



Subaru Forester 2.0ie Platinum Lineartronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (110 kW/150 PS)

Subaru fristet in Deutschland schon länger ein Schattendasein. 2021 fanden die Modelle mit dem symmetrischen Allradantrieb nur noch knapp 4.700 Käufer. „Bestseller“ war der Forester mit rund 1.700 Einheiten, den die Japaner zum Modelljahr 2022 überarbeitet haben. Auffälligste Änderung ist dabei die neugestaltete Front, die restliche Karosserie blieb weitgehend unberührt. Gleiches gilt für das Interieur, welches ordentlich Platz für vier Insassen samt deren Gepäck bietet. Die Verarbeitungsqualität geht in Ordnung, die Bedienung erfordert vom Fahrer allerdings eine längere Eingewöhnung - und bleibt auch danach teils undurchsichtig und umständlich. Beim Antrieb geht Subaru weiterhin seinen eigenen Weg. Der Zweitliter-Boxermotor wird von einem ins Getriebe integrierten E-Motor unterstützt, der seine Energie aus einem 0,6 kWh großen Akku bezieht und rein elektrisches Fahren bis 40 km/h möglich macht. Trotz des großen technischen Aufwands kann der Antrieb nicht überzeugen. Er wirkt angestrengt und durchzugsschwach, der Verbrauch fällt mit 9,1 l/100 km deutlich zu hoch aus. Hinzu kommt, dass die CO-Emissionen bei hoher Last stark ansteigen. Die Reichweite fällt mit lediglich 525 km für einen Verbrenner sehr überschaubar aus. Für den Forester 2.0ie sprechen hingegen die fünfjährige Fahrzeuggarantie, die als Platinum sehr umfangreiche Ausstattung sowie die dank Allradantrieb ausgezeichnete Traktion. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q5, BMW X3, Honda CR-V, Mercedes GLB, Mitsubishi Outlander, Renault Koleos.

- ⊕ lange Fahrzeuggarantie, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, sehr gute Traktion
- ⊖ sehr hoher Verbrauch, mäßige Reichweite, durchzugsschwacher Motor, gewöhnungsbedürftige Bedienung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **3,0**

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,9
	Transport	2,1
	Fahrspaß	3,7
	Preis/Leistung	2,9

Ecotest **★★★★☆**

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Der Forester ist innen wie außen solide verarbeitet. Kleinere Makel wie die mehrteiligen Scheibenrahmen, scheppernde Türen bei geöffneten Scheiben oder Drehregler mit Spiel schmälern den Qualitätseindruck aber. Die Materialauswahl im Innenraum geht durchaus in Ordnung. Armaturenbrett und Türverkleidungen sind wie in dieser Klasse üblich im oberen Bereich geschäumt, darunter ertasten die Fingerkuppen ausschließlich harten und kratzempfindlichen Kunststoff. Ungeöhnlich: Die Sonnenblenden sind mit Stoff bezogen. An den

Dachsäulen findet man dann aber wieder Kunststoffverkleidungen. Gleiches gilt für den 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. Ärgerlich ist auch, dass die beim Vorgängermodell noch vorhandene Gasdruckfeder an der Motorhaube weggespart wurde. Abgesehen vom nur teilweise verkleideten Motorraum und dem unverkleideten Heckbereich wirkt der Unterboden erfreulich aufgeräumt.

3,0 Alltagstauglichkeit

Mit einem Wendekreis von 11,6 m ist der Subaru nicht sonderlich wendig. Hinzu kommt, dass er mit einer Breite von 2,08 m (inklusive Außenspiegel) recht breit geraten ist. Der Forester ist serienmäßig mit einem Reifenpannenset ausgestattet, ein Ersatzrad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für das SUV nicht zu haben. Gut: Unter dem Kofferraumboden findet man einen Wagenheber sowie einen Radmutterenschlüssel.

⊕ Angesichts der Größe und des Allradantriebs hätte man dem Forester schon mehr Anhängelast zugetraut als die erlaubten 1.870 kg. Dennoch sind fast 1,9 t für die meisten Zwecke ausreichend. Ungebremste Hänger dürfen die üblichen 750 kg wiegen, die maximale Stützlast beträgt 75 kg. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen bis zu 80 kg transportiert werden.

⊖ Der Forester 2.0ie kommt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs nur dürftige 525 km weit. Das resultiert aus dem unglückseligen Zusammenspiel von hohem Verbrauch (9,1 l Super auf 100 Kilometer) und dem recht kleinen Tank (48 l). Ein Fehlbetankungsschutz, der versehentliches Tanken mit Diesel verhindert, fehlt leider.

2,5 Licht und Sicht

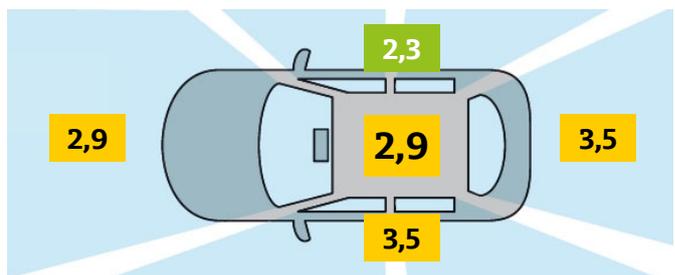
Die Fahrzeugenden können nicht zuletzt aufgrund der hohen Sitzposition des Fahrers ordentlich abgeschätzt werden. Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Forester durchschnittlich ab. Verbesserungswürdig ist vor allem die Sicht nach schräg hinten, wo die breiten D-Säulen den Blick beeinträchtigen. Als Einparkhilfen stehen dem Forester-Fahrer die Rückfahrkamera samt Reinigungsdüse, Parksensoren hinten sowie außer in der Basisausstattung eine serienmäßige Kamera im rechten Außenspiegel zur Verfügung. Vordere Parksensoren, Parkassistent oder eine 360-Grad-Kamera gibt es für den Forester allerdings nicht. Die Außenspiegel liefern ein großzügiges



Eine hohe Fensterunterkante und nicht versenkbare Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach hinten. Allerdings verschafft die serienmäßige Rückfahrkamera die notwendige Abhilfe.

Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

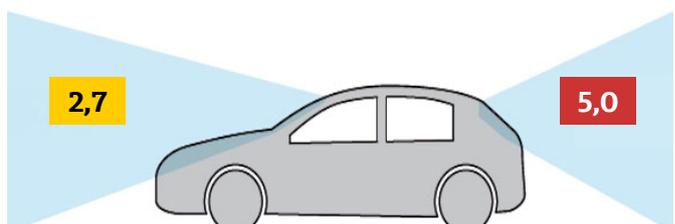


Bild nach hinten, einen zusätzlichen asphärischen Bereich gibt es aber nur rechts.

⊕ Der Forester erleuchtet die Nacht serienmäßig mit LED-Scheinwerfern inklusive dynamischer Leuchweitenregulierung, Kurvenlicht und einem statischen Fernlichtassistenten. Das Lichtsystem sorgt für eine angenehm helle und homogene Fahrbahnausleuchtung, weitere Funktionen wie Abbiegelicht oder ein blendfreier

Fernlichtassistent sind jedoch nicht erhältlich. Erfreulich: Alle Forester-Modelle bringen serienmäßig eine Scheinwerferreinigungsanlage mit.

⊖ Die hohe Heckfensterunterkante sorgt dafür, dass Gegenstände hinter dem Fahrzeug nur in großer Entfernung sichtbar sind. Die serienmäßige Rückfahrkamera kann hier Abhilfe schaffen.

2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich in beide Sitzreihen 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: Vorn liegt die Sitzfläche bei ganz nach unten gestelltem Sitz 57 cm über der Straße.

⊖ 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.

2,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum des Forester hat ein ordentliches Format. 400 l lassen sich unter der Hutablage verstauen, bis unters Dach beladen passen 725 l oder ein Dutzend Getränkeboxen hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, bietet der Japaner bis zur Fensterunterkante und den Vordersitzen 815 l Stauraum - belädt man hinter den Vordersitzen das komplette Auto bis unter das Dach, stehen 1.565 l zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden findet man noch ein kleines Fach mit 15 l Volumen.



Der Kofferraum mit 400 l Volumen ist vollkommen ausreichend für den alltäglichen Einkauf oder das Reisegepäck.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladekante ist mit gemessenen 73 cm recht hoch.

⊕ Der Forester ist außer in der Basisausstattung serienmäßig mit einer elektrischen Heckklappe ausgestattet, die jedoch nicht sonderlich weit öffnet. Ab 1,90 m Körpergröße kann man nicht aufrecht darunter stehen. Die Klappe gibt einen großen Karosserieausschnitt frei; Ladekante und -boden befinden sich auf einem Niveau, was besonders das Entladen erleichtert. Auch die fast perfekt ebene Ladefläche bei umgeklappten Rücksitzlehnen ist praktisch.

⊖ Der Kofferraum ist mit lediglich einer Lampe an der Decke schwach ausgeleuchtet.



Mit einer Höhe von 73 cm macht die Ladekante das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer recht mühevollen Angelegenheit.

2,4 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. Für ein praktisches SUV dürfte der Forester mehr Verstaumöglichkeiten im Kofferraum bieten, besonders Ablagefächer in den Seitenwänden werden hierbei vermisst. Immerhin gibt es einen kleinen Stauraum unter dem leider nicht höhenverstellbaren Ladeboden sowie sieben Taschenhaken, wobei sich zwei davon oben am Dachhimmel befinden und einer an der Innenseite der Heckklappe sitzt.

2,5 INNENRAUM

3,0 Bedienung

In die Bedienung des Forester müssen sich vor allem Subaru-Neulinge erst einmal einarbeiten. Dies liegt weniger am Infotainmentsystem, das weitgehend logisch aufgebaut ist und mit guter Darstellung sowie Empfindlichkeit überzeugt, sondern an den verstreut angeordneten Eingabemöglichkeiten und Displays. So werden Informationen des Bordcomputers teils im zentral angeordneten Display und teils im Kombiinstrument angezeigt. Die Bedienung erfolgt in beiden Fällen über verschiedene Lenkradtasten – das Multifunktionslenkrad ist mit Tasten überfrachtet und unübersichtlich. Immerhin kann sich der Fahrer nahezu jede beliebige Fahrinformation wie Reifendruck, Restreichweite, Öltemperatur und Durchschnittsgeschwindigkeit anzeigen lassen. Während der Durchschnittsverbrauch als Zahl dargestellt wird, lässt sich der Momentanverbrauch nur als Balkendiagramm ablesen – die Anzeige ist deshalb unpräzise. Das Kombiinstrument mit klassischen Rundinstrumenten für Geschwindigkeit und Drehzahl liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, ist jedoch eng skaliert, wodurch die Übersichtlichkeit leidet. Sowohl das Licht als auch die Nebelscheinwerfer werden am Blinkerhebel aktiviert und der Status im Kombiinstrument angezeigt, wobei eine separate Anzeige für das Abblendlicht fehlt. Die Bedienung der Klimaregelung ist ebenfalls nicht schlüssig. Zwar sind die Drehregler groß und die Tasten eindeutig erkennbar, die Einstellungen werden aber nicht beim Bedienteil, sondern oben im Zentraldisplay dargestellt. Neu ist die Gestensteuerung für die Klimatisierung, deren Nutzen aber sehr überschaubar ist. Hält man die offene Hand rund eine Sekunde vor das obere Display, wird die Temperatur um zwei Grad Celsius erhöht. Ballt man eine Faust, senkt sich die Temperatureinstellung. Die Tasten links vom Lenkrad sind vom Lenkrad verdeckt. Dieses lässt sich in Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind ordentlich positioniert. An der Bremse fehlt jedoch ein Schutz, um zu verhindern, dass man mit der Schuhsohle darunter hängen bleibt.

⊕ Angelassen wird der Motor über einen beleuchteten Start-Stopp-Knopf, der gut erreichbar, aber etwas versteckt hinter dem Lenkrad angebracht ist. Abblend- und Fernlicht sowie die

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

Scheibenwischer vorn sind serienmäßig sensorgesteuert. Zentrales Bedienelement ist der acht Zoll große Touchscreen des serienmäßigen Radio- und Navigationssystems. Praktisch sind die beiden Drehregler sowie die Schnellwahltasten für Grundfunktionen neben den berührungssensitiven Schaltflächen des Displays, das etwas höher angeordnet sein könnte. Insgesamt sind die meisten Schalter, wie auch der Wählhebel, gut erreichbar positioniert und im Dunkeln zufriedenstellend beleuchtet. Alles in allem kommt man nach einer gewissen Eingewöhnung mit dem Bedienkonzept zurecht.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen der geöffneten Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe weit entfernt sind. Die Schalter sind im Fahrzeug nicht durchgehend nach Funktionen gruppiert. So befindet sich beispielsweise der Taster für das ESP unten an der linken Verkleidung der Armaturentafel und der für die Spurverlassenswarnung am Dachhimmel. Störend ist zudem, dass an den jeweiligen Schaltern die aktuelle Einstellung nicht erkennbar ist – die Kontrollleuchten befinden sich im Kombiinstrument.



Der Subaru Forester bietet eine solide Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität ist der Forester Platinum gut aufgestellt. Der Subaru hat serienmäßig ein Audiosystem samt digitalem Radio-Empfang (DAB+) und neun Lautsprechern, zwei USB-Anschlüsse sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung an Bord. Sogar ein CD-Laufwerk sowie ein AUX-Anschluss bringt der Japaner serienmäßig mit. Hier ist der Forester erfreulicherweise in der Vergangenheit stehen geblieben, denn beides findet man heutzutage nur noch selten

1,7 Raumangebot vorn

⊕ Der Forester bietet den vorn Sitzenden gute Platzverhältnisse. Die Beinfreiheit dürfte jedoch etwas großzügiger ausfallen, sie reicht zumindest für gut 1,90 m große Insassen. Die Kopffreiheit ist dank des hohen Dachs erheblich besser, erst deutlich über zwei Meter große Personen

2,7 Raumangebot hinten

Die Fondpassagiere finden ebenfalls ordentliche Platzverhältnisse vor. Die Kopffreiheit ist für 1,85 m große Passagiere ausreichend bemessen, die Beinfreiheit reicht auch für größere Personen. Die Kopffreiheit wäre ohne das serienmäßige Panorama-Glasschiebedach noch etwas größer, andererseits lässt es viel Licht in den Innenraum und sorgt dadurch für ein luftigeres Raumgefühl.

2,8 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich in der Neigung verstellen, eine Verstellmöglichkeit in Längsrichtung gibt es wie bei Mittelklasse-Kombis üblich nicht. Vorn gibt es zwar genügend Ablagen, aber die Türfächer sind recht klein geraten. Gleiches gilt für den Fond, wo Lehnentaschen und zwei Cupholder in der

vor. Zudem zählen ein Navigationssystem und die Smartphone-Schnittstellen wie Apple CarPlay und Android Auto zum Serienumfang. Dank des Subaru SmartLink-Systems hat man bei aktiver Datenverbindung über ein Smartphone Zugriff auf Internetradio und verschiedene Apps. Praktisch: Im Innen- und Kofferraum findet man insgesamt drei 12-Volt-Ladebuchsen.

nehmen Kontakt mit dem Dachhimmel auf. Das gute Raumgefühl wird etwas durch die hohe Seitenlinie und das hoch aufbauende Armaturenbrett geschmälert. Das beim Forester Platinum serienmäßige Panorama-Schiebedach lockert das Raumgefühl im Topmodell aber wieder auf.



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

Mittelarmlehne als Ablagemöglichkeiten dienen. Das Handschuhfach ist nicht sehr geräumig und weder verschließ- noch klimatisierbar.

2,7 KOMFORT

2,9 Federung

Der Forester ist mit einem konventionellen Fahrwerk ausgestattet. Eine adaptive Dämpferregelung, wie sie die meisten Konkurrenten in dieser Fahrzeugklasse zumindest optional anbieten, gibt es für den Subaru nicht. 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 hoch aufragenden

Unebenheiten wie beispielsweise Geschwindigkeitshügeln spielt der Japaner den Vorteil seiner langen Federwege aus, sie werden vom Fahrwerk gekonnt geschluckt. Auf der Landstraße kommt der Aufbau des Forester kaum zur Ruhe, selbst kleinere Anregungen bringen Unruhe in das Fahrzeug. Zwar ist auf manchen Autobahnabschnitten noch etwas Stuckern fühlbar, aber insgesamt zeigt der Forester eine passable Langstreckenkompetenz.

2,8 Sitze

Beide Vordersitze können beim Forester (außer in der Basisausstattung) elektrisch sowohl in Höhe als auch Neigung eingestellt werden, auch eine Memory-Funktion ist beim Forester serienmäßig. Sitzlehnen und -flächen sind vorn angemessen geformt und konturiert – sogar im Schulterbereich. Der Seitenhalt ist insgesamt zufriedenstellend. Beim Kurvenfahren dürfte der Seitenhalt ausgeprägter sein, das Leder 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.

3,2 Innengeräusch

Mit gemessenen 68,7 dB(A) bei Tempo 130 gehört der Forester nicht gerade zu den Leisetretern. Hauptverantwortlich dafür sind die sehr dominanten Windgeräusche, die sich bereits bei Landstraßentempo hörbar in den Vordergrund spielen. Der Motor wird bei konstanter Fahrt wenig im Innenraum

wahrgenommen. Fordert man das Aggregat jedoch, arbeitet es aufgrund des stufenlosen Getriebes mit hohen Drehzahlen und macht lautstark auf sich aufmerksam. Fahrgeräusche wie beispielsweise Achspoltern auf schlechten Fahrbahnoberflächen belasten die Insassen nicht übermäßig.

2,2 Klimatisierung

⊕ Jeder Forester ist ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik samt zusätzlicher Luftausströmer für den Fond ausgestattet. Clever: Das Fahrerüberwachungssystem erkennt, ob auch Beifahrersitz und/oder die Fondsitze belegt sind und passt die Luftverteilung automatisch daran an. Für die

kalten Tage ist er dank der serienmäßig beheizbaren Vorder- und Fondsitze (außen) sowie der Lenkradheizung ebenfalls bestens gewappnet. Käufer der Basisversion müssen auf die Fondsitzeheizung und das beheizbare Lenkrad verzichten, wie auch auf die ansonsten getönten hinteren Scheiben.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen

In Deutschland bietet Subaru den Forester ausschließlich mit dem getesteten Antrieb an. Der 150 PS leistende Boxer-Ottomotor sorgt in Verbindung mit dem 17 PS starken E-Motor im knapp 1,7 Tonnen schweren Fahrzeug für zufriedenstellende Fahrleistungen. Allzu großen Tatendrang darf man von der Antriebseinheit angesichts des mäßigen Leistungsgewichts jedoch nicht erwarten. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Subaru in 7,4 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 9,5 s. Laut Herstellerangaben schafft es der

Mild-Hybrid in 11,8 Sekunden von 0 auf Tempo 100. Aufgrund des erst bei hohen 4.000 Umdrehungen anliegenden maximalen Drehmoments von 194 Nm ist der Direkteinspritzer-Sauger auf hohe Drehzahlen angewiesen, wenn es zügig vorangehen soll. Der Vortrieb endet laut Subaru bei 188 km/h. Die Kombination aus stufenloser Automatik, spontanem Ansprechen des Saugers und Elektro-Unterstützung sorgt für gutes Anfahrverhalten – lediglich 1,6 s vergehen, um von 15 auf 30 km/h zu beschleunigen.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Boxer-Benzinmotor erzeugt aufgrund der sich horizontal gegenüberliegenden Kolben weniger Vibrationen als ein gewöhnlicher Reihenvierzylinder. Tatsächlich sind die Vibrationen für einen Vierzylindermotor im Innenraum äußerst gering, das Aggregat läuft angenehm rund. Allerdings arbeitet der Motor recht laut und neigt im mittleren Drehzahlbereich zu deutlich wahrnehmbarem Brummen. In

puncto Ansprechverhalten macht der Sauger seine Arbeit gut, die Leistungsentfaltung kann allerdings nicht recht überzeugen. Das maximale Drehmoment liegt erst bei hohen Drehzahlen an – das kann selbst der schnell ansprechende Elektromotor mit seinem maximalen Drehmoment von 66 Nm nicht kompensieren.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Das im Forester stets verbaute 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 hoher Last 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. Dafür hat man beim Schalten der simulierten Fahrstufen

Schaltrücke, die stärker sind als bei guten konventionellen Automatikgetrieben. Die Autohold-Funktion wird über eine separate Taste aktiviert und bremst das Auto fest – der Fahrer kann dann den Fuß vom Bremspedal nehmen. Auch eine Bergabfahrlilfe hat der Forester an Bord. Das Start-Stopp-System arbeitet schnell und weitgehend ruckfrei – auf Wunsch werden im Kombiinstrument die genutzte Zeit in Sekunden und die eingesparte Kraftstoffmenge in Millilitern angezeigt.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

3,2 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest macht der Forester wie viele SUV keine sonderlich gute Figur. Das sehr beherzt eingreifende ESP sorgt dafür, dass der Subaru zwar viel Geschwindigkeit abbaut, durch den harten Bremsengriff an den Vorderrädern lässt sich das SUV jedoch nur 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. Er besteht den Ausweichtest aber, richtig unsicher wird das Fahrverhalten

nicht. 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 übereifrige 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 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung für ein SUV recht direkt übersetzt, der Lenkaufwand besonders im Stadtverkehr hält sich dadurch in Grenzen.

2,3 Bremse

Das Pedalgefühl ist ebenso wie das Ansprechverhalten der Bremse unauffällig.

⊕ Während der letzte Forester-Testwagen knapp 39 m Bremsweg benötigte, steht das aktuelle Modell bereits rund 5 m

eher und schneidet damit gut ab. Verantwortlich hierfür ist die deutlich gripstärkere Bereifung des Testwagens (Continental PremiumContact 6 statt Bridgestone Dueller H/P Sport).

1,4 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In jedem Forester ist das Kamerasystem „Eyesight“ serienmäßig verbaut, das die Funktionen adaptive Geschwindigkeitsregelung, Spurhalteassistent und Notbremssystem inklusive Fußgängererkennung und Kollisionswarner umfasst. Auch ein radargestützter Totwinkelwarner sowie eine Querverkehrswarnung beim Rückwärtsfahren sind dabei. Ein adaptiver Tempomat gehört ebenfalls zum Serienumfang, genauso wie ein Aufmerksamkeitsassistent per Infrarotsensor und die Überwachung des Reifendrucks über Sensoren in den Rädern.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

Die hinteren Kopfstützen lassen sich nur für bis zu 1,70 m große Insassen weit genug herausziehen.

⊕ Bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm erreicht der Subaru Forester sehr gute 97 Prozent der möglichen Punkte im Bereich Insassensicherheit (Stand 12/2019). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zwei Metern ausreichenden Schutz. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen, von der Rücksitzbank erhält der Fahrer die Information, welche Gurte verwendet werden. Der Forester kommt mit vorderen Front- und Seitenairbags, einem Knieairbag für den Fahrer sowie von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags. Ein starres Gepäcktrenngitter ist über das Zubehörprogramm erhältlich.

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

2,2 Kindersicherheit

⊕ Bei der Bewertung der Kindersicherheit ergattert der Forester im Crashtest nach Euro NCAP-Norm 91 Prozent der möglichen Punkte. Isofix-Kindersitze lassen sich auf beiden äußeren Rücksitzen dank gut zugänglicher Isofix-Befestigungen inkl. Ankerhaken und i-Size-Kennzeichnung einwandfrei fixieren. Die Rücksitze sind tadellos zugänglich. Auch mit den Gurten können Kindersitze einwandfrei befestigt werden. Dies trifft auch für den Beifahrersitz zu. Wie immer gilt aber: Vor dem Kindersitzkauf alle geplanten Befestigungsvarianten im Fahrzeug durchprobieren. Die Beifahrerairbags werden automatisch abgeschaltet, wenn die Sensorik im Sitz einen rückwärts gerichteten Kindersitz erkennt. Deshalb können auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrerplatz befestigt werden. Die

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

vorderen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz, der das Verletzungsrisiko mindert.

⊖ Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden. Zudem fehlt den hinteren Fensterhebern und auch der elektrischen Heckklappe ein früh genug greifender Einklemmschutz, die auftretenden Schließkräfte bergen ein hohes Verletzungsrisiko.

2,4 Fußgängerschutz

Bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm kommt der Forester beim Fußgängerschutz auf 80 Prozent der möglichen Punkte. Das serienmäßige Notbremsssystem kann neben Fußgängern auch Radfahrer erkennen. Bis ca. 20 km/h macht das akustische Fußgängerwarnsystem Passanten auf den Forester aufmerksam, wenn er elektrisch und damit sehr geräuscharm unterwegs ist.

4,2 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

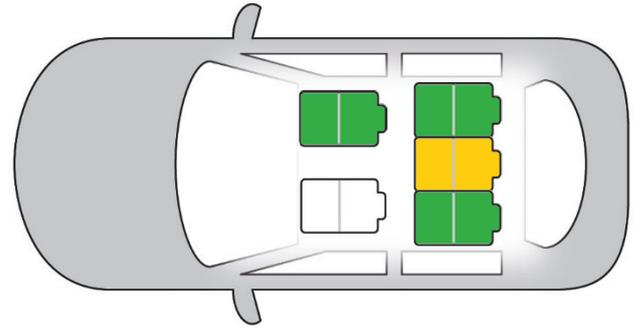
⊖ Subaru betreibt mit dem e-Boxer einen hohen technischen Aufwand. Das Antriebssystem umfasst neben dem Saugbenziner einen 12 kW/17 PS leistenden E-Motor (in das Getriebe integriert) sowie eine 0,6 kWh fassende Batterie, die sich unter dem Ladeboden befindet. Obwohl Subaru von einem Mildhybridsystem spricht, kann der Forester e-Boxer analog zu einem Vollhybriden auch rein elektrisch fahren - bis zu 1,6 km weit und bis zu 40 km/h schnell. Dennoch fällt das Ergebnis unter Verbrauchsgesichtspunkten enttäuschend aus. Mit hohen 9,1 l/100 km ist der Forester 2.0ie trotz der Hybridisierung alles andere als sparsam. Die entsprechende CO₂-Bilanz von 243 g/km bringt dem SUV nur zwei von 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Die Verbräuche auf 100 Kilometer im Einzelnen: 8,9 l in der Stadt, 7,8 l außerorts und 11,4 l auf der Autobahn.

2,9 Schadstoffe

⊖ Der serienmäßige Otto-Partikelfilter (OPF) reduziert zwar die Partikelemissionen, im Autobahnzyklus des ADAC Ecotest steigen die Partikel dennoch leicht an. Schwerer wiegt allerdings der extrem starke Kohlenmonoxid-Anstieg im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil.

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)

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke			8,9
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B	
Landstraße			7,8
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B	
Autobahn			11,4
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B	
Gesamtverbrauch			9,1
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B	

Unterm Strich erhält der Subaru Forester 31 von 50 Punkten für die Schadstoffwerte. Zusammen mit den CO₂-Punkten holt der Mildhybrid damit 33 Punkte und erhält somit lediglich zwei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

3,0 AUTOKOSTEN

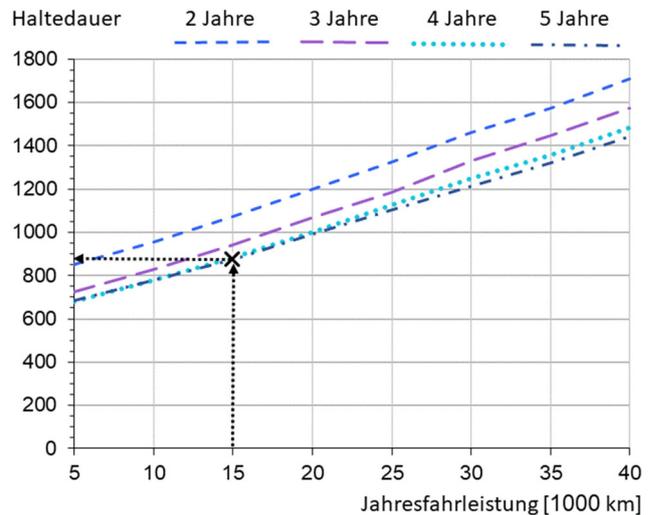
3,0 Monatliche Gesamtkosten

Subaru verlangt für den Forester in der getesteten Topausstattung Platinum mindestens 43.990 Euro. Allerdings ist der Japaner nahezu vollständig ausgestattet. Optional geordert werden können neben anderen Zubehörteilen wie Schmutzfängern an den Radläufen, einer Anhängerkupplung oder Stoßfängerschutzleisten lediglich Lederausstattung und Metallic- oder Perleffektlackierung. Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da das SUV im Klassenvergleich einen hohen Kraftstoffkonsum hat, schneidet er hier schlecht ab. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 266 Euro, die Aufwendungen für die Versicherung sind aufgrund der Einstufungen (KH: 14, VK: 24, TK: 24) ebenfalls sehr hoch. Alle 15.000 km bzw. zwölf Monate ist ein kleiner, alle 30.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig.

⊕ 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. Gegen Aufpreis lässt sich die Garantie auf fünf Jahre bzw. 200.000 km erweitern.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 873 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Ottomotor (Boxer, Mild-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.600 1/min
Maximales Drehmoment	194 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe-
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,1 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	185 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	m ² /
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.640/1.815/1.730 mm
Leergewicht/Zuladung	1.693/492 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	509/1.779 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.870 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	48 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre oder 160.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Ota

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 98V
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Ecotest-Verbrauch	9,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,9/7,8/11,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	209 g/km (WTW* 243 g/km)
Reichweite	525 km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.075 mm
Leergewicht/Zuladung	1.695/490 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/815/1.565 l

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

Betriebskosten	212 Euro	Werkstattkosten	67 Euro
Fixkosten	128 Euro	Wertverlust	466 Euro
Monatliche Gesamtkosten	873 Euro		
Steuer pro Jahr	266 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/24/24		
Basispreis Forester 2.0ie Platinum Lineartronic	43.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.02.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.727 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.992 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	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	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (Zubehör, zzgl. Montage)	ab 387 Euro
Metalliclackierung	ab 640 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

3,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	2,4
Verarbeitung	2,6	Fahrleistungen	2,8
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,6
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	2,0	Fahreigenschaften	2,9
Kofferraum-Volumen	2,0	Fahrstabilität	3,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	3,2
Kofferraum-Variabilität	2,4	Bremse	2,3
Innenraum	2,5	Sicherheit	1,4
Bedienung	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Raumangebot vorn	1,7	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	2,7	Fußgängerschutz	2,4
Innenraum-Variabilität	2,8	Umwelt/Ecotest	4,2
Komfort	2,7	Verbrauch/CO ₂	5,5
Federung	2,9	Schadstoffe	2,9
Sitze	2,8		
Innengeräusch	3,2		
Klimatisierung	2,2		

Stand: Oktober 2022

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