

Subaru Je lepší outback, nebo tribeca

Dvě auta od stejné značky s pohonem čtyř kol a s úplně stejným motorem. Přesto míří na jiné zákazníky. Jakému bychom dali přednost?

text: **ONDŘEJ KINKOR**
foto: **MAFA – LUKÁŠ PROCHÁZKA, JAN ZÁTORSKÝ**



OUTBACK Je sice menší, ale mnohem živější a řídičsky lépe ovladatelnější



B9 TRIBECA Neobyčejný design mohutného auta se podle nás moc nepovedl

TEST AUTOMOBILU

Omlazené Subaru Outback prošlo změnami. Zvenku se mírně změnila mřížka chladiče a přední nárazník. Uvnitř jsou novinkou páčky pod volantem, kterými lze řídit, když nechcete řazení nechat jen na automaticce. Právě převodovka ve spojení s šestiválcovým třilitrovým motorem o výkonu 180 kilowattů (245 koní) je největší zbraní tohoto auta, s nímž se nemusíte bát vydat i mimo zpevněné cesty. Přibyla však ještě jedna zásadní věc. A to možnost vlastního nastavení reakce převodovky během jízdy označované zkratkou SI-Drive.

Při stupni Intelligent převodovka ochotně řadí na vyšší stupně. Spotřeba by se tak měla snížit až o deset procent. Při zvolení modu Sport pak



BEZ RÁMU Bezrámové dveře jsou znakem subaru. Má je i model Outback.

Technické údaje

Subaru Outback 3,0 R

Výkon	180 kW/245 koní
Max. rychlost	224 km/h
Zrychlení 0–100 km/h	8,5 s
Spotřeba*	13,8/7,4/9,8 l/100 km
Rozměry**	4730/1770/1545/2670
Objem kufru	459 l
Základní cena	899 800 Kč
Cena test. vozu	1 299 800 Kč

* město/mimo město/kombinace,
** délka/šířka/výška/rozvor

Technické údaje

Subaru B9 Tribeca 3,0

Výkon	180 kW/245 koní
Max. rychlost	195 km/h
Zrychlení 0–100 km/h	9,7 s
Spotřeba*	17,1/9,5/12,3 l/100 km
Rozměry**	4855/1880/1685/2750
Objem kufru	525 l
Základní cena	1 229 800 Kč
Cena test. vozu	1 449 800 Kč

* město/mimo město/kombinace,
** délka/šířka/výška/rozvor v milimetrech



LÍBÍ SE B9 Tribeca má zajímavý a hlavně dobře zpracovaný interiér – nikde nic nevrazilo



a přední nárazník. Uvnitř jsou novinkou páčky pod volantem, kterými lze řídit, když nechcete řazení nechat jen na automaticce. Právě převodovka ve spojení s šestiválcovým třilitrovým motorem o výkonu 180 kilowattů (245 koní) je největší zbraní tohoto auta, s nímž se nemusíte bát vydat i mimo zpevněné cesty. Přibyla však ještě jedna zásadní věc. A to možnost vlastního nastavení reakcí převodovky během jízdy označované zkratkou SI-Drive.

Při stupni Intelligent převodovka ochotně řadí na vyšší stupně. Spotřeba by se tak měla snížit až o deset procent. Při zvolení modu Sport pak auto na sešlápnutí plynů reaguje aktivněji. Jde o kompromis mezi rozumnou spotřebou a svižnější jízdou. Pak už je jen stupeň Sport Sharp. Po jeho nastavení se začínají odehrávat závodnické orgie.

Takzvaný kick-down, kdy automat po sešlápnutí plynů prudce podřadí a vůz se sportovní zvukovou kulisou vystřelí kupředu, je neuvěřitelně opojný. V tuto chvíli je řidič na silnici králem, s nímž se utkají jen ti nejsilnější. Průměrná spotřeba však rapidně roste. My jsme jezdili za 13,5 litru na 100 kilometrů.

Outbacku by slušel větší kufr

Co se týká prostoru pro cestující, problém jsme měli snad jen s krátkými opěradly sedadel a malým kufrem. Objem 459 litrů oproti konkurenci opravdu neobstojí. V zá-



BEZ RÁMU Bezrámové dveře jsou znakem subaru. Má je i model Outback.



VOLANT Outback (na obr.) i B9 Tribeca mají stejný volant s ovládním rádia a tempomatu

Spotřeba* 13,8/7,4/9,8 l/100 km
Rozměry** 4730/1770/1545/2670
Objem kufru 459 l
Základní cena 899 800 Kč
Cena test. vozu 1 299 800 Kč

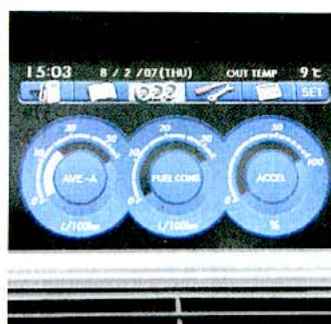
* město/mimo město/kombinace,
** délka/šířka/výška/rozvor



COUVAČKA Světlo zpátečky není v hlavním reflektoru

Spotřeba* 17,1/9,5/12,3 l/100 km
Rozměry** 4855/1880/1685/2750
Objem kufru 525 l
Základní cena 1 229 800 Kč
Cena test. vozu 1 449 800 Kč

* město/mimo město/kombinace,
** délka/šířka/výška/rozvor v milimetrech



POČÍTAČ Dotykový displej je v obou autech stejný



LÍBÍ SE B9 Tribeca má zajímavý a hlavně dobře zpracovaný interiér – nikde nic nevrzalo



FILM I V AUTĚ V testované tribece byl i DVD přehrávač umístěný ve stropě

kladní výbavě jsou čelní, hlavové i boční airbagy, autorádio přehrávající formát MP3 se šesti reproduktory, dvouzónová klimatizace nebo tempomat.

Co na to B9 Tribeca

Stejný motor jako v outbacku jsme vyzkoušeli i v novém Subaru B9 Tribeca. Vozu, který dostal jméno po jedné ze čtvrtí New Yorku. Právě pro americký trh byla tribeca vytvořena. Třilitrový motor, který dokázal out-

back pěkně rozpoehybovat, má v těžší tribece rovněž se stálým pohonem všech kol dost práce. Je to znát a především slyšet při maximálním zrychlení. Hluk motoru při akceleraci byl až nepