

Pressepräsentation Subaru Forester 2.0 D Lineartronic Sport: Technische Avantgarde für jeden Tag

Von Thomas Lang

Für zwei Dinge ist der japanische Hersteller Subaru bekannt. Einmal für den Allradantrieb in allen Baureihen (mit Ausnahme des Sportwagens BRZ) und für zahlreiche technische Sonderwege. So pflegen die Japaner seit jeher die Motorenbaureihe des Boxers. Weltweit einzig, neben Porsche. Beim Boxer-Diesel ist Subaru sogar einzigartig. Ebenso bei der Kombination von Diesel-Boxer mit einem stufenlosen Automatikgetriebe, das bei Subaru die Bezeichnung „Lineartronic“ trägt. Nun stattet Subaru mit diesem einzigartigen Antriebskonzept seinen Klassiker, das allradgetriebene SUV Forester aus. So avantgardistisch das technische Konzept des Subaru Forester 2.0 D Lineartronic Sport ist, so unspektakulär verhält sie sich im Alltag. Und das ist gut so.

Bei Subaru ticken die Uhren seit jeher ein wenig anders als im Rest der Autowelt. Die Automobilsparte des Mischkonzerns Fuji Heavy Industries stellte erst 1958 ihr erstes Auto vor. Über einen serienmäßigen Allradantrieb verfügen die Fahrzeuge seit 1972. Zu einer Zeit, da bei Audi noch niemand überhaupt über den Begriff „Quattro“ nachdachte. Demensprechend gilt Subaru seit jeher als größter Produzent von Allrad-Pkw weltweit. In Deutschland hat sich Subaru bequem in seiner Nische einquartiert, die Marke huldigt nicht dem Mainstream und gilt als Geheimtipp für all jene, die Zuverlässigkeit und Alltagstauglichkeit über Status und Effekte stellen. In allen Statistiken von ADAC (Pannenstatistik) bis zum TÜV-Report gelten Subaru als eingefleischte Musterknaben, deren Vertrauen der Hersteller mit einer umfassenden Fünfjahresgarantie für Neuwagen unterstreicht. 6128 Neukunden konnten die Japaner 2014 hierzulande mit diesem Paket gewinnen.

Der Forester ist quasi der Klassiker im Programm. 1997 bei der Vorstellung der Reihe war auch dieses Konzept einzigartig. Die Mischung aus Offroader und Kombi bot viele variable Nutzungsmöglichkeiten auch fernab befestigter Pfade. Die aktuelle vierte

Generation erschien 2012. Subaru bietet den Forester mit zwei Benzin- und einem Diesel an. Die Vierzylinder Boxer leisten 110 kW / 150 PS und 177 kW / 240 PS als Benziner, der Selbstzünder mobilisiert 108 kW / 147 PS.

Das unbeirrte Bekenntnis zum Boxer begründet Subaru, trotz der aufwendigen Konstruktion, einmal mit der flachen Bauweise, die es erlaubt, im Interesse von sicheren Fahreigenschaften des Schwerpunkt des Fahrzeugs tiefer anzusetzen, und mit der besseren Laufruhe im Vergleich zu einem Reihenvierzylinder. Laufruhe gilt in Japan als eine wesentliche Tugend nicht nur bei Motoren, sondern auch bei Kraftübertragungen. Nicht zuletzt darum hatte sich Subaru bei automatischen Kraftübertragungen für ein stufenloses CVT-Getriebe entschieden. Im Gegensatz zu klassischen Automatikgetrieben mit definierten Gangstufen, ermöglicht das CVT-Getriebe eine stufenlose Übersetzung zwischen der treibenden und der angetriebenen Welle.

Vom Aspekt der Komforteigenschaften dürfen somit auch alle Exportmärkte profitieren. Im Forester entsteht dadurch tatsächlich eine ausgesprochen laufruhige und akustisch dezente Antriebseinheit. Die Domäne des 4,56 Meter langen Allradlers ist folgerichtig die Langstrecke. Ruhiges und entspanntes Dahingleiten ist die Paradedisziplin des Diesel-Forester mit Lineartronic. In der Klasse finden sich sicherlich agilere Vertreter. Die 108 kW /147 PS des Zweiliter-Boxers mit Commonrail-Einspritzung, die den Kraftstoff mit einem Druck von 1800 bar bereitstellt, sind beileibe nicht so üppig eigeschenkt, um mit einem beherzten Tritt auf´s Gaspedal die Brocken aus dem Asphalt zu reißen. Geschwindigkeiten jenseits der 150 km/h verlieren ihren Reiz alleine wegen der Windgeräusche, die sich in Richtung 188 km/h Höchstgeschwindigkeit immer deutlicher in Szene setzen.

Das ganze Wesen des Forester ist schließlich der Zurückhaltung gewidmet. Das Design der Karosserie und des Innenraum verkneift sich jede Exzentrizität oder auch nur andeutete Verbeugungen vor dem Zeitgeist. Das mag für manche etwas wenig frugal erscheinen, doch angesichts der Klarheit der Bedienungselemente und der vielen praktischen Details und Ablagen geht das in Ordnung. Die Beziehung zu diesem Auto ist ebenfalls als Langstrecken-Disziplin ausgelegt.

Bei Preis beginnt der Einstieg in die Welt des Forester bei 24 900 Euro für den Basis-Benziner in der Ausstattung „Trend“. Was angesichts der stattlichen Erscheinung und dem serienmäßigen Allradantrieb ein attraktives Angebot darstellt. Immerhin lässt sich der variable Innenraum beim Volumen zwischen 505 und 1573 Liter variieren. Das Topmodell Subaru Forester 2.0 D Lineartronic Sport krönt mit 40 700 Euro die Preisliste. Dafür ist von der Lederausstattung, der elektrisch betätigten Heckklappe, Rückfahrkamera, Navi, bis zu 18-Zöller aus Leichtmetall und der Automatik alles

enthalten, was das Haus zu bieten hat. (ampnet/tl)

Daten Subaru Forester 2.0 D Lineatronic Sport

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,56 x 1,80 x 1,74

Radstand (m): 2,64

Motor: 4-Zylinder-Boxer, Diesel, 1998 ccm

Leistung: 108 kW / 147 PS bei 3600 U/min

Max. Drehmoment: 350 Nm bei 1600 - 2400 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 188 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,9 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 6,3 Liter

CO₂-Emissionen: 163 g/km

Effizienzklasse: C

Leergewicht / Zuladung: 1636 kg / 444 kg

Kofferraumvolumen: 505 - 1573 l

Max. Anhängelast: 2000 kg

Preis: 40 700 Euro

Bilder zum Artikel



Subaru Forester.



Subaru Forester.



Subaru Forester.



Subaru Forester.



Subaru Forester.



Subaru Forester.



Subaru Forester.



Subaru Forester.



Subaru Forester.



Subaru Forester.



Subaru Forester.



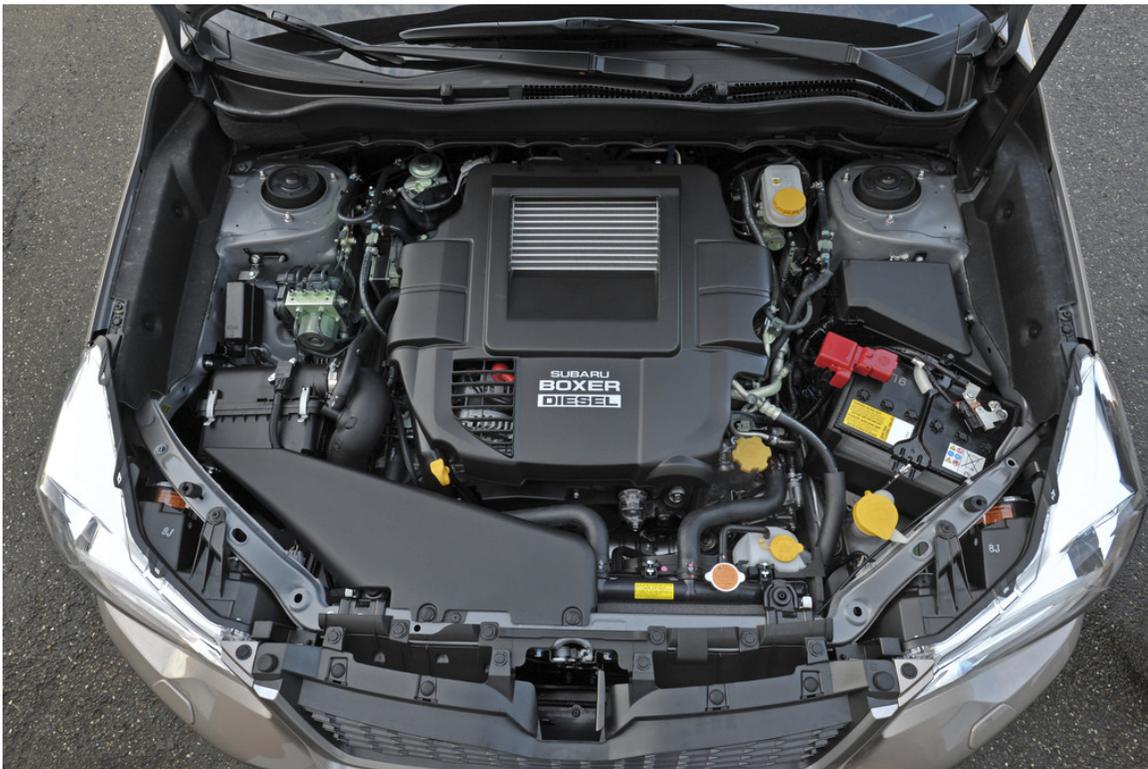
Subaru Forester.



Subaru Forester.



Subaru Forester.



Subaru Forester 2.0 D.
