



Bjorn Blokzijl
26 augustus 2015

Zo lekker gewoon gebleven

Onderscheidend, dat is wat je wil zijn als automerk. De één doet dat met een spankelend design, de ander met vooruitstrevende techniek. Subaru houdt het simpel en blijft geloven in hun eigen merkwaarden. Bijna alle modellen zijn standaard voorzien van vierwielaandrijving en onder de motorkap liggen enkel boxermotoren - behalve bij de Trezia dan. Het vasthouden aan dit type motor heeft hen een tijd lang op achterstand gezet in een markt waarin dieselgestookte machines populair zijn. Enkele jaren geleden kwam hier verandering in door de introductie van de enige dieselboxer die in een auto te verkrijgen is. Nu is hij ook te koppelen aan een CVT en ligt hij onder andere in de Forester. Met deze auto gingen we een week op pad én van de paden.



Geen verkeerde lijn

Innerlijk is wat telt, maar dat betekent niet dat de buitenkant er niet goed uit mag zien. In een Forester zul je geen jaloerse, of verbaasde blikken krijgen van medeweggebruikers. Toch is het een erg nette auto. Er zit geen verkeerde lijn op en in een donkere kleur met fraaie chromen strips onderaan de raamlijn is het zelfs een chique ogende SUV. Bij de laatste bijpuntsessie is vooral de neus aangepakt. Door het gebruik van glimmend chroomkleurig kunststof heeft de voorzijde een meer eigentijds, modern voorkomen. Aan de achterkant vallen de bijzonder vormgegeven achterlichtunits op. Deze zijn gehuld in een doorzichtige kap. Dit zorgt zowel in daglicht als in het donker voor een bijzonder effect. Voor het mooie zouden grotere wielen niet misstaan op de Forester. Het totaalplaatje aan de buitenzijde geeft vooral een stoer beeld en de forse wielkasten worden voor het oog door het 17 inch grote lichtmetaal hiervoor net niet voldoende gevuld.



Zee aan ruimte

Het vasthouden aan principes is goed, maar in het interieur slaan ze hierin door. Een behoudend ontwerp is nog tot daar aan toe, maar de gebruikte kunststoffen zijn niet meer van deze tijd. Vooral de harde plastics op kniehoogte en op de portieren zorgen voor pijnlijke ledematen. Zeker als je de auto ook van de gebaande paden rijdt, stoten je knieën tegen de harde randen. Door de ietwat hoekige carrosserie is er een bovengemiddeld ruim interieur ontstaan. De hoge zit zowel voor- als achterin zorgt voor een zee aan ruimte voor lijf en leden. Passagiers op de achterbank kunnen hun voeten ver onder de voorstoelen steken en ook het hoofd raakt niet snel bekneld. Geheel achterin is ruim voldoende plek voor de bagage - 505 liter om compleet te zijn. Om daarbij te komen, monteerde Subaru een elektrisch te openen achterklep. An sich een goede zet, alleen de uitvoering is matig. Druk je op de ontgrendelknop, dan duurt het even voordat er een reactie komt van het slot. Als de klep dan eenmaal omhoog gaat, neemt hij er uitgebreid de tijd voor. Het is zelfs zo dat wanneer je op de knop drukt om hem te sluiten, je rustig naar het voorportier kunt lopen, deze openen, gaan zitten en de motor starten nog voor de achterklep geheel gesloten is. Voor de bediening

van het multimediasysteem is een wat aftermarket-aandoend touchscreen gemonteerd. Toch werkt het snel en logisch en ziet het er niet verkeerd uit. Ondanks de matige materiaalkeuze steekt het geheel wel goed in elkaar. Nooit hoor je een kraakje of rammeltje, zelfs al rij je door kuilen en gaten. Ook voelt de bediening van de diverse knoppen robuust aan. Zijn degelijke imago doet hij hiermee eer aan; je hebt het gevoel dat dit meer dan een mensenleven meegaat.



Niet uit koers te brengen

Ondanks de kritiek, zijn kopers van Subaru's uitermate tevreden over het product. Dit komt vooral door de zeer betrouwbare techniek. In de lijn der traditie is de Forester voorzien van vierwielaandrijving. Dit zorgt niet alleen voor een veiliger rijgedrag offroad, maar ook in de regen en sneeuw heb je meer grip dan een tweewiel aangedreven auto. Door de op comfort gerichte onderstelafstemming zal de auto in te snel genomen bochten over de voorwielen wegglijden. Een dot gas resulteert daarna tot een bijtrekkende achterzijde. Gebruik je de auto waar hij voor bedoeld is, dan zul je niet snel teleurgesteld zijn. Bij een uitgebreide rit door mul zand liet de Forester zich nooit van de



Subaru Forester 2.0D Comfort

koers brengen. Dit komt mede op het conto van het X-Mode systeem. Schakel je deze in, dan is de aandrijflijn gericht op het nemen van allerlei types terrein. Op het scherm is dan tevens zichtbaar naar welke wielen het vermogen gestuurd wordt. Mede hierdoor heb je het gevoel altijd de controle te hebben over de auto. In wat ruw genomen bochten breekt de achterkant wel uit, maar de auto laat zich simpel corrigeren. In het terrein merk je dat het gevoel in het stuurwiel beter kan. Meermaals konden we slecht inschatten wat er daadwerkelijk onder de voorwielen gebeurde. Het stuurwiel hoeft ook niet uit de handen te klapperen bij elke kiezel, maar een iets meer communicatieve bekrachtiging zou wel prettig zijn. Daarbij is de grip wel erg goed. Deze grip is tevens goed te benutten als er een aanhanger achter de auto gehangen wordt. Tijdens de periode dat wij met de auto onderweg waren, zijn we bijna alleen maar andere Foresters tegengekomen waar een forse caravan op de trekhaak zat. Niet gek, want de auto mag liefst 2.000 kilogram trekken. Praktisch hierbij is dat je de motor zelf op een bepaald toerental kunt zetten. In de praktijk - zonder aanhangwagen - laat je de CVT zijn eigen gang gaan, maar wil je bijvoorbeeld een steile helling nemen, dan kun je zelf kiezen wat meer toeren te maken om meer vermogen tot je beschikking te hebben.



Als een zespitter

Dat niet meer fabrikanten kiezen voor de boxer-opstelling voor hun diesels is vreemd. Dit gevoel krijg je als je rijdt met de Forester 2.0D. De motor loopt zo goed als schokvrij, is stil en doet qua verfijning niet onder voor een motorblok met twee cilinders meer. Vanuit stilstand werkt de CVT echter niet mee aan een verfijnde indruk. Vooral tot zo'n 20 kilometer per uur joelt de motor behoorlijk. Daarboven is het wel prettig stil. Ondanks de bijna 1.600 kilo gewicht heeft de motor geen enkele moeite om de gang er in te brengen. De standaardsprint verloopt net binnen de 10 seconden en uiteindelijk winnen de elementen de strijd bij 188 km/u. Maar de auto leent zich niet echt voor een sportief rijgedrag. Comfortabel cruisen is wat beter past bij zowel de motor als het onderstel. Dit komt ten goede voor het verbruik. Met in het achterhoofd de hoge carrosserie, vierwielaandrijving en de automaat, is een gemiddeld testverbruik van 6,4 liter per 100 kilometer behoorlijk zuinig. Met iets meer moeite is de fabrieksopgave van 0,3 liter lager te behalen of zelfs te verbeteren.



Allrounder

De concurrentiepositie bepalen is in het geval van de Forester niet zo gemakkelijk als het lijkt. SUV's zijn er genoeg, maar deze zijn vooral gericht op enkel rijden op verharde wegen en het gros wordt nauwelijks verkocht met aandrijving op alle wielen. Door deze lastige plaatsing kent de auto een trouwe schare liefhebbers. Vooral particuliere kopers die regelmatig modderpaden betreden of met een aanhanger onderweg zijn, willen niets liever dan een Forester. Toch biedt de auto voor zijn geld - vanaf net geen 44 mille voor de diesel - meer dan alleen die kwaliteiten. Door zijn goede bouwkwiteit, de comfortabele rijeigenschappen en de prettige - en zuinige - aandrijflijn, is de Forester een echte allrounder: doordeweeks een fijne metgezel voor de zakelijke kilometers en in het weekend het werkpaard.

Plus

- + Soepele aandrijflijn
- + Veel binnenruimte
- + Relatief erg zuinig

Min

- Matige kwaliteit materialen in het interieur
- Trage elektrische achterklep
- Joelende CVT bij acceleratie