



Subaru Forester 2.0D Sport Lineartronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (108 kW / 147 PS)

Der nicht nur bei Förstern sehr beliebte Forester ist hierzulande das meistverkaufte Fahrzeug von Subaru. Zum Modelljahr 2018 erfuhr das Mittelklasse-SUV eine sanfte Überarbeitung, speziell bei der Sicherheitsausstattung hatte der Japaner Nachholbedarf. So gibt es für den Forester nun das Eyesight-Kamerasystem, das u.a. einen Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung und einen Abstandsregeltempomaten umfasst. Allerdings ist das Sicherheitsfeature nur bei ausgewählten Motor- und Ausstattungsvarianten an Bord, für den Testwagen ist das empfehlenswerte Assistenzsystem leider nicht verfügbar. Unter der Haube des Forester 2.0D arbeitet eine technische Besonderheit - der weltweit einzige Boxer-Dieselmotor. Der 147 PS leistende Selbstzünder geht auffallend kultiviert zu Werke und überzeugt mit seinem guten Ansprechverhalten. Ansonsten kann der Motor wenig Pluspunkte verbuchen: Der Verbrauch fällt mit ermittelten 7,2 l/100 km deutlich zu hoch aus, bei der Schadstoffbewertung versagt der Diesel komplett. Die gesetzlichen NOx-Grenzwerte werden im anspruchsvollen Autobahnzyklus des ADAC EcoTest beinahe um den Faktor 50 überschritten. Einen weiteren Fauxpas erlaubt sich das SUV bei den Bremsen - 41,2 m Bremsweg aus 100 km/h sind eindeutig zu viel. Aufgrund dieser Ausrutscher kann der zwar sehr gut ausgestattete, aber mit 42.100 Euro auch recht teure Forester 2.0D Sport nicht einmal ausgesprochenen Anhängern der Marke Subaru ans Herz gelegt werden.

Konkurrenten: u.a. BMW X3, Ford Kuga, Mazda CX-5, Renault Koleos.








- + lange Fahrzeuggarantie, umfangreiche Serienausstattung, sehr gute Traktion, laufruhiger Boxer-Diesel
- extrem hohe NOx-Emissionen, langer Bremsweg, Beifahrer- und mittlerer Fondsitz nicht für Kindersitze freigegeben

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,5**

AUTOKOSTEN **2,6**

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	2,3
	Langstrecke	3,3
	Transport	2,5
	Fahrspaß	3,6
	Preis/Leistung	3,0

EcoTest ★☆☆☆☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Der Forester ist innen wie außen solide verarbeitet, kleinere Makel wie die mehrteiligen Scheibenrahmen, schepfernde Türen bei geöffneten Scheiben oder die Drehregler der Klimatisierung, die etwas Spiel aufweisen, schmälern den Eindruck jedoch etwas. Die Materialqualität im Interieur ist von der deutschen Konkurrenz ein gutes Stück entfernt. Zwar ist das Armaturenbrett im oberen Bereich mit geschäumtem Kunststoff überzogen, der Rest wie etwa die Türverkleidungen besteht jedoch aus hartem und zudem kratzempfindlichem Plastik. Besonders ärgerlich ist dies

3,0 Alltagstauglichkeit

Der Forester 2.0D kommt auf Grundlage des EcoTest Verbrauchs mit einer Tankfüllung (60 Liter) bis zu 830 km weit. Mit einem Wendekreis von 11,5 m ist der Subaru nicht sonderlich Wendig. Hinzu kommt, dass er mit einer Breite von 2,05 m (von Spiegel zu Spiegel) recht breit geraten ist.

⊕ Nicht nur wegen des serienmäßigen Allradantriebs eignet sich der Forester bestens als Zugfahrzeug. Er darf bis zu zwei Tonnen schwere gebremste Anhänger an den

2,8 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden können nicht zuletzt aufgrund der hohen Sitzposition des Fahrers ordentlich abgeschätzt werden. Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Forester durchschnittlich ab. Verbesserungswürdig ist vor allem die Sicht nach schräg hinten, wo die breiten D-Säulen den Blick beeinträchtigen. Als Einparkhilfen stehen dem Forester-Fahrer die serienmäßige Rückfahrkamera, optionale Parksensoren vorn und hinten sowie eine Kamera im rechten Außenspiegel zur Verfügung. Die Außenspiegel



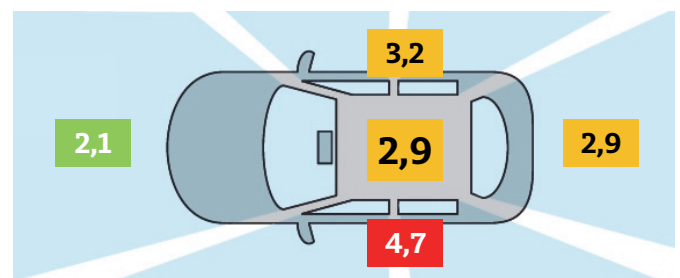
Eine hohe Fensterunterkante und nicht versenkbare Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach hinten.

im Kofferraum, wo die Seitenverkleidung nicht aus Teppich, sondern hartem Kunststoff besteht - es bedarf nicht viel Phantasie sich vorzustellen, wie die Verkleidungen nach ein paar Monaten aussehen. Abgesehen vom nur teilweise verkleideten Motorraum und dem unverkleideten Heckbereich macht der Unterboden einen aufgeräumten Eindruck.

⊕ Die Motorhaube wird von einer Gasdruckfeder offengehalten.

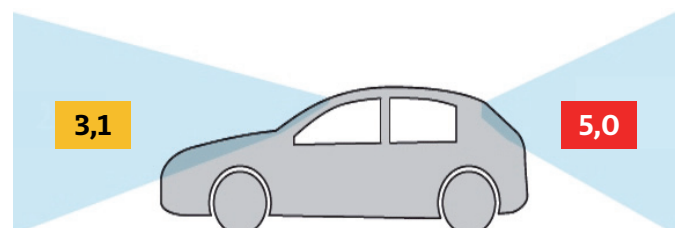
Haken nehmen, ungebremste dürfen immerhin 750 kg wiegen. Die Stützlast ist wie die Dachlast mit 80 kg ordentlich bemessen.

⊖ Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung integriert und muss umständlich per Schalter im Innenraum entriegelt werden. Ein Fehlbetankungsschutz, der einen vor versehentlichem Tanken mit Benzin bewahrt, fehlt leider.



Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

liefern ein großzügiges Bild nach hinten, einen asphärischen Bereich gibt es aber weder links noch rechts. Bei Regen wird die Windschutzscheibe großflächig gereinigt, links bleibt nur ein sehr schmaler Streifen unberührt.

⊕ Der Forester erleuchtet die Nacht serienmäßig mit LED-Scheinwerfern inklusive Kurvenlicht. Das Lichtsystem sorgt für helle und homogene

2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg in beide Sitzreihen gestaltet sich komfortabel. Abgesehen vom SUV-typisch etwas hohen Schweller gibt es daran nichts zu kritisieren. Die Türen geben eine große Öffnung frei und die Sitze sind angenehm hoch montiert.

2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum des Forester hat ein ordentliches Format. 365 Liter lassen sich unter der Hutablage verstauen, bis unters Dach beladen passen 685 Liter oder elf Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzlehnen

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladekante ist mit gemessen 73 cm recht hoch.

⊕ Der Forester Sport ist serienmäßig mit einer elektrischen Heckklappe ausgestattet, die jedoch nicht sonderlich weit und auffallend langsam öffnet und schließt. Die Klappe gibt einen großen Karosserieausschnitt frei; Ladekante und -boden befinden sich auf einem Niveau, was besonders das Entladen erleichtert.

⊖ Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine störende Stufe. Zudem ist der Kofferraum mit lediglich einer Lampe schwach ausgeleuchtet. Die Heckklappe öffnet mit einer Stehhöhe von 1,80 m nicht sonderlich hoch.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen sind serienmäßig asymmetrisch klappbar, die Entriegelung erfolgt entweder direkt am Sitz oder per Tastendruck vom Kofferraum aus. Nach dem Entriegeln fallen die Lehnen automatisch um.

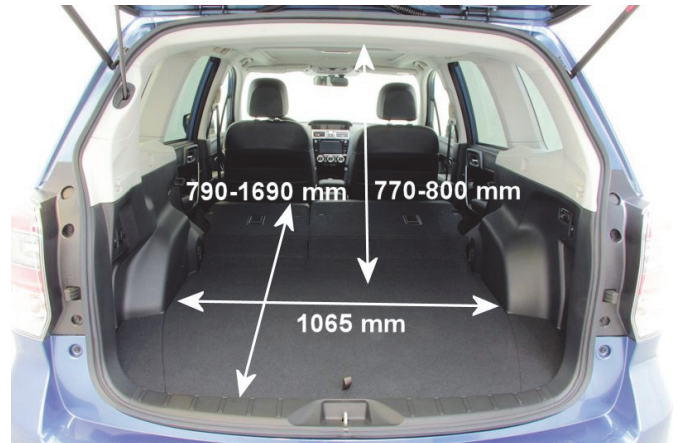
⊖ Vor dem Umklappen der rechten Lehnenhälfte muss zuvor der mittlere Sicherheitsgurt ausgehängt werden.

Fahrbahnausleuchtung, weitere Funktionen wie Abbiegelicht oder ein Fernlichtassistent sind jedoch nicht erhältlich.

⊖ Die hohe Heckfensterunterkante sorgt dafür, dass Gegenstände hinter dem Fahrzeug nur in großer Entfernung sichtbar sind. Ein automatisch abblendbarer Innenspiegel ist nicht erhältlich.

⊖ Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Immerhin lässt sich das System bei Subaru als einem der wenigen Hersteller zumindest deaktivieren.

um, bietet der Japaner bis zur Fensterunterkante und den Vordersitzen 710 Liter Stauraum - belädt man hinter den Vordersitzen das komplette Auto bis unter das Dach, stehen 1.455 Liter zur Verfügung.



Der Kofferraum mit 365 l Volumen ist vollkommen ausreichend für den alltäglichen Einkauf oder Reisegepäck.

Möchte man die Lehnen wieder einrasten, sollte man auf die äußeren Gurte achten, da sie nicht fixiert sind und bei Unachtsamkeit eingeklemmt und beschädigt werden können.

Ein Gepäcktrennnetz oder -gitter ist für den Forester leider nicht erhältlich.

2,7 INNENRAUM

2,8 Bedienung

In die Bedienung des Forester müssen sich vor allem Subaru-Neulinge erst einmal einarbeiten. Dies liegt weniger am Infotainmentsystem, das weitgehend logisch aufgebaut und mit guter Darstellung sowie Empfindlichkeit überzeugt, sondern an den verstreut angeordneten Eingabemöglichkeiten und Displays. So werden Funktionen des Bordcomputer teils mittels des mittig angeordneten Displays über dem Touchscreen, teils im Kombiinstrument angezeigt. Die Bedienung erfolgt im ersten Fall über eine schlecht erreichbare Taste unterhalb des gut sichtbaren Warnblinkers auf der Mittelkonsole, die Darstellung im Kombiinstrument wird über Tasten im überfrachteten und unübersichtlichen Multifunktionslenkrad bedient. Auch die Bedienung der Klimaregelung ist nicht ganz schlüssig. Zwar sind die Drehregler groß und die Tasten eindeutig erkennbar, die Einstellungen werden jedoch oben in einem zusätzlichen Display dargestellt. Die Tasten links vom Lenkrad werden ebenso vom Lenkrad verdeckt wie der Start-Stopp-Knopf, zudem fehlt eine Arretierung für den Zündschlüssel.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität ist der Forester bereits ab Werk recht gut aufgestellt. Der Subaru hat serienmäßig ein CD-Radio samt DAB-Empfang, zwei USB-Anschlüsse, SD-Kartenslot sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung serienmäßig an Bord. Auch ein Navigationssystem, ein

