



Gespannfahrten arden dank des harmonischen, gut gefederten Fahrwerks nicht zur Strapaze für den Fahrer aus. Anfahren an sehr steilen Steigungen bringt aber die Kupplung an ihre Grenzen



Schlüsselloser Zugang und Start nur beim Topmodell; praktische Heckklappe; das ESP ist abschaltbar





Tapferer Spritsparer

Als leichtestes Auto der Zweitonner-Zugklasse hat der **Subaru Forster Diesel** ungünstige Voraussetzungen. Trotzdem schlägt er sich prima

Subaru gehört nicht zu den Verlierern des Krisenjahres 2009. Speziell der Forester verkauft sich prächtig – viele Subaru-Stammkunden hatten auf ein Diesel-SUV ihrer Lieblingsmarke gewartet. Der Boxer-Diesel – weltweit der erste und einzige Selbstzünder dieser Bauform – überzeugt denn auch mit erstaunlicher Sparsamkeit. Und zwar nicht nur bei ruhiger und

Der Forester Boxer-Diesel ist der Renner im Subaru-Modellprogramm

ner Urlaubsfahrt, auch mal steilere Anstiege bewältigen muss, umfassen unsere Zugfahrzeugtests auch dreimaliges Anfahren an drei aufeinanderfolgenden Steigungspassagen mit 15/14/14 Prozent – für viele Autos ein echter Härtestest, auch der Outback hatte ihn damals nur knapp geschafft. Das sei ihm verziehen, eigentlich hätte er die angehängten zwei Tonnen ja auch

keine so steilen Berge hinaufziehen dürfen.

Dennoch waren wir gespannt, wie sich der Forester bei der gleichen Prüfung anstellen würde: Zwar ist das kompaktere der beiden Subaru-SUV keineswegs leichter als der frühere Outback; aber er verfügt, anders als der damalige Testwagen, schon über das neue Sechsganggetriebe, das für eine deutlich kürzere Gesamtuntersetzung sorgt: 15,318:1 statt 13,455:1 bringt immerhin 650 Nm oder 14 Prozent mehr Drehmoment auf die Räder.

Freilich, auch das hatte sich herausgestellt, war der „alte“ Outback mit den zwei Tonnen des Testanhängers schon arg an der Grenze seiner Möglichkeiten: Diese Anhänglast war überhaupt nur per Ausnahmegenehmigung und bis acht Prozent Steigung erlaubt. Beim aktuellen Forester sind die klassenüblichen zwei Tonnen hingegen ganz regulär zulässig – ohne Auflagen und Steigungsbeschränkung. Das heißt: bis zwölf Prozent Steigung – eine weitergehende Freigabe ist im deutschen Zulassungsrecht nicht vorgesehen.

Weil es aber dennoch vorkommen kann, dass man, etwa auf ei-

ner Urlaubsfahrt, auch mal steilere Anstiege bewältigen muss, umfassen unsere Zugfahrzeugtests auch dreimaliges Anfahren an drei aufeinanderfolgenden Steigungspassagen mit 15/14/14 Prozent – für viele Autos ein echter Härtestest, auch der Outback hatte ihn damals nur knapp geschafft. Das sei ihm verziehen, eigentlich hätte er die angehängten zwei Tonnen ja auch

keine so steilen Berge hinaufziehen dürfen. Dennoch waren wir gespannt, wie sich der Forester bei der gleichen Prüfung anstellen würde: Zwar ist das kompaktere der beiden Subaru-SUV keineswegs leichter als der frühere Outback; aber er verfügt, anders als der damalige Testwagen, schon über das neue Sechsganggetriebe, das für eine deutlich kürzere Gesamtuntersetzung sorgt: 15,318:1 statt 13,455:1 bringt immerhin 650 Nm oder 14 Prozent mehr Drehmoment auf die Räder. Tatsächlich setzt sich das Forester-Gespann an der erwähnten 15-Prozent-Steigung deutlich kraftvoller in Bewegung. Zwar ist immer noch ein halbwegs sorgfältiger Umgang mit Gas und Kupplung ratsam – wenn man anfängerhaft die optimale Anfahrtdrehzahl von 2000/min überschreitet, stinkt die Kupplung auch beim Forester 2.0D. Ein besonders ahnungs- und gefühlloser Fahrer bringt sie auch bis an den Punkt, an dem sie selbst bei freigegebenem Pedal durchrutscht. Doch tritt dies erst bei erheblicher Misshandlung auf. Ein durchschnittlich begabter Pilot darf ▶

