



Subaru Forester 2.0D Platinum

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (108 kW / 147 PS)

Bereits in der vierten Generation ist der Subaru Forester nun auf den Straßen unterwegs. Er wird zwar offiziell als SUV verkauft. Auf den ersten Blick aber wirkt er eher wie ein allradgetriebener Kombi. Unter der Haube arbeitet bei Subaru traditionell ein Boxermotor. Der Zweiliter-Diesel leistet 108 kW/147 PS und sorgt im Alltag für absolut zufriedenstellende Fahrleistungen. Vor allem überzeugt er mit ordentlicher Durchzugskraft, sollte nicht gerade der lange sechste Gang eingelegt sein. Im EcoTest enttäuscht er aber. Ein Testverbrauch von 6,8 Liter auf 100 Kilometer ist zu viel. Mit einem zudem erhöhten Stickstoffausstoß erreicht er nur drei Sterne im ADAC EcoTest. Der Selbstzünder läuft kernig, nervt im Innenraum aber nicht übermäßig. Die Antriebskraft wird über ein knackiges, aber manchmal leicht bockiges Schaltgetriebe an den Allradantrieb weitergeleitet - eine weitere Tradition bei Subaru. Der "Symmetrical AWD" verteilt die Antriebskraft flexibel auf die beiden Achsen und passt sich so auf unterschiedliche Untergründe an. Der Forester ist ein Auto ohne Höhen und Tiefen. Dass keinerlei Assistenzsysteme angeboten werden, ist allerdings nicht mehr zeitgemäß. Hier dürfte Käufer bei einem Grundpreis von 36.700 Euro etwas mehr erwarten. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: Honda CR-V, Hyundai ix35, Land Rover Freelander, Mitsubishi ASX, Nissan Qashqai, Suzuki Grand Vitara, Toyota RAV 4.

+ bequemer Ein- und Ausstieg, großzügiges Platzangebot vorn, gute Ergebnisse im ADAC Crashtest

- hoher Verbrauch, kein Einklemmschutz an hinteren Scheiben, hohe Fixkosten, keine Assistenzsysteme erhältlich



ADAC-URTEIL

2,7 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,7 Familie

3,4 Stadtverkehr

2,0 Senioren

2,5 Langstrecke

2,2 Transport

2,9 Fahrspaß

3,0 Preis/Leistung

2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,0

Verarbeitung

Auch wenn der Forester auf den ersten Blick solide wirkt, im Detail bietet er einige Verbesserungsmöglichkeiten. So sind die Spaltmaße groß und nicht gleichmäßig. Die Scheibenrahmen der Türen sind unschön angestückelt und die Lackierung scheint in unterschiedlichen Tönen ausgeführt. Auch im Innenraum herrschen Hopp und Top nebeneinander: Teilweise wurde billiges Hartplastik verbaut, andererseits erfreuen das geschäumte Armaturenbrett und die Aluminium- und Leder-Applikationen, welche mehr oder weniger präzise geformt und befestigt wurden. Motor und Getriebe sind nach unten sauber abgeschottet und somit ordentlich vor Schmutz geschützt. Der Rest des Unterbodens ist aber eher zerklüftet und sorgt für unnötige Luftwirbel. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Die Stoßfänger sind einteilig und erlauben bei kleinen Beschädigungen keinen Teilersatz. Zumindest ist der direkte Anstoßbereich unlackiert. Die ebenfalls unlackierten Seitenleisten sind sehr tief angebracht und werden nur in seltenen Fällen einen adäquaten Schutz darstellen. Es gibt keinen Fehlbetankungsschutz.

2,2

Alltagstauglichkeit

Die maximale Zuladung fällt mit 485 Kilogramm überschaubar aus. Im Falle einer Reifenpanne hilft ein Notrad, mit dem zur Werkstatt gefahren werden kann.

