



Beginn einer Freundschaft

Im neuen Blechkleid präsentiert sich der Subaru Forester weniger kantig, jedoch in Details genauso unverwechselbar wie der bewährte Vorgänger. Ein neues Auto mit hohem Wiedererkennungswert.

Einen guten Freund kann man immer brauchen, einen, mit dem man sich ohne Worte versteht. Genau das ist der neue Subaru Forester. Am besten stellt er dies auf Schotterpisten und im Grenzbereich unter Beweis, wenn er treu ergeben jedem Lenkein-

schlag und beherzten Gastritten gutmütig Folge leistet. Die Geländegängigkeit hält sich zwar – auch wegen der fehlenden Reduktion – in Grenzen, jedoch überzeugt das Fahrwerk mit dem Subaru-typischen Symmetrical AWD und der elektronisch gesteuerten Lamel-

lenkupplung durch Souveränität. Dank VDC (Vehicle Dynamics Control System) spürt der Subaru fast narrensicher. Bodenebenheiten schluckt die Einzelradaufhängung auch onroad willig, als kleinen Tribut spürt man in schnellen Kurven lediglich leichte Lastwechsel.

Der 150-PS-Boxermotor bewegt die knapp 1,5 Tonnen ausreichend, deutlich störend wirkt allerdings das Getriebe: Denn erst ab 4000 Touren beginnt der Vierzylinder gesunden Vortrieb zu entfalten. Bei Teillast schaltet der Viergang-Automat jedoch früh



Schmutz-Schutz-Lippe: Profilgummi hält Dreck ab.



Vorn wie hinten: Die Sitze sind üppig dimensioniert und bequem.



Gut ablesbar, gut bedienbar: Arbeitsplatz des Fahrers.

Testprofil

| | |
|-----------------------|----|
| Motor/Getriebe | - |
| Onroad-Eigenschaften | ++ |
| Offroad-Eigenschaften | 0 |
| Innenraum | + |
| Preis-Leistung | + |

++ = hervorragend, + = gut,
 0 = durchschnittlich
 - = ausreichend, -- = unbefriedigend

hoch, was dem Motor durch die große Spreizung der Gänge jede Spritzigkeit nimmt.

KAROSSERIE & INNENRAUM

Die Karosserie bietet eine insgesamt sehr gute Rundumsicht mit üppig dimensionierten Außen spiegeln. Die großen Sonnenblenden liefern je nach Stellung optimalen Blendschutz bei ungestörter Sicht. Einzig bei der Verarbeitung des angenehmen und ermüdungsfreien Ledergestühls (ab 2120 Euro) sollte an der Passgenauigkeit nachgebessert werden, die Ausschnitte der Kopfstützen sind am Sitz etwas zu groß. Sonst ist im Innenraum alles, wie es sein soll: Gleichermaßen viel Platz für die Insassen vorn und hinten, keine störenden Geräusche und sehr bedienerfreundliche Kulissen. Dieses Auto erklärt sich von selbst, wie man es von guten Freunden erwarten kann, die Betriebsanleitung darf ungelesen im Handschuhfach bleiben. Angenehmes Feature ist die intelligent regelbare Instrumentenbeleuchtung, die auf erster Stufe zunächst das

beim Exclusive serienmäßige Navigations-Display abblendet. Das Display kann mit einer Berührung am Touch Screen auch komplett verdunkelt werden, was bei Nachtfahrten äußerst angenehm ist. Der Reichweitenanzeige kann man voll vertrauen, die letzten 30 Kilometer sind wirklich noch im Tank und auch der stetig vom Bordcomputer berechnete Durchschnittsverbrauch entsprach bei unserem Testwagen exakt den Messwerten. Eine gute Idee für den Winter sind die Heizstreifen am unteren Rand der Windschutzscheibe, die festgefrorene Wischerblätter abtauen.

WERBUNG & WAHRHEIT

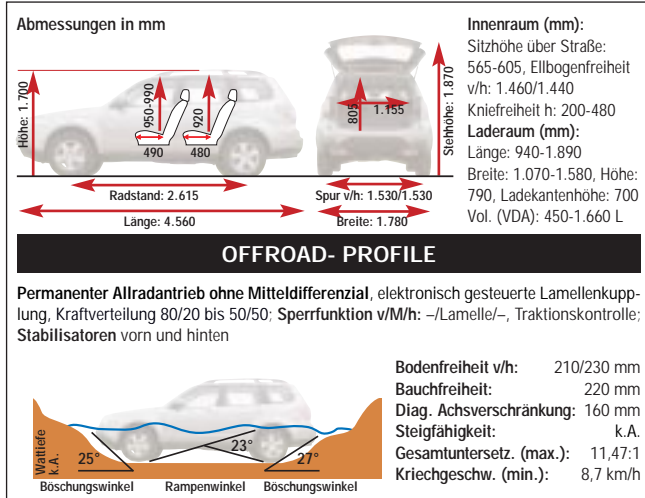
„Wahrlich ein echter Frauentyp“ – so bewerben ihn die Subaru-Marktstrategen. Doch er taugt auch gestandenen Kerlen! Ein SUV für alle Fälle wird er spätestens dann, wenn er im September endlich den tollen Diesel-Boxer aus dem Outback bekommt. Man darf gespannt sein, ob er dann ein noch besserer Freund wird. ■

T | Elisabeth Strassert F | Peter Kapsler

ROAD Fazit

Sehr handliches SUV, das on- und offroad durch sein Fahrverhalten, sowie durch solide Verarbeitung und gute Bedienbarkeit besticht. Einzig das Viergang-Automatikgetriebe ist aufgrund der sehr stark gespreizten Gänge nicht „on top“ und gehört überarbeitet!