DATEN/MESSWERTE



Motor	
4-Zyl.-Boxer, Turbodiesel, vorn längs, el. geregelte Common-Rail-Direkteinspritzung	
Hubraum	1998 cm ³
Leistung	108 kW (147 PS) bei 3600/min
Drehmoment	350 Nm bei 1800-2400/min
Kraftübertragung	
6-Gang-Schaltgetriebe ohne Geländereduktion; Allrad perm. über per Viskosbremse selbstsperr. Zentraldiff.; el. Schlupfregelung v. u. h.	
Fahrwerk	
v. u. h.	Einzelradaufh., Schraubenfedern
Bremsen v./h.	innenbel. Scheiben/Scheiben
Fahrhilfen	ABS, ESP ohne Anh.-Stabil.
Reifengröße (Testw.)	225/55 R 17
Karosserie/Aufbau	
selbsttragende Kombikarosserie; 4 Türen, 5 Sitze, einteilige Heckklappe	
Länge/Breite/Höhe	4560/1780/1700 mm
Radstand	2615 mm
Bodenfreiheit	215 mm
Leergew./Zuladung	1620/430 kg
Dachlast	80 kg
Zugfahrzeugwerte	
Anh.-Last gebremst (inkl. Stütz.)	2000 kg
Anhängelast ungebremst	750 kg
zul. Stützlast	80 kg
Höhe Kupplungskugel bel.	355 mm
Stützweite Kupplungskugel	1080 mm
Freiraum ü. Kupplungskugelmittle	335 mm
100 km/h m. Carav./a. Anh.	1232/1694 kg
max. Anh.-L. m. Führerschein Kl. B	1450 kg
Anhängerdaten	
Art	Hochlader, Tandemachse
Hersteller, Typ	Pongratz PHL 4030/20 T-AL
Länge/Breite/Höhe	5350/2150/2590 mm
Deichsellänge effektiv	3255 mm
Anhänger-Testgewicht	2000 kg
eingestellte Stützlast	55/75 kg
Bereifung	185/65 R 14
Fahrleistungen: solo	
0-100 km/h	9,7 s
60-100 km/h im 5. Gang	10,5 s
80-120 km/h im 6. Gang	12,8 s
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Normverbr./CO ₂ -Aus. 6,4 l/100 km/170 g/km	
Testverbrauch (l/100 km)	7,2 Diesel
Fahrleistungen: mit Anhänger*	
0-60 km/h	9,9 s
0-80 km/h	17,2 s
60-80 km/h im 5. Gang	14,2 s
Testverbrauch (l/100 km)	12,0 Diesel
theor. Steigföh. m. 2,0 t Anh.-Last	41%/22°
theor. Steigföh. m. max. Anh.-Last	41%/22°
* beladen mit 2 Personen à 75 kg, 100 kg Ballast	
PREIS (Comfort)	32 200 EURO



Das Navi des Topmodells ist teils etwas einfältig. Trotz Leichtgewicht und komfortabler Dämpfung ist das Fahrverhalten recht pendelstabil



darauf vertrauen, das Gespann am Berg sicher in Gang zu bringen.

Einmal in Fahrt, erfreut der leise Motor durch seinen willigen Durchzug. Ab 1500 Touren baut er nachdrücklich Schub auf; so kann man auch mit schwerem Hänger frühzeitig in höhere Gänge wechseln und kommt dabei zügig voran. Die Möglichkeit zu drehzahlensenkender Fahrweise schafft die Möglichkeit zum Kraftstoffsparen – und die nutzt der Forester eindrucksvoll. In unserem einheitlichen Anhängerfahrzyklus war er sogar noch eine Idee genügsamer als der frühere Outback; 12,03 l/100 km

Der Forester ist nochmals eine Idee sparsamer als der Outback

sind ein vorbildlicher Wert bei solch hoher Belastung. Auffällig: Der Forester war im ersten, bergigen Teil des Zyklus deutlich sparsamer als in der zügiger gefahrenen zweiten Etappe mit ihrem hohen Autobahn- und Kraftfahrtstraßenanteil. Beim Outback war es genau umgekehrt gewesen.

Auf welligen, gewundenen Landstraßen wird das geringe Eigengewicht des Forester spürbar. Zügig gefahren, dringen die Störeinflüsse des Anhängers deutlich ins Zugfahrzeug durch und mahnen zur Mäßigung. Das Gespann fühlt sich zwar noch nicht an, als würde sprichwörtlich der Schwanz mit dem Hund wedeln; aber man wird daran erinnert, dass man mit insgesamt gut 3,8 Tonnen Masse unterwegs ist – der überwiegende Teil davon hinter der Kupplungskugel.