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Der Forester bietet den vorn Sitzenden gute Platzverhältnisse. Die Beinfreiheit dürfte jedoch etwas großzügiger ausfallen, sie reicht zumindest für 1,90 m große Insassen. Die Kopffreiheit ist dank des hohen Dachs



Der Subaru Forester bietet eine solide Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität.

Die beiden Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Motordrehzahl lassen sich trotz der recht kleinen Ziffern gut ablesen. Im Kombiinstrument fehlt eine separate Anzeige für Stand- und Abblendlicht, auch eine Kühlmittel- oder Öltemperaturanzeige wird vermisst.

Harman/Kardon-Soundsystem sowie die Smartphone-Schnittstellen MirrorLink und Starlink (Subaru-Lösung) gehören zum Serienumfang. Praktisch: Im Fond sowie im Kofferraum befindet sich jeweils eine 12-Volt-Ladebuchse.

deutlich besser, erst zwei Meter große Personen nehmen Kontakt mit dem Dachhimmel auf. Das gute Raumgefühl wird etwas durch die hohe Seitenlinie und das hoch aufbauende Armaturenbrett geschmälert.

2,7 Raumangebot hinten

Die Fondpassagiere finden ebenfalls ordentliche Platzverhältnisse vor. Sowohl die Bein- als auch Kopffreiheit ist für 1,85 m große Passagiere ausreichend bemessen. Letztere wäre ohne das serienmäßige Panorama-Glasschiebedach noch etwas größer.

3,1 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich zweistufig in der Neigung verstellen, leider ist die Rückbank nicht in Längsrichtung verschiebbar. Vorn gibt es genügend Ablagen, leider sind die Türfächer recht klein geraten. Gleiches gilt für den Fond, wo Lehnentaschen und zwei Cupholder in der Mittelarmlehne als Ablagemöglichkeiten dienen. In das Handschuhfach passt nicht viel hinein. Zudem lässt es sich weder verschließen noch klimatisieren.

3,0 KOMFORT

3,1 Federung

Der Forester ist mit einem konventionellen Fahrwerk ausgestattet. Eine adaptive Dämpferregelung, wie sie die meisten Konkurrenten zumindest optional anbieten, gibt es für den Subaru nicht. Dafür ist das SUV mit einer Niveauregulierung an der Hinterachse ausgestattet, die das Karosserieniveau auch bei Beladung konstant hält. Der gebotene Federungskomfort fällt durchschnittlich aus. Im Stadtverkehr dürfte die Federung sensibler auf Unebenheiten ansprechen, versenkte Kanaldeckel etwa werden eine Spur zu deutlich an die Insassen weitergereicht. Bei

3,2 Sitze

Der Fahrersitz kann elektrisch sowohl in Höhe als auch Neigung eingestellt werden, auch eine Memory-Funktion ist beim Forester Sport serienmäßig. Diese Möglichkeiten fehlen am Beifahrersitz. Die Kontur der Vordersitze kann allenfalls mit "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, das Leder

3,6 Innengeräusch

Mit gemessenen 70,4 dB(A) bei Tempo 130 gehört der Forester 2.0D nicht gerade zu den Leisetretern. Hauptverantwortlich dafür sind die sehr dominanten Windgeräusche, die sich bereits bei Landstraßentempo hörbar in den Vor-