SUBARU FORESTER 2.0X AUTOMATIK



Technik / Messwerte / Kosten

| | | Subaru Forester 2.0X Automatik |
|---|---------------------------------|---|
| MOTOR / GETRIEBE | | |
| Prinzip/Zylinderzahl-Bauart/Einbaulage | | Otto/4-Boxer/vorn längs |
| Ventile pro Zylinder/Nockenwellen | | 4/je zwei oben liegende |
| Verdichtung/Aufladung/LLK | | 10,2:1/-/- |
| Hubraum/Bohrung x Hub | cm ³ /mm | 1.994/92,0 x 75,0 |
| Leistung | kW (PS)/min ⁻¹ | 110 (150)/6.000 |
| Drehmoment | Nm/min ⁻¹ | 196/3.200 |
| Gemischaufladung/Schadstoffkl. | | Multipoint-Einspritzung/Euro 4 |
| Getriebe | | 4-Gang-Automatik |
| Übersetzungen | 1./2./3./4./5. | 2,79/1,55/1,00/0,69/- |
| | Gelände/Achse/Rückw. | -/4,11/2,27 |
| KAROSSERIE / FAHRWERK | | |
| Fahrzeugaufbau | | selbsttragende Kombikarosserie, 4 Türen, oben angeschl. Heckklappe, 5 Sitze |
| Radführung | vorn | Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen |
| | hinten | Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern und Schräglenkern |
| Bremsanlage | vorn | ABS, EBV, ESP |
| | hinten | innen belüftete Scheiben massive Scheiben |
| Lenkung (Umdrehungen) | | Zahnstangen-Servolenkung (3,2) |
| Wendekreis | m | 11,4 |
| Räder | Felgen: Reifen (Basis) | 6,5x16 Zoll; 215/65 R16 |
| | Felgen: Reifen (Testwagen) | 6,5x16 Zoll; 215/65 R16 |
| | Testwagenbereifung | Bridgestone Dueler H/T 687 |
| MESSWERTE / GEWICHTE | | |
| Höchstgeschw. | km/h (min ⁻¹ ; Gang) | 181 (6.100; 3. Gang) |
| Beschleunigung | | |
| 0 - 80 km/h | s | 8,9 |
| 0 - 100 km/h | s | 12,8 |
| 0 - 130 km/h | s | 20,8 |
| 0 - 160 km/h | s | 39,4 |
| Zwischenspur (Kickdown) | | |
| 60 - 100 km/h | s | 9,0 |
| 80 - 120 km/h | s | 9,6 |
| Tachoabweichung | | |
| bei 30/50/100/130 km/h | real km/h | 27/46/94/123 |
| Innengeräusch | | |
| bei 50/100/130/160 km/h | dB(A) | 57/66/70/73 |
| Verbrauch | | |
| Super | | |
| Tankinhalt | | |
| L 60 | | |
| Normverbrauch gemäß EU-Zyklus | | |
| innerorts/außerorts/Mix | L/100 km | 11,2/6,9/8,4 |
| OFF ROAD-Testverbrauch | L/100 km | 9,8 |
| Gewichte | | |
| Leer/zul. Gesamtgew. kg | | 1.550-1.610/2.015 |
| Anhängelast ungebremst/gebremst kg | | 750/1.500 |
| Stützlast/Dachlast kg | | 80/80 |
| PREISE*/AUSSTATTUNG | | |
| Basispreis | | 28.300 (2.0X Automatik Active) |
| Testwagenpreis | | 33.800 (2.0X Automatik Exclusive) |
| Einstiegsmodell | | 23.900 (2.0X Trend) |
| ABS/ESP | | S/S |
| Airbags Fahrer/Beifahrer/Seite v/h | | S/S/S/S (Kopf-Airbags v+h) |
| Automatikgetriebe | | 1.400 (ab Active) |
| Fensterheber elektrisch (4-fach) | | S |
| Glasschiebedach elektrisch | | - (S ab Comfort) |
| Klimaanlage/Klimaautomatik | | 1.475/- (S ab Active) |
| Lederausstattung | | 2.120 |
| Leichtmetallfelgen | | - (S ab Comfort) |
| Metalllackierung | | 490 |
| Nebelscheinwerfer | | - (S ab Comfort) |
| Stereo-CD-Audioanlage | | S |
| Zentralverriegelung/Fernbedienung | | S |
| * Beträge in Euro inkl. MwSt.; S= Serienausstattung; - = nicht lieferbar | | |
| FAHRZEUGUNTERHALT* | | |
| Versicherungskosten** | | |
| Haftpflicht | | 523 (TK 19) |
| Teilkasko | | 197 (TK 23) |
| Vollkasko | | 652 (TK 21) |
| Kfz-Steuer | | 135 (S-Nr. 62) |
| Werkstattintervalle | | 15.000 km / 1 Jahr |
| Garantie | | 3 Jahre / 100.000 km |
| * Jahreskosten; ** Tarife der HUK-Coburg Allgemeine; Standort München, 100% Beitragssatz, Neuwagen, private Nutzung; Haftpflicht mit unbegrenzter Deckung, Teilkasko ohne SB, Vollkasko mit 300 SB inkl. Teilkasko mit 150 SB; SB=Selbstbeteiligung; TK=Typklasse | | |