

Der Gebrauchtwagen-
TIPP



Andreas May,
Kfz-Experte

Waidmannsheil!

Sie lesen den „Jäger“ im Abo, Sie haben sich für die Fachtagung „Feldhase“ angemeldet und träumen davon, einmal in der „Rehbock-Hitparade“ zu erscheinen, jener Auflistung der stärksten Rehkronen der Jagdsaison? Dann sind Sie potenzieller Subaru-Kunde! Vielleicht sollten Sie sogar ein Auto fahren, das auf den Namen Förster (englisch: Forester) hört.

Mensch Meier, ein Absatz voller Vorurteile. Aber was soll man über den Subaru Forester sagen? Der Typ SG (2002-2008) ist das Auto für alle, die was zu transportieren haben (Wildschweine, Hunde) und öfter über Stock und Stein oder durch Matsch und Schlamm fahren.

Unter uns gesagt: Sollten Sie einen Forester suchen, Sie können ihn ruhig am Telefon kaufen, blind. Denn die Kiste hat nix, ist unverwundlich wie 'ne Schrotflinte. Schauen wir mal nach im AUTO BILD TÜV-Report 2010. Siebter Platz bei den 2- und 3-Jährigen sowie den 4- und 5-Jährigen, sechster bei den 6- und 7-Jährigen, vierter bei den 8- und 9-Jährigen und zweiter Platz bei den 10- und 11-Jährigen. Noch Fragen?

Außen wie innen hat auch der zweite Forester so viel Sexappeal wie Feinrippunterwäsche. Hält dafür aber auch ähnlich lange. Wenn am Typ SG mal was kaputtgeht, dann sind es die Bremscheiben. Je nach Fahrweise ist schon nach 50 000 Kilometern Ersatz fällig. Wenn dann auch die Bremssättel nicht mehr mitmachen, kostet die Reparatur locker 900 Euro. Aber sonst? Bei hart im Gelände rangenommenen Exemplaren kommen Getriebe-, Antriebsgelenkschäden oder Macken am Differenzial vor. Das muss aber nicht sein. Denn der Forester ist vor allem eines: robust.

Aber auch durstig. Subaru verbaute auch bei der zweiten Generation ausschließlich Ottomotoren. Der Zweiliter-Saugboxer (125 PS) gönnt sich im Alltag zehn Liter, der Turbo (177 PS) fordert bei hastiger Fahrweise Expresszuschlag. Sparfüchse wissen sich aber zu helfen: Sie lassen einfach eine Autogas-Anlage einbauen und freuen sich, dass die Pannquote aller Forester II auf freier Strecke lächerliche zwei Prozent beträgt. Waidmannsdank!



Allrad ohne Ärger

Der Geländekombi **Subaru Forester** ist längst kein Geheimtipp mehr. Er ist zuverlässig, schottertauglich, praktisch – und das hat seinen Preis

1 997 startete die Produktion eines eigenwilligen Autos: ein hochbeiniger Kombi mit permanentem Allradantrieb und Boxermotor. Der Forester sollte jene Kunden an die Hand nehmen, die bislang mit einem Subaru 1800 oder Legacy durch den Wald fuhren und nach etwas mehr Bodenfreiheit verlangten. Zu dieser Zeit gab es kaum robuste Allradkombis, heute dagegen kreuzen die Hersteller längst alle Fahrzeugkategorien. So wie zuletzt BMW, die mit dem X1 quasi einen bajuwarischen Forester bauen – zwölf Jahre nach Subaru. Doch inzwischen läuft der Forester in dritter Generation vom Band und hat sich selbst stark verändert. Das 2008 vorgestellte Modell ist zu einem typischen SUV herangewachsen.

Wem das nicht gefällt und wer die Konzeptvorteile des Geländekombis erkennt, der sollte nach dem Forester Nr. 2 der Baujahre 2002 bis 2008

Ausschau halten. Vom Typ SG sind in Deutschland derzeit 17 667 Exemplare zugelassen – die meisten davon mit dem empfehlenswerten Zweiliter-Saugbenziner (125, 158 PS). Die kräftigen Turbobenziner mit 2,0 und 2,5 Liter Hubraum (170 bis 230 PS) sind durstig und selten. Überhaupt ist der Kraftstoffverbrauch die einzige ernsthafte Schwäche des Japaners, sodass recht viele Forester mit Flüssiggasumbauten auf dem Markt sind. Einen Diesel gab es für den Typ SG leider nicht.

Für einen drei Jahre alter Forester 2.0x Active mit dem 158-PS-Benziner und rund 50 000 Kilometern auf der Uhr werden heute etwa 17 000 Euro aufgerufen – kein Schnäppchen, aber dennoch gut angelegtes Geld.



Kein Meilenstein der Ästhetik, aber übersichtlich und bedienerfreundlich: Forester-Cockpit



Promenadenmischung: Geländewagen-Technik paart sich mit Kombi-Karosserie. Der richtige Mix für Wald und Wiese

Fotos: Hersteller