Martijn Verhoef
7 februari 2024

Niet voor iedereen

Het Japanse merk Subaru zal met weemoed terugdenken aan de successen uit het verleden in Europa. Aangewakkerd door het rally-succes waren auto's als de Impreza en Legacy niet aan te slepen. En met de hogere Forester was Subaru zijn tijd ver vooruit, want deze middenklasser is Ã©Ã©n van de eerste cross-overs. Als caravantrekker of bij het verlaten van de gebaande paden bewijst deze Soeb zich al jarenlang. Door de jaren heen ontpopte de Forester zich meer als een SUV, maar net als de andere modellen van het merk lukt het niet meer om de verkoopresultaten van weleer te evenaren.

De nieuwste generatie waar we vandaag mee kennismaken heeft dan ook een zware opgave, want hoewel de nieuwe Forester zuiniger is dan ooit en gebruikmaakt van milde hybridetechniek, lukt het maar niet om de auto concurrerend te prijzen. Maar de merkhistorie en de unieke kwaliteiten van de Forester zijn genoeg reden om nog eens met de auto op pad te gaan. Zeker omdat we de offroad-kwaliteiten van het model gaan testen.

Stoerder dan ooit

Subaru is alweer toe aan de zesde generatie Forester en zoals gezegd is het model door de jaren heen steeds meer geÃ«volueerd tot SUV. Europa is allang geen focusgebied meer voor de Japanners, de echte aantallen worden in de Verenigde Staten en AziÃ« geschreven. Qua uiterlijk moet de Forester dus vooral in die markten aanspreken, maar aangezien de wereldwijde smaak steeds meer samensmelt kan de Forester ook in ons druilerige polderlandschap prima voor de dag komen. De Forester is voorzien van compleet nieuwe ledverlichting, zodat je dit nieuwe model ook in het donker direct moet herkennen.

Kenmerkend voor deze tijd zijn de achterlichten die in elkaar over lijken te lopen en de koplampen die met de grille samensmelten. De hoge grille met een groot merklogo zorgen voor een stoere uitstraling, terwijl de kunststof omlijsting van de wielkasten nog maar extra moet benadrukken dat deze auto ook buiten het asfalt zijn mannetje staat. De auto heeft nog meer bodemvrijheid, zodat een rit door het terrein geen probleem moet zijn. De hoekige vorm belooft veel voor de binnenmaten, maar doet ook meer

denken aan een terreinwagen. De Japanners geven je genoeg keuze in kleuren om de auto naar smaak samen te stellen, de nieuwe lakkleur River Rock Pearl is modieus en doet denken aan Audi's Nardo Grey. En om het geheel af te maken heb je op den duur keuze uit 18 en 19 inch wielen. Nu is de Forester alleen nog als First Edition te bestellen, waarbij je automatische de grootste exemplaren geleverd krijgt.

Lekker ruim

Niet alleen het uiterlijk is volledig nieuw voor de Forester, het interieur is ook uitgebreid aangepakt. We zien een groot verticaal geplaatst scherm dat het dashboard flink opwaardeert. De tellers zijn nog gedeeltelijk analoog, maar ze zijn goed afleesbaar en een ertussen geplaatst infoscherm geeft uitgebreide details weer. Dit scherm komt goed van pas in het terrein, want met de bediening op het stuur zet je de auto direct in de juiste terreinmodus. Op het scherm zie je dan onder meer de hoek van het voertuig in het terrein en welke modus geselecteerd staat. Ander praktisch foefje in het terrein zijn de verschillende camera's die een rondom beeld van de auto geven. Ze geven een helder beeld en reageren snel, zodat je moeiteloos tussen obstakels door

manoeuvreert, ook als je er vanachter het stuur niet direct zicht op hebt. Het multimediascherm is dus groot en oogt modern, alhoewel de grafische weergave van menu's en de indeling van de structuur niet zo vooruitstrevend is als bij concurrenten als Volvo of Mazda. Het biedt wel alle mogelijke connectiviteit, zoals Apple Carplay en Android Auto en een internetverbinding.

Hoewel er veel via het multimediascherm valt in te stellen, zijn er nog fysieke knoppen om bijvoorbeeld snel volume of klimaat in te stellen. Fijn, want dat zijn juist zaken die je niet ergens in een menu wilt verstoppen. Zeker niet als je het terrein in gaat en behoorlijk heen en weer wordt geschud. Probeer dan nog maar iets op een touchscreen aan te tikken.
Als we toch aan het heen en weer schudden zijn: het valt op dat we dan prima op onze plek worden gehouden in de brede zetels van de Forester. Hoewel de zitting breed is, schuiven we niet heen en weer en is de ondersteuning van de bovenbenen veel beter dan voorheen. Achterin kun je met drie volwassenen plaatsnemen, terwijl de hoofdruimte in overvloed aanwezig is. De been- en knieruimte is voor de buitenste twee passagiers prima, de middelste moet wel iets meer inschikken.
De hoekige vormen zorgen niet alleen voor een stoer uiterlijk, maar ook voor een hele praktische binnenruimte. De bank kan met een knopje snel helemaal platgelegd worden zodat je 1.720 liter laadvolume hebt, maar met opstaande achterbank blijft er ook een prima 508 liter over.

Subaru legt de nadruk ook op de verbeterde afwerking en isolatie van de cabine. Zo is er voor meer dan 27 meter aan extra isolatiemateriaal toegevoegd, zodat het stiller moet blijven in de cabine. Eerlijk gezegd ervaren we nog steeds veel bandengerol en windgeruis als we de auto meenemen voor een rit over asfalt, dus de auto is daarin zeker niet vooruitstrevend in zijn segment. Wat wel blijft is de grote overzichtelijkheid door de flinke raampartijen. Zo heb je niet alleen veel licht in het interieur, maar kijk je met gemak om je heen en heb je door de kleine A-stijl bijna geen dode hoek. Goed voor de veiligheid en om schade (in terrein) te voorkomen, al doen de eerder genoemde camera's daar ook het nodige voor.

Altijd AWD

Subaru blijft al jarenlang onverstoord vasthouden aan de volgende combinatie: grote boxermotoren en permanente vierwielaandrijving. Dat betekent dat de vier wielen altijd worden aangedreven en niet zoals bij veel merken in de basis Ã©Ã©n van de assen het vermogen krijgt. Het zorgt volgens Subaru dat er geen vertraging is wanneer de kracht naar een bepaald wiel moet gaan, om gripverlies te voorkomen. Dat kan net het verschil zijn tussen glijdende massa of dat de boel in balans gehouden wordt.

Het resulteert alleen wel in een veel hogere uitstoot en brandstofverbruik en daar worden de Japanners op afgerekend door de Nederlandse staat. De fikse BPM-toeslag op Subaru's zorgt ervoor dat de modellen al jarenlang uit de markt worden geprijsd en dat zie je terug in de verkooplijstjes, waar Subaru ergens onderaan bungelt. De aankondiging van milde hybridetechniek was dan ook meer dan welkom, al gaat de uitstootvermindering niet even gelijk om met de steeds zwaarder wordende beboeting. In de praktijk wordt de Subaru Forester dus nog behoorlijk afgerekend op zijn niet al te florissante verbruik en dat terwijl Subaru het vermogen in de zesde generatie Forester

flink terugschroefde.

Hoge uitstoot

Waar het vorige model nog 150 pk tot zijn beschikking had, is dat nu 136 pk en een beetje elektrokracht. In de praktijk blijkt de auto dan ook niet overbemeten in kracht, maar traag voelt het niet aan. Juist door de milde hybridekracht van de e-Boxer en de traploze automaat zonder schakelmomenten komt de auto prima mee met het verkeer. De auto mag niet voor niets nog steeds ruim 1.800 kg trekken.De technici van Subaru leggen uit dat ze meer gevoel in de besturing hebben willen meegeven en dat de stijvere carrosserie voor meer vertrouwen in bochten moet zorgen. We ervaren echter nog steeds behoorlijk overhellen in bochten, terwijl de besturing vrij licht rond de middenstand is. Op rechte stukken ben je dus nog steeds aan het corrigeren, maar in het terrein manoeuvreer je daardoor wel makkelijker. Daar komt de Forester sowieso goed tot zijn recht, want een tocht door de blubber en een demonstratie op verschillende stellages waar je steil omhoog of omlaag gaat doen de Soeb niet blikken of blozen. De auto staat met alle gemak zijn mannetje en trekt zichzelf meerdere malen

door de modder heen. De hill descent assist (X-mode) zorgt ervoor dat heel gedoseerd wordt afgedaald, ook op een gladde ondergrond.

De prijs zegt genoeg

Naast de kwaliteiten in terrein weet Subaru ook nog steeds hoge ogen te gooien met haar veiligheidssystemen. We noemen Subaru wel eens gekscherend het Japanse Volvo, maar de gedeelde focus op veiligheid laat zien dat daar wel een kern van waarheid in zit. Op de Forester wordt standaard Eyesight meegeleverd, een veelomvattend camerasysteem dat in verschillende vergelijkende tests op het internet zeer goed presteert. Voorlopig is de Forester alleen als First Edition te bestellen, de auto is dan helemaal compleet uitgerust maar kost dan wel 72.930 euro. Goedkopere versies verwachten we in het tweede kwartaal van 2025.

Zowel op het gebied van trekkracht, terreinvaardigheden en veiligheid laat Subaru zien nog steeds over unieke kwaliteiten te beschikken. Dat daar een rol in de marge bij hoort in Europa, daar heeft het merk zich al bij neergelegd. Maar voor de liefhebber die

bovengenoemde kwaliteiten zoekt, biedt de Forester wel precies wat het merk belooft.

Plus

+ Staat zijn mannetje in terrein
+ Hoog trekvermogen
+ Standaard Eyesight veiligheid

Min

- Duur
- Lust een slokje