



## Subaru Forester Op bekend terrein

Autotest | Vrijwel alle tests van moderne SUV's kunnen op dezelfde manier worden samengevat: de auto is minder groot, minder terreinwaardig en daarom minder dorstig dan voorheen. Ook Subaru meldt vol trots dat het nieuwste model zuiniger is dan de voorganger. Op alle andere terreinen gaat de nieuwe Forester juist tegen de trend in: de Forester is niet alleen groter dan voorheen, maar is ook nog eens meer terreinauto geworden.

Noem de Forester een "SUV" (Sports Utility Vehicle) en een Subaru-verkoper zal onmiddellijk corrigeren. "De Forester is een grote stationwagon met extra bodemvrijheid, het is geen SUV". Zeg dat een Subaru "vierwielaandrijving" heeft en diezelfde verkoper zal stellen dat het "all wheel drive" is. Die naam wijst er op dat alle vier de wielen worden aangedreven uit veiligheidsoverwegingen, niet om terrein te kunnen rijden.

De verrassing was daarom groot toen Subaru de nieuwe Forester meer dan voorheen als SUV presenteerde. De auto is nu even groot als forse SUV's van andere merken. Het uiterlijk is nog steeds beschaafd, maar de buitenmaten zijn in feite enorm. Deze keuze is vooral gemaakt onder druk van de Amerikaanse en Chinese markt, waar groter nog altijd beter is.



### Meer SUV

De royale buitenmaten vertalen zich in heel veel binnenruimte. De ruimte voorin is niet alleen prima, de bewegingsruimte rondom de voorstoelen is enorm. Dat versterkt het gevoel van ruimte nog eens. De beenruimte op de achterbank is meer dan riant. Ook de bagage heeft alle ruimte. De achterklep is elektrisch

bedienbaar. Deze beweegt echter zo traag dat het eerder storend dan comfortabel is. Bovendien opent de achterklep net niet hoog genoeg voor een volwassene om onder te kunnen staan.

Zoals gebruikelijk bij Subaru is het interieur smetteloos, maar ook geheel fantasieloos. Alle luxe die verwacht mag worden, is aanwezig. Alles wat elektrisch bedienbaar moet zijn, is dat ook. Desondanks weet de Forester op geen enkele manier te overtuigen als luxe auto waarin het een voorrecht is om te mogen rijden. Dit is overduidelijk een auto die door kamergeleerden is ontworpen, niet door vormgevers of autoliefhebbers.



## Boxer

De Forester wordt dan ook gekenmerkt door eigenzinnige techniek. Onder de motorkap ligt een "boxermotor". Deze heeft zuigers die niet vertikaal, maar horizontaal bewegen. Het voordeel daarvan is dat de constructie eenvoudiger (lees: betrouwbaarder) en compacter is. Dat laatste zorgt voor een lager zwaartepunt en daarmee een betere wegligging.

Voor de nieuwe Forester heeft Subaru de bestaande motor een stuk zuiniger gemaakt. Dat is gerealiseerd door interne wrijving sterk te verminderen en de temperatuur in de verbrandingskamer te verhogen. De stuurbevestiging is voortaan elektrisch en ook dat bespaart veel energie.



Onder alle omstandigheden is de Forester zo stil, dat het nauwelijks hoorbaar is dat een bijzondere motor voor de aandrijving zorgt. Alleen wie het weet en er op let, hoort dat dit een boxermotor is. Buiten de auto is het verschil duidelijker hoorbaar. Uit de uitlaat komt zelfs een zelig, borrelend geluidje.

Het vermogen wordt op de wielen overgebracht via een "CVT" (Continu Variabele Transmissie) transmissie, ofwel "Lineatronic" in Subaru-terminen. In plaats van vijf of zes vaste versnellingen, kan een CVT-bak voor iedere situatie een ideale verhouding creëren. In theorie maakt dit een auto zuiniger en comfortabeler. Mocht de computer niet de juiste verhoudingen kunnen vinden, dan kan de bestuurder met hendels achter het stuur schakelen alsof de Forester zes versnellingen heeft.

## Overbrenging

Subaru biedt al langer auto's met CVT aan. Nieuw voor deze Forester is dat de variant met CVT een zwaardere aanhanger mag trekken (2.000 kg) dan de handgeschakelde Forester.



De keuze tussen hoge- en lage gearing is komen te vervallen. Voorheen bood de Forester onder de eerste versnelling nog lagere versnellingen aan. Hiermee kon bijvoorbeeld moeiteloos worden weggereden op een steile helling met een aanhanger. Een dergelijke dubbele versnellingsbak was echter te kostbaar en volgens Subaru werd er in de praktijk te weinig gebruik van gemaakt.

De voor Subaru kenmerkende "all wheel drive" is niet aangepast. Nieuw is echter "X-Mode". Hiermee kan een bepaalde snelheid worden vastgehouden om terreinrijden makkelijker te maken.



## Praktijk

De eigenzinnige techniek zorgt ervoor dat de Forester in de praktijk anders rijdt dan een doorsnee SUV. De reactie op het gaspedaal is ronduit agressief. De testauto betreft een versie met gewone benzinemotor (150 pk / 198 Nm), niet de sport-versie (240 pk / 350 Nm). Desondanks schiet de Forester er vandoor als het gaspedaal niet heel voorzichtig wordt aangetikt.

Op de openbare weg went dit snel en draagt dit er toe

bij dat rijden met de Forester een machtig gevoel geeft. In het terrein is het ronduit storend, want de kans bestaat dat de auto zich spontaan ingraaft door plotseling te snel te accelereren. De "X-Mode"-knop komt dan van pas!

Zoals eerder aangegeven, heeft Subaru er alles aan gedaan om het verbruik te verlagen ten opzichte van de vorige Forester. Wanneer de auto in de stad wordt gebruikt, is hier weinig van te merken. Ondanks het prima functionerende stop/start-systeem is op korte afstanden een verbruik van 1 op 10 het best haalbare. Wanneer kalm op de snelweg wordt gereden, daalt het verbruik gestaag. Lineatronic doet er alles aan om het toerental laag te houden; op de snelweg blijft de naald van de toerenteller meestal onder de 2.000 tpm.



De testauto is voornamelijk ingezet voor lange afstanden en dan is het door Subaru opgegeven verbruik van 1 op 15 goed haalbaar. Dat is niet alleen veel zuiniger dan de vorige Forester, maar ook zuiniger dan diverse tegenstrevers!

## Weggedrag

Sinds de introductie van de eerste Forester in 1997, was de Forester altijd een soort hoge stationwagon. Ver voordat de marketings-machines van andere merken de term "Crossover" hadden uitgevonden, had Subaru de bijbehorende auto uitgevonden. De nieuwe Forester rijdt echter als een echte SUV. De bestuurder zit hoog, kijkt uit over een enorme motorkap en heeft altijd het gevoel een grote auto te rijden.

In de bocht helt het koetswerk nadrukkelijk over. In snelle bochten gedraagt de Forester zich echter als een goede lobbies. De reactie op het stuurwiel is traag en indirect, waardoor de auto wederom groot aanvoelt. Bovendien zorgt dit ervoor dat het bijna onmogelijk is om het koetswerk uit balans te brengen.



## Conclusie

Subaru is altijd een eigenzinnig merk geweest. Het trekt zich weinig aan van trends, maar kiest stelstelmatig voor bijzondere techniek. De nieuwe Forester is niet langer een grote stationcar met "all wheel drive", maar een volwaardige SUV met vierwielaandrijving.

De enorme omvang zorgt voor een hoge instap en een machtig gevoel achter het stuurwiel. De royale buitenmaten worden omgezet in volop binnenruimte. Met name de ruimte op de achterbank is bovengemiddeld goed. Dankzij vele technische aanpassingen is het verbruik sterk gedaald. Zo vernieuwt Subaru, terwijl het toch op bekend terrein blijft. ■



# Specificaties

## Subaru Forester 2.0 Premium Lineatronic CVT

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	460 x 180 x 174 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1.477 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	505/1592 l
Bandenmaat	225/60R17

### Motor en prestaties



Motorinhoud	1995 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	150 pk @ 6200 tpm
Koppel	198 Nm @ 4200 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,8 sec.
Topsnelheid	192 km/u
Verbruik gemiddeld	6,5 l / 100 km
Verbruik stad	8,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	150 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 39.995,-
Prijs instapmodel	€ 34.995,-