umgelegt oder ausgebaut werden. Zudem kann die Beifahrersitzlehne gegen Aufpreis vorgeklappt (als Tisch) werden. Gegen weiteren Aufpreis sind auch ein Skisack und eine Gepäcknetztrennwand erhältlich (nicht im Testwagen). Zur Befestigung des Ladeguts gibt es ein Schienensystem mit verschiebbaren Haken, ein Gepäcknetz und kleine Fächer. Zudem finden auch kleinere Gegenstände unter dem Kofferraumboden Platz.

Der Yeti lässt sich nach kurzer Eingewöhnungszeit gut bedienen, wenn auch nicht alle Bedienelemente optimal positioniert sind - teilweise liegen diese recht niedrig.

+ Das Lenkrad lässt sich sowohl in Höhe als auch Weite justieren und die Pedale liegen günstig. Der Wählhebel ist gut erreichbar, könnte aber etwas höher liegen. Der Fahrersitz lässt sich serienmäßig elektrisch justieren, der Beifahrersitz nur manuell. Der Start-Stopp-Knopf ist etwas ungünstig im Lenkstock positioniert, aber beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Etwas nervig ist allerdings, dass man den Schalter so lange drücken muss bis der Motor läuft - ein automatisches Starten nach kurzer Betätigung wäre besser. Der Drehlichtschalter befindet sich gut zugänglich links im Armaturenbrett, die Nebelleuchtschalter sind in diesem integriert. Sowohl das Licht als auch die Scheibenwischer sind allerdings auch sensorgesteuert. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird im Blinkerhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und die Rundinstrumente sind klar gegliedert. Der Bordcomputer informiert den Fahrer im Multifunktionsdisplay u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Sind Türen oder Klappen offen, wird der Fahrer gewarnt. Das Radio-/Navigationssystem lässt sich mittels Touch-Screen nach kurzer Eingewöhnungszeit leicht bedienen, wenn auch eine zielgenaue Betätigung erforderlich ist. Darüber hinaus gibt es Audiobedienelemente im Multifunktionslenkrad. Der Lautsprecherklang des optionalen Soundsystems ist gut. Das Klimaanlagebedienteil ist übersichtlich gestaltet, wenn auch die Schalter teilweise etwas klein ausfallen. Die Frisch-/Umluftfunktion ist sensorgesteuert und die Heckscheibenheizung wird nach einer gewissen Zeit automatisch deaktiviert. Die elektrischen Fensterheber besitzen alle eine Ab-/Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Alle wichtigen Schalter sind im Dunkeln beleuchtet und gut zu lokalisieren. Zudem gibt es eine helle Innenraumbeleuchtung und Leseleuchten für alle außen Sitzenden. Vorn ist die Anzahl an Ablagemöglichkeiten gut. Es gibt ein Staufach zwischen den Sitzen, eines unter dem Beifahrersitz und einen Einschub unter dem Fahrersitz. Darüber hinaus fallen die Türfächer recht groß aus. Das Handschuhfach hat ein durchschnittliches Format. Hinten ist die Anzahl an Ablagen akzeptabel. Es gibt Lehnentaschen an den Vordersitzen und recht schmale Türfächer. Allerdings sind an den Vordersitzlehnen klappbar Tische angebracht.

- Das Bedienteil der Klimaautomatik ist niedrig positioniert. Die Gurtschlösser sind im Fond lose (mit Bändern befestigt), so dass man zum Anschnallen immer zwei Hände nutzen muss. Zudem ist der Mittelgurt nur umständlich mit Hilfsschloss zu verwenden.



Funktionelle Bedienung gepaart mit guter Verarbeitung sprechen für den Yeti.

+ Das Platzangebot vorn kann sich sehen lassen. Personen bis zu einer Körpergröße von zwei Meter haben genügend Beinfreiheit, die Kopffreiheit erweist sich dabei als großzügiger. Die Innenraumbreite ist im Klassenvergleich durchschnittlich. Das Raumgefühl ist insgesamt recht gut, wird aber durch die wuchtige Mittelkonsole etwas gemindert. Je nach Sitzposition drückt sie etwas gegen das rechte Knie. Das Panorama-Schiebedach wirkt sich positiv auf das Raumgefühl aus.

