



Mit 215 mm Bodenfreiheit flott unterwegs auf schlechten Wegen. Technik sichtbar – der über dem Motor positionierte Ladeluftkühler.



### Subaru Forester 2.0D

#### MOTOR

Diesel, 4-Zyl.-Boxer, Common-Rail-DI, Turboaufladung, Ladeluftkühlung

Hubraum: 1.998 cm<sup>3</sup>

Leistung: 108 kW/147 PS bei 3.600 min<sup>-1</sup>

max. Drehmom.: 350 Nm ab 1.800 min<sup>-1</sup>

Schadstoffklasse: Euro 4 (DPF)

#### KRAFTÜBERTRAGUNG

permanenter Allradantrieb, Planetenrad-Verteilergetriebe mit Viskosperre; 6-Gang-Schaltgetriebe

#### FAHRZEUGAUFBAU

selbsttragende Kombikarosserie, 4 Türen, oben angeschlagene Heckklappe, 5 Sitze

#### FAHRWERK

vorn: Einzelradaufh., McPherson-Federb.

hinten: Einzelradaufh., Doppelquerlenker

#### BREMSEANLAGE

ABS, EBV, ESP

vorn: innen belüftete Scheiben

hinten: massive Scheiben

#### LENKUNG

Zahnstangen-Servolenkung

#### FELGEN / REIFEN

6,5x16, 215/65 R16 – 7x17, 225/55 R17

#### ABMESSUNGEN / GEWICHTE

L/B/H: 4.560/1.780/1.675-1.700 mm

Radstand/Spur v/h: 2.615/1.530/1.530 mm

Kofferrauminhalt (VDA): 450-1.660 Liter

Tankinhalt: 64 Liter

Leer-/Gesamtgew.: 1.540-1.550/2.050 kg

zul. Anhängelast: 2.000 kg

#### FAHRLEISTUNGEN (WA)

V<sub>max</sub>: 186 km/h

0-100 km/h: 10,4 s

#### VERBRAUCH (WA)

EG kombiniert (L/100 km) 6,3-6,4

#### PREISE

Forester 2.0D Active: 29.900 €

Forester 2.0D Comfort: 31.950 €

Forester 2.0D Exclusive: 34.400 €

Forester 2.0D Exclusive Navigation: 36.000 €

#### MARKTEINFÜHRUNG

25. Oktober 2008



# Subaru Sixpack

Den Forester gibt's ab Monatsende mit dem phänomenalen Boxer-Diesel. Ein brandneues 6-Gang-Getriebe rundet das Softroader-Paket perfekt ab.

Was haben früher am Loibl-Pass, dem Karawanken-Übergang zwischen Kärnten und Slowenien, die Kühler gekocht! Reihenweise machten die Motoren schlapp. Die Zeiten sind vorbei. Einerseits, weil der Loibl dank eines Tunnels seinen Schrecken verloren hat. Andererseits, weil moderne Motoren und Getriebe mit steilen Steigungen kaum Probleme haben.

Das ideale Revier also, um den gerade erst im Frühjahr eingeführten Subaru Forester in seiner jüngsten Nachbrenner-Stufe Probe zu fahren. Von Ljubljana nach Velden führte die Strecke, die Subaru der internationalen Motorpresse ins Roadbook geschrieben hatte, um den Boxer-Diesel (OFF ROAD 3/08, 6/08) mitsamt dem brandneuen 6-Gang-Getriebe vorzustellen.

Keine Frage – onroad ist ein weitgehend stimmiges Package geglückt. Selbstredend ist der Diesel auch im Forester ein drehmomentstarkes Aggregat. Dank der 6-Gang-Box lassen sich die vielen

Newtonmeter noch besser einsetzen. Denn unter 1700 Touren tut sich wenig. Da freut man sich über ein gut abgestuftes Getriebe. Nur etwas weicher schalten möchte man.

#### KOMFORTABEL UND GUTMÜTIG

Fahrwerksseitig macht der Subaru auf der spitzkehrigen Passstraße einen sehr manierlichen Eindruck. Der Diesel-Boxer verhält sich gutmütig und punktet mit einer komfortbetonten Abstimmung. Zu danken ist's dem vergleichsweise leichten Motor, der mitsamt Ladeluftkühler und Dieselpartikelfilter 177 Kilo wiegt – und damit Subaru zufolge um rund 10 Kilo leichter sein soll als vergleichbare Reihenvierzylinder. Wie alle Subaru mit Schaltgetriebe hat der Forester Diesel einen Permanent-Allrad mit drei Differenzialen und zentraler Viskosperre. Was fehlt, ist die Geländereduktion, die dem Benziner vorbehalten bleibt.

Das „kompakte Crossover will das beste Fahrzeug für einen aktiven Lifestyle sein“, so Projektmanager Kazuharu Ichikawa. Dazu gehört bei der 3. Forester-Generation auch der klare Designanspruch. Zwar verfügt der Forester nach wie vor über seine wiedererkennbare Eigenständigkeit, doch die maskuline Kantigkeit der beiden Vorgänger wich einer „runderen“ Formensprache, die allerdings unerwartete Nachteile an den Tag bringt: Der Blick nach vorn verharrt an zwei scharf modellierten Diagonalen in der Motorhaube und vermisst beim Einparken in enge Lücken die vertrauten Kotflüglecken, das Zirkeln fiel früher leichter.

Jedenfalls: Der boxerdieselnde Forester ist ein solider Softroader, der die kantige Urigkeit seiner beiden Vorgänger kaum vermischen lässt. Noch nie war er so gut wie heute. Diesel-Aggregat und 6-Gang-Box sei Dank.

T | Hanspeter Heckel