



B9 Tribeca 3.0R Executive bva5 - 245 cv

Subaru se distinguait par ses véhicules solides au montage sans faille, dynamisés par des moteurs boxer à cylindres à plat, à quatre roues motrices permanentes, sans montant de fenêtres de portes... Jusqu'à présent, les deux seuls « SUV » de la marque étaient le For-ester et l'Outback. Récemment, Subaru a créé un nouveau modèle, plus luxueux, fabriqué aux États-Unis dans l'usine Subaru de Lafayette en Indiana, au Sud du Lac Michigan. Le B9 Tribeca conserve le Boxer et le Symmetrical AWD indissociables du constructeur japonais. Évidemment, le conservatisme subarien est mis à mal avec le B9, TRIBECA oblige. Tribeca est un quartier industriel de New York (TRIangle BElow CAnal) qui a été rénové à la fin du XX^{ème} siècle en zone résidentielle à la mode où se sont installées des célébrités comme Robert De Niro, Mariah Carey et d'autres !

Conçu et fabriqué aux USA pour le marché Nord-américain, le B9 adopte une conduite plus cool qui masque sa puissance et la laisse s'exprimer avec une certaine nonchalance. Conducteurs européens, le Tribeca est arrivé pour vous enseigner les plaisirs de la route tranquille agrémentée de métamorphoses occasionnelles. Avec son trois litres six cylindres, le B9 offre deux visages : celui du genre idéal qui se meut efficacement en silence et celui de l'homme pressé qui se fait discrètement remarquer au-delà des quatre mille tours. Deux personnalités différentes, tout aussi attachantes l'une que l'autre.



Le positionnement au sommet de la gamme Subaru du B9 explique l'équipement complet, en version unique, une finition exceptionnelle dans les rangs de Subaru, une polyvalence et une modularité jusqu'à présent peu recherchées par la clientèle fidèle du constructeur japonais. À l'IAA, salon de Francfort, Subaru vient de présenter la nouvelle mouture de son SUV de luxe avec un nouveau moteur et une boîte de vitesse revue, vraisemblablement mieux adaptée au public européen.

Un moteur de trois litres emprunté à la Legacy doit ébranler les deux tonnes du B9, ce qu'il ferait sans aucune difficulté s'il n'était accouplé à une transmission à commande électrique, automatique à cinq rapports, obsolète et fatiguée. Par contre, l'utilisateur qui adopte, au volant, une tranquille décontraction sera ravi par le silence, le confort et le dynamisme disponibles de ce modèle. Quand l'envie lui viendra de hausser le ton, le passage en mode « sport » et le maintien au-dessus des quatre mille tours par minute lui assurera un regard différent sur la route, toujours aussi sérieux en matière de tenue de route.

Le B9 est long, étroit et long. Ce qui, en plus de son prix mesuré, le distingue de la concurrence. Avec ses sept places, les deux dernières se rangeant en tournemain dans le plancher, le Tribeca s'adresse aux grandes familles. La banquette du milieu glisse sur vingt centimètres pour dégager de la place aux genoux des passagers arrière. L'accès aux strapontins est réservé

aux adeptes de contorsions. Les espaces de rangement sont nombreux et spacieux et les bagages trouveront aisément de la place dans le coffre encore disponible même quand les sept personnes sont sanglées.

L'équipement du Tribeca comporte tout ce qu'un grand rouleur à l'esprit dynamique réclame : un GPS avec les cartes de toute l'Europe, malheureusement uniquement programmable à l'arrêt, le cruise control, la climatisation séparée, un système DVD à écran central pour canaliser les ardeurs bruyantes de la progéniture, les sièges avant chauffants et réglables électriquement. Sans négliger le cuir, la fiabilité chère à la marque, la caméra de recul pour les créneaux, le toit ouvrant, un rayon de braquage particulièrement efficace... On lui regrettera peut-être la direction souple, trop sans doute pour déceler toutes les informations de la route, l'absence des allumages automatiques des phares et des essuie-glace, les deux petites custodes avant qui n'ont aucune raison fonctionnelle : elles existent seulement pour confirmer la fluidité de la ligne...

Avec la B9 Tribeca, Subaru ouvre en grand la porte des SUV sérieux. L'habitabilité étonnante et la sécurité du Symmetrical AWD expliquent les prix qui, loin d'être prohibitif, s'adresse à une clientèle plus huppée que celle des habitués de la marque. Les amateurs de chevaux pourront aisément tracter deux tonnes. L'Europe attendra 2008 pour voir apparaître le bloc diesel tant attendu.

SUV tardif

Prix du modèle testé :	51.200 euros
Autonomie :	64 litres = 510 km
Émission de CO ₂ du test :	291 gr/km
Couple maxi :	297 Nm à 4.200 tr/min
Puissance maxi à :	6.600 tr/min
Poids :	1.990 kg
Puissance/Poids :	90,45 kW/t
Émissions théoriques d'échappement :	
CO ₂ :	291 gr/km
CO :	0,364 gr/km
HC :	0,073 gr/km
NO _x :	0,028 gr/km

