



Die Hutze auf der Motorhaube ist das Erkennungsmerkmal eines Turbo-Forester. Sie dient der Luftzufuhr zum darunter liegenden Ladeluftkühler



Stabiler Geradeauslauf, unproblematisches Kurvenverhalten, ESP erst seit 2005 im 2.5 Turbo Automatik, klassische Kombiheckklappe



Treue-Bonus

Bereits der bis 2002 angebotene Forester der ersten Generation galt als unverwüchtlich. Schön, dass dies auch für Forester Nummer zwei gilt

Ein Subaru Forester ist in seiner Klasse etwas Besonderes. Der längs eingebaute Boxermotor mit seinem sanft blubbernden Klang, das stabile Fahrwerk mit ordentlich Bodenfeste, die serienmäßige Niveauregulierung an der Hinterachse, die windschlüpfig-niedrige Karosserie, die unauffällig-konservative Form, das Fehlen einer Diesell-Alternative, das Angebot von serienmäßigen Turbobenzinern – all das räumt dem Forester (englisch für Förster) unter den Allradlern eine Sonderstellung ein. Von dieser hat Subaru stets profitiert. Denn bis heute verachtet die geländegängigste aller Subarus auch am besten. Selbst steigende Kraftstoffpreise und die dadurch ausgelöste Flucht zu Dieseln haben nicht dem ausschließlich als Benzinler geschäderten Forester nicht wirklich geschadet.

Kein Wunder, denn ein Säuerer ist er auch als Benzinler nicht. Der Zweiliter-Saugboxer kommt im Alltagsschnitt mit rund zehn Liter/100 km aus. Wer es nicht eilig hat, darf

auch Werte mit einer Sieben vor dem Komma erwarten. Und die Turbo-Subaru verlangen nur dann nach Expresszuschlag, wenn man ihr beträchtliches Tempopotenzial auch tatsächlich nutzt. Immerhin sieben Prozent der Forester-Besitzer haben aber auf Autogas umgerüstet.

Die sprichwörtliche Zufriedenheit der Forester-Fahrer hat ihren Hauptgrund allerdings in der kaum übertreffbaren Zuverlässigkeit dieses Japaners. Mit einer Pannquote von weniger als zwei Prozent darf der Subaru Forester als eines der zuverlässigsten Autos überhaupt gelten. Und dies auch im fortgeschrittenen Alter und bei hohen Kilometerständen. Schwere und teure Schäden an Aggregaten sind extrem selten und treten – wenn überhaupt – erst bei Kilometerständen von weit jenseits der 200 000er-Grenze auf.

Wenn man es ganz genau nimmt, dann ist ein Forester 2.0 mit Schaltgetriebe die Version, die ein geradezu biblisches Alter erreichen kann. Das gegen Aufpreis liefer-

DATENBLATT



Spezialität bei Subaru ist der flache und langlebige Boxermotor, hier als Turboversion

MODELLGESCHICHTE

- 2002** Einführung des Forester II; L/B/H 4,49/1,74/1,59 m; 2.0-Vierzyl.-Boxer-Benziner mit 125 PS oder 2.0-Boxer-Turbobenziner mit 177 PS, 5-Gang-Schaltung oder 4-Gang-Automatik
- 2004** Neues Instrumentendesign, neues Lenkrad; zusätzliche Version mit 2.5-Boxer-Turbobenziner mit 210 PS; ausschließlich Schaltgetriebe
- 2005** Facelift mit neuer Frontpartie, neuen Scheinwerfern, Rückleuchten, 16- statt 15-Zoll-Rädern, besser gepolsterter Rückbank, neuer Mittelkonsole, verringertem Geräuschniveau; 2.0 Boxer jetzt 158 statt 125 PS; 2.5 Turbo mit 230 statt 210 PS, wahlweise nun auch mit Automatikgetriebe, ESP für 2.5 Turbo Automatik; 2.0 Turbo mit 177 PS entfällt

SCHWACHSTELLEN/ZUVERLÄSSIGKEIT

Die vorderen **Bremsscheiben** halten nicht sonderlich lange. Je nach Fahrweise ist nach 50 000 bis 90 000 km Ersatz fällig. Häufig können bei der Reparatur die Bremssättel nicht mehr gerettet werden, sodass diese dann ebenfalls erneuert werden müssen. Bei hart im **Gelände** herangekommenen Exemplaren sind Schäden an der Auspuffanlage häufig. Die **Getriebe**: Getriebebeschäden, Antriebswellenschäden, Differenzialschäden. Über sichtbaren **Rost** beklagen sich 3% der Forester-Fahrer, meist am Boden. Die **Zuverlässigkeit** des Forester II ist ausgezeichnet: Pannen auf freier Strecke kommen so gut wie nie vor (unter 2%); spezielle Schwachstellen lassen sich hier nicht ausmachen. Auch der Kaltstart macht keine Probleme (unter 2%), sofern die Batterie halbwegs geladen ist. Die Serienbatterie allerdings verträgt typisch deutsche Zusatzausrüstungen wie eine Standheizung nicht gut, erweist sich dabei langfristig als zu schwach.

REPARATURKOSTEN

Kotflügel vorn	82 Euro
Scheinwerfer komplett	162 Euro
Bremsscheiben vorn (ein Satz)	151 Euro
Bremsklötze vorn (ein Satz)	82 Euro
Schaltgetriebe (neu)	5355 Euro
Motor ohne Anbauteile (AT)	1581 Euro
Generator (AT)	197 Euro
Anlasser (AT)	249 Euro
Wasserpumpe (neu)	89 Euro
Auspuff ohne Kat	371 Euro

Preise inklusive Mehrwertsteuer am Beispiel eines Forester 2.0 Schaltgetriebe, Baujahr 2003. Das Schaltgetriebe gibt es nicht als Austauschteil, sondern nur als sündteures Neuteil. Dafür sind die anderen Preise moderat, Auspuff und Generator sogar billig.

TECHNIK

Allradantrieb: Schaltmodelle: perm. Allrad über Zentraldiff. mit Viskobremse (v:h 50:50); Automatikmod.: perm. Allrad üb. Mehrscheibenkupplung (v:h 100:0 bis 50:50); Geländereduktion (1,45:1; nur 2.0 Schalt); Differenzialbremse h (Turbo); Bodenfeste 195 mm
Aufbauweise: selbsttragende Stahlblechkarosserie
Verbrauch: 2.0/2.0 158 PS/2.0 T/2.5T: 9,5/10/11/12 Liter pro 100 km Super
Höchstgeschw.: 2.0/2.0 158 PS/2.0 T/2.5T/2.5T 230 PS: 182/191/202/220/222 km/h

URTEIL

So soll es sein: Der Subaru Forester ist einer jener seltenen Musterknaben, die man als Gebrauchtkäufer praktisch blind auf Telefon kaufen kann – zuverlässig, langlebig, unproblematisch. Zusätzlich sollte man den Verkäufer nach der letzten Bremsenreparatur fragen, denn die kann relativ teuer werden. Auf mehr muss man nicht achten. [Martin Braun]



Der Gepäckraum ist mit 920 bis 1680 mm zwar ausreichend lang, aber vergleichsweise niedrig. Die Rückbanklehnen lassen sich zackig umklappen

bare Automatikgetriebe gibt tendenziell etwas früher auf, was sich bei der Probefahrt meist durch übertriebene Schaltrücke oder verzögertes Turbobenmerkbar macht. Die Turbobenziner halten kaum weniger lange als ihre Saugbrüder und zeigen praktisch keine Auffälligkeiten. Bei ihnen macht allerdings das optionale Automatikgetriebe früher schlapp. Mehr als 150 000 Kilometer sind aber auch bei solch einer Version drin, korrekte Wartung und Fahrweise vorausgesetzt.

Letztlich gibt es nur einen einzigen Grund, den man beim Kauf eines gebrauchten Forester beachten sollte: den Verschleißzustand der Bremsen. Zum einen halten die Scheiben nicht sonderlich lange, zum anderen stellt sich bei ihrem eigentlichen unproblematischen Wechsel bei mehr als einem Viertel der Fahrzeuge heraus, dass die Werkstatt die schwergängigen Bremssättel als austauschreif betrachtet. Das macht eine an sich gewöhnliche Bremsenarbeit überdurchschnittlich kostspielig. Insgesamt rund 900 Euro muss man dann für diese Komplettanfertigung einkalkulieren.

Auf die sensationelle Zufriedenheitsquote der Leser mit ihren Subaru-Werkstätten hat dies of-



98% der Forester-Fahrer nutzen eine Subaru-Werkstätte

fenbar keinen Einfluss. Sie liegt bei sage und schreibe 94 Prozent, wobei der Preis für eine große Inspektion mit durchschnittlich 390 Euro angegeben wird.

Auch die Kritik an den Eigenschaften des Forester hält sich sehr in Grenzen. Mit 27 Prozent noch am meisten wird über den Kraftstoffverbrauch gemäkelt. Danach folgen die verhaltene Beschleunigung mit 13 Prozent, das Markenimage mit acht Prozent, Markengehört geben bei den Kaufgründen immerhin 58 Prozent an, dass sie die Marke Subaru mögen – ein hervorragender Wert für ein asiatisches Fabrikat. Überrasgender Grund ist allerdings mit 93 Prozent die besonders hohe Win-

tertauglichkeit des Forester. Die Zuverlässigkeit rangiert mit 68 Prozent gleich dahinter. Wichtig war offenbar auch die Geländetauglichkeit mit 54 Prozent.

Markentreue spielt bei Subaru-Käufern eine wesentliche Rolle. Immerhin 43 Prozent der Forester-Fahrer hatten bereits zuvor ein Fahrzeug der gleichen Marke. Umsteiger kommen hauptsächlich von deutschen Marken, vorrangig von VW und Audi, aber auch von Opel, Mercedes und BMW.

Markentreue lässt sich auch bei der Wahl des nächsten Fahrzeugs erkennen – und zwar hinsichtlich Subaru wird es freuen, dass für insgesamt 73 Prozent der Forester-Besitzer bereits jetzt schon feststeht, dass das nächste Auto wieder ein Forester sein wird. Weitere neun Prozent liebäugeln mit einem anderen Subaru (meist einem Outback), sodass insgesamt 82 Prozent der Marke treu bleiben wollen – ein hervorragender Wert. Ganze vier Prozent sind fest entschlossen, Subaru den Rücken zu kehren. Der neue VW Tiguan lockt dabei offenbar. Dagegen bleiben die restlichen 14 Prozent derzeit noch unentschlossen. Hier schlummert also noch weiteres Potenzial für die offenbar besonders rührigen Subaru-Händler.

Forester prüfen leicht gemacht

- Echte Schwachstellen hat der Subaru Forester nicht. Weil aber die Reparatur der vorderen Bremsen wegen möglicherweise defekter Sättel teuer werden kann, sollte man sich vom Vorbesitzer den Zeitpunkt der letzten Bremsenreparatur zeigen lassen.
- Schwere Schürfwunden an der Unterseite lassen auf häufigen Geländeeinsatz schließen.
- Im Winter reagiert der Forester allergisch auf eine überalterte Batterie und büßt dann an Zuverlässigkeit ein.

- Anzeige -



FOTOS: Ulf Sonntag

Mit 195 mm Bodenfreiheit kann sich der Forester auch im Gelände sehen lassen. Die lange Nase setzt früh auf

GEBRAUCHTWAGENPREISE SUBARU FORESTER II

TYP	TÜREN	KW/PS	NEUPREIS	VERSICHERUNGSKLASSEN			2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
				HPF	VK	TK							
2.0 Trend	4	92/125	21 600	19	20	21		13 900	12 250	10 850			
2.0 Active	4	92/125	23 900	19	20	21		15 400	12 800	11 400	10 250		
2.0 Comfort	4	92/125	26 100	19	20	21		16 800	14 800	13 100	11 700		
2.0 Trend	4	116/158	23 380	19	20	21	16 250	14 550					
2.0 Active	4	116/158	25 850	19	20	21	17 950	16 100					
2.0 Comfort	4	116/158	27 700	19	20	21	19 250	17 300					
2.0 Turbo	4	130/177	29 800	20	22	22		19 200	16 550	14 650	13 150		
2.5 Turbo	4	155/210	34 200	20	22	22		22 150	19 850				
2.5 Turbo	4	169/230	30 990	20	22	22	21 250	19 100					
km-Stand							27 000	45 000	62 000	78 000	94 000	109 000	123 000

Quelle: DAT. Händlerverkaufspreise (in Euro inkl. MwSt.) ausgewählter, unfallfreier Modelle mit mindestens einem Jahr TÜV