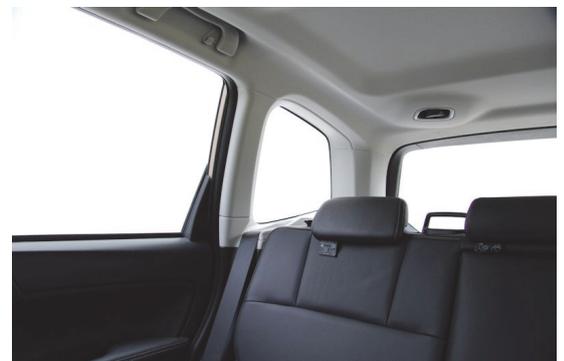
⊕ Auf Basis des im ADAC EcoTest ermittelten Testverbrauchs kann mit dem 60-Liter-Dieseltank eine Reichweite von rund 880 Kilometern realisiert werden. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen Lasten bis 80 Kilogramm befestigt werden. Anhänger sind bis maximal 2,0 Tonnen erlaubt - ungebremst dürfen bis 750 kg angehängt werden. Die Stützlast beträgt 80 Kilogramm. So können auch Radträger mit zwei E-Bikes problemlos angebaut werden. Im Innenraum sitzen vier Personen bequem, der hintere Mittelsitz sollte nur für kurze Strecken verwendet werden.

2,8

Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung erreicht der Forester ein nur durchschnittliches Ergebnis. Die breiten D-Säulen und die nicht komplett versenkbaren Kopfstützen der Rücksitzbank behindern die Sicht nicht unbeachtlich. Niedrige Gegenstände vor dem Fahrzeug können im Nahbereich nicht mehr gut erkannt werden. Die Rücksicht im Innenspiegel dürfte etwas großzügiger ausfallen. Xenonscheinwerfer sind in der getesteten Variante serienmäßig an Bord, es handelt sich aber um eine sehr einfache Variante mit Reflektor-Scheinwerfern.

⊕ Die Fahrzeugenden können, nicht zuletzt aufgrund der hohen Sitzposition des Fahrers, gut abgeschätzt werden. Die Außenspiegel liefern ein großzügiges Bild nach hinten, einen asphärischen Bereich gibt es aber weder links noch rechts. Bei Regen wird die Windschutzscheibe großflächig gereinigt. Mit den Fächerdüsen kann sie ordentlich bewässert werden. Durch das serienmäßige Tagfahrlicht wird der Subaru von anderen Verkehrsteilnehmern gut erkannt.



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

– Niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug können aufgrund der hohen Heckscheibenlinie kaum erkannt werden. Der Blick in die serienmäßige Heckkamera ist hier Pflicht. Einparksensoren gibt es leider nicht.

1,8 Ein-/Ausstieg

+ Im Allgemeinen klappt das Ein- und Aussteigen im Forester gut. Einerseits erfreut der hoch eingebaute Sitz, andererseits der geringe Abstand zwischen Sitz und Schwelleraußenkante. Durch die hohe Türöffnung läuft man kaum Gefahr, sich den Kopf zu stoßen. Auch hinten klappt der Zustieg ohne nennenswerte Kritik. Durch den hohen Schweller müssen die Füße aber weit angehoben werden. Die Türen werden per Fingertipp ver- und entriegelt. Der Schlüssel muss nur mitgeführt werden. Die Türen werden auch an Steigungen zuverlässig offen gehalten, die Rastung ist fein. Haltegriffe gibt es über jeder Tür.

2,6 Kofferraum-Volumen*

Unter der Gepäckraumabdeckung finden 370 Liter Gepäck ihren Platz. Baut man die Abdeckung aus und belädt bis zum Dach, können 655 Liter oder auch zwölf handelsübliche Getränkekisten zugeladen werden. Klappt man die Rücksitzlehnen vor, beträgt das Volumen bis zur Scheibenunterkante 680 Liter. Maximal können im Forester 1.420 Liter verladen werden.

2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Unter der geöffneten Heckklappe können nur Personen bis 1,80 m aufrecht stehen. Beim Einladen muss eine Ladekante in 73 cm Höhe überwunden werden. Der Kofferraum ist nicht übermäßig zerklüftet, Höhe und Breite fallen nur durchschnittlich aus.