2,4 Raumangebot hinten*

⊕ Auch im Fond gehen die Platzverhältnisse in Ordnung. Sind die Rücksitze in hinterster Position, finden Passagiere bis knapp 1,90 m bequem Platz - wenn die Vordersitze für 1,85 m Große eingestellt sind. Die Innenraumbreite erweist sich als großzügig. Das Raumgefühl ist im Fond angenehm, besonders wenn man sich die Rücksitzbank nur zu zweit teilen muss.



In Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m ausreichend Platz vor.

2,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Innenraum-Variabilität des Yeti ist gut. Die Rücksitze lassen sich längs verschieben und die Lehnenneigung einstellen. Zudem können alle drei Teile der Rücksitzbank einzeln ausgebaut werden. Bei ausgebautem Mittelteil (12 kg; Außensitze je 16 kg) lassen sich die äußeren Sitze zudem auch seitlich verschieben, was zu mehr Platz im Schulterbereich führt.

2,4 KOMFORT

2,6 Federung

Die Federung des Yeti Outdoor 2.0 TDI 4x4 ist recht straff abgestimmt. Dadurch lässt sich der Skoda auf Autobahnen ruhig bewegen und auch die Karosserieneigungen sind nicht zu ausgeprägt, einzelne Unebenheiten sind aber deutlich zu spüren. Lange Wellen pariert der Yeti ordentlich, kurzweilige Fahrbahnuntergründe dringen jedoch deutlicher bis zu den Insassen durch. Darüber hinaus ist auch eine gewisse Stuckerneigung feststellbar. Einzelhindernisse und Querfugen werden nur wenig gefiltert und sind im Innenraum deutlich spürbar. Geschwindigkeitshügel und Kopfsteinpflaster absorbiert die Federung ordentlich. Der Langsamfahrkomfort ist insgesamt zufriedenstellend.

2,3 Sitze

Der Yeti L&K ist aufpreisfrei mit Ledersitzen ausgestattet.

⊕ Der Fahrersitz lässt sich serienmäßig elektrisch in Höhe und Neigung (mit Memory-Funktion) einstellen. Der Beifahrersitz kann lediglich in der Höhe eingestellt werden. Zudem besitzt der Fahrersitz eine in Höhe und Neigung elektrisch einstellbare Lordosenstütze, vorn rechts kann diese nur mittels Hebel in der Intensität eingestellt werden. Die Sitzposition ist vorn gut, wenn auch die wuchtige Mittelkonsole etwas stört. Das recht straffe Polster ist bequem. Allerdings könnten die Sitze etwas stärker konturiert sein, was zu mehr Seitenhalt führen würde. Die Lehnen fallen hoch aus. Der Fahrer kann dank stabilem Trittbrett seinen linken Fuß fest abstützen. Auch im Fond geht die Sitzposition dank einstellbarer Lehnenneigung in Ordnung, allerdings könnten die Sitzflächen etwas länger sein.

⊖ Im Fond könnten die Lehnen höher und stärker konturiert sein, hier erfährt man relativ wenig Halt. Doch auch die Sitzflächen zeigen sich wenig konturiert. Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

2,4 Innengeräusch

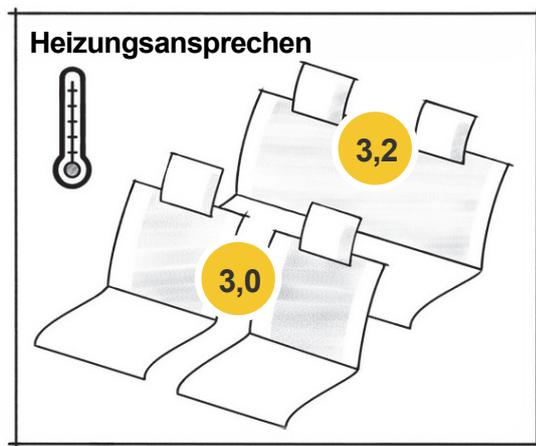
+ Das Geräuschniveau fällt im Innenraum nicht zu hoch aus, wenn auch das Aggregat dauerhaft im Innenraum präsent ist. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h 69 dB(A). Fahr- und Windgeräusche werden wenig wahrgenommen, wenn auch letztere mit den Geschwindigkeiten ansteigen.

2,2 Klimatisierung

Beim ADAC Heizungstest erreicht der Yeti 2.0 TDI ein zufriedenstellendes Ergebnis. Sowohl vorn als auch hinten wird der Innenraum in akzeptabler Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt.

+ Der Yeti L&K ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik (Climatronic) mit Aktivkohlefilter ausgestattet. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer separat einstellen und die Automatikfunktion hat zwei Intensitätsstufen. Die Luftverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam, die Austrittsbereiche lassen sich einzeln anwählen. Die Frisch- und Umluftverteilung ist sensorgesteuert. Gegen Aufpreis ist für den Yeti eine beheizbare Windschutzscheibe erhältlich (nicht im Testwagen).

- Die hinteren Seitenscheiben öffnen nur etwa zu zwei Dritteln.



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

2,2 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen*

+ Bei den Fahrleistungen kann der Yeti 2.0 TDI mit einer Maximalleistung von 170 PS (bei 4.200 1/min) und einem Drehmoment von 350 Nm (bei 1.750 1/min) in Verbindung mit dem Sechsgang-DSG ein gutes Ergebnis einfahren. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in kurzen 5,4 Sekunden absolviert.

3,0 Laufkultur

Die Laufkultur des Aggregats ist insgesamt zufriedenstellend. Unterhalb von 1.500 1/min sind deutliche Vibrationen im Innenraum zu vernehmen. Da das Automatikgetriebe bei Konstantfahrten einen hohen Gang wählt, arbeitet der Motor oft in diesem Drehzahlbereich. Dann erzeugt der Motor auch, besonders unter Last, unangenehme Störfrequenzen. Im oberen Drehzahlbereich wird das Aggregat akustisch präsenter.

1,8

Schaltung

+ Der getestete Yeti war mit dem Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) ausgestattet. Es wechselt die Schaltstufen sehr schnell und ohne spürbare Zugkraftunterbrechung. Bei schneller Gaspedalbetätigung (Kick-Down) ruckelt es jedoch gelegentlich im Antriebstrang. Gelegentlich tut sich die Getriebesteuerung schwer sofort den richtigen Gang zuzuordnen, wenn man langsamer wird (nicht bis zum Stillstand) und anschließend wieder durchbeschleunigt (z.B. an Kreuzungen). Im Kombiinstrument wird die aktuell eingelegte Schaltstufe angezeigt. Die Gänge lassen sich auch manuell am Wählhebel wechseln. Die Bedienung des Wählhebels gibt keine Fragen auf. Die Berganfahrhilfe verhindert ein Zurückrollen des Fahrzeugs an Steigungen, dadurch wird gleichzeitig auch das Anfahren erleichtert.

- Für diese Motor-Getriebekombination wird kein Start-Stopp-System angeboten.

2,8

Getriebeabstufung

Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe ist prinzipiell gut abgestimmt, allerdings werden die einzelnen Stufen nicht immer sinnvoll gewählt. So wählt das Getriebe bei Konstantfahrten zwischen 50 und 60 km/h bereits den fünften Gang, was zu einem deutlichen und störenden Vibrieren im Innenraum führt. Die Gesamtübersetzung geht in Ordnung, bei 130 km/h dreht der Motor mit 2.500 1/min - in Anbetracht der Motorleistung würde eine etwas längere Übersetzung nicht schaden, um den Kraftstoffverbrauch senken.

