



Mit Allradantrieb und 21,5 Zentimeter Bodfreiheit meistert der Forester problemlos unbefestigte Pisten



FOREST JUMP

Der Sprung vom Allrad-Kombi zum SUV ist nicht die einzige Änderung beim neuen Subaru Forester: In der dritten Modellgeneration steht nun erstmals auch ein Dieselmotor zur Wahl – ganz nach Art des Hauses in Boxerbauweise.



Weit öffnende Heckklappe, aber nur durchschnittlich großer Stauraum (450 Liter)



Mit umgeklappten Rücksitzen ergibt sich eine völlig ebene, gut nutzbare Ladefläche



Bequemer Einstieg, viel Bein- und Kopffreiheit sowie erhöhte Sitzposition im Fond



Aus der Rücksitzbank lässt sich ein kleiner Tisch mit Cupholdern herausklappen

Neu vom Weihnachtsmann: Subaru schenkt seinen Kunden für vier Jahre die Kfz-Steuer, und zwar über die staatliche Steuerbefreiung hinaus. Das gilt für alle Neuwagen, die bis zum 31. März 2009 bestellt und angemeldet werden. Mit dieser Aktion will man „den Leuten Mut machen, endlich wieder Autos zu kaufen“. Bleibt nur noch, die mindestens 24 400 Euro zu stemmen, mit denen das jüngste und beliebteste Modell des japanischen Allrad-Spezialisten als Benziner in der Preisliste steht.

Für das üppig bestückte Topmodell Forester 2.0D Exclusive Navigation werden sogar 36 000 Euro fällig, doch ein vergleichbar ausgestatteter VW Tiguan 2.0 TDI kostet nochmals gut 3000 Euro mehr. Zierlicher ist er obendrein, denn beim Modellwechsel zur dritten

Generation hat Subaru aus dem einstigen Allrad-Kombi einen ausgewachsenen SUV gemacht. Das Plus von je neun Zentimetern bei Radstand, Länge und Höhe kann man ihm jedenfalls nicht nur ansehen, sondern auch im Innenraum spüren und messen.

Vorn wie hinten gibt es viele Ablagen sowie reichlich Platz auf großen, aber schwach konturierten Sitzen. Auf der asymmetrisch geteilten Fondbank mit herausklappbarem Mini-Tisch sitzt man etwas höher und genießt eine entspannte, aufrechte Haltung sowie eine bessere Aussicht. Für größeres Gepäck lässt sich die Bank spielend umlegen, so dass eine völlig ebene, 1,57 Meter lange Ladefläche mit maximal 1610 Liter Volumen entsteht. Nur die Zuladung (435 kg) liegt trotz serienmäßiger Niveauregulierung am unteren SUV-Limit. ▷



Das Armaturenbrett stammt wie das Fahrwerk vom Impreza und zeichnet sich durch einfache Bedienung und gute Übersichtlichkeit aus; Sechsganggetriebe Serie, aber keine Automatik



Kultivierter, drehfreudiger und sparsamer Boxer-Diesel mit 350 Nm Drehmoment



Zum Exclusive-Paket gehören der Start-Stopp-Knopf und die schlüssellose Entriegelung



Mit der Wandlung vom hochgesetzten Allrad-Kombi zum echten SUV ist der Forester zwar deutlich geräumiger, jedoch formal beliebiger und verwechselbarer geworden



Ab der Comfort-Ausstattung sind Dachreling und großer Heckspoiler serienmäßig

Ansonsten herrscht wenig Mangel: Die Verarbeitung wirkt solide und sauber, die Materialauswahl ansprechend, die Übersichtlichkeit der Karosserie ebenso erfreulich wie die – abgesehen vom DVD-Navigationsgerät mit Touchscreen – einfache, logische Bedienung. Dabei hat schon das Grundmodell Active alles Wesentliche an Bord, und die nächste Ausstattungsstufe Comfort (plus 2050 Euro) enthält sogar Xenonscheinwerfer, CD-Radio mit Wechsler sowie ein elektrisch betätigtes Panorama-Schiebedach, das den lichten Innenraum zusätzlich erhellt.

Erst zum Topmodell Exclusive gehört dagegen der schlüssellose Zugang samt Start-Stopp-Knopf – links vom Lenkrad und damit ein dezenter Hin-

weis auf Porsche, wo man die gleiche Besonderheit pflegt: den Boxermotor. Außer dem kleinen Justy hat ihn jeder Subaru unter der Haube, seit Jahresanfang in Legacy und Outback sogar wahlweise als Diesel. Jetzt kommt der Zweiliter-Vierzylinder mit Common-Rail-Einspritzung auch im neuen Forester zum Einsatz und macht umgehend klar, warum Selbstzünder speziell bei SUV erste Wahl sind.

Vom Start weg läuft der drehfreudige Diesel angenehm leise und kultiviert, arttypisches Nageln dringt höchstens bei kaltem Motor oder starker Beschleunigung an die Ohren. Sein stämmiges Drehmoment von 350 Nm sorgt für kräftigen, gleichmäßigen Durchzug ohne Turbokick, doch von null auf 100 km/h

sprintet er schneller als vom Werk angegeben (9,8 statt 10,4 Sekunden). Die geringe Schwungmasse verbessert zwar das Ansprechverhalten, erfordert allerdings im Gegenzug eine sensible Pedalbetätigung, um den Motor beim Anfahren nicht abzuwürgen.

Neben dem nunmehr geschlossenen Partikelfiltersystem rüstet Subaru den Forester 2.0D erstmals auch mit einem Sechsganggetriebe aus, das sich auf kurzen Wegen, wenngleich etwas hakelig, schalten lässt. Die zusätzliche Übersetzung wirkt sich sowohl auf das Geräuschniveau wie auf den Verbrauch positiv aus, denn mit einem Testmittel von 8,8 Liter pro 100 Kilometer gehört der Subaru zu den sparsamsten SUV im Lande. Kleiner Schönheitsfehler am

DATENBLATT Subaru Forester 2.0D

► Fünfsitziger Geländewagen mit vier Türen ► 147 PS (108 kW)
 0 – 100 km/h 9,8 s ► Höchstgeschwindigkeit 186 km/h
 Verbrauch 8,8 L/100 km ► 34 400 Euro (Exclusive)

Motor
 Vierzylinder-Boxer-Dieselmotor (Common Rail), vorn längs mit Turbolader und Ladeluftkühler, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei oben liegende Nockenwellen pro Zylinderreihe (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder über Rollenschlepphebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt, Dieselpartikelfilter.

Leistung **108 kW (147 PS)**
 bei 3600/min
 Spez. Leistung 54,1 kW/L (73,6 PS/L)
 Hubraum 1998 cm³
 Bohrung × Hub 86,0 × 86,0 mm
 Verdichtungsverhältnis 16,3:1
 Max. Drehmoment 350 Nm bei 1800/min
 Mittlere Kolbengeschw. bei Nenndrehzahl 10,3 m/s. Ölinhalt Motor 5,9 L, Kühlsysteminhalt 8,6 L.

Kraftübertragung
 Permanenter Allradantrieb, Sechsganggetriebe.
 Übersetzungen: I. 3,45, II. 1,75, III. 1,06, IV. 0,79, V. 0,63, VI. 0,56, R. 3,64. Achsantrieb 4,44:1.

Fahrwerk
 Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Quer- und Längslenkern, Federbeinen, Spurweite vorn 1530 mm, Spurweite hinten 1530 mm. Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 15,5:1. Drei Lenkradumdrehungen, hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem, Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Reifengröße 225/55 R 17 V, Yokohama Geolander.

Karosserie
 Fünfsitziger Geländewagen mit vier Türen.
 Luftwiderstandsbeiwert c_w 0,37
 Länge/Breite/Höhe 4560/1780/1700 mm
 Radstand 2615 mm
 Bodenfreiheit 215 mm
 Böschungswinkel vorn/hinten 25/27°
 Rampenwinkel 23°
 Wendekreis rechts/links 11,1/10,8 m
 Tankinhalt 60 L
 Leergewicht 1615 kg
 Gewichtsverteilung v/h 56,8/43,2%
 Zulässiges Gesamtgewicht 2050 kg
 Dachlast 80 kg

Kofferraumvolumen 450–1610 L
 Zuladung 435 kg
 Zul. Anhängelast/gebr. 750/2000 kg

Innenraum
 Innenbreite vorn/hinten 1470/1445 mm
 Innenhöhe vorn/hinten 1000/960 mm
 Sitztiefe vorn/hinten 480/470 mm
 Normsitzraum 720 mm
 Lenkraddurchmesser 370 mm

Wartung
 Inspektion alle 30 000 km
 Ölwechsel alle 15 000 km

Verbrauch (ECE-Norm)
 Stadt 7,4 L/100 km
 über Land 5,9 L/100 km
 gesamt 6,4 L/100 km

Abgaswerte
 HC+NO_x (Grenzwert) 0,250 (0,30) g/km
 NO_x (Grenzwert) 0,220 (0,25) g/km
 CO (Grenzwert) 0,217 (0,50) g/km
 Partikel (Grenzwert) 0,002 (0,025) g/km
 CO₂ 170 g/km

Unterhaltskosten Euro
 Steuer (Euro 4) 309,-
 Haftpflicht (TK 19 R6) 294,-
 Teilkasko (TK 23 R6) 167,-
 Vollkasko (TK 24 R6) 735,-
 Betriebskosten pro 100 km 13,44
 Wertverlust/Jahr 4500,-
 (bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: auto motor und sport)