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

hoch aufragenden Unebenheiten wie beispielsweise Geschwindigkeitshügeln spielt der Japaner den Vorteil seiner langen Federwege aus, sie werden vom Fahrwerk gekonnt geschluckt. Auf der Landstraße und Autobahn kommt der Aufbau des Forester kaum zur Ruhe, selbst kleinere Anregungen bringen Unruhe in das Fahrzeug. Neben der Stuckerneigung mindern die ausgeprägten Hubbewegungen bei langen Bodenwellen den Komforteindruck.

ist zudem recht rutschig. Positiv fallen die hohen und breiten Lehnen auf. Der Sitzkomfort in der zweiten Reihe lässt nicht nur im Vergleich zu den meisten Konkurrenten zu wünschen übrig. Die Sitzflächen der äußeren Plätze sind sehr weich und kaum konturiert, gleiches gilt für die Lehnen. Der mittlere Sitz ist hingegen hart gepolstert, zudem drückt die Lehne unangenehm im Lendenbereich.

dergrund spielen. Der Dieselmotor ist vor allem im Stadtverkehr und bei starker Beschleunigung präsent, hält sich bei höheren Geschwindigkeiten jedoch weitgehend zurück.

2,3 Klimatisierung

⊕ Der Forester Sport ist ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet, für die kalten Tage ist er dank der serienmäßig beheizbaren Vorder- und Fondsitze

(außen) sowie der Lenkradheizung ebenfalls bestens gewappnet. Die hinteren Scheiben sind getönt, ein Rolllöcher ist leider nicht erhältlich.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen

Der 147 PS leistende Boxer-Diesel sorgt im immerhin 1,7 Tonnen schweren Forester für ordentliche Fahrleistungen. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Forester in ordentlichen 7,7 s. Subaru gibt für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h 9,9, s an, der Vortrieb endet laut Hersteller bei 188 km/h. Ab etwa 150 km/h

hat das SUV spürbar mit den Fahrwiderständen zu kämpfen und braucht einigen Anlauf, um die Höchstgeschwindigkeit zu erreichen.

⊕ Dank der stufenlosen Automatik ist das Anfahrverhalten tadellos - gerade einmal 1,3 s vergehen, um von 15 auf 30 km/h zu beschleunigen.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Selbstzünder im Forester ist der weltweit einzige Boxer-Dieselmotor in einem Serien-PKW. Aufgrund der horizontal gegenüberliegenden Kolben entstehen weniger Vibrationen als bei einem gewöhnlichen Reihenvierzylinder. Tatsächlich sind die Vibrationen für einen Vierzylinder-Dieselmotor erstaunlich gering, das Aggregat läuft angenehm rund. Auch störendes Dröhnen bei niedrigen Drehzahlen verkneift sich der Motor, beim Ausdrehen klingt er jedoch recht kernig und wird laut.

In puncto Leistungsentfaltung und Ansprechverhalten schneidet der Boxermotor ebenfalls gut ab. Bereits ab circa 1.500 Umdrehungen entwickelt das Triebwerk ordentlich Schub und drückt den Forester merklich nach vorn, oberhalb von 3.500 Touren geht ihm jedoch spürbar die Puste aus - ein Ausbund an Drehfreude ist der Selbstzünder nicht. Gasbefehle setzt der Turbodiesel erfreulich spontan in Vortrieb um.

1,7 Schaltung/Getriebe

Der Forester Sport ist ausschließlich mit dem stufenlosen Automatikgetriebe Lineartronic zu haben. Wer lieber selbst schalten möchte, muss zu einer anderen Ausstattungslinie greifen.

⊕ Das stufenlose Automatikgetriebe bietet einen hervorragenden Komfort, da es bei normaler Fahrweise keine Schaltvorgänge gibt. Das Getriebe ändert dabei kontinuierlich die Übersetzung, während die Geschwindigkeit zunimmt, die Motordrehzahl jedoch konstant bleibt. Bei Vollast hingegen simuliert das Getriebe sieben Vorwärtsgänge und schaltet wie eine

konventionelle Wandlerautomatik. Das nervige Verharren bei der Maximaldrehzahl, wie man es von zahlreichen CVT-Getrieben kennt, tritt bei der Automatik im Subaru nicht auf. Die Spreizung des Getriebes ist nicht sonderlich groß, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit bereits 2.400 Umdrehungen.

