

STECKBRIEF**WAS ER IST**

Der neue Forester ist eine Mischung aus Kombi und SUV – äußerst solide verarbeitet, besonders für schlechte Wege gebaut und mit richtig viel Platz im Innenraum.

WAS ER HAT

Den ersten Serien-Boxer-Diesel für Pkw und damit eine zeitgemäße Antriebsquelle – sparsam und lafruhig.



Mit dem

Jetzt zieht Subaru's neuer Boxer-Diesel auch in den Forester ein. „Endlich“, werden Fans rufen – denn nun erhält der Bestseller in der dritten Generation schließlich einen ZEITGEMÄSSEN ANTRIEB

Herz eines



RICHTIG VIEL LICHT
Das Panoramadach vermittelt das
Gefühl von großzügig bemessenem Raum

Die Hutze auf der Motorhaube steht ihm echt gut – lässt ihn männlicher und kräftiger aussehen. Nebenbei kennzeichnet sie den neuen Subaru Forester eindeutig als Dieselvariante. Denn direkt unter der geöffneten Wölbung sitzt der Ladeluftkühler für den Turbolader. Und der bleibt dem nagelneuen Selbstzünder vorbehalten – einen Forester mit Turbo-Benziner wird es in Deutschland nicht mehr geben. Und kaum jemand wird ihn vermissen, weil der Diesel nahezu alles besser kann. Schon im

Legacy haben wir das Aggregat schätzen gelernt (Heft 4/2008), im Forester findet es jetzt seine wahre Bestimmung. Kaum hör- oder spürbar verrichtet es tief unten im Motorraum seinen Dienst – nagelt nicht, rappelt nicht. Der Boxer kann prinzipbedingt durch die gegenüberliegende Anordnung der Zylinder auf Ausgleichswellen verzichten. Die Massenkräfte heben sich gegenseitig auf: So seidig weich hat man selten einen Dieselmotor erlebt. Das heißt nicht, dass er den Anderthalbtonner nicht kernig antreiben könnte. ▶

Fotos: Lindloff

Boxers



RICHTIG GUT GEFEDERT
Auf Schotter und schlechten Wegen macht
dem Forester so schnell keiner was vor

**EINGELASSEN**

Das Herz sitzt tief im Motorraum – das senkt den Schwerpunkt

**ANGEZEIGT**

Beim Start drehen sich die Zeiger bis zum Anschlag und zurück

EINGELADEN

Ebener Kofferraumboden für bis zu 1,60 Meter lange Ladung

**ANGEMACHT**

Der Schlüssel bleibt in der Tasche – im Exclusive-Paket Serie



AUFGEWIRBELT

Rallyefeeling – mit richtig Kraft und Spitzenallrad

Immerhin liegen an der Kurbelwelle schon bei 1800 Umdrehungen 350 Newtonmeter an. Doch das eigentlich Besondere an der neuen Kombination ist, dass alles völlig unspektakulär funktioniert. Dazu trägt auch das neu entwickelte Sechsgang-Schaltgetriebe bei, das es nur im Forester Diesel gibt. Was zunächst etwas schwergängig wirkt, macht nach kurzer Eingewöhnung richtig Spaß. Die Gänge sitzen exakt, klacken beim Schalten solide in die Gassen. Auch die Getriebeabstimmung gibt keinen Grund zum Meckern. Eine Übersetzung greift perfekt in die nächste. Einzig die sechste Stufe hätte einen Tick länger ausgelegt werden können, um sich stärker vom Fünften abzuheben und die Drehzahlen auch auf Autobahnen niedrig zu halten. Schließlich gibt

Kilometer weit fahren, ohne eine Tankstelle ansteuern zu müssen. Zudem werden Rußpartikel von einem geschlossenen Filter aufgefangen und turnusmäßig verbrannt. Im Supertest konnte der Forester auch seine Offroad-Qualitäten unter Beweis stellen. Allerdings war die von uns getestete Benzin-Variante mit einer Geländeuntersetzung (1,45:1) ausgerüstet, die es für den Diesel mit Sechsganggetriebe nicht gibt. Erhalten bleiben aber der agile und wendige Charakter und das gutmütige Fahrverhalten – obwohl der Diesel samt Getriebe gut 50 Kilogramm schwerer ist. In seiner Klasse bleibt er damit aber immer noch ein Leichtgewicht. Im Vergleich zu Freelander oder Tiguan fällt vor allem seine Zurückhaltung bei der Ausstattung auf. Man findet kaum technische Spielereien, nur weni-

