

## Subaru Forester (1992 - 2002)

### Van alle markten thuis

Autotest | Veel terreinauto's worden gekocht om af-en-toe terrein mee te rijden en juist vaak een aanhanger te trekken. Maar een terreinauto is, zoals de naam al zegt, vooral bedoeld om ruig gebied te doorkruisen. Daar zijn de rijeigenschappen en de techniek op aangepast. Bij de Subaru Forester zijn de verhoudingen precies omgekeerd. De auto is gemaakt om een aanhanger te trekken maar is van een stukje terreinrijden ook niet vies. Alhoewel, niet vies?

Een sterke motor is een belangrijke voorwaarde voor een goede trekauto. Als die kracht echter niet op de juiste wijze wordt overgebracht naar de wielen, is zelfs de sterkste motor niet veel waard. De 125 pk die de Subaru Forester produceert mogen niet al te indrukwekkend klinken, overgebracht op alle vier de wielen worden de paardekrachten optimaal gebruikt. Om dat te bewijzen stelt Subaru behalve een auto ook een caravan beschikbaar. En niet de kleinste, met een lengte van 4.70 meter heeft het ding de uitstraling van een volwaardige vakantiebungalow op wielen.

Met de kracht verdeeld over alle wielen zet de Forester zich eenvoudig in beweging. De caravan drukt op de achterkant van de auto, zodat vooral een voorwielaangedreven auto hier meer wielspin dan grip zou hebben. De Forester gaat er vooralsnog lustig vandoor met de aanhanger. De grootste angst van iedere caravanrijder is echter een slingerende combinatie. Doordat alleen de auto voorwaartse energie heeft, vraagt het een goed stuurman (of meer geluk dan wijsheid) om de aanhanger dan weer met de auto recht te trekken.

Met vierwielaandrijving heeft de hele auto voorwaartse energie, en niet alleen de aangedreven voor- of de achterkant. Dan is het ineens veel eenvoudiger de combinatie te corrigeren. Wie het angstige gevoel uit eigen ervaring kent, staat stomverbaasd hoe gemakkelijk de Forester de caravan weer recht trekt en wil het eigenlijk pas echt geloven na een tweede keer. Proef geslaagd.

Maar all wheel drive is niet de enige truc die de Forester in petto heeft. Zo hebben alle

handgeschakelde exemplaren lage en hoge gearing (dit is overbodig bij een automaat omdat het systeem dit probleem van nature oplost). Met hoge en lage gearing heeft de auto als het ware twee versnellingsbakken. Met een extra hendel tussen de voorstoelen wordt gekozen tussen hoge of lage gearing.

In hoge gearing gedraagt de auto zich als een gewone personenauto. Maar in lage gearing zijn de versnellingsbakverbodungen zo gekozen dat kracht voor snelheid gaat. De auto is dan in iedere versnelling zo sterk dat nooit met slippende (lees: slijtende) koppeling hoeft te worden gezocht naar het juiste toerental om de combinatie in beweging te zetten. Dan valt een helling met een 1.800 kg wegende aanhanger achter de auto best mee. In tegenstelling tot de meeste "echte" terreinauto's kan al rijdende weer voor hoge gearing worden gekozen waarna zonder problemen de toegestane 80 km/u kan worden aangehouden (alhoewel het gevoel zegt dat het in dit geval best harder mag).

### Terrein

Noem een Subaru een "vierwielaangedreven auto" en een gemiddelde verkoper van Subaru begint onmiddellijk te steigeren. "Subaru heeft all wheel drive, geen vierwielaandrijving!", corrigeert de verkoper meteen. "Vierwielaandrijving wordt geassocieerd met grote logge terreinauto's, terwijl Subaru all wheel drive toepast om betere rijeigenschappen te krijgen op de verharde weg".



Toch kan deze Subaru Forester 2.0 zich ook prima buiten de gebaande paden redden, want de auto heeft behalve all wheel drive ook een verhoogde bodemvrijheid. Een verlaten bouwterrein met grote modderplassen en diepe tractorsporen krijgt daarom ineens een onweerstaanbare aantrekkingskracht op de Forester. Met de automaat in "1" (in "drive" voelt de automaat het slippen en zou onbedoeld gaan schakelen) baant de auto zich wonderlijk goed door het onverwacht zware terrein.



Hier zou een rasatleet als een Land Rover Defender of Toyota Landcruiser zelfs werk aan hebben gehad! De te volgen techniek met de Forester is daarom wel anders dan met een pure terreinwagen. De Subaru mist de superieure bodemvrijheid en heeft geen speciale terreinbanden, maar door het gaspedaal

stevig ingedrukt te houden blijft de auto controleerbaar en maakt zelfs nog doodleuk snelheid in de dikke modder! Met modder tot op het dak, en na het uitstappen ook op de kleding en fotocamera, weet de Forester groot respect af te dwingen. Terwijl bepaalde oudgedienden onder de terreinauto's van moddervreter tot mode-accessoires zijn geworden, weet deze groot uitgevallen stationcar heel behoorlijke prestaties als terreinauto neer te zetten.

## Dagelijks leven

Natuurlijk laat niet iedereen zich in het dagelijks leven verleiden elke modderpoel om te spitten en wordt niet altijd met een caravan ter grootte van een vakantiebungalow rondgereden. Dan komt de veelzijdigheid van de Forester naar voren. Want nadat de ergste modder van de ramen is geschraapt, blijkt de auto ook prima thuis op de snelweg. De motor blijkt ruim voldoende vermogen in huis te hebben voor hoge snelheden en het gaspedaal voelt dan verderlicht aan. Meestal zijn niet meer dan 3000 toeren nodig om op snelheid te blijven, zodat het aangenaam stil blijft in de Forester.

De automaat schakelt haast onmerkbaar, zodat alleen aan de terugval in toeren is te merken dat het mechaniek zijn werk doet. De remmen geven helaas wat weinig feedback en moeten hard werken om de grote Forester tot stilstand te brengen. De koets helt licht voorover als stevig geremd wordt. Dankzij een prima werkend ABS-systeem komt de auto ook keurig bestuurbaar tot stilstand met de nog aanwezige modder op de banden.

Het interieur is geen toonbeeld van creativiteit, maar geeft wel een behaaglijk gevoel. De stoelen zitten prima en geven dankzij de hoge koets een iets rustiger kijk op het verkeersbeeld dan gebruikelijk. Vooral op de lange afstand is dat minder inspannend. Alle knoppen en hendels zitten op logische plaatsen zodat de bestuurder zich snel thuis voelt. De auto is voorzien van alle luxe en veiligheidsvoorzieningen die in deze prijsklasse mogen worden verwacht. De bagageruimte meet standaard 406 liter en kan vergroot worden tot 1524 door de achterbank op de klappen. Als de achterbank niet is opgeklapt valt de zitruimte, gezien de omvang van de auto, wat tegen.

## Conclusie

De Subaru Forester is een prima stationcar en een aangename reisauto, maar meer merken maken prima rijdende stationcars. De Subaru Forester is ook een prima trekauto, maar dat doen de meeste terreinwagens minstens zo goed. Waar de Forester op uitblinkt is de combinatie van het comfort van een personenauto en de trekkracht van een (kleine) terreinauto. Het geheim hier achter heet: all wheel drive. Dat geeft de auto betere rijeigenschappen op verhard wegdek (zie hiervoor ook de test van de Subaru Legacy) en maakt deze Forester in het bijzonder tot een sublieme trekauto. Dan is de Forester comfortabeler, praktischer en goedkoper in gebruik dan de meeste concurrenten. Of het nou gaat om een aanhanger van maximaal 1.800 kg, een reisje naar Parijs of een dolle stoeipartij in een modderput; de Subaru Forester is van alle markten thuis. ■



## Specificaties

### Subaru Forester (1992 - 2002) 2.0 AWD automaat

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	445 x 174 x 160 cm
Wielbasis	253 cm
Gewicht	1.335 kg
Aanhanger	500 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	406/1525 l
Bandenmaat	

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1994 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	125 pk @ 5600 tpm
Koppel	184 Nm @ 3600 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	12 sec.
Topsnelheid	167 km/u
Verbruik gemiddeld	9 l / 100 km
Verbruik stad	12,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

#### Prijs

Prijs	€ 27.905,-
Prijs instapmodel	€ 24.275,-