2,2

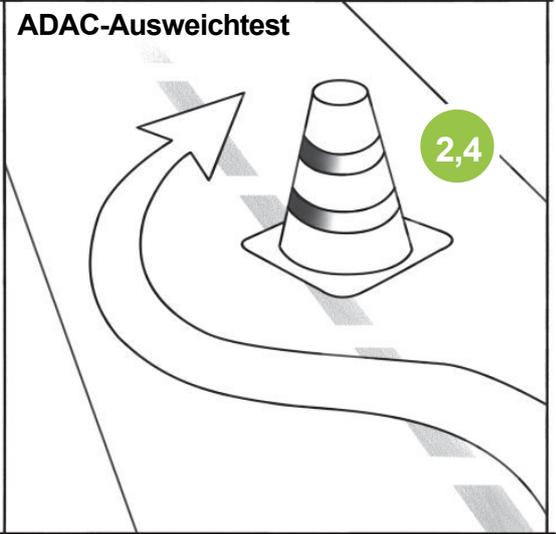
FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

Fahrstabilität

Der Yeti L&K 4x4 ist serienmäßig mit einem Offroad-Assistenten ausgestattet, der das Fahren im Gelände erleichtert. Unter anderem beinhaltet er einen Berganfahr- und Bergabfahrassistenten. Letzterer passt die Gaspedalkennlinie und das Drehzahlniveau der Fahrsituation an.

+ Die Fahrstabilität des Yeti geht in Ordnung. Bei plötzlichen Lenkimpulsen pendelt das Heck zwar leicht nach, allerdings bleibt das Fahrzeug gut beherrschbar. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität des Fahrzeugs. Beim ADAC Ausweichtest kann der Yeti ein noch gutes Ergebnis einfahren. Bei plötzlichen Lenkimpulsen drängt der Skoda zunächst etwas mit dem Heck, was zu effektiven ESP-Eingriffen und Untersteuern im weiteren Verlauf führt. Eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht. Werden Kurven zu schnell angefahren, zeigt der Yeti eine Untersteuerneigung, das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Voll beladen schiebt er etwas früher über die Vorderräder. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, drängt er etwas mit dem Heck, bleibt aber gut kontrollierbar. Dank des Allradantriebs ist auf rutschigen Untergründen genügend Traktion vorhanden. Üblicherweise wird die Antriebskraft größtenteils über die Vorderachse übertragen, bei entsprechendem Bedarf wird die Hinterachse mittels Haldex-Kupplung komplett zugeschaltet.



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 Lenkung*

⊕ In diesem Kapitel kann der Yeti noch gut abschneiden. Die Lenkung weist aus der Mittellage heraus ein kleines Spiel auf, so dass der Fahrer hier auch recht wenig Rückmeldung erhält. Lenkt man etwas weiter ein, folgt der Skoda der vorgegebenen Richtung. Die Zielgenauigkeit ist insgesamt gut, allerdings muss man aufgrund des Spiels bei langgezogenen Kurven etwas korrigieren. Mit steigenden Lenkwinkeln erhält der Fahrer auch mehr Rückmeldung. Zum Rangieren ist kein hoher Kraftaufwand erforderlich und der Kurbelaufwand fällt zufriedenstellend aus - von Anschlag bis Anschlag sind drei Lenkradumdrehungen notwendig. Positiv fällt der Wendekreis auf, der bei 10,7 m liegt.

1,8 Bremse

⊕ Der Yeti kann mit einer effektiven und belastbaren Bremse ein gutes Ergebnis erzielen. Die Bremse spricht schnell an und lässt sich ordentlich dosieren. Nach einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Skoda nach kurzen 35,4 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport 01; Größe: 225/50 R17 94W). Dabei zeigt sich die Bremse frei von Fading. Bei Vollverzögerungen in Kurven zeigt der Yeti eine gute Spurtreue, schiebt aber tendenziell über die Vorderräder.