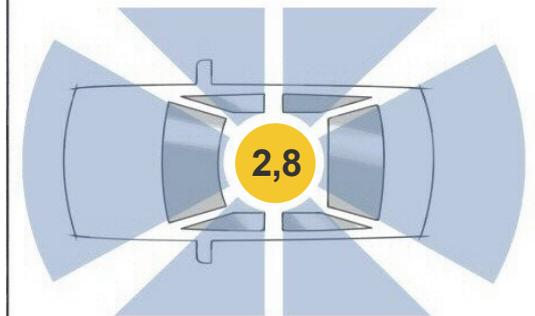
+ Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch. Die maximale Höhe kann beschränkt werden, um Beschädigungen beispielsweise in Tiefgaragen zu verhindern. Der Kofferraumboden ist flach - so muss zum Ausladen keine Kante überwunden werden. Durch die geringe Tiefe des Gepäckraums können auch weit vor gerutschte Gegenstände problemlos erreicht werden. Die Ladeöffnung ist sehr großzügig.

– Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet.

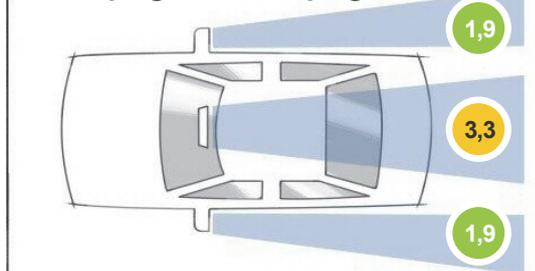
2,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt und lässt sich mit wenigen Handgriffen vorklappen. Im Kofferraum gibt es dafür separate Entriegelungshebel, die Rücksitzlehnen fallen selbständig um.

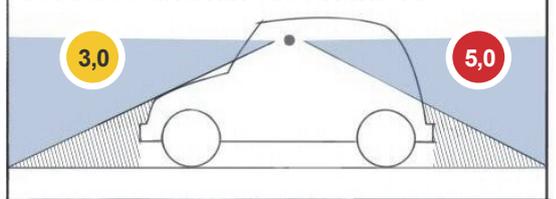
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem



Der Kofferraum mit 370 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell (395 l) etwas kleiner ausgefallen.

Kleine Gegenstände können nur unter dem Kofferraumboden verstaut werden. Im Kofferraum gibt es Taschenhaken und eine 12-Volt-Dose.

– Ein Skisack oder eine Durchladeluke sind nicht erhältlich. Der Mittelgurt ist am Dachhimmel befestigt und muss zum Umklappen der Rücksitzlehnen zuvor umständlich am Hilfsschloss entfernt werden.

2,3 INNENRAUM

2,5 Bedienung

+ Aufgrund des praktikablen Aufbaus ist die Bedienung des Subaru schnell erlernt. Die Bedienelemente sind, mit Ausnahme der Schalter vor dem linken Knie, weitgehend sinnfällig angeordnet. Das Lenkrad ist einstellbar und lässt sich auf unterschiedliche Fahrer anpassen. Pedale und Schalthebel sind günstig platziert, man kann aber mit der Schuhsohle unter dem Bremspedal hängen bleiben. Gestartet wird per beleuchteter Taste. Die vorderen Scheibenwischer werden über einen Sensor aktiviert, hinten ist sowohl Intervall- als auch Dauerbetrieb möglich. Auch die Klimasteuerung kann intuitiv bedient werden. Gewöhnungsbedürftig ist nur, dass die Bedienelemente weit von der Anzeige entfernt sind. Die Heckscheibenheizung schaltet nach 15 Minuten Betriebsdauer automatisch ab und verschwendet somit keine Energie. Die Radio-Navigations-Einheit wird per Touchscreen und über Lenkradtasten gesteuert. Die Bedienung geschieht ebenfalls intuitiv. Der Fahrersitz wird elektrisch eingestellt. Die mechanische Justierung des Beifahrersitzes erfordert etwas mehr Fingerspitzengefühl. Vorn wie hinten findet man die vielfältigsten Ablagen vor. Die Becherhalter fallen aber zu groß aus - Becher können sie kaum sicher halten. Auch das Handschuhfach bietet üppiges Volumen. Legt man aber das riesige Bordbuch des Forester rein, ist es fast komplett gefüllt. Zudem hat es keine Beleuchtung. Die Instrumente sind klar gezeichnet und einwandfrei abzulesen. Die Außenspiegel werden elektrisch eingestellt und können bei Bedarf eingeklappt werden. Sind die Türen oder die Heckklappe nicht richtig verschlossen, wird der Fahrer gewarnt. Der Bordcomputer informiert über alle nötigen Routenparameter. Der Kraftstoffverbrauch kann auch über eine lange Strecke berechnet werden. Das Abblendlicht wird bei Dunkelheit automatisch eingeschaltet. Auf langen Reisen unterstützen der serienmäßige Tempomat.



