



Subaru Forester (2008 - 2013)

Schwamm drüber!

Autotest | Bei Subaru haben sie es gewusst. Geländewagen werden nicht wegen der Kapazitäten im Gelände gekauft. Der immer populäre SUV wird wegen der Geräumigkeit und der Ausstrahlung gekauft. Der enorme Verbrauch und die mäßige Straßenlage werden dabei in Kauf genommen. Schon 1999 kam Subaru mit einer Lösung: Der Forester kombiniert das beste von beiden. Heute, 2008, ist es Zeit für eine neue Generation dieses Trendsetters.

Schwamm drüber! Von vorn anfangen. Nachdem Subaru den Forester dank vieler Verjüngungskuren fast ein Jahrzehnt lang auf den Beinen gehalten hat, wurde das Auto jetzt ganz neu entworfen.

Trotzdem haben die Entwickler nicht wieder auf einem weißen Blatt angefangen, denn der Forester teilt die Basis mit dem neuen Impreza. Das spürt man auch während der Fahrt. Im Gegensatz zu manchem Geländewagen hat dieser "cross over" eine ausgezeichnete Straßenlage. Ab dem ersten Moment weiß der Forester das Vertrauen der Fahrer zu gewinnen.



Straßenlage

Der Forester ist nicht nur eine Mischform aus Geländewagen und Kombi, er fährt sich auch so. Vom Geländewagen hat der Forester den hohen Sitz und die dazugehörige gute übersicht über den übrigen Verkehr.

Der Forester ist aber bedeutend niedriger als ein richtiger Geländewagen, und das kommt den Fahreigenschaften zugute. In (zu) schnellen Kurven hängt die Karosserie etwas über, während die Räder immer sicher der vorgegebenen Spur folgen. Wenn zielbewusst die Grenzen gesucht werden, fühlt es sich an, als ob das Fahrgestell eher auf eine Korrektur reagiert als der Rest des Fahrzeugs. Das ist zwar unüblich, aber sicher nicht gefährlich oder unangenehm.

All wheel drive

Die ausgezeichnete Straßenlage ist auch der eigensinnigen Subaru-Technik zu verdanken. Die Konstruktion des Motors, die Federung und der Antrieb sind so gewählt, dass der Schwerpunkt so niedrig wie möglich liegt.

Wie (fast) jeder Subaru ist der Forester mit Allradantrieb ausgestattet. Das dient vor allem der Sicherheit. Dadurch, dass die Motorleistung auf alle vier Räder übertragen wird, ist die Gefahr schleudernder Reifen kleiner und damit unter allen Umständen optimale Bodenhaftung garantiert.

Dabei ist der Forester mit niedrigem und hohem Gearing ausgestattet. Das ist vergleichbar mit zwei Fahrzeuggetrieben: einem gewöhnlichen und einem, mit welchem das Auto träge, aber kräftig ist. Das ist insbesondere sinnvoll, wenn ein Anhänger zu ziehen ist. Während der Fahrt kann zwischen hohem und niedrigem Gearing gewechselt werden.

Ins Gras beißen

Bei allen anderen Subaru-Modellen dienen der Schwerpunkt, "All Wheel Drive" (AWD) und ggf. niedriges Gearing der Sicherheit. Der Forest geht einen Schritt weiter. Dieser rohe Subaru hat etwas größere Bodenfreiheit als ein durchschnittlicher Personenwagen und eignet sich deshalb auch für (einfache) Geländefahrten.

Viele Geländewagen sind mit einem intelligenten System ausgestattet, das unabhängig von der Situation die Motorleistung über die Vorder- und Hinterreifen verteilt. Aber in der Regel geht die

Leistung zu den Rädern, die am wenigsten Widerstand leisten. Damit nicht die schleudernden Räder alle Leistung bekommen (und das Auto weiter ins Schleudern gerät), wird mit komplizierten Lösungen gearbeitet.



Subaru benutzt ein einfaches System: Die eine Hälfte der Motorleistung wird immer auf die Vorderräder übertragen, die andere Hälfte immer auf die Hinterräder. Die Nachteile davon sind, dass die ganze Leistung nie auf einer Achse allein genutzt werden kann und dass der Verbrauch etwas höher ist. Der Vorteil ist, dass alle Räder immer garantiert angetrieben werden.