⊖ Ein Start-Stopp-System gibt es für den Forester 2.0D leider nicht.

4,1 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest macht der Forester wie die meisten SUV keine sonderlich gute Figur. Das sehr rigide und lautstark arbeitende ESP sorgt dafür, dass der Subaru zwar viel

Geschwindigkeit abbaut, durch den harten Bremseingriff an den Vorderrädern lässt sich das SUV jedoch mit großem

Lenkwinkel zurück in die ursprüngliche Fahrspur dirigieren. Die starken Wankbewegungen und das unpräzise Fahrverhalten sorgen dafür, dass der Forester das Ausweichmanöver recht träge absolviert. Auch im alltäglichen Fahrbetrieb legt der Japaner wenig Elan an den Tag. Die erreichbaren Kurvengeschwindigkeiten sind überschaubar, bei flotter Fahrweise geht der Forester frühzeitig ins Untersteuern über, ehe ihn das über-eifrige ESP einbremst.

⊕ Der serienmäßige permanente Allradantrieb garantiert eine sehr gute Traktion.

3,2 Lenkung

Die elektromechanische Servolenkung hinterlässt insgesamt einen durchschnittlichen Eindruck. Die Mittellage ist auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht klar definiert und fühlt sich etwas teigig an, Lenkbewegungen aus der Mittellage heraus werden zunächst in Karosserieneigung und erst dann in eine Richtungsänderung umgesetzt. Zudem spricht die Hinterachse mit leichter Verzögerung auf Lenkbefehle an. Ebenso wie die Präzision dürfte auch das Lenkgefühl ausgeprägter sein. Mit knapp drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung für ein SUV recht direkt übersetzt, der Lenkaufwand besonders im Stadtverkehr hält sich dadurch in Grenzen.

4,6 Bremse

Das Pedalgefühl ist ebenso wie das Ansprechverhalten der Bremse unauffällig.
























⊖ Bei den Bremswegmessungen patzt der Forester: Mit durchschnittlich 41,2 m braucht das SUV deutlich zu lange, um aus Tempo 100 zum Stehen zu kommen.

3,1 SICHERHEIT

3,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Zwar hat Subaru für das Modelljahr 2018 das Kamerasystem Eyesight im Forester eingeführt, das die Funktionen adaptive Geschwindigkeitsregelung, Spurhalteassistent und Notbremssystem inklusive Fußgängererkennung und Kollisionswarner umfasst. Leider ist das System jedoch an wenige Motoren- und Ausstattungskombinationen gekoppelt, der Forester 2.0D fällt nicht darunter. Immerhin bietet das bereits seit 2013 gebaute SUV seit dem Modelljahr 2018 einen radargestützten Spurwechselassistenten sowie eine Querverkehrswarnung beim Rückwärtsfahren.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Ein Tempomat gehört ebenfalls zum Serienumfang.

⊖ Bei einer Vollbremsung wird der nachfolgende Verkehr weder durch die Warnblinkanlage noch durch blinkende Bremslichter zusätzlich gewarnt.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

Die hinteren Kopfstützen lassen sich nur für bis zu 1,60 m große Insassen weit genug herausziehen.

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Subaru Forester gute 91 Prozent der möglichen Punkte im Bereich Insassensicherheit (Stand 11/2016). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis über 1,90 m ausreichenden Schutz. Die vorderen Insassen werden

ermahnt sich anzuschnallen, von der Rücksitzbank erhält der Fahrer die Information, welche Gurte verwendet werden.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Ladeboden verstaut und sind im Bedarfsfall unter Umständen schlecht zu erreichen.

3,5 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit ergattert der Forester 91 Prozent der möglichen Punkte beim ADAC Crashtest.

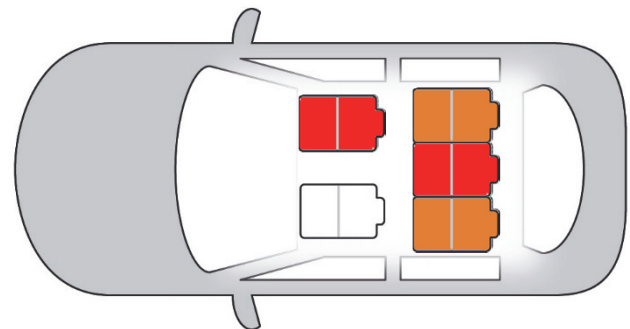
⊖ Zwar lässt sich der Beifahrerairbag per Schlüsselschalter deaktivieren, trotzdem ist der Beifahrersitz von Subaru nicht für die Montage von Kindersitzen freigegeben. Gleiches gilt für den mittleren Fondsitz.

Die äußeren Fondsitze sind vom Hersteller für Kindersitze sämtlicher Gewichtsklassen freigegeben und verfügen über Isofix-Vorrichtungen, damit lassen sich auch hohe Kindersitze problemlos montieren. Mit dem Gurt ist eine lagestabile Fixierung nicht möglich, da die Gurte unter dem Polster angebracht sind. Verwendet man hinten außen einen Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt - es empfiehlt sich eine Probemontage inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von

Kindern zu leicht bedient werden. Zudem fehlt den hinteren Fensterhebern ein Einklemmschutz, die auftretenden Schließkräfte bergen ein hohes Verletzungsrisiko.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

3,2 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest erreicht der Forester beim Fußgängerschutz 73 Prozent der möglichen Punkte (Stand 11/2016). Vor allem der vordere Bereich der Motorhaube ist recht un-nachgiebig gestaltet. Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist

für den Forester 2.0D Sport nicht verfügbar, da er nicht mit dem Eyesight-Kamerasystem erhältlich ist.

5,4 UMWELT/ECOTEST

5,2 Verbrauch/CO₂

⊖ Mit 7,2 l/100 km erweist sich der Forester 2.0D als ganz schön trinkfest. Spritspartechiken wie ein Start-Stopp-System hat der Subaru nicht zu bieten. Die entsprechende CO₂-Bilanz von 227 g/km bringt dem SUV nur acht von 60

möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Die Verbräuche auf 100 Kilometer im Einzelnen: 6,9 Liter in der Stadt, 6,3 Liter außerorts und 8,9 Liter auf der Autobahn.

5,5 Schadstoffe

⊖ Im Schadstoffkapitel versagt der Forester aufgrund der viel zu hohen NOx-Emissionen vollständig. Hier rächt es sich, dass die Japaner auf ein wirksames SCR-System verzichten und stattdessen nur einen NOx-Speicherkatalysator verbauen, der zudem offensichtlich unterdimensioniert ist. Dafür gibt es in diesem Kapitel null Punkte, weshalb der Forester insgesamt nur auf acht Zähler und damit lediglich einen von fünf Sternen im ADAC EcoTest kommt.

2,6 AUTOKOSTEN

2,6 Monatliche Gesamtkosten

Happige 42.100 Euro verlangt Subaru für den Forester 2.0D Sport inklusive der stufenlosen Automatik. Ein selbstbewusster Preis für das japanische SUV, auch wenn die Serienausstattung mit Annehmlichkeiten wie elektrisch verstellbaren Ledersitzen, Harman/Kardon-Soundsystem, Navigationssystem, LED-Scheinwerfer sowie Lenkrad- und Sitzheizung (vorn und hinten) sehr opulent ausfällt. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 326 Euro, die Aufwendungen für die Versicherung sind aufgrund der ungünstigen Einstufungen ebenfalls recht hoch. 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 zeigt sich bei den Garantieleistungen erfreulich spendabel und gibt eine fünfjährige Garantie bis 160.000 km auf das Fahrzeug, drei Jahre gegen Oberflächenkorrosion und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