Der Subaru Forester bietet eine solide Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität.

– Die Umluftfunktion der Klimaanlage wird nicht automatisch deaktiviert, was zu einer vorzeitigen Ermüdung der Insassen und zum Beschlagen der Scheiben führen kann. Nur der Fensterheber am Fahrerplatz ist mit einer Auf- und Abwärtsautomatik und einem Einklemmschutz ausgerüstet. Die Motortemperatur wird nur über zwei Lampen (kalt, heiß) signalisiert. Für die hinteren Plätze gibt es keine Leselampen. Die hinteren Gurtschlösser müssen mit beiden Händen bedient werden. Sie hängen an losen Bändern. Wurde der Mittelgurt gelöst, muss er zuerst am Hilfsschloss und dann am eigentlichen Gurtschloss eingeklickt werden.

1,9 Raumangebot vorne*

+ Platz gibt es reichlich auf den Vordersitzen. Bis knapp zwei Meter Körpergröße kann man bequem Platz nehmen. Auch in der Breite fällt der Innenraum großzügig aus. Es stellt sich ein angenehmes Raumgefühl ein.

2,4 Raumangebot hinten*

⊕ Hinten geht es nicht viel enger zu als vorn. Es können zwar aufgrund der Dachhöhe nur Personen bis 1,85 m bequem sitzen. Die Beinfreiheit würde hingegen bis zu einer Körpergröße von über zwei Metern ausreichen. Die Innenbreite ist üppig, das subjektive Raumempfinden einwandfrei.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m bequem Platz.

3,8 Innenraum-Variabilität

An der Rücksitzbank kann die Lehnenneigung eingestellt werden. Sitzvarianten werden aber nicht angeboten.

2,7 KOMFORT

2,7 Federung

Die Feder-Dämpfer-Abstimmung des Subaru Forester ist stimmig. Nur schnelles Ansprechen auf kurzen Wellen liegen dem Japaner überhaupt nicht. Auf langen Wellen zeigt er sich recht komfortabel, werden die Unebenheiten aber feiner, reagieren die Dämpfer zu störrisch und geben relativ viel an die Insassen weiter. Auch Einzelhindernisse, wie abgesenkte Kanaldeckel und Querfugen werden deutlich wahrgenommen. Die Karosseriebewegungen sind ausgeprägt - sowohl bei Kurvenfahrt als auch beim Beschleunigen oder Bremsen neigt sich die Karosse deutlich. Kopfsteinpflaster filtert der Subaru zwar souverän heraus, leider rappelt aber ein Verkleidungsteil im Heckbereich. Auch bei langsamer Fahrt treten relativ starke Karosseriebewegungen auf. An der Hinterachse ist serienmäßig eine Niveauregulierung verbaut.