Dank der standardmäßig montierten "all weather" Reifen weiß sich der Forester im leichten Gelände ausgezeichnet zu beweisen. Das niedrige Gearing braucht man jetzt, um das Gas genau zu dosieren. Der Forester lässt sich deshalb folgsam durch Sand und Schlamm lenken. Das durchschnittliche SUV kommt überhaupt nie ins Gelände. Der Forester kommt trotz der relativ einfachen Technik weiter als mancher Urlauber oder Trailertrecker je braucht.



Motor

Zum Zeitpunkt, in welchem dieser Artikel geschrieben wird, wird der Forester mit nur einem Motor ausgeliefert: einer durchentwickelten Version des existierenden 2.0 Liter Boxermotors. Dieser liefert 150 PS / 200 Nm, und das ist genau richtig. Dieser Motor ist vor allem für Effizienz und einen niedrigen Verbrauch ausgelegt. Außerdem ist der neue Forester bedeutend schwerer als sein Vorgänger, deshalb sind die Leistungen geringer.

Vor allem im ersten und zweiten Gang fühlt sich das Auto schwer und unwillig an. Einmal über die 60 km/h hinaus im dritte und vierten Gang, ist der Forester geradezu begierig und flott. Das typische Boxergeräusch ist etwas hörbar, die übrigen Fahrgeräusche sind durchschnittlich für ein Auto dieses Segments.

Im Hinblick auf die erbrachten Leistungen und die moderne Technik ist der Verbrauch heftig: Er kam bei der Testfahrt auf genau 1 auf 10. Etwa im Herbst dieses Jahres wird ein Forester mit sparsamem Dieselmotor erwartet. Ein schneller Turbomotor, wie bei der vorherigen Generation des Forester, wird wegen der zu hohen Emissionen nicht wieder kommen.



Geräumig

Subaru versendet nicht länger im selben Fehler. Deswegen wurde bei dieser dritten Generation Forester auch stark auf die Formgebung geachtet. Das Auto ist repräsentativ genug für sachliche Benutzer, hat aber gleichzeitig das stramme und unerschütterliche äußere, das viele SUV-Käufer mögen.

Der neue Forester ist kräftig gewachsen, und das kommt vor allem dem Raum auf den Rücksitzen zugute. Im Vergleich mit üblichen SUVs ist dieser Forester aber nicht mehr als durchschnittlich geräumig. Im Vergleich mit einem normalen Personenwagen bietet der Forester allerdings sehr viel Raum.

Auch die Formgebung des Interieurs ist ein großer Schritt nach vorne. Das Armaturenbrett sieht modern und vor allem ausgeglichen aus. Das Interieur des Foresters ist nicht länger ein Produkt jahrelanger Evolution, sondern ein Entwurf, der von Anfang an stimmt.



Fazit

Der erste Subaru Forester was ein richtiger Trendsetter. Subaru hat als erstes eingesehen, dass ein SUV nicht für eine Expedition im Dschungel gekauft wird, sondern wegen der Geräumigkeit und der Ausstrahlung. Deswegen kam Subaru mit einer Zwischenform: Der Forester bietet den Raum eines SUV und die Sicherheit des Allradantriebs.

Das äußere steht noch zwischen einem großen Kombi und einem äußerst kultivierten Geländewagen. Weil der Forester niedriger als ein SUV ist, ist die Straßenlage besser. Auch Subarus eigensinnige Technik sorgt dafür, dass der Forester bedeutend besser lenkt als ein traditioneller Geländewagen.

Der neue Forester sorgt aber nicht von Neuem für eine Revolution. Alle starken Punkte sind geblieben, daneben ist das Auto vor allem raffinierter geworden. Der Forester fährt strammer und sportlicher als bisher, bietet moderne Technik und mehr Raum. ■



Technische Daten

Subaru Forester (2008 - 2013) 2.0X Exclusive

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	456 x 178 x 170 cm
Radstand	262 cm
Leergewicht	1.440 kg
Anhänger	750 kg
Bremsgewicht Anhänger	2.000 kg
Tankinhalt	60 l
Gepäckraum	n.b.
Reifen	215/65R16

Motor und Leistung



Motorinhalt	1994 cc
Zylinder / Ventile	4/4
Max. Leistung	150 PS @ 6000 U/min
Drehmoment	196 Nm @ 3200 U/min
Antrieb	Allradantrieb
Beschleunigung 0 - 100 km/h	11 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	184 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	8,4 l / 100 km
Vebrauch Stadt	10,9 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	7 l / 100 km
CO2 Ausstoß	198 gr. / km

Preis

Preis	€ 32.400
Grundpreis	€ 23.900