DER FORESTER BLEIBT SOLIDE UND PRAKTISCH

es genug Kraft für das lockere Cruisen bei sparsamen Drehzahlen. Nur zwischen 1000 und 1500 Umdrehungen könnte der Zweiliter-Common-Rail-Boxer etwas mehr Punch haben. Der fehlt insbesondere beim Anfahren. Ist diese Schwächeperiode überwunden, marschiert der Forester ungestüm nach vorn. In gut zehn Sekunden soll er von null auf Tempo 100 spurten. Ein realistischer Wert – haben wir den gleich starken Benziner im 4Wheel Fun-Supertest (Heft 7/2008) doch mit 10,7 Sekunden im Standardsprint gemessen. Die schlechten Elastizitätswerte des Benziners dürfte der Diesel mit fast doppelt so hohem Drehmoment wohl lässig pulverisieren. Auch beim Verbrauch kann er punkten: Subaru verspricht 6,3 Liter auf 100 Kilometer (Benziner 9,6 l). Mit gefülltem 64-Liter-Tank könnte man also über 1000

ge Schalter im Armaturenbrett und keine seitenlangen Aufpreislisten. Subaru bleibt sich treu und besinnt sich auf das Wesentliche. Mindestens 29900 Euro kostet der Forester 2.0D in der Basisausstattung Active. Die wichtigsten Dinge sind dann schon an Bord: Klimaautomatik, Tempomat, CD-Player und Bordcomputer. Für höhere Ansprüche stehen drei weitere Ausstattungspakete im Angebot. Die Topversion Exclusive mit Navigation kostet 36000 Euro. Dafür stopft Subaru jede Menge Annehmlichkeiten in den Forester – inklusive Leder, Soundsystem, Sitzheizung und Panorama-Glasdach. Überladen wirkt das Auto damit trotzdem nicht. Es bleibt auf das Sachliche und Nützliche reduziert und lässt sich so kinderleicht bedienen. Eine Eigenschaft, die Forester-Fahrer in den vergangenen zehn Jahren schätzen gelernt haben.

FAZIT



Endlich Druck von unten. Forester-Fans werden den Boxer-Diesel lieben. Er ist absolut leise, vorbildlich sparsam und ausreichend kräftig. Das ebenfalls neue Sechsganggetriebe passt perfekt dazu. Und das Allerbeste: Der Forester hat seinen Charakter behalten. Schön, dass es noch solch unkomplizierte Autos gibt.
Markus Schönfeld, Testredaktion

DATEN

SUBARU FORESTER
2.0D EXCLUSIVE NAVIGATION

LISTENPREIS 36 000 EURO

ANTRIEB

Vierzylinder-Boxer-Dieselmotor vorn längs, vier Ventile pro Zylinder, 1998 cm³, 108 kW/147 PS bei 3600 U/min, Drehmoment 350 Nm bei 1800–2400 U/min, permanenter Allradantrieb ohne Untersetzung, Sechsgang-Schaltgetriebe, Dieselpartikelfilter

KAROSSERIE

L/B/H 4560/1780/1700 mm, Radstand 2615 mm, Leergewicht 1550 kg, Zuladung 500 kg, Kofferraumvolumen 450–1660 Liter, Tankinhalt 64 Liter, Anhängelast ungebremst/gebremst 750/2000 kg, Reifendimensionen 225/55 R 17

FAHRLEISTUNGEN¹

Beschleunigung 0–100 km/h	10,4 s
Höchstgeschwindigkeit	186 km/h
Normverbrauch	6,3 Liter D
Abgasnorm	Euro 4

AUSSTATTUNG

SERIE

17-Zoll-Alu-Räder, Berganfahrhilfe, Bordcomputer, CD-Wechsler, DVD-Navigation, el. Fahrersitz, Klimaautomatik, Leder- ausstattung, Panorama-Schiebedach, Sitzheizung vorn, schlüsselloser Zugang, Soundsystem, Start-Stopp-Knopf, Tempomat, Xenonscheinwerfer

EXTRAS

Anhängerkupplung starr (250 Euro) und abnehmbar (399 Euro), Parksensoren vorn (279 Euro) und hinten (279 Euro), Laderaum-Matte (55 Euro), Laderraum-Schienensystem (190 Euro)

¹ Werksangaben. Mehr Infos zu den Daten – siehe „Tipps & Mailbox“.



EINGEPASST
Selbst lange Beine finden hinten ausreichend Platz

EINGESSEN
Bequemes Gestühl – sogar mit stabilen Wangen und Seitenhalt



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.