2,5 Sitze

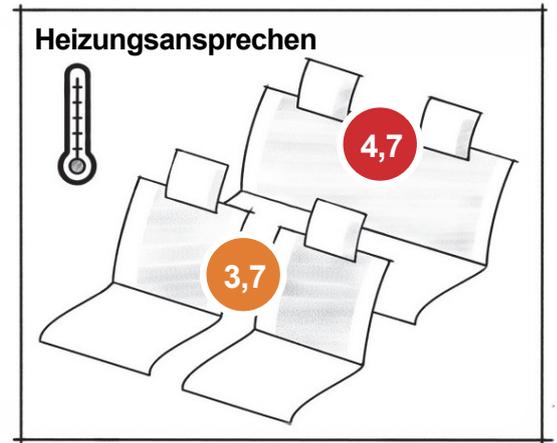
Der Fahrersitz kann elektrisch sowohl in Höhe als auch Neigung eingestellt werden. Diese Möglichkeiten fehlen am Beifahrersitz. Die Kontur der Vordersitze kann allenfalls durchschnittlich beurteilt werden. Die Flächen sind platt, die Lehnen unterstützen im Lendenbereich etwas zu stark darüber etwas wenig. Beim Kurvenfahren dürfte der Seitenhalt ausgeprägter sein. Positiv fallen die hohen und breiten Lehnen auf. Die Polsterung wirkt aber etwas durchgesessen. Die Lederbezüge wirken im Sommer schweißtreibend. In der Mitte sind sie aber perforiert. Der Fahrer sitzt entspannt. Er kann seinen linken Fuß auf einer etwas schmal geratenen Ablage abstellen. Die Rücksitzbank bietet den Fondpassagieren relativ guten Sitzkomfort. Wenn auch die Konturierung noch etwas stärker sein dürfte, die Sitzflächen sind lang und unterstützen die Schenkel recht gut. Die sehr hohen Rückenlehnen lassen sich in der Neigung justieren.

2,2 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt mit 68,4 dB(A) auf gutem Niveau. Die Maschine läuft zwar rau, stört aufgrund der guten Dämmung im Innenraum aber nicht übermäßig. Die Windgeräusche sind etwas erhöht. Sonstige Fahrgeräusche treten nicht besonders in den Vordergrund.

3,2 Klimatisierung

Die Zweizonen-Klimaautomatik enttäuscht mit schwacher Heizleistung. Während der Temperaturverlauf beim ADAC Heizungstest auf den vorderen Plätzen noch toleriert werden kann, fällt die Heizwirkung im Fond mangelhaft aus. Für Fahrer und Beifahrer können die Temperaturen separat eingestellt werden. Die Luftverteilung wird aber im Gesamten vorgenommen - es können nur vorgegebene Kombinationen angewählt werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Forester mit dem Zweiliter-Dieselmotor gehen in Ordnung. Die 108 kW/147 PS lassen den simulierten Überholvorgang (Sprint von 60 auf 100 km/h) bereits nach 6,0 Sekunden enden. Bei den Elastizitätsmessungen zeigt sich der Subaru im vierten und im fünften Gang durchzugsstark (7,9 bzw. 11,5 Sekunden). Nur im sechsten Gang lässt die Elastizität etwas nach. Dann vergehen 16,0 Sekunden bis die 100er-Marke durchbrochen wird.

2,7 Laufkultur

Für einen Vierzylinder-Diesel läuft der Boxermotor relativ vibrationsarm. Das Verbrennungsgeräusch ist kernig, klingt aber im üblichen Drehzahlbereich eher kräftig als störend. Nutzt man den vollen Drehzahlbereich, so beginnt der Motor oben hinaus laut zu brummen und zu dröhnen.

2,5 Schaltung

⊕ Das Schaltgetriebe ist knackig und präzise ausgelegt. Da im Schaltgestänge etwas Spiel vorhanden ist, wirkt die Schaltung aber manchmal etwas klapprig. Durch die präzise Kulissenführung und die kurzen Schaltwege lassen sich schnelle Schaltvorgänge realisieren. Nur gelegentlich tritt vehementes Blocken auf. Der Rückwärtsgang ist per Zugring gegen versehentliches Einlegen gesichert. Durch die Synchronisierung lässt er sich auch bei ausrollendem Fahrzeug geräusch- und verschleißarm einlegen. Bei unvorsichtigen Gangwechseln kann schon mal etwas Ruckeln im Antriebsstrang auftreten. Eine Gangempfehlung unterstützt den Fahrer dabei, den richtigen Gang für den aktuellen Betriebszustand zu wählen. An Steigungen hält die Berganfahrhilfe das Fahrzeug automatisch fest.

