



Subaru Forester Ecomatic

# Gas geben!

**Mit dem 2009er Modell hat Subaru die dritte Generation des Forester vorgestellt. Die Japaner setzen die bei den Benzinermodellen 2006 ins Leben gerufene Ecomatic-Variante mit zusätzlichem Gasantrieb fort.**

Subaru ist ein lang erwarteter Durchbruch im Motorenbau gelungen: Zum ersten Mal gibt es Boxermotoren nun auch mit Dieselantrieb. Der Boxer-Selbstzünder ist aber nicht die einzige Möglichkeit, einen Forester bei den heutigen Treibstoffpreisen günstig zu bewegen. Denn die Japaner bieten mit dem Ecomatic „Sparen direkt ab Werk“.

Für 2900 Euro Aufpreis kommt dort statt eines Rades ein Gastank in die Reserveradmulde unter dem Laderaum. Je nach Modell entspricht das in etwa der Summe, die man auch für einen Diesel mehr auf den Tisch legen müsste.

## **Bifuel oder Diesel?**

Als Ecomatic bietet der Forester so eine fast preisneutrale Entscheidung zwischen bivalentem Antrieb und Selbstzünder. Auch ein anderer klassischer Dieselvorteil fehlt bei ihm nicht. Durch den großen zusätzlichen Tank hat der Forester Ecomatic auch eine Gesamtreichweite, die dem verbrauchsgünstigeren Diesel nicht mehr nachsteht.

Der alternative Treibstoff der Benzinervariante LPG – was für „Liquid Petrol Gas“ steht – ist ein Gemisch aus Propan und Butan, wie wir es auch aus den Flaschen für einen Gasgrill oder einem Gasfeuerzeug kennen. Das auch als Auto- oder Flüssiggas bezeichnete Gemisch benötigt wesentlich geringeren Druck für eine Verflüssigung als Erdgas. Das erlaubt weitgehend freie Formgebung des Tanks, sodass er sich mühelos an die Reserveradmulde anpassen lässt. Nur etwa fünf Zentimeter Höhe nimmt



Fotos: Frank Martini

der Einbau von der Laderaumhöhe weg. LPG kann man an inzwischen fast 4000 Tankstellen bundesweit nachfüllen!

Als bivalenten Benziner gibt es den Forester außerdem nach wie vor auch mit der Geländeuntersetzung „Dual Range“.

**In jeder Hinsicht gewachsen** Hinsichtlich der Abmessungen, des Raumangebots und der Ausstattung hat der neue Forester

**Gefälliges Aussehen und gute Geländeeigenschaften zeichnen den Forester aus.**

gegenüber seinem Vorgänger deutlich gewonnen. Mit neun Zentimetern mehr Radstand ist er nicht nur länger geworden, auch in der Breite und Höhe hat er zugelegt.

Der Laderaum ist mit mehr als einem Meter Breite zwischen den Radkästen und immerhin fast einem Meter Tiefe deutlich größer geworden. Trotz des eingebauten Gastanks verbleibt immer noch eine Höhe von 75 Zentimetern an der Laderaumöffnung. Auch die Bodenfreiheit wurde auf 21,5 Zentimeter vergrößert.

Sah der Vorgänger des jetzigen Forester noch aus, als ob er sich nicht zwischen Kombi und SUV entscheiden könnte, ist er nun gefälliger geworden. Der Eindruck setzt sich auch im Inneren

**Der Laderaum bietet mit mehr als einem Meter Breite und Tiefe jede Menge Platz.**

fort. Ein ordentliches Raumangebot, ein gesteigerter Fahrkomfort und ein hochwertiger Eindruck des Interieurs zeichnen ihn aus.

**Alles an Bord** Vom Antiblockiersystem bis zu einem abschaltbaren Stabilitätsprogramm, Berganfahrhilfe und

Rundum-Airbags hat der neue Forester bereits in der Basisvariante „Trend“ alles an Bord. Die teureren Varianten warten nur noch mit zusätzlichem Komfort auf.

Die 150 PS starke Maschine reicht auch für ansprechende Fahrleistungen aus - sowohl auf der Straße, als auch im Gelände.

bei vergleichbarer Beanspruchung nicht. Wenn auch der Gasverbrauch noch spürbar über dem Benzinverbrauch liegt, bei LPG-Preisen von 56 bis 62 Cent je Liter wird dieser Mehrverbrauch mehr als wettgemacht.

### Günstiges Angebot

Bei allem Jubel über den nun endlich auch als Diesel verfügbaren Forester bleibt die Ecomatic-



### Statt Reserverad: der Gastank.

Der Subaru klettert im Revier mühelos selbst Anstiege von 75 Prozent. Auch schwierige, ver matschte Passagen meisterte das mit Standardbereifung ausgerüstete Testfahrzeug dank seiner hervorragenden Traktion gelassen. Auf der Straße konnten die Leistungen des Neuen ebenfalls überzeugen.

### Verbrauch

Bei schonender Fahrweise wurde mit etwa neun Litern Super nur ein halber Liter mehr verbraucht, als angegeben. Bei normaler Fahrweise verbrauchte der Motor allerdings 10,4 Liter Super im Schnitt.

Wirtschaftlich geschönt wurde der Verbrauch aber dadurch, dass der Forester dank des dichten LPG-Tanknetzes fast nur mit Gas bewegt wurde. Zwar braucht er bei flotter Fahrweise von diesem Gemisch noch zwei Liter mehr, durch den Preis wird das allerdings deutlich günstiger.

So kam das Testfahrzeug im Schnitt auf Treibstoffkosten von etwa 7,90 Euro je 100 Kilometer. Weniger schafft auch ein Diesel

tic-Variante eine Alternative für Anhänger des Ottomotors. Zumal der Treibstoff LPG noch bis zum Jahr 2018 steuerlich gefördert wird und es den Gasantrieb bei Neuwagenkauf im Rahmen einer noch bis 30. Juni dauernden Aktion bei vielen Händlern ohne Aufpreis gibt. *Frank Martini*

## Subaru Forester Ecomatic

**Motor:** 2,0 Liter 4-Zylinder Boxer

**Leistung:** 110 kW/150 PS

**Drehmoment:** 196 Nm bei 3 200 U/min

**Geschwindigkeit:** 184 km/h (Tacho 205)

**L/B/H:** 4560/1780/1700 Millimeter

**Wendekreis:** 11,4 Meter

**Zulässiges Gewicht:** 2 015 kg (Leer 1465)

**Anhängelast:** 750 kg/2 t ungebremst/gebremst

**Rad/Reifen:** 6,5Jx16 215/65R16 98 V

**Verbrauch:** 8,4 l (Test 10,4 l)

**Preise:** 26 800-36 700 Euro je nach Typ und Ausstattungsvariante (Trend, Active, Comfort & Exclusive, jeweils mit Schaltgetriebe oder Automatik) zuzüglich Überführung