Gesamtkosten/km*
 bei 15 000 km/Jahr 0,48/0,19
 bei 30 000 km/Jahr 0,34/0,16

Monatliche Unterhaltskosten*
 bei 15 000 km/Jahr 605,-/232,-
 bei 30 000 km/Jahr 838,-/400,-

Garantie
 drei Jahre mit Kilometerbegrenzung,
 zwölf Jahre gegen Durchrostung
 * mit/ohne Wertverlust

Fahrleistungen **s**
 Beschleunigung
 0 – 50 km/h 2,9
 0 – 80 km/h 6,7
 0 – 100 km/h 9,8
 0 – 120 km/h 14,9
 0 – 130 km/h 17,7
 0 – 140 km/h 21,2
 0 – 160 km/h 36,7
 0 – 400 m 16,9 (126 km/h)

Fahrversuche **km/h**
 Slalom 18 m leer/beladen 58,5/57,9
 ISO-Wedelgasse leer/beladen 118,6/118,2
 VDA-Ausweichgasse
 Einfahrgeschwindigkeit leer/beladen 66/66
 Ausfahrgeschwindigkeit leer/beladen 42/42

Verbrauch **L/100 km**
 Diesel
 minimal (ams-Verbrauchsrunde) 6,0
 maximal 11,2
 Testverbrauch 8,8
 Reichweite in km 727

Außengeräusch **dB(A)**
 Stand-/Fahrgeräusch (EG) 74/70
 beschl. Vorbeifahrt (50 km/h; III. G.) 76
 konst. Vorbeifahrt (80 km/h; IV. G.) 74

Innengeräusch **dB(A)**
 Gang III. IV. V. VI.
 bei 50 km/h 60 60 61 62
 bei 80 km/h 65 64 64 64
 bei 100 km/h 68 67 66 66
 bei 120 km/h 71 69 69 69
 bei 130 km/h – 72 71 70
 bei 140 km/h – 73 73 73
 bei 160 km/h – 75 75 75
 Standgeräusch 44
 Maximalgeräusch bei Kickdown 73

Tachometerabweichung **km/h**
 80 75
 100 94
 120 113
 130 123
 140 132
 160 151

Bremsweg **m**
 aus 100 km/h kalt (leer) 42
 aus 100 km/h kalt (beladen) 42
 aus 100 km/h warm (beladen) 42
 Hochgeschwindigkeits-Bremstest (140 km/h) 83

Rande: Der Sprung zwischen erstem und zweitem Gang fällt zu groß aus, die Drehzahl in den Keller.

Außerdem schmälert die fehlende Getriebeunterstützung (nur für Benziner) die Geländetauglichkeit. 21,5 Zentimeter Bodenfreiheit und eine Berganfahrhilfe müssen reichen. Im Verbund mit dem permanenten Allradantrieb ist man dennoch für leichte Offroadeinsätze und Anhängerbetrieb (gebremste Zuglast 2000 kg) gut gerüstet, und den Traktionsvorteil lernt man schon auf holprigen oder nassen Pisten zu schätzen. Abgesehen von dezenten Lastwechselreaktionen meistert der Forester dank serienmäßigem ESP selbst schnelle Kurven sicher und neutral, während die leichtgängige Servolen-

kung und der geringe Wendekreis beim Rangieren in der Stadt helfen.

Die mäßige Bremsverzögerung – immerhin ohne Fading – ist hingegen ebenso SUV-typisch wie die ausgeprägte Wankneigung des Aufbaus, die vorwiegend auf das Konto der schwachen Dämpfung geht. Auch auf schlechten Geradeausstrecken kommt der Wagen nach groben Querfugen oder Schlaglöchern kaum zur Ruhe und stört damit nachhaltig den insgesamt guten Federungskomfort. Obwohl Softroader-Fahrer vermutlich gerne auf der weichen Welle surfen, sollte sich dieses Manko ausmerzen lassen, zumal das Fahrwerk mit Einzelradaufhängung rundum und Mehrlenker-Hinterachse dazu technisch alle Voraussetzungen bietet.

Trotzdem kann die Wandlung des Forester zum Kompakt-SUV insgesamt als gelungen gelten, selbst wenn er dabei etwas von seinem knorrigen Charakter und lebenswürdige Details wie die rahmenlosen Seitenscheiben verloren hat. Gewonnen hat er umso mehr durch den kultivierten, kräftigen und sparsamen Dieselmotor sowie das Plus an Raum und Sicherheitsausstattung. Und die traditionellen Markenvorzüge sind ja auch nicht zu verachten: Hohe Zuverlässigkeit, überdurchschnittliche Wertstabilität und drei Jahre Garantie gibt es bei jedem Subaru selbst dann noch, wenn Weihnachten vorbei ist.

Text: Bernd Stegemann
 Fotos: Hans-Dieter Seufert