⊖ Der Forester hat kein Start-Stop-System.

2,3 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe stellt für jeden Betriebszustand die passende Übersetzung zur Verfügung. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind gleich mäßig und nicht zu groß. Die Gesamtübersetzung ist ausreichend lang gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit knapp 2.500 1/min.

2,5

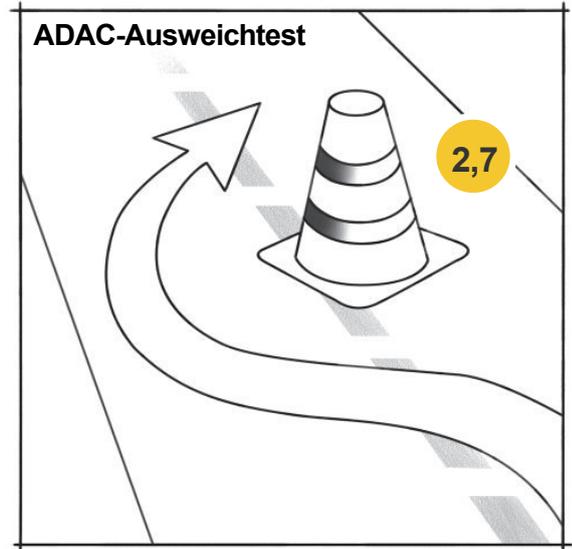
FAHREIGENSCHAFTEN

2,5

Fahrstabilität

⊕ Bei plötzlichen Lenkimpulsen pendelt der Subaru einmal um die Mittellage, stabilisiert sich aber bald wieder in Fahrtrichtung. Bei stärkeren Impulsen greift das ESP ein und verhindert kritische Fahrzeugstände. Der Forester hält selbst bei Längsrinnen und Verwerfungen in der Fahrbahn gut seine Spur. Beim ADAC Ausweichtest greift das ESP bereits beim ersten Anlenken hart ein und verzögert stark. Der Subaru schiebt über die Vorderräder weg. Das Fahrverhalten ist unkompliziert, Kurskorrekturen können aber durch das starke Untersteuern kaum vorgenommen werden. Auch in schnell gefahrenen Kurven ist der Forester klar untersteuernd ausgelegt, mit Lastwechseln kann man aber auch ein nach außen drängendes Heck provozieren, das vom ESP sicher abgefangen wird. Der Allradantrieb sorgt für steten Vortrieb, auch auf weniger griffigem Untergrund.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

3,1

Lenkung*

Die Lenkung zeigt sich relativ unsensibel. Um die Mittelstellung ist sie weder gut zentriert noch spricht sie agil an. Wählt man etwas größere Lenkwinkel, baut sie verzögert Seitenführung auf und das subjektiv empfunden fast ausschließlich auf der Vorderachse. Die Rückmeldung an den Fahrer fällt schwach aus. Die Lenkkräfte sind niedrig, was die Rangierarbeit einfach macht. Von Anschlag zu Anschlag sind etwas mehr als drei Lenkradumdrehungen notwendig. Mit 11,5 Metern ist der gemessene Wendekreis nur Klassendurchschnitt.

2,2

Bremse

⊕ Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h werden 37,2 Meter Anhalteweg gemessen (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Yokohama Geolandar G91 der Größe 225/60 R17 99V). Die Bremse spricht gut an und lässt sich gut dosieren. Auch beim Bremsen in Kurven bleibt der Forester spurtreu.