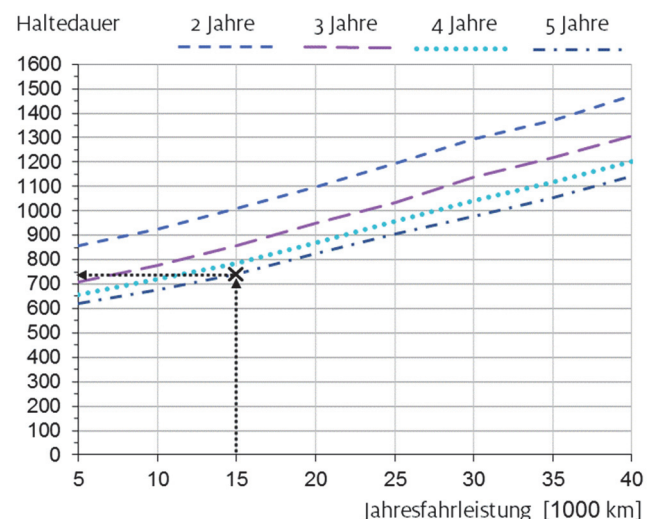
Landstraße	6,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 739 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0X	2.0XT Lineartronic	2.0D
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1998	4/1998
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	177 (240)	108 (147)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	198/4200	350/2400	350/2400
0-100 km/h [s]	10,6	7,5	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	221	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,9 S	8,5 S	5,7 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	160	197	148
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/25	15/21/25	15/21/25
Steuer pro Jahr [Euro]	170	244	296
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	585	767	617
Preis [Euro]	25.900	40.300	30.500

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Turbodiesel (Boxer), Euro6b, NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	108 kW/147 PS bei 3.600 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Verbrauch pro 100 km	6,3 l
CO ₂ -Ausstoß	163 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b. m²/0
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R 18
Länge/Breite/Höhe	4.595/1.795/1.735 mm
Leergewicht/Zuladung	1.625/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	505/1564 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre / 160.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Ota-shi

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	41,2 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R 18 98V
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Dueler H/L 400
Wendekreis links/rechts	11,4/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	7,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/6,3/8,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	189 g/km (WTW* 227 g/km)
Reichweite	830 km
Innengeräusch 130 km/h	70,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1695/385 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365/710/1.455 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	112 Euro	Werkstattkosten	66 Euro
Fixkosten	122 Euro	Wertverlust	439 Euro
Monatliche Gesamtkosten	739 Euro		
Steuer pro Jahr	326 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/25		
Basispreis Forester 2.0D Sport Lineartronic	42.100 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 02.08.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	42.745 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.525 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	555 Euro/395 Euro
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur im Zubehör)	-
Metalliclackierung	560 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,5

AUTOKOSTEN

2,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Motor/Antrieb	2,2
Verarbeitung	2,8	Fahrleistungen	2,7
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,2
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	1,7
Ein-/Ausstieg	2,0	Fahreigenschaften	4,1
Kofferraum-Volumen	2,4	Fahrstabilität	3,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,6	Lenkung	3,2
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	4,6
Innenraum	2,7	Sicherheit	3,1
Bedienung	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,7
Multimedia/Konnektivität	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Raumangebot vorn	2,5	Kindersicherheit	3,5
Raumangebot hinten	2,7	Fußgängerschutz	3,2
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/EcoTest	5,4
Komfort	3,0	Verbrauch/CO ₂	5,2
Federung	3,1	Schadstoffe	5,5
Sitze	3,2		
Innengeräusch	3,6		
Klimatisierung	2,3		

Stand: November 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl