



## Ingeburgerde Japanner

Wie de nieuwe Subaru Tribeca voor het eerst ziet, denkt eerder aan Alabama of de Rocky Mountains dan aan sushi en videorecorders. Pas op het tweede gezicht wordt duidelijk dat hier een echte Subaru voor je neus staat, met dank aan de logo's en de familiegrille.

Daarmee onderscheidt de gefacelifte Tribeca zich ook uitzonderlijk goed van zijn voorganger, die met zijn extreme design juist wel erg eigenaardig overkwam. Te eigenaardig zelfs, want het extreme ontwerp werd weinig gewaardeerd. De Japanners maakten voor de kritiek een knieval en haalden alles uit de kast

om de Tribeca alsnog aan de man te brengen. Reeds medio vorig jaar kwam de gefacelifte versie in zijn geboorteland – nota bene de Verenigde Staten – op de markt en begin dit jaar volgde de introductie in 'de oude wereld'. De doorgevoerde aanpassingen liegen er niet om en dat is reden genoeg om opnieuw kennis te maken met de underdog-SUV van Subaru.



Een nieuw front voor een nieuwe start

## Tribeca Reloaded

We herinneren ons de introductie van de Subaru B9 Tribeca in 2006 nog heel goed. Het aanvankelijk positieve onthaal van Subaru's reus sloeg snel om in scepsis en kritiek. Het gedurfde design van Andreas Zapatinas schoot menig autoliefhebber en Subaru-adept in het verkeerde keelgat. Kreten als "veel te Amerikaans", "lomp" en "lelijk" vlogen de B9 Tribeca om de oren. Dat hij in eerste instantie uitsluitend voor de Noord-Amerikaanse markt bedoeld was, werd daarbij gemakshalve vergeten. Daarnaast was de B9 Tribeca een initiatief van General Motors, dat zich als aandeelhouder



De gefacelifte achterkant oogt volumineuzer en krachtiger

in Subaru eind 2006 weer terugtrok. De Japanners zagen dit al aankomen en achter de schermen werd er al flink getimmerd aan een sterk verbeterde versie.

Medio 2007 was het dan zo ver, de vernieuwde Tribeca – nu zonder de toevoeging B9 – maakte een comeback in zijn geboorteland. De Tribeca wordt nog steeds in de fabriekshallen van Lafayette in de



staat Indiana geproduceerd, maar verschilt verder qua uiterlijk gigantisch van zijn voorganger. Van het oorspronkelijke design is nog maar weinig terug te vinden. Het is daarom verkeerd om slechts te stellen dat de nieuwe Tribeca alleen een nieuwe neus gekregen heeft, het 're-designen' ging namelijk veel verder dan alleen dat. De hele auto is compleet aangepakt en opnieuw ontworpen voor zover dat kon.

De vreemde grille aan de voorkant – overigens ook kort toegepast op de vorige Impreza – zal in de toekomst alleen nog op foto's in historische autoboeke terug te vinden zijn. Want dat wat ooit het nieuwe familiegezicht had moeten worden werd een groot fiasco voor Subaru. Het nieuwe front kenmerkt zich vooral door de nieuwe grote hoekige grille, welke ook op de Legacy en Outback terug te vinden is. Naast deze grille zitten nu gewone rechthoekige koplampen, die met een stoere xenonblik de wereld in kijken. Deze ommekeer heeft echter ook zijn nadelen, want daar waar de vorige B9 Tribeca nog zo karakteristiek ontworpen was, daar oogt de nieuwe een beetje anoniem.

Dat kan van de achterkant echter moeilijk beweerd worden. Deze straalt in hoge mate nog hetzelfde design uit als van voor de facelift, maar dat is slechts gezichtsbedrog. De concave vlakken zijn sterk ontkracht en door het gebruik van vloeiendere vormen en dikkere achterlichten oogt de Tribeca nu veel volumineuzer en krachtiger. Met name recht van achteren komen de nieuwe lijnen goed tot hun recht en de wulpse wielkasten geven de Tribeca zelfs een bescheiden dynamische look. De rare knik onder de achterste zijruiten maakte plaats voor een subtielere lijn en de achterste zijruiten kregen een geheel nieuwe vorm. Al deze aanpassingen hadden maar één doel: een harmonieuzer en acceptabeler uiterlijk.

## Comfortabel ruimteschip

Hoe vergaand de wijzigingen aan de buitenkant ook zijn, in het interieur bleef alles bij het oude. De Angelsaksische gedachte 'never change a winning team' hebben de Japanners duidelijk ter harte genomen. Op het exterieur mocht dan wel veel kritiek zijn geweest, het net zo eigenzinnige interieur kreeg wel de verdiende lof. Met de B9 Tribeca betrad Subaru een voor haar nieuw segment, waar luxe en gemak de hoofdlijnen bepalen. Het interieur van de Tribeca is dan ook op deze twee pijlers gestaafd, maar minstens zo belangrijk is originaliteit. Juist daar wist Subaru vriend en vijand te verrassen met



Vloeiend vormgegeven dashboard met een middenconsole als brugpijler

het vloeiend vormgegeven dashboard, dat zich als twee bogen om beide voorpassagiers spant. De middenconsole vormt daarbij een brugpijler en is gelijktijdig de commandocentrale van het ruimteschip Tribeca.

De afwerking is grotendeels op hoog niveau, maar de Amerikaanse afkomst van de Tribeca is duidelijk af te lezen. De gebruikte kunststoffen zijn niet op hetzelfde niveau als die van de Europese concurrentie. Het voelt allemaal wel solide aan, maar aan het fraaie design zitten wel wat haken en ogen. Zo zijn niet alle knoppen op het middenconsole goed bereikbaar. Daarnaast zijn de lichte opschriften op de heldere



knoppen onder bepaalde lichtomstandigheden lastig afleesbaar, net als het scherm van het standaard aanwezige navigatiesysteem. Een overkapping van het scherm zou geen overbodige luxe zijn. Hoe anders is het dan met het instrumentarium gesteld. Door gebruik van Optitron en LCD-technologie zijn de fraaie meters onder alle omstandigheden perfect zichtbaar voor de bestuurder. Die zit trouwens riant op de met leder beklede zetels die goed verstelbaar zijn. Een goede zitpositie kan voor langere bestuurders desalniettemin moeilijk te vinden zijn, aangezien het stuur niet in diepte verstelbaar is. In het segment waarin de Tribeca opereert is dat een niet goed te praten gebrek.

Over instellingsmogelijkheden hebben de achterpassagiers niets te klagen. De ruim bemeten tweede zitrij kan bij gebruik van de derde zitrij een stuk naar voren geschoven worden, maar in vijfpersoons configuratie is het zelfs mogelijk om de leuningen naar achteren in de 'relax'-stand te zetten. Het zitcomfort is dan te vergelijken met dat van betere zitmeubelen in huiskamers. Sowieso is het begrip huiskamer wel erg van toepassing op de tweede zitrij. Met een standaard geleverd DVD-systeem inclusief LCD-scherm kunnen op langere reizen niet alleen kinderen zoet gehouden worden, maar ook volwassenen dankzij de royale ruimte en de aparte airconditioning die voor verkoeling zorgt. Beenruimte is er in overvloed aanwezig en dat geldt ook voor de schouder- en hoofdruimte.

Hoe anders is het dan op de derde zitrij. Van ruim bemeten verstelbare banken is hier geen sprake meer. Eerder van twee kleine noodzittingen, want vrijwillig zal daar door het ruimtegebrek niemand plaats willen nemen. De aanwezige been- en hoofdruimte is hoogstens toereikend voor kleine kinderen. Ook door de lastige instap zal geen volwassene het wagen zich door de opening naar de derde zitrij te wurmen. Dat maakt de Tribeca ondanks zijn zeven zitplaatsen niet tot een MPV concurrent. Subaru noemt de Tribeca met zeven zitplaatsen dan ook terecht een 5+2. Overigens neemt de bagageruimte bij het gebruik van de twee achterste zitplaatsen drastisch af: veel meer plek dan voor een weekendtas is er dan niet meer. In vijfpersoons-configuratie is er 450 liter plek voor de bagage en bij het omklappen van de rugleuningen van de tweede zitrij – waarbij de laadvloer vlak blijft – komt daar nog eens 1.045 liter bij.

## Amerikaans karakter

Onder de kap van de Tribeca is ook het een en ander gewijzigd. De 3.0 H6 boxermotor uit de Legacy en de Outback is vervangen door een sterker exemplaar met een inhoud van 3,6 liter. De Japanners lijken met deze aanpak de Amerikaanse spreuk van 'there is no substitute for cubic inches' wel erg letterlijk te hebben genomen, want het nieuwe 3.6 liter blok is niks meer of minder dan het opgeboorde 3.0 blok uit de Legacy/Outback. Hierdoor levert de aangepaste zescilinder boxermotor een vermogen van 258pk bij 6000tpm en 350Nm bij 4000tpm. Ten opzichte van het 3.0 blok is dit 13pk en 52Nm meer. Naast deze motorische aanpassingen hebben de techneuten nog wat



Korte wielbasis met grote overhangen voor en achter



gesleuteld aan de vijftraps automaat, die het vermogen nu geraffineerder via de vierwielaandrijving op de weg brengt.

Door het toegenomen koppel en de verbeterde automaat zijn de prestaties van de Tribeca aanzienlijk toegenomen. Zo duurt de sprint van 0 – 100km/h nu 0,8 seconden minder, maar het belangrijkste zijn wellicht de verbeterde tussenacceleraties. Van een ondergemotoriseerde Tribeca is nu geen sprake meer, de 3.6 H6 boxermotor sleurt de ruim 1883 kilogram zware Tribeca onder alle rust naar hogere snelheden. Daarbij klinkt de motor altijd beschaafd, zelfs bij hogere toerentallen. De loopcultuur van de zescilinder boxermotor is zeer harmonisch en de trillingsvrije loop is dankzij de horizontale ligging van de cilinders indrukwekkend. Onder zware belasting laat de aandrijflijn haar ware karakter zien en de vernieuwde vijftraps automaat blijft geheel onmerkbaar en schokvrij schakelen. De boxermotor laat dan alleen een subtiel sportieve snerp horen. Hoe Amerikaans de Tribeca dan ook mag zijn: dit is echt verfijnde Japanse techniek.

Het onderstel past goed bij het comfortabele karakter van de aandrijflijn. De Tribeca is typisch Amerikaans afgesteld, wat voor ons Europeanen betekent dat het weggedrag voornamelijk op comfort is gericht. Op lange oneffenheden wil de koets daarom weleens wat nadeinen, korte richels worden echter matig weggedempt. Dat is deels te verklaren door de relatief korte wielbasis van de Tribeca, welke immers op een aangepast onderstel van de Legacy en de Outback gebaseerd is. Daardoor 'springt' de Tribeca weleens wat over hobbelig snelwegasfalt heen. Het stuurkarakter past daar enigszins bij. De bekrachtiging mag dan wel precies goed zijn, rond de middenstand stuurt de Tribeca echter wat vaag. Op snelheid is de besturing voldoende precies, maar bij lagere snelheden zou wat meer directheid niet misstaan.

Aan de veronderstelling dat elke Subaru hard door krappe bochten te smijten is kan de Tribeca niet helemaal voldoen. Dankzij de permanente vierwielaandrijving en het relatief lage zwaartepunt is de grip in bochten weliswaar beter dan bij bepaalde concurrenten, maar door de comfortabele onderstelafstemming helt de Tribeca toch wat over. Het bochtkarakter blijft echter goed controleerbaar. Bij te hoge snelheden schuift de Tribeca gauw over zijn zware front heen, maar het gas lossen is dan echter voldoende om de auto weer in het gareel te krijgen. Door de zware neus duikt de Tribeca tijdens heftig remmen ook maar al te graag naar voren. Die remmen zelf zijn daarentegen goed doseerbaar en hebben geen enkele moeite om de reus tot stilstand te brengen.

Aan de perfecte aandrijflijn en het hoge comfort hangt wel een prijskaartje. Zoals het een echte Amerikaan betaamt lust ook de Tribeca wel een flinke slok benzine. Het opgegeven gemiddeld verbruik van 11,6 liter klinkt zeer optimistisch, en in de meeste gevallen is het dat ook. Slechts met een fluwelen rechter voet kan dit tijdens langere reisafstanden verminderd worden tot zo'n 10,7 liter per 100 kilometer. Een verbruik van minder dan 10 liter per 100 kilometer is een utopie, en dat is vooral een nadeel om dat de relatief kleine brandstoftank voor een geringe actieradius zorgt. Met een inhoud van slechts 64 liter is deze toch echt te klein voor een auto van dit kaliber.

## Serius alternatief?

In het segment waarin de Subaru Tribeca valt is veel concurrentie van voornamelijk Duitse merken. Het is dan ook niet te verwachten dat de merkgebonden klanten snel zouden overstappen naar een auto welke niet meer biedt dan de premiumconcurrentie. De Tribeca mag dan wel een uiterst goede auto zijn, op het gebied van rijeigenschappen en technologische snufjes ontbreekt het de grote Japanner met dubbel paspoort nog aan Europese verfijning. Daar komt nog bij dat de Tribeca met zijn aanschafprijs van ruim zeventig duizend euro niet bepaalt een goedkoop alternatief is.



Serius alternatief of alleen voor een schaarse groep aan liefhebbers?

De Subaru Tribeca heeft zeker voldoende kwaliteiten in huis om ondanks zijn hoge prijs een schaarse groep aan liefhebbers over de streep te trekken. Zo is de aandrijflijn nagenoeg perfect, de interieurruimte riant en het comfort hoog. Daartegenover staat echter het hoge brandstofverbruik, het deinende onderstel en het Amerikaanse imago. Juist dat laatste zorgt ervoor dat de Tribeca te weinig Subaru is, hoewel de Japanners hun uiterste best hebben gedaan om de overblijfselen van GM door de ingrijpende facelift weg te poetsen.

Fotografie: Jesse Kraal

## Plus

- + Ruim interieur
- + Sublieme aandrijflijn
- + Hoog comfort

## Min

- Hoog brandstofverbruik
- Stuurwiel niet in diepte verstelbaar
- Derde zitij nauwelijks bruikbaar