2,2

SICHERHEIT

2,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheit gehört nicht zu den Stärken des Japaners. Serienmäßig sind zwar ESP, ein Bremsassistent und ein Reifendruckkontrollsystem an Bord. Alle weiteren Assistenzsysteme sucht man aber vergebens. Zudem können die Blinker bei aktivierter Warnblinkanlage nicht mehr verwendet werden. Das erschwert die Fahrtrichtungsanzeige beim Abschleppen. Der Motor kann nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein versehentliches Anfahren verhindert wird.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

- + Beim ADAC Crashtest erreicht der Subaru Forester lobenswerte 91% der möglichen Punkte im Bereich Insassensicherheit (Stand 11/2012). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis über 1,90 m ausreichenden Schutz. Sie sind nah am Kopf platziert, wodurch das Risiko von Hals-Wirbel-Verletzungen minimiert wird. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen, von der Rücksitzbank erhält der Fahrer die Information, welche Gurte verwendet werden. An den kräftigen Türgriffen kann nach einem Unfall hohe Zugkraft aufgebracht werden.
- Die hinteren Kopfstützen zeigen nur bis gut 1,60 m optimale Schutzwirkung. Zudem sollten sie etwas näher an den Köpfen platziert sein. Warndreieck und Verbandskasten werden unter dem Kofferraumboden verstaut und sind bei Beladung nicht greifbar.

2,6 Kindersicherheit

- + Auch bei der Kindersicherheit ergattert der Forester 91% der möglichen Punkte beim ADAC Crashtest. Auf den Außensitzen der Rücksitzbank können Kindersitze und Babyschalen verschiedenster Hersteller schnell und stabil befestigt werden. An diesen Plätzen ist auch das Isofixsystem mit zusätzlichen Ankerhaken zur Verankerung von Kindersitzen vorhanden. Auch besonders hohe Kindersitze finden hier problemlos Platz.
- Auf dem Beifahrersitz und dem hinten Mittelplatz sind von Subaru keine Kindersitze erlaubt. Durch die hohen Schließkräfte der hinteren Seitenscheiben besteht für Kinder erhebliches Verletzungspotential. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden.

2,1 Fußgängerschutz

- + Beim ADAC Crashtest erreicht der Forester beim Fußgängerschutz 73% der möglichen Punkte (Stand 11/2012). Front und Seitenbereiche der Motorhaube bieten noch Verbesserungspotential.

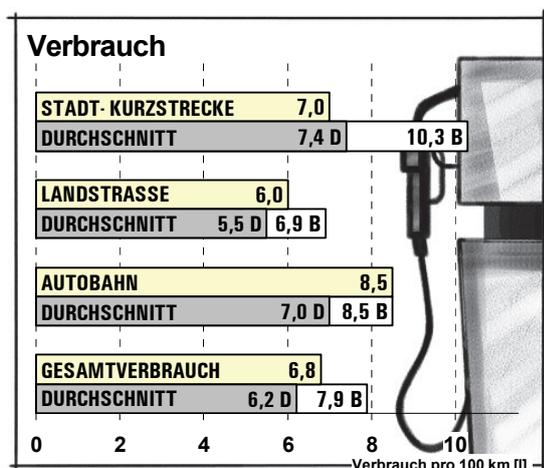
3,5 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO2*

- Beim ADAC EcoTest stößt der Subaru Forester 2.0 D durchschnittlich 219 Gramm CO2 pro Kilometer aus. Dafür gibt es nur 17 Punkte. Er verbraucht im Mittel 6,8 Liter Diesel auf 100 Kilometer. In der Stadt liegt der Verbrauch bei 7,0 Liter, über Land bei 6,0 Liter und auf der Autobahn bei 8,5 Liter auf 100 km.

2,7 Schadstoffe

Beim Schadstoffausstoß reicht es im ADAC EcoTest nur zu einer durchschnittlichen Bewertung. Ein deutlich erhöhter Stickoxidausstoß, vor allem auf der Autobahn bescheren dem Subaru bescheidene 33 von 50 Punkte. Insgesamt gibt es beim EcoTest somit 50 Punkte und damit gerade so drei Sterne.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

3,2 AUTOKOSTEN

3,1 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Da der Forester großzügig mit Dieselkraftstoff umgeht können die Betriebskosten nur durchschnittlich beurteilt werden.

3,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 30.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Subaru gewährt eine fünfjährige Herstellergarantie bis max. 160.000 Kilometer.
- Die jährlichen und relativ kurzen Inspektionsabstände (15.000 km) bedeuten für Viel- wie Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte.

