



Dennis van 't Kruis
19 december 2006

© Rijtesten.nl

Intro

Subaru wil meer klanten naar zijn showrooms trekken en probeert dit te bewerkstelligen door nieuwe markten aan te boren. Ze waren al in het bezit van een aantal "mainstream" modellen (Forester/ Legacy) en zelfs een enkel model (Justy) in een heel competitief deel van de automarkt. Het Japanse merk is uiteraard het meest bekend van zijn rally kanonnen, maar nu willen ze gaan meespelen in het segment van de luxe-SUV's



Het exterieur

Subaru heeft de Tribeca in de markt gezet om te concurreren tegen auto's als de Nissan Murano en de RX350 van Lexus. Daar zou je ook de Porsche Cayenne aan toe kunnen voegen. De overeenkomsten zitten dan vooral in de styling. Beide auto zijn gestyled om te lijken op snelle familieleden, bij de Cayenne is dat de 911, bij de Tribeca is dat uiteraard de Impreza. Qua vermogen ontlopen ze elkaar ook niet veel: allebei hebben ze rond de 250 pk en 300 Nm koppel. De 0 naar 100 tijd is exact hetzelfde als de Duitser met automaat is uitgerust. Het gemiddelde verbruik van de Japanse SUV ligt gemiddeld wel een liter een liter lager. Het verschil tussen de testauto en de basis-cayenne is een kleine â,- 5000, -. De basis versie van de Tribeca kost â,- 57.105, -. Een opvallend verschil tussen beide is dat de B9 Tribeca bijna geen tegenstand

ondervond bij de liefhebbers van dit merk. De Cayenne ondervond een hoop commentaar, omdat men van mening was dat het Duitse merk een puur sportwagen merk moest blijven. Vergelijkbare geluiden werden ook geuit toen 924 op de markt kwam.

Aan de voorzijde is het Subaru gelukt om een opvallende auto te creëren. Tijdens de proefrit kon de Japanner rekenen op vele goedkeurende blikken. Het was in veel gevallen duidelijk van de gezichten af te lezen dat men zich afvroeg, welke auto daar voorbij reed. Gelukkig voor hen gaf de belettering op de zijkant van de auto daar al antwoord op. En dan de achterzijde; van die kant bezien zou je de vergissing kunnen maken dat je het met een busje te maken hebt. De Tribeca is namelijk nogal hoog. Want daar waar bij andere Sport Utility Vehicles veelal de daklijn al eerder naar beneden kromt, blijft de rechte lijn hier nog even doorlopen. Positief gevolg daarvan is de hogere laadruimte. Dat deze belijning ook zijn aanhangers kan vinden, merkte ik tijdens de fotosessie. Daar kwamen een aantal personen bij de auto kijken, waaronder een persoon die mij de hemd van het lijf vroeg. Ik heb hem het advies te geven om naar een dealer te gaan, waar ze hem volledig en deskundig te woord konden staan.

De testauto met zijn Luxury-pakket heeft als extra's een achteruitrijcamera, een DVD navigatiesysteem, een elektrisch schuifkantel dak, volledig elektrisch verstelbare stoelen en een lederen interieur. De prijs die daar voor betaald mag worden is â,- 64.105,-. Voor â,- 4.000,- meer staat er ook nog de 7zits Executive in de showroom te wachten, die naast een derde zitrij nog enkele gadgets extra mee krijgt.



Het interieur

En in het interieur zijn ze zeer zeker geslaagd in hun opzet om het luxe gevoel op een hoog niveau te zetten. De afwerking is van dezelfde hoge kwaliteit als in de andere modellen van Subaru. Het dashboard krult met vloeiende vormen om de voorpassagiers heen. Door de kleurstellingen en de gelimiteerde hoeveelheid knoppen en andere design features komt het geheel rustig over. Het stuurwiel is van een kleinere diameter dan je zou verwachten in een auto van dit formaat. Voordeel daarvan is voornamelijk dat het in de juiste verhouding is tot zijn omgeving. Het stuur is daarbij van de juiste dikte en daarmee wordt aangetoond dat dik beter is dan groot. Het gaat niet om het formaat, maar op de manier waarop je het gebruikt.



Subaru B9 Tribeca 3.0R Luxury

De stoelen conformeren zich volledig aan het comfort gevoel. Ze zijn breed, ondersteunen de volledige bovenbenen en hebben een hoge zitpositie. Je torent letterlijk boven het andere verkeer uit. Daarnaast geven ze ook nog ruim voldoende zijdelingse steun. Ook de passagiers op de achterbank hebben geen reden tot klagen, met name de beenruimte is groot te noemen. De vorm van de carrosserie heeft als voordeel dat ook de hoofdruimte goed is. De bagageruimte heeft onder het afdekzeil hetzelfde inhoud als menig sedan, namelijk 525 liter, maar kan zonder zeil natuurlijk veel hoger beladen worden en dus meer vervoeren. Wil je nog meer vervoeren, dan laat de achterbank zich omklappen en ontstaat er een ruimte van 1671 liter. De rubberen matten in het passagiers gedeelte en in de bagageruimte zijn normaliter een optie, de dealer heeft ze, begrijpelijkerwijs vanwege het natte weer aan de auto toegevoegd.



Het rijden

De cijfers beloven heel wat; 245 pk bij 6.600 tpm en 297 Nm bij 4.200 tpm. Daaruit blijkt op papier al dat de B9 Tribeca flinke toeren moet uithalen om topprestaties te leveren. Echter je merkt aan het geluid van de 3 liter boxer, dat de auto daar ook plezier in heeft. Dit blok wil toeren maken en het liefst zoveel mogelijk. De nul naar honderd tijd is een redelijke 9,7 seconden, zeker als je meetelt dat deze kolos 1865 kilogram weegt. Belangrijk punt om op te merken is hierbij dat de snelheidsbeleving behoorlijk hoog is, en dat de acceleratie veel sneller lijkt dan wat de cijfertjes aangeven. Als je het gaspedaal contact laat maken met het tapijt, schiet de naald van de toerenteller vol overgave naar de 5.500 tpm en versnel de auto zich met rasse schreden.

Gezien de reputatie van de overige modellen zou je vervolgens denken, dat hij ook kort door de bocht kan. Maar dan blijkt toch dat deze auto oorspronkelijk voor de Amerikaanse markt is gemaakt. Want het onderstel is voornamelijk ingesteld op comfort. De minirotonde test toonde dat het hoge koetswerk dan voornamelijk wil overhellen. Dit gedrag vertoont hij ook tijdens de noodstop, waarbij de auto diep door de knieën gaat. Met lange vloeiend lopende bochten heeft de auto minder problemen, en dan is een redelijk hoge snelheid geen probleem. De Tribeca is vooral lange-afstandscruiser.

Bij normale snelwegssnelheden is het stil in het interieur. Het brandstofverbruik is op dat moment het gunstigst met 9,5l/100 km (1 op 10,5) In de stad schiet dit omhoog naar 17,1 l/100 km (1 op 5). Het gemiddelde mag dan uitkomen op 1 op 8. Heel even terugkomend op de Cayenne; die haalt in stad 0,4 kilometer per liter meer, maar zit gemiddeld toch 600 meter minder per liter. Tijdens het testrit heb ik geprobeerd om zoveel mogelijk diversiteit in de testroute aan te brengen. Voor off-road had ik geen toestemming, maar voor de rest mocht ik gaan en staan waar ik wilde, dus na een stukje snelweg, daar waar de Tribeca uitstekend uit de verf komt, heb ik wat smallere wegen opgezocht. Die vond ik in het centrum van Heemskerk, maar vooral in het aan de kust gelegen Wijk aan zee. Een mix van krappe straatjes, korte bochten, op- en neergangen. De Tribeca is een grote auto, maar door zijn lichte besturing verliep deze oefening zonder al te veel moeite.



Slot

Rij eigenschappen heb je in verschillende soorten en maten. Wil je comfortabel en luxueus door het verkeer zoefen dan is de Tribeca een uitstekende keus. Wil je daarentegen hard door de bocht, koop dan voor de helft van dit geld een Impreza. Deze opvallende SUV is oorspronkelijk ontwikkeld voor de Amerikaanse markt en dat merk je aan elk aspect van de wegligging.

Plus

- + Hoog comfortniveau
- + Lichte besturing
- + Spraakmakende styling

Min

- Hoog verbruik
- Geen bochtenridder
- Smaakgevoelig