Die Pendelsicherheit auf der Autobahn ist zufriedenstellend. Provoziertes Schlingern des Hängers bleibt auch ohne spezielles Anhänger-ESP beherrschbar und klingt rasch von selbst ab. Achten sollte man aber – wie eigentlich immer bei schweren Anhängern – auf ausreichende Stützlast und korrekte Lastverteilung: Mit 75 kg Last auf der Kupplungskugel – leider sind maximal nur 80 kg freigegeben – ist das Fahrverhalten untadelig; re-

Auto Bild **de**
www.autobild.de/subaru



Dank perfekter Kraftverteilung des echten Permanent-Allradantriebs hat der leichte Forester auch auf unbefestigtem

duziert man versuchsweise auf 55 kg, fühlt sich die Hinterhand teigig an, gerät speziell auf welligen Kurven unangenehm ins „Rühren“.

Diese Unruhe ist natürlich auch ein Effekt des an sich hoch üblichen Bemühens der Federung. Speziell die Hinterachse ist relativ

zurückhaltend gedämpft und vermeidet damit die bei vielen anderen SUV dieser Klasse lästigen, trockenen Stöße auf geflicktem Teer und kurzen Unebenheiten. Das ist sehr angenehm und trägt zu den hohen Reisequalitäten des Forester bei. Die Kehrseite dieser komfort-

orientierten Abstimmung ist ein gelegentliches einmaliges Nachschwingen des Hecks bei langen Bodenwellen – insbesondere, wenn der Kofferraum beladen ist und die Anhängerdeichsel zusätzlich Masse auf die Hinterachse bringt.

Angesichts der Tatsache, dass Anhängerbetrieb in Japan völlig unüblich ist und bei der Fahrzeugentwicklung meist so gut wie nicht berücksichtigt wird, sind viele Details des Subaru erstaunlich anhängertauglich ausgeführt: Das fängt mit den großen Außenspiegeln an, auf denen sich Huckepackspiegel gut befestigen lassen und den Einstellbereich nicht beeinträchtigen – und reicht bis zum hinteren Stoßfänger, dessen unteres Mittelteil unlackiert ist: Sollte beim Ankuppeln des Hängers – eine Rückfahrkamera ist auch im aufpreispflichtigen Bildschirm-Navisystem der Topversion nicht enthalten – die Anhängerdeichsel Kontakt mit dem Zugwagenheck bekommen, führt dies nicht zwingend zu Schäden; der unlackierte



Angenehm: Wenden in einem Zug auch auf normalen Straßen möglich. Aber Vorsicht bei langen Anhängern!



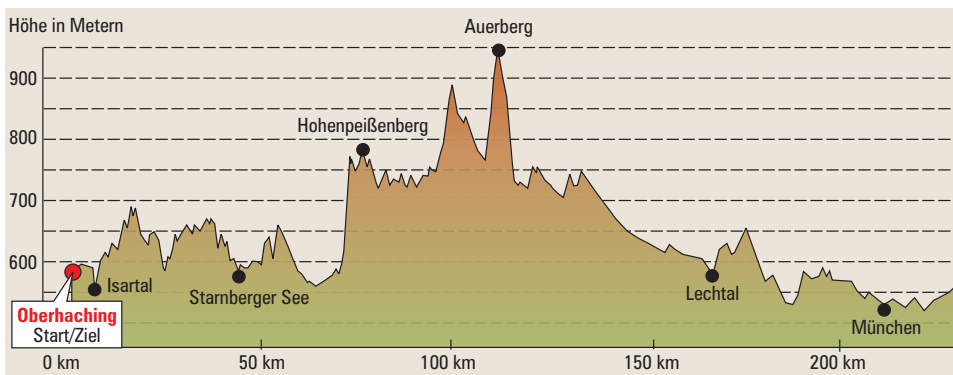
Nachteil des kleinen Wendekreises: Die Stützradkurbel kann der Heckklappe nahe kommen. Vorbildlich: Heckstoßfänger mittig unlackiert und elastisch



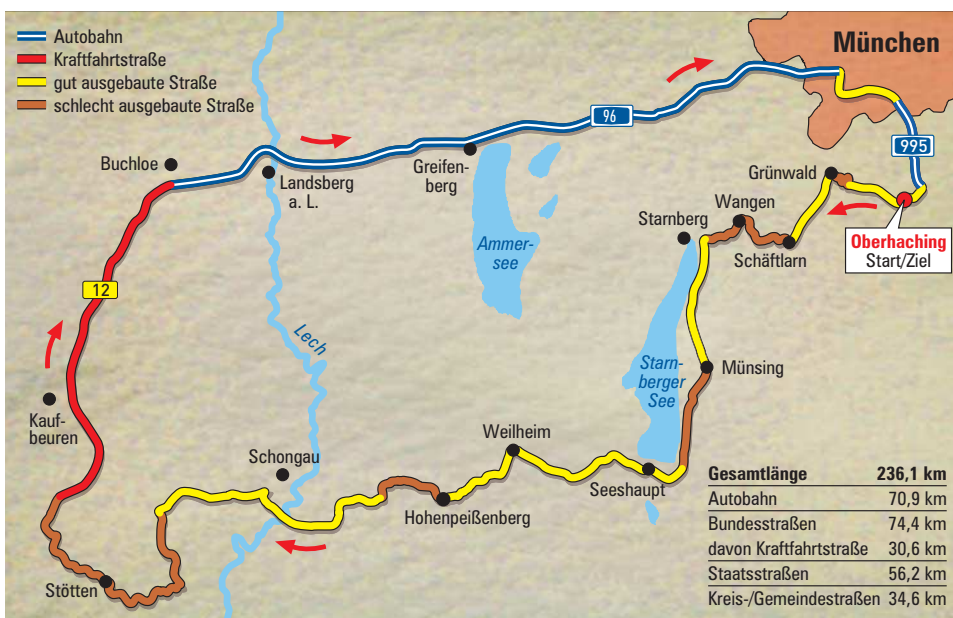
Türverriegelung per Fingertipp, Spiegelmontage problemlos



Kugelmontage von unten, abgebaut unsichtbar



Die Verbrauchs-Messstrecke im Voralpenland ist reich an Steigungen. Selbst die Autobahn A96 ist sehr hügelig. Das Höhenprofil veranschaulicht den Steigungsverlauf quasi im Zeitraffer. Gefahren wird zügig im Rahmen der gültigen Standard-Tempolimits, also maximal 83 km/h. Bei km 106 wird zur Kontrolle zwischenbetankt



FOTOS: E. FISCHMANN

Untergrund keine Traktionsprobleme

Stoßfänger gibt elastisch nach, ohne Kratzer davonzutragen.

Achten sollte man aber auf die Position der Stützradkurbel: Steht diese in Richtung Zugwagen, kann es beim Wenden mit vollem Lenkeinschlag – je nach Anhängerkonstruktion – zu kleinen Dellen in der Heckklappe kommen; bedingt durch den schön kleinen Wendekreis zieht sich bereits ein Trailer mit vier Meter Aufbauhöhe dabei so stark nach innen, dass die Deichsel beinahe senkrecht zur Fahrzeuglängsachse steht und fast am Stoßfänger ansteht – kein Vorteil ohne Nachteil. [Thomas Rönning]

FAZIT

Der Forester kommt auch mit zwei Tonnen Zulast gut zurecht. Natürlich fährt ein 1,6-Tonnen leichtes Mittelklasse-SUV nicht so souverän wie ein 2,5-Tonnen-Geländewagen; dafür setzt der Subaru eine neue Bestmarke beim Verbrauch.



Information über Kraftstoffverbrauch und CO2-Emissionen gemäß Richtlinie 1999/94/EG

Diese Informationen können Sie jederzeit über den Link "Pkw-EnVKV" im unteren Menü unserer Website aufrufen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO2-Emissionen neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH unentgeltlich erhältlich ist.

Modell	Hubraum[ccm]	Leistung[kW]	Getriebe	Kraftstoff	Kraftstoffverbrauch						CO2-Emissionen	
					[l/100km] nach 80/1268/EWG						[g/km]	
					innerorts		außerorts		kombiniert		kombiniert	
					min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Forester												
2.0D Active	1998	108	M6	D		7,1		5,2		5,9		155
2.0D Comfort & Exclusive	1998	108	M6	D		7,2		5,3		6,0		158
2.0X	1995	110	M5	S		9,4		6,4		7,5		173
2.0X	1995	110	A4	S		9,7		6,3		7,5		174

Copyright © SUBARU Deutschland GmbH 2012. Alle Rechte gesichert.