2,0 SICHERHEIT

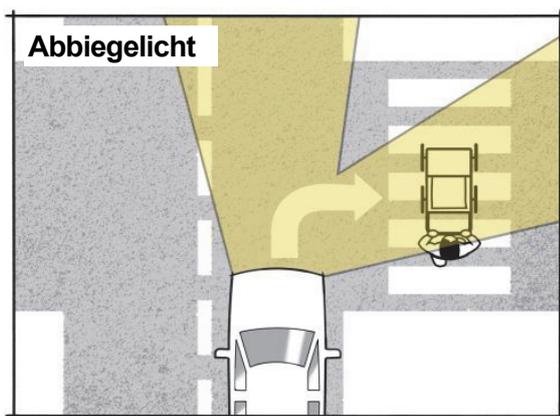
2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit schneidet der Yeti gut ab. Er ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Vollbremsungen das volle Potenzial der Bremse zu nutzen. Ab Werk besitzt der Yeti ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem. Das System registriert mittels ABS-Sensoren einen Druckabfall im Rad (über Umlaufgeschwindigkeit) und warnt den Fahrer akustisch und optisch. Ebenfalls serienmäßig gibt es Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht und separates Abbiegelicht in den Nebelscheinwerfern.

Der Yeti L&K ist serienmäßig mit reaktionsschnellen LED-Rückleuchten ausgestattet. Bei Vollverzögerungen wird der nachfolgende Verkehr zunächst durch ein pulsierendes Bremslicht gewarnt - ab Stillstand aktiviert sich die Warnblinkanlage automatisch. Gegen Aufpreis ist eine Müdigkeitserkennung erhältlich. Diese analysiert das Lenkverhalten des Fahrers und fordert diesen bei nachlassender Konzentration zu einer Pause auf. In den Vordertüren sind Rückleuchten, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln warnen, wenn die Türen offen sind. Die Blinker funktionieren auch bei eingeschalteter Warnblinkanlage, dadurch kann beim Abschleppen eine Richtungsänderung angezeigt werden.

⊖ Ein Totwinkelassistent oder auch ein Notbremssystem sind für den Yeti nicht erhältlich.

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.

Einschlafwarner



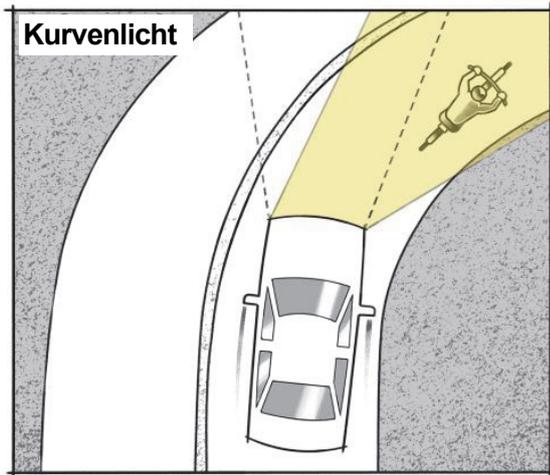
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

1,7

Passive Sicherheit - Insassen

Der Yeti bietet auch eine gute passive Sicherheit, wenn auch die Kopfstützen im Fond recht niedrig sind. Hinten werden nur Passagiere bis zu einer Größe von knapp 1,70 geschützt. Auch der Abstand zum Kopf könnte geringer ausfallen. Nur die vorderen Passagiere werden ermahnt sich anzuschnallen.

⊕ Der Yeti ist serienmäßig mit Front-, und Seitenairbags vorn, durchgängigen Kopfairbags und einem Kniebag für den Fahrer ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es auch Seitenairbags hinten (im Testfahrzeug). Beim ADAC Crashtest (von 2009) erhält der Yeti 92 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,90 m optimalen Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Die Türgriffe sind stabil, so dass man hohe Zugkräfte aufbringen kann - das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.



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

1,8

Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit gibt der Yeti ebenfalls ein gutes Bild ab, beim ADAC Crashtest erreicht er hier 78 Prozent der möglichen Punkte. Laut Bedienungsanleitung sind auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, so dass man auch vorn rückwärtsgerichtete Kindersitze montieren kann. Der Yeti ist serienmäßig mit Isofix-Halterung mit Ankerhaken auf den äußeren Rücksitzen ausgestattet. Auf dem Beifahrersitz gibt es ebenfalls Isofix-Halterungen gegen Aufpreis (im Testwagen). Mit dem System können Kindersitze problemlos lagestabil befestigt werden. Alternativ lassen sich Rückhaltesysteme auch mit den langen Gurten befestigen. Die Anlenkpunkte liegen auf den äußeren Fondplätzen günstig und haben einen ausreichenden Abstand. Das Platzangebot reicht im Fond allerdings nur für zwei Kindersitze nebeneinander. Es lassen sich auch hohe Kindersitze problemlos auf allen Plätzen montieren. Der Fenstereinklemmschutz funktioniert zuverlässig und greift früh.

⊖ Leider sind die Gurtschlösser im Fond lose und nicht verwechslungssicher. Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen. Auf dem Mittelplatz ist die Sitzkontur ungünstig und die Gurtanlenkpunkte sind nicht weit auseinander, was eine lagestabile Kindersitzmontage erschwert.

3,2

Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des Yeti ist durchschnittlich, beim ADAC Crahtest erhält er lediglich 46 Prozent der möglichen Punkte. Entschärft sind nur der Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube. Die gesamte Vorderkante sowie die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet.

3,5 UMWELT/ECOTEST

4,4 Verbrauch/CO₂*

– In diesem Kapitel schneidet der Yeti Outdoor 2.0 TDI L&K 4x4 DSG nicht gut ab. Im ADAC EcoTest wurde ein CO₂-Ausstoß von 199 g/km ermittelt - das entspricht 16 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,2 l/100 km. Im Innerortsteil genehmigt sich der Skoda 7,7 l/100 km und im außerortsteil braucht er 5,2 l/100 km. Auf der Autobahn liegt der Verbrauch bei 7,1 l/100 km.

2,5 Schadstoffe

In der Summe erhält der Yeti Outdoor 2.0 TDI L&K 4x4 DSG nur 51 Punkte im EcoTest, das entspricht drei von fünf Sternen.

+ In diesem Kapitel schneidet der Yeti Outdoor 2.0 TDI L&K 4x4 DSG noch gut ab. Insgesamt fallen die Schadstoffanteile im Abgas gering aus, wenn auch die Stickoxidwerte im anspruchsvollen Autobahnzyklus stark ansteigen. Hier erhält er 35 von 50 möglichen Punkten.

4,7 AUTOKOSTEN

4,5 Betriebskosten*

– Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was im Falle des Yeti zu einer schlechten Bewertung führt.

3,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

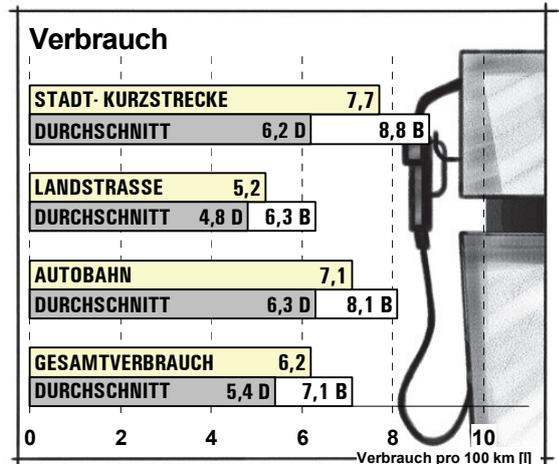
Der Skoda besitzt eine fahrabhängige Serviceintervallanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 30.000 km oder zwei Jahre ein Longlife-Service fällig. Der 2.0 l-Dieselmotor hat einen Zahnriemen, der gemäß Hersteller erst bei 210.000 km gewechselt werden muß.

+ Die langen Serviceabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Nach eigenen Angaben werden langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage verbaut. Außerdem gewährt Skoda eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Die sehr hohen Kosten für den Reifenersatz und relativ hohe Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung.

3,0 Wertstabilität*

Dem überarbeiteten Yeti wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Zu beachten ist jedoch, dass gegen Ende des Zeitraums mit einem völlig neuen Modell zu rechnen ist.



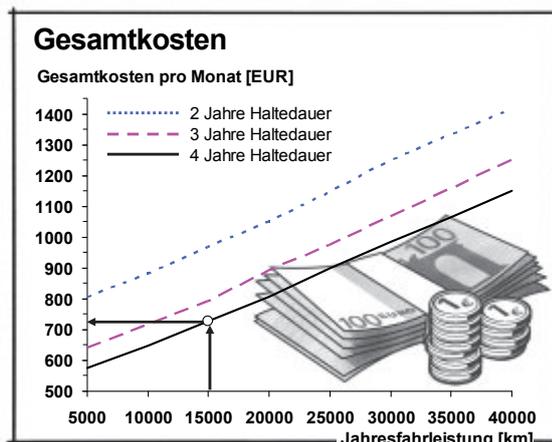
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

5,5 Kosten für Anschaffung*

Die Anschaffungskosten liegen im Klassenvergleich sehr hoch. Für die getestete Version müssen mindestens 35.890 Euro aufgewendet werden. Dabei zeigt sich der Yeti in der höchsten Ausstattungsvariante L&K zwar gut ausgestattet: Xenonscheinwerfer, LED-Rückleuchten und Lederausstattung gibt es aufpreisfrei. Ein Navigationssystem oder Seitenairbags hinten kosten allerdings noch extra.

3,9 Fixkosten*

Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich recht hoch aus. Allein für die KFZ-Steuer müssen pro Jahr 328 Euro aufgewendet werden. Doch auch die Versicherungskosten sind insgesamt nicht niedrig. Während die HaftpflichtEinstufung günstig ausfällt, zeigt sich die Teilkaskoversicherung sehr teuer. Die Vollkaskoeinstufung liegt im durchschnittlichen Bereich (KH: 15; TK: 22; VK: 18).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 727 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

5,3 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen mit 727 Euro im Klassenvergleich sehr hoch aus. Ausschlaggebend sind hier besonders die hohen Betriebs-, und Anschaffungskosten. Doch auch in den anderen Kostenkapiteln landet der Yeti bestenfalls im Mittelfeld.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI Active	1.4 TSI Green tec Active	1.8 TSI Active 4x4 DSG	1.8 TSI Active 4x4	1.6 TDI Green tec Active DSG	2.0 TDI Active	2.0 TDI Green tec Ambition	2.0 TDI Ambition 4x4
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	175/1550	200/1500	250/1500	250/1500	250/1500	250/1500	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	11,4	10,6	9,0	8,4	12,2	11,6	9,7	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	177	185	192	200	175	177	193	201
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,0 S	6,4 S	8,2 S	7,8 S	5,0 D	5,1 D	5,1 D	5,7 D
CO2 [g/km]	140	148	189	184	132	132	134	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/20	15/16/20	15/17/19	15/17/19	15/16/20	15/16/20	15/16/22	15/18/22
Steuer pro Jahr [Euro]	114	134	224	214	226	264	268	298
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	569	595	684	663	590	561	582	633
Preis [Euro]	19.190	21.390	24.990	23.790	25.290	22.090	26.790	29.490

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-Haftpflicht
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	125 kW (170 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,7/10,55 m
Höchstgeschwindigkeit	197 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,7/5,2/7,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	164 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	199 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4227/1691/1691 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1965 mm
Leergewicht/Zuladung	1645 kg/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	300 l/635 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	965 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	141 Euro
Monatliche Werkstattkosten	60 Euro
Monatliche Fixkosten	111 Euro
Monatlicher Wertverlust	415 Euro
Monatliche Gesamtkosten	727 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/22
Grundpreis	35.890 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe (6-Gang-DSG)	1.800 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	Serie
LED-Rückleuchten	Serie
Müdigkeitserkennung	50 Euro
Parklenkassistent	300 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/280 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Frontscheibe beheizbar	180 Euro
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 600 ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	690 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (auto. abblendend)	Serie
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	510 Euro ^o
Panorama-Glasedach	1.095 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen