



Pawel Piotrowski
15 mei 2013

Te bescheiden?

Wanneer ik een Subaru in Nederland zie rijden is het negen van de tien keer een Forester. De apart gestileerde SUV is voor het Japanse merk een belangrijk model, maar toch is de introductie van de compleet nieuwe vierde generatie tamelijk onopvallend voorbij gegaan. Bestaande klanten zullen de showroom wel weer vinden, maar een nieuwe klantenkring boor je met een dergelijke bescheiden houding niet aan. Zonde, want de Forester heeft sterke punten die best wat meer geprofileerd mogen worden.



Voorzien van nieuwe huisstijl

In ons land heeft de Forester vooral naam en faam gemaakt als de ideale caravantrekker. Een mooie titel waar je als merk best trots op mag zijn, maar wanneer je deze verkiezing voor de zoveelste keer op rij wint begint dit zich tegen je te keren. Je komt simpelweg niet meer van dat burgerlijke cliché af. Zeg 'Subaru' en iedereen denkt onvermijdelijk aan crèmewitte gevaartes en unisex jassen, of aan getunde Impreza's met gouden wielen en belachelijk grote spoilers. Een tussenweg is er niet en beide associaties werken niet echt mee aan het bouwen van een aansprekend imago.

Jammer, want na een aantal zoekende jaren lijkt Subaru een huisstijl te hebben gevonden die weleens een breder publiek aan zou kunnen spreken. Met name de vorige Forester was een anonieme verschijning die qua design zelfs de Koreanen voor zich moest dulden. Dat dieptepunt lijkt te zijn overwonnen, nu het merk sinds de introductie van de XV weer een herkenbaar front heeft. Datzelfde front siert nu ook de nieuwe Forester en gefacelifte Legacy en Outback. Een grote trapeziumvormige grille zorgt samen met opvallende koplampen voor een sterkere merkidentiteit. Toch oogt de

Forester in standaardtrim redelijk ingetogen. Bestel je een 2.0 XT of 2.0D Sport Executive, dan krijg je dikkere bumpers en grotere velgen mee die 'm meer sexappeal geven.



Flink opgewaardeerd interieur

Het grootste pijnpunt van de vorige Forester was toch wel het armoedige interieur dat met aluminiumaccenten een dappere poging deed modern over te komen. Blijkbaar waren wij niet de enigen die daar zo over dachten, het interieur van de nieuwe Forester is een enorme sprong voorwaarts. Het dashboard heeft grote overeenkomsten met dat van de XV en bestaat uit tamelijk harde, maar robuuste materialen die een solide indruk geven. Niets kraakt of rammelt. Het mag dan wel een tikje saai zijn, maar de bedieningsergonomie is voorbeeldig en je hebt alle moderne snufjes aan boord. De Executive heeft standaard een navigatiesysteem met bluetooth, audiostreaming en stembediening. Dat laatste heb je hard nodig, de bediening via het sterk spiegelende touchscreen verloopt moeizaam. Ook wordt er geen route-informatie op het scherm in het instrumentarium weergegeven. Verder doet het dat wat het moet doen; je foutloos

naar de eindbestemming navigeren.

Op iedere zitplaats is de been-, hoofd- en schouderruimte in de Forester fantastisch. Zelfs het grote panoramadak, dat volledig open kan, neemt weinig hoofdruimte in beslag. De stoelen zijn flink verbeterd en komen dankzij een langere rugleuning en zitting nu meer aan de wensen van lange Europeanen tegemoet. Ze zijn niet te hard en bieden veel comfort op langere afstanden. Door de vlakke profilering mis je wel wat steun bij hoge bochtsnelheden. Een ideale zitpositie is lastig in te stellen door de beperkte diepteverstelling van het stuur. Vooral bij langere bestuurders staat het net een paar centimeter te ver van je af. Gelukkig is er wel aan andere details gedacht. In de grote bagageruimte van 505 liter zit een dubbele vloer waaronder je de afdekhoes op kunt bergen. De achterbank kan in ongelijke delen vanaf de bagageruimte worden neergeklapt en de achterklep opent en sluit standaard elektrisch.



Zuiniger dan je denkt

Een SUV met een boxermotor vind je zelfs bij Porsche niet en de Forester is technisch



Subaru Forester 2.0i Lineartronic Executive AWD

in alle opzichten uniek. Dat begint uiteraard al met de motoren. Naast de atmosferische 2.0i is er ook een 2.0D boxerdiesel. Opmerkelijk is de terugkeer van de roemruchte XT met drukvulling en 240pk. Maar terug naar de 2.0i. Kenners weten dat we hier te maken hebben met de derde generatie boxermotor die nu 150pk en 198Nm levert. Dat verschilt nauwelijks van de voorganger, maar er zijn wel degelijk verschillen. De nieuwe boxer reageert feller op de stand van het gaspedaal, laat het koppel eerder vrij en is door een ander uitlaattraject aanzienlijk stiller geworden. De typische boxerroffel is daardoor vrijwel verdwenen en dat is toch wat spijtig. Daar staat tegenover dat het volledig nieuw ontwikkelde blok een stuk efficiënter met brandstof omspringt en van een donker oranje F naar een groen B-Label is gepromoveerd.

In de praktijk vertaalt zich dat naar een gemiddeld verbruik van 7,4 liter. Om het in perspectief te plaatsen; een Mazda CX-5 met de geroemde SkyActiv technologie doet dat niet beter, ondanks het gemis van vierwielaandrijving en automaat. De 2.0i kun je met handgeschakelde zesbak of zonder meerprijs met een Lineartronic transmissie kopen. Aan een CVT kleeft nog steeds een bedaad imago, maar de Lineartronic van Subaru gedraagt zich piekfijn. De transmissie laat de motor niet loeien en houdt het toerental bij acceleraties op 2800 toeren. Noemenswaardig is SI-Drive waarmee je de karakteristiek van motor en transmissie kunt beïnvloeden. Activeer je de S-stand, dan reageert de motor alerter en houdt de Lineartronic het toerental hoger. Zet je de bak daarnaast in de manuele stand, dan kun je met schakelpeddels aan het stuur een geprogrammeerde 'versnelling' kiezen. Tijdens dagelijkse ritten zal de bak doorgaans in de I-modus blijven staan en blijft het toerental tijdens constante snelheden extreem laag. Bij 130km/h draait de boxermotor slechts 2200 toeren, wat uiteraard gunstig voor het verbruik uitpakt.



Technische noviteiten

Naast symmetrical all-wheel drive heeft de Forester nu ook X-Mode aan boord, een systeem waarmee de tractie op onverhard wegdek door automatische remingrepen en koppelverdeling verbeterd wordt. Ook Hill Descent Control zit nu standaard op de Forester. Van beide systemen merk je tijdens het rijden weinig, ze doen hun werk onopvallend. Op het scherm van de boardcomputer bovenin het dashboard kun je wel aflezen hoe X-Mode de koppelstroom beïnvloed. Een andere noviteit is EyeSight Driver Assist, een systeem dat uit een cameragebaseerde adaptieve cruise controle en botswaarschuwing bestaat. Helaas is dit systeem niet in Nederland leverbaar, wat toch een minpunt is nu dergelijke veiligheidssystemen steeds meer gemeengoed worden.

Ten opzichte van de vorige Forester is het weggedrag aanzienlijk verbeterd. De voorganger was nogal slap gedempt en helde behoorlijk veel over in snel genomen bochten. Daar is bij de nieuwe Forester geen sprake meer van. Met name de achteras is een stuk steviger gedempt wat de koetsbewegingen flink beperkt. Daardoor rijdt de auto niet alleen stabiel, maar ook comfortabeler. Overhellen doet de Subaru

nauwelijks meer en ook duikbewegingen zijn geminimaliseerd. Dat rijdt een stuk rustiger en fijner. Bovendien voelt de Forester bij een sportieve rijstijl nu vertrouwenwekkender aan. Toch is hij niet gemaakt om sportief te rijden. Allereerst mist hij daarvoor het vermogen, daarnaast past de besturing beter bij een relaxte en ontspannen rijstijl. Vooral rond de middenstand is de besturing wat vaag, maar eenmaal ingestuurd is de weerstand prima en het stuurmechaniek best direct. Voor lange en ontspannen reizen volstaat dat allemaal.



Op de goede weg

De nieuwe Forester mag dan misschien niet heel modern overkomen of over de allernieuwste gadgets beschikken, onderhuids is de techniek bij de tijd en de concurrentie een stap voor. Technisch is de aandrijflijn een modern hoogstandje. De nieuwe boxermotor beschikt over zeer goede manieren en verbruikt mede dankzij de efficiënte Lineartronic transmissie opvallend weinig brandstof. Dat laatste is voor menigeen een verrassing. Subaru is duidelijk op de goede weg, wat ook de verbeterde rijeigenschappen en het in alle facetten mooiere interieur ondersteunen. Je ziet het ook

aan de auto zelf. Eindelijk heeft het sympathieke Japanse merk een eigen stijl gevonden dat het verder uit kan werken. Maar er is nog voldoende werk te doen. Hoe uitgekiend de technische eigenschappen ook zijn, het zou mooi zijn als Subaru net zoveel aandacht aan de ontwikkeling van design, infotainment en marketing zou schenken. Vooral met dat laatste zijn de Japanners de afgelopen jaren te terughoudend geweest. Volledig onterecht, overigens.

Plus

- + Verrassend zuinig
- + Lineartronic zonder meerprijs
- + Weggedrag en interieur flink verbeterd

Min

- Stuurwiel niet voldoende verstelbaar
- EyeSight Driver Assist in Nederland niet leverbaar
- Navigatiesysteem moeilijk bedienbaar