2,4 Wertstabilität*

- + Dem praktischen SUV wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein guter Restwertverlauf prognostiziert.

3,9 Kosten für Anschaffung*

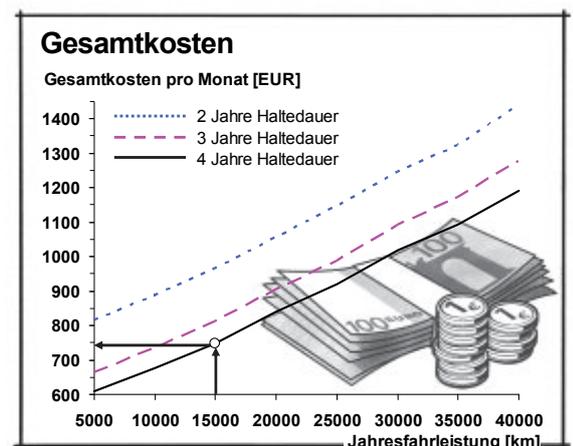
Mit 36.700 € ist der Subaru Forester 2.0D Platinum alles andere als ein Schnäppchen. In der getesteten Ausstattungsvariante zeigt er sich aber erfreulich gut ausgestattet.

5,5 Fixkosten*

- Ernüchternd fällt die Betrachtung der Fixkosten aus. Alleine die Kfz-Steuer verschlingt 312 Euro pro Jahr. Egal, wie man den Subaru versichert, teuer wird es immer. In allen Klassen ist er hoch eingestuft: KH: 20, VK: 26, TK: 23

2,8 Monatliche Gesamtkosten*

Bei den gesamten monatlichen Unterhaltskosten kann sich der Forester noch im Mittelfeld halten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 747 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0X	2.0XT Lineartronic	2.0D
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1998	4/1998
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	177 (240)	108 (147)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	198/4200	350/2400	350/2400
0-100 km/h[s]	10,6	7,5	10,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	221	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,9 S	8,5 S	5,7 D
CO2 [g/km]	160	197	150
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/26/23	20/26/23	20/26/23
Steuer pro Jahr [Euro]	170	244	300
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	663	869	672
Preis [Euro]	25.900	39.900	29.900

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfli.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1998 ccm
Leistung	108 kW (147 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/60R17
Reifengröße (Testwagen)	225/60R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,3/11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,0/6,0/8,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	156 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	219 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4595/1795/1735 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2050 mm
Leergewicht/Zuladung	1595 kg/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	370 l/680 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	880 km
Garantie	5 Jahre / 160.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	125 Euro
Monatliche Werkstattkosten	64 Euro
Monatliche Fixkosten	161 Euro
Monatlicher Wertverlust	397 Euro
Monatliche Gesamtkosten	747 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/26/23
Grundpreis	36.700 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Niveauregulierung	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	560 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	2,5
Verarbeitung	3,0	Fahrstabilität	2,5
Alltagstauglichkeit	2,2	Lenkung*	3,1
Sicht	2,8	Bremse	2,2
Ein-/Ausstieg	1,8	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Volumen*	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Kofferraum-Variabilität	2,4	Kindersicherheit	2,6
Innenraum	2,3	Fußgängerschutz	2,1
Bedienung	2,5	Umwelt/EcoTest	3,5
Raumangebot vorne*	1,9	Verbrauch/CO ₂ *	4,3
Raumangebot hinten*	2,4	Schadstoffe	2,7
Innenraum-Variabilität	3,8		
Komfort	2,7		
Federung	2,7	AUTOKOSTEN	3,2
Sitze	2,5	Betriebskosten*	3,1
Innengeräusch	2,2	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,0
Klimatisierung	3,2	Wertstabilität*	2,4
Motor/Antrieb	2,5	Kosten für Anschaffung*	3,9
Fahrleistungen*	2,6	Fixkosten*	5,5
Laufkultur	2,7	Monatliche Gesamtkosten*	2,8
Schaltung	2,5		
Getriebeabstufung	2,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen