



Subaru Forester 2.0ie Platinum Lineartronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

Es gibt sie noch, die Charakterautos. Modelle, die versuchen, sich scheinbar möglichst jeder neuen Mode zu widersetzen, egal ob sinnvoll oder auch nicht. Der Forester von Subaru ist so ein Auto, das an vielen Traditionen festhält. So verfügt er über einen permanenten Allradantrieb, welcher ihm eine ausgezeichnete Traktion verleiht. Auch an der klassisch gestalteten Karosserie mit vergleichsweise hohem Aufbau und großen Fensterflächen wird festgehalten. Das ermöglicht eine hohe Sitzposition und eine gute Übersicht. Es hat jedoch seine Gründe, warum andere Modelle immer flacher werden und lieber auf einen elektronisch zuschaltenden Allradantrieb setzen: Sie müssen immer effizienter und kraftstoffsparender werden. Das versucht der Forester mit seinem Hybridmodul ebenso, welches über kurze Strecken sogar rein elektrisches Fahren ermöglicht. Diese Strecken sind aber so kurz, dass sie kaum der Rede wert sind. Und auch sonst sind die SpARBEMÜHUNGEN des kultigen Japaners mit wenig Erfolg gesegnet: Im Ecotest liegt der Verbrauch bei üppigen 8,3 l/100 km. Immerhin sind die Abgase sauberer geworden, der technische Fortschritt ist also messbar. Vielleicht liegt das ermückernde Ergebnis auch daran, dass Subaru noch immer am famosen Boxermotor festhält - der begeistert durch seine ausgezeichnete Laufkultur, zusätzlich ist er im Forester jetzt vorbildlich akustisch gedämmt. Abgesehen von seinem phlegmatischen Antrieb, den zu fordern hauptsächlich den Verbrauch, aber kaum den Vortrieb dynamisiert, kann man dem neuen Forester wenig vorwerfen. Er bietet vor allem Komfort und viel Ausstattung, kombiniert mit reichlich Platz - wobei seine akzeptable Außengröße für eine gute Raumökonomie spricht. Auch als Zugfahrzeug eignet sich der Japaner, Subaru gestattet knapp über zwei Tonnen schwere Anhänger, wenn die Steigung nicht über 8 Prozent geht. Für das vollausgestattete Testmodell verlangt Subaru etwas über 49.000 Euro - ein stolzer Preis, wobei die Konkurrenz nicht wirklich günstiger ist. Und den meisten fehlt der besondere Charakter des Forester. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q5, BMW X3, Honda CR-V, Mercedes GLC, Mitsubishi Outlander, Renault Austral, VW Tiguan.

- ⊕ umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, gute Geländeeigenschaften mit permanentem Allradantrieb, lange Garantien
- ⊖ gewöhnungsbedürftige Bedienung, durchzugsschwacher Antrieb, hoher Verbrauch, kleiner Tank führt zu geringer Reichweite

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 3,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	2,6
	Langstrecke	3,0
	Transport	2,4
	Fahrspaß	3,7
	Preis/Leistung	3,0

Ecotest ★★☆☆☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Innen wie außen ist der Forester 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 vordere Türverkleidungen sind wie in dieser Klasse üblich im oberen Bereich geschäumt, darunter ertasten die Fingerkuppen ausschließlich harten und kratzempfindlichen Kunststoff. Ungewöhnlich, aber angenehm: Die Sonnenblenden sind mit

Stoff bezogen. An den Dachsäulen findet man dann aber wieder reine 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 Gasdruckfeder an der Motorhaube weggespart wurde. Abgesehen vom nur teilweise verkleideten Motorraum und dem unverkleideten Heckbereich wirkt der Unterboden erfreulich aufgeräumt.

3,2 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 8,3 l/100 km an, ergibt sich mit dem 48 l Tank eine überschaubare Reichweite von rund 575 km - für ein Auto mit Verbrenner ist das nicht viel und wird inzwischen von manchem Elektroauto schon überboten. Warum Subaru in einem großen SUV einen so kleinen Tank verbaut, bleibt rätselhaft, zumal der WLTP-Verbrauch von 8,1 l/100 km schon den Werksangaben nach keinen großen Aktionsradius zwischen den Tankvorgängen verspricht. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei mäßigen 457 kg - das reicht immerhin für vier Erwachsene samt deren Gepäck. Auf dem Dach gibt's serienmäßig praktische Schienen, um Dachträger leichter befestigen zu können; erlaubt sind Lasten bis 80 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 100 kg betragen, das reicht auch noch für

einen Fahrradträger samt zweier schwerer E-Bikes. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 2.055 kg (bis 8 % Steigung) bzw. bis 1.870 kg (bis 12 % Steigung) wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst die üblichen 750 kg). Die Außenmaße sind alles andere als kompakt, mit 2,08 m Breite und 4,67 m Länge ist man in engen Innenstädten nicht mehr entspannt unterwegs, zumal der Wendekreis bei 11,7 m liegt.

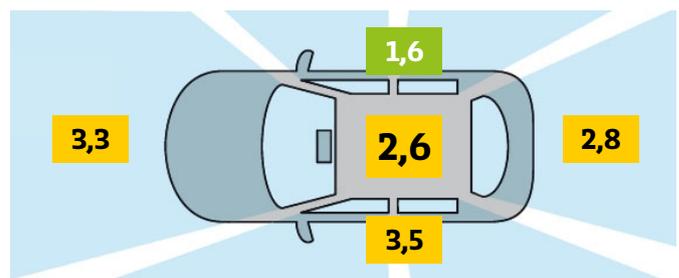
⊖ Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, ein Notrad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Forester nicht lieferbar. Ebenso fehlen Wagenheber und Bordwerkzeug an Bord.

2,4 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden können nicht zuletzt aufgrund der hohen Sitzposition des Fahrers ordentlich abgeschätzt werden. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Forester vergleichsweise gut ab. Verbesserungswürdig ist hauptsächlich die Sicht nach schräg hinten, wo die breiten D-Säulen den Blick beeinträchtigen. Als Einparkhilfen stehen dem Forester-Fahrer ein 360-Grad-Kamerasystem (Rückfahrkamera inkl. Waschdüse) und Parksensoren hinten zur Verfügung. Angesichts der sonstigen technischen Ausstattung erstaunlich: Vordere Parksensoren gibt es nicht, damit auch keinen Parkassistenten. Die Außenspiegel liefern ein großzügiges Bild nach hinten, einen zusätzlichen asphärischen Bereich gibt es aber nur rechts. Die hohe Heckfensterunterkante sorgt dafür, dass Gegenstände hinter dem Fahrzeug nur in großer Entfernung sichtbar sind. Die serienmäßige Rückfahrkamera kann hier Abhilfe schaffen.

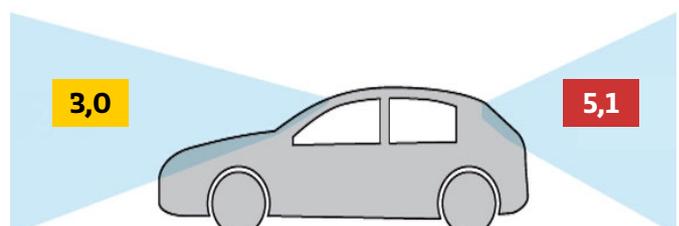
Rundumsicht

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.



⊕ Der Forester erleuchtet die Straße nachts 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.

2,1 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 58 cm über der Straße. Vorn wie hinten werden die Türen in drei Positionen zuverlässig offen gehalten. Es gibt vier Haltegriffe am Dachhimmel für alle äußeren Sitzplätze.

⊖ 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 im Subaru zumindest deaktivieren.

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum des Forester hat eine praktikable Größe. 400 l lassen sich unter der Hutablage verstauen, bis unters Dach beladen passen 600 l oder ein Dutzend Getränkeboxen hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, bietet der Japaner bis zur Fensterunterkante und den Vordersitzen 800 l Stauraum - belädt man hinter den Vordersitzen das komplette Auto bis unter das Dach, stehen 1.435 l zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden findet man noch ein kleines Fach mit rund 15 l Volumen.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen; einen elektrischen Antrieb dafür gibt es serienmäßig. Über den schlüssellosen Zugang wird auch das berührungslose Öffnen der Heckklappe umgesetzt, ein berührungsloser, angedeuteter "Fußkick" unter die Heckschürze reicht, wenn man den Fahrzeugschlüssel bei sich führt. Selbst 1,95 m große Personen müssen sich noch nicht um ihren Kopf Sorgen machen, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Die Ladekante liegt rund 73 cm über der Straße und damit relativ hoch - das macht das Beladen mit



Eine hohe Fensterunterkante und nicht vollständig versenk-bare Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach hinten. Allerdings verschaffen die serienmäßigen Parksensoren hinten und eine Rückfahrkamera die notwendige Abhilfe.



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



Die Ladekante liegt mit 73 cm recht hoch, befindet sich aber auf dem Niveau der Ladefläche.

schwerem Gepäck etwas anstrengender. Innen ergibt sich dafür keine Stufe, der eine Zentimeter Versatz zwischen Kofferraumboden und Ladekante ist nicht der Rede wert. Man hat auch bei umgeklappter Rückbank einen weitgehend ebenen Ladeboden ohne störende Stufe im Bereich der

geklappten Rücksitzlehnen, so dass lange Gegenstände einfach durchgeschoben werden können.

⊖ Der Kofferraum ist mit lediglich einer Lampe an der Decke schwach ausgeleuchtet - unter der geschlossenen Kofferraumabdeckung bleibt es dunkel.

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. Man kann die Neigung der Lehnen in fünf Positionen einstellen. 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

sechs Taschenhaken, wobei sich zwei davon oben am Dachhimmel befinden.

⊖ 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.

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 am mit unzähligen Tasten bestückten Lenkrad. Die Inhalte des früher zentral auf dem Armaturenbrett angeordneten kleinen Displays sind nun im Instrumentendisplay integriert. Somit werden jetzt alle Informationen des Bordcomputers an einer Stelle angezeigt. Die Bedienung der Instrumentenanzeigen erfolgt über verschiedene Lenkradtasten – das Multifunktionslenkrad ist wie erwähnt dafür mit Tasten überfrachtet und unübersichtlich. Immerhin kann sich der Fahrer nahezu jede beliebige Fahrinformation wie Reifendruck, Restreichweite, Öltemperatur und Durchschnittsgeschwindigkeit anzeigen lassen. Das Kombiinstrument mit klassischen Rundinstrumenten für Geschwindigkeit und Drehzahl liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, ist jedoch eng skaliert, wodurch die Ablesbarkeit und 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 erfolgt teilweise über eigene Tasten neben dem Display und teilweise im unteren Bereich des Displays selbst. Für Detaileinstellungen muss man dann wieder in das Menü - alles nicht ideal, manche Konkurrenten zeigen jedoch, dass es noch unübersichtlicher und umständlicher geht. Die Tasten links vom Lenkrad werden teils vom Lenkrad verdeckt. Das Volant 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. Ablend- und Fernlicht sowie die Scheibenwischer vorn sind serienmäßig sensorgesteuert. Zentrales Bedienelement ist der 11,6 Zoll große Touchscreen des serienmäßigen Radio- und Navigationssystems. Praktisch sind die beiden Drehregler neben dem Display, das insgesamt ein wenig höher angeordnet sein könnte. Unterm Strich 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.



Der Subaru Forester bietet eine solide Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität ist der Forester Platinum gut aufgestellt. Der Subaru hat serienmäßig ein Audiosystem samt digitalem Radio-Empfang (DAB+) und elf Lautsprechern inklusive Subwoofer, mehrere USB-Anschlüsse sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung an Bord. Das CD-Laufwerk ist inzwischen nicht mehr dabei, war aber auch kaum noch gefragt. Dagegen hält Subaru eisern am AUX-Anschluss fest und verbaut auf vorbildliche Weise einen solchen neben einem USB-C und einem USB-A-Anschluss - maximale Kompatibilität und alle drei Steckplätze sogar beleuchtet. Die gleichen USB-

Typen gibt es für die Rückbank nochmal. Auch fährt ein Navigationssystem samt Sprachsteuerung immer mit, ebenso eine induktive Ladeschale für Smartphones. Letztere lassen sich auch (kabellos) über Apple CarPlay und Android Auto verbinden. Dank des Subaru SmartLink-Systems hat man bei aktiver Datenverbindung über ein Smartphone Zugriff auf Internetradio und verschiedene Apps. Man kann Nutzerprofile anlegen und verwalten, differenzierte Privatsphäre-Einstellungen gibt es jedoch nicht.

1,7 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des Forester lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für über 1,95 m große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst mit über 2,10 m Körpergröße würde man den Dachhimmel berühren. Die Innenbreite liegt im guten durchschnittlichen Bereich. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, das auch längere Strecken entspannt zurücklegen lässt, insbesondere mit der großen Glasfläche des Panoramaschiebedachs.



Im Fond finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz, besonders die Beinfreiheit fällt großzügig aus.

2,5 Raumangebot hinten

⊕ Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten theoretisch für 2,10 m große Menschen aus - es gibt also fürstlich Platz auf der Rückbank. Limitierend ist nur die Kopffreiheit, ab etwa 1,90 m Größe geht man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich. Zwei

Erwachsene sitzen sehr bequem, für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das Panoramaschiebedach reicht auch gerade so bis den Rücksitzen.

2,8 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich in der Neigung verstellen, eine Verstellmöglichkeit in Längsrichtung gibt es beim Forester nicht. Vorn gibt es zwar genügend Ablagen, aber die Türfächer sind recht klein geraten. Gleiches gilt für den Fond, wo

Lehentaschen und zwei Cupholder in der Mittelarmlehne als Ablagemöglichkeiten dienen. Das Handschuhfach ist nicht sehr geräumig und weder verschließ- noch klimatisierbar, verfügt jedoch immerhin über eine Beleuchtung.

2,7 KOMFORT

2,8 Federung

Der Forester ist mit einem konventionellen Fahrwerk ausgestattet. Eine adaptive Dämpferregelung, wie sie viele Konkurrenten in dieser Fahrzeugklasse zumindest optional anbieten, gibt es für den Subaru Forester nicht. Der gebotene Federungskomfort ist im Rahmen der technischen Möglichkeiten bekömmlich. Im Stadtverkehr dürfte die Federung etwas sensibler auf Unebenheiten ansprechen, versenkte Kanaldeckel etwa werden eine Spur zu deutlich an die Insassen weitergereicht. Bei hoch aufragenden Unebenheiten wie beispielsweise

Geschwindigkeitshügeln dagegen 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, wenn er über schlechte Strecken unterwegs ist. Selbst kleinere Anregungen bringen Unruhe in das Fahrzeug. Auf der Autobahn wiederum kann er seine Langstreckenqualitäten zeigen, sein Fahrwerk zeigt sich hier insgesamt unauffällig und komfortorientiert.

2,6 Sitze

Beide Vordersitze können beim Forester elektrisch sowohl in Höhe als auch Neigung eingestellt werden, auch eine Memory-Funktion für die Fahrerseite ist beim Forester serienmäßig. Sitzlehnen und -flächen sind vorn angemessen geformt und konturiert – sogar im Schulterbereich. Der Seitenhalt ist insgesamt zufriedenstellend, er dürfte gerade in Kurven aber etwas ausgeprägter sein, denn das Leder ist recht rutschig. Positiv

fallen die hohen und breiten Lehnen auf. Der Sitzkomfort in der zweiten Reihe ist da deutlich überschaubarer. 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.

3,3 Innengeräusch

Mit gemessenen 69,0 dB(A) bei 130 km/h gehört der Forester nicht gerade zu den Leisetretern. Hauptverantwortlich dafür sind die 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.

2,3 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. Die hinteren Scheiben sind stärker getönt, um Sonneneinstrahlung zu reduzieren.

⊖ Die Lüftungsdüsen im Armaturenbrett müssen ohne separaten Verschluss auskommen, d.h. man kann die Richtung und die Intensität des Luftstroms nicht unabhängig voneinander einstellen.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen

Subaru bietet in Deutschland den Forester ausschließlich mit dem getesteten Antrieb an. Der 136 PS leistende Boxer-Ottomotor sorgt in Verbindung mit dem 17 PS starken E-Motor im gut 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 7,9 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 11,1 s. Laut Herstellerangaben schafft es der Mild-Hybrid

in 12,2 s von 0 auf Tempo 100. Aufgrund des erst bei hohen 4.000 Umdrehungen anliegenden maximalen Drehmoments von 182 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 ein gutes Anfahrverhalten – lediglich 1,4 s vergehen, um von 15 auf 30 km/h zu beschleunigen.

2,0 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. Auch akustisch hält sich das Aggregat angenehm im Hintergrund, die Subaru-Ingenieure haben den Motor gut gedämmt. Bei hohen Drehzahlen ist er dennoch klar vernehmbar, auch wenn

er sich Brummen oder Dröhnen verkneift. In puncto Ansprechverhalten macht der Sauger seine Arbeit gut, die Leistungsentfaltung ist gleichmäßig - allerdings gleichmäßig gering, im Zeitalter der Turbomotoren und Elektroantriebe ist man heute ganz andere Dimensionen gewohnt. Immerhin unterstützt der Elektromotor etwas, kann mit seinen maximal 66 Nm aber keine entscheidende Dynamik in den Forester-Antrieb bringen.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Das im Forester stets verbaute stufenlose Automatikgetriebe kann einen hervorragenden Komfort bieten - bei gemüthlicher Fahrweise gibt es keine spürbaren Schaltvorgänge. Das Getriebe ändert dabei kontinuierlich die Übersetzung, während die Geschwindigkeit zunimmt - so bleibt die Motordrehzahl weitgehend konstant. Bei hoher Last simuliert das Getriebe verschiedene Vorwärtsgänge und variiert die Motordrehzahl, um eine gewisse Dynamik zu suggerieren. Subaru versucht so auch, dass sture Verharren bei

Maximaldrehzahl zu vermeiden. Das macht die Elektronik nun geschickter als in früheren Modellen, denn nun bleiben die Insassen von Schaltrucken verschont. Die Autohold-Funktion lässt sich separat aktivieren und bremst das Auto fest - der Fahrer kann dann den Fuß vom Bremspedal nehmen. Auch eine Bergabfahrhilfe 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

2,7 Fahrstabilität

Subaru hat den Forester gründlich überarbeitet, er fährt sich nun spürbar souveräner, ohne an Fahrkomfort eingebüßt zu haben. Geblieben sind die recht ausgeprägten Karosseriebewegungen bei dynamischer Gangart - davon darf man sich nicht aus dem Konzept bringen lassen. Sie nehmen dem Fahrverhalten freilich Präzision, sind aber nicht unsicher. Insgesamt liegt der Forester sicher auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von moderaten Ausweichmanövern aus dem Konzept bringen. Der Geradeauslauf ist in Ordnung. Wer beim Anfahren beherzt aufs Gaspedal tritt, muss dank permanentem Allradantrieb keine durchdrehenden Räder befürchten. Auf rutschigem Untergrund bringt die Traktionskontrolle die Räder schnell unter Kontrolle - angesichts des überschaubaren Drehmoments ist das aber eher selten nötig. Im ADAC Ausweichtest kann der Forester eine gute Reaktion auf Lenkbefehle zeigen, jedoch einhergehend mit spürbarer Karosserieneigung. Im Grenzbereich ergibt sich moderates Untersteuern. Das ESP arbeitet effektiv und im notwendigen Maße, führt dadurch zu keinem stumpfen Einbremsen, sondern nur zu

notwendigem Tempoabbau. Der Forester giert leicht beim Lastwechsel, kommt damit besser um die Kurven. Selbst im Grenzbereich bleibt der Subaru lenkbar, über Korrekturen am Lenkrad kann man die ESP-Eingriffe steuern. Insgesamt zeigt sich der Japaner sicher, wenn man sich von der Karosserieneigung nicht irritieren lässt. Versucht man, geschickt gesteuert möglichst schnell durch den Parcours zu kommen, merkt man schnell: Das Fahrzeugkonzept per se macht den Forester nicht zum Dynamiker, sportliche Ambitionen kommen erst gleich gar nicht auf. Trotzdem macht er dynamische Kurvenfahrten erstaunlich willig mit, bleibt gut beherrschbar, baut Tempo nur soweit nötig ab. Die ESP-Eingriffe beschränken sich auf das notwendige Maß, die Stabilitätskontrolle regelt angemessen feinfühlig. Die Eingriffe lassen sich in ihrer Intensität durch die Lenkwinkel steuern, d.h. kurzes stärkeres Einlenken führt zu einem deutlicheren Eingriff, das Aufmachen der Lenkung setzt den Eingriff runter. Der Forester bleibt damit stets gut beherrschbar.

2,9 Lenkung

Die elektromechanische Servolenkung hinterlässt einen zufriedenstellenden Eindruck, kann aber insgesamt keine Akzente setzen. Sie fühlt sich recht synthetisch an und gibt wenig Rückmeldung. Für den Fahrer ergibt sich dadurch in gewisser Weise ein "unbeteiligter Eindruck": Man wird wenig mit Infos

von der Fahrbahn behelligt, spürt gleichzeitig aber auch wenig Präzision. Dadurch wirkt die Lenkung nicht besonders zielgenau und die Nulllage ist nicht ideal zu spüren. Die Zentrierung der Lenkung geht aber in Ordnung, so dass man stressfrei unterwegs sein kann.

3,2 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Forester-Testwagen durchschnittlich 37,0 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist nur ein mäßiges Ergebnis, liegt

aber noch im zufriedenstellenden Bereich. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit sind passabel, das Pedalgefühl ist ziemlich synthetisch.

1,6

SICHERHEIT

0,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Subaru hatte im Vorgänger sein Kamerasystem namens "Eyesight" verbaut. Damit wurden zahlreiche Sicherheitsassistenten mit beachtlicher Zuverlässigkeit umgesetzt. Ein reines Kamerasystem kommt aber irgendwann an seine Grenzen, und so setzt man im neuen Forester nun auf eine Kombination aus Radarsensoren und Kameras. Der serienmäßige Ausstattungsumfang im Forester ist vorbildlich, vom Notbremsassistenten mit Kollisionswarnung über den Kreuzungsassistenten und den Spurwechselassistenten inklusive Warnung vor querendem Verkehr vorn und hinten ist alles an Bord. Eine Verkehrszeichenerkennung, der adaptive Tempomat und ein Autobahnassistent mit Spurhalteassistenten ist natürlich auch dabei. Der Druck wird in jedem Reifen selektiv gemessen und bei Druckverlust frühzeitig gewarnt. Die Fahrerüberwachung mittels Kamera über dem Infotainmentmonitor ist jetzt auch immer dabei. Die Assistenten funktionieren durch die Bank gut und praktikabel, einzig die Abschaltung der akustischen Warnung durch die Verkehrszeichenerkennung ist noch umständlich gelöst - hier gibt es bei vielen Konkurrenten inzwischen praktikable Lösungen, solange der Gesetzgeber keine sinnvollere Applizierung erlaubt.

1,8

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Subaru Forester 83 Prozent und volle fünf Sterne für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 12/2024). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und ein Centerbag zwischen den vorderen Sitzen bringt der Forester immer mit. Hintere Seitenairbags gibt es nicht, dafür einen Knieairbag für den Fahrer. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp zwei Meter Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,70 m Größe, jedoch ist der Abstand zum Dachhimmel nicht zu groß, so dass hier noch ein gewisser Schutz geboten ist - ideal ist das freilich nicht. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie). Ein Kofferraumtrennnetz bzw. -gitter ab Werk gibt es nicht, kann aber gegen Aufpreis geordert werden.

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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT -

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	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
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

2,4 Kindersicherheit

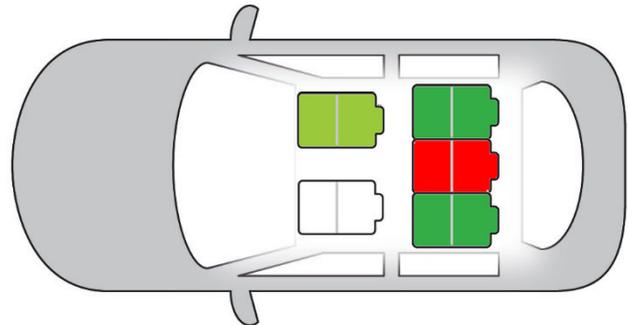
⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Forester 89 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand vereitelt, keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt. Die Befestigung ist dort nur über den Gurt möglich, eine Isofixhalterung gibt es nicht. Die Voraussetzungen für Kindersitze im Forester sind gut, dennoch empfiehlt sich wie so oft eine Probemontage vor dem Kauf.

⊖ 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.

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)

3,0 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz ist beim Forester zufriedenstellend. Euro NCAP vergibt dafür 72 Prozent der möglichen Punkte. Subaru hat die Front vergleichsweise weich gestaltet, so dass sie bei einem Zusammenstoß mit einem Passanten ausreichend nachgibt. Einzig die Randbereiche der Motorhaube bergen ein höheres Verletzungsrisiko. Auch die A-Säulen sind wie üblich

sehr stabil ausgelegt, so dass dort ein hohes Risiko für Verletzungen besteht. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

3,1 UMWELT/ECOTEST

5,0 Verbrauch/CO₂

⊖ Die Neuabstimmung des Hybridantriebs hat eine gewisse Effizienzsteigerung gebracht - der Verbrauch im ADAC Ecotest ist um fast einen Liter auf 8,3 l pro 100 km gesunken. Nüchtern betrachtet ist das aber immer noch ein hoher Wert, zumal die Motorleistung des Vierzylinders von 150 auf 136 PS reduziert wurde. Der Innerorts-Verbrauch beträgt 7,7 l/100 km - man möchte sich gar nicht ausmalen, wo dieser Wert ohne das Hybridsystem liegen würde, das vor allem im Stadtverkehr beim Kraftstoffsparen hilft. Außerorts sieht es kaum besser aus, hier haben wir 7,4 l pro 100 km gemessen. Auf der Autobahn dann steigt der Verbrauch auf 10,0 l/100 km - aufgrund des schweren Fahrzeugs mit seiner großen Stirnfläche muss das Antriebssystem weite Teile unter Vollast arbeiten, was bekanntlich nicht gut für die Effizienz ist. Im Durchschnitt liegt die CO₂-Bilanz im Ecotest bei hohen 219 g pro km, dafür gibt es nur noch 10 von 60 möglichen Punkten.

Verbrauch

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

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

Landstraße	7,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	10,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	8,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,1 Schadstoffe

⊕ Trotz Partikelfilter sind die Partikelemissionen immer noch nicht perfekt, liegen jedoch unter den gesetzlichen Grenzwerten. Daher gibt es dafür nur einen Punkt Abzug, für den Schadstoffbereich vergibt der Ecotest 49 von 50 Punkten. Denn große Fortschritte hat Subaru bei den CO-Emissionen

gemacht. Die liegen nun selbst unter Vollast klar unter den strengen Ecotest-Grenzen - sie sind von 16,4 auf 0,9 g pro km gesunken. Zusammen mit den CO₂-Punkten gibt es 59 Punkte im ADAC Ecotest und damit drei von fünf Sternen.

3,5 AUTOKOSTEN

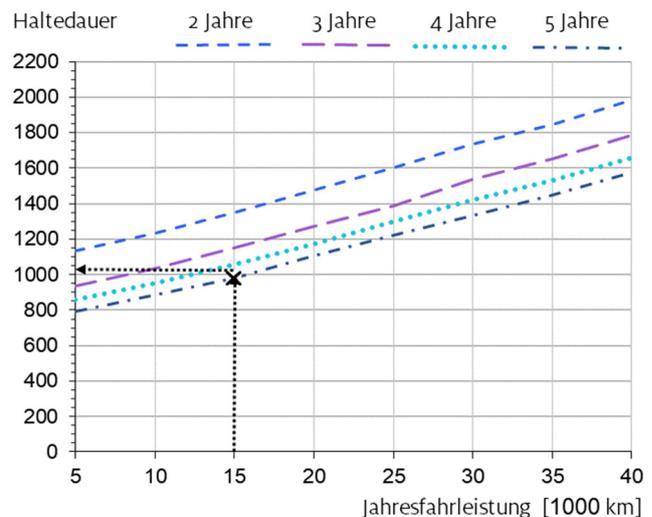
3,5 Monatliche Gesamtkosten

Vor drei Jahren hat es den Forester in der höchsten Ausstattung Platinum für knapp 44.000 Euro gegeben - schon damals alles andere als ein Schnäppchen. Nun haben die letzten Jahre zu sehr selbstbewussten Preissteigerungen bei den Herstellern geführt und auch Subaru will da nicht zurückstecken. So kostet das gleiche Modell im Test jetzt 49.190 Euro - die Lederausstattung ist nun inklusive, ob das aber einen Preisaufschlag von rund 5.000 Euro rechtfertigt, muss jeder Kunde für sich selbst entscheiden. Damals wie heute erhält man ein umfassend ausgestattetes SUV mit viel Komfort, dass sich im Falle der Testversion nur noch mit Metallic-Lackierung extra bestellen lässt. Weitere Ausstattungen wie Anhängerkupplung oder Schmutzfänger sind über das Zubehörprogramm erhältlich. Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da das SUV einen hohen Kraftstoffkonsum hat, schneidet er hier entsprechend schlecht ab. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 259 Euro, auch das ist für ein Benziner-Modell ein stattlicher Betrag. Die Aufwendungen für die Kasko-Versicherung sind aufgrund der sehr ungünstigen Einstufungen (VK: 26, TK: 25) entsprechend hoch, immerhin kann man bei der Haftpflicht dank Klasse 14 sparen. 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 eine anschließende dreijährige Reparaturkostenversicherung abschließen, die bis 200.000 km gilt.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 981 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	4,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,6 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	231/463/830
• Dachlast/Anhängelast [kg]	46/1.082
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,55
Herstellungsland	Japan
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	112,3
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	278

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl-Boxermotor, Mild-Hybrid (Otto/Elektro), Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	100 kW/136 PS bei 5.600 1/min
Maximales Drehmoment	182 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,1 l
CO ₂ -Ausstoß	183 g/km
Stirnfläche/C _w -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R 19
Länge/Breite/Höhe	4.670/1.830/1.730 mm
Leergewicht/Zuladung	1.739/446 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	508/1.679 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.870 kg
Stützlast/Dachlast	100/80 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)	7,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 99V
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	11,7/11,6 m
Ecotest-Verbrauch	8,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,7/7,4/10,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	188 g/km (WTW* 219 g/km)
Reichweite	575 km
Innengeräusch 130 km/h	69,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.075 mm
Leergewicht/Zuladung	1.728/457 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/800/1.435 l

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

Betriebskosten	196 Euro	Werkstattkosten	80 Euro
Fixkosten	206 Euro	Wertverlust	499 Euro
Monatliche Gesamtkosten	981 Euro		
Steuer pro Jahr	259 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/26/25		
Basispreis Forester 2.0ie Platinum Lineartronic	49.190 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.10.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	49.190 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.289 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 (statisch)
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
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (2-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 529 Euro
Metalllackierung	ab 780 Euro*
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

3,5

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

Stand: November 2025
Test und Text: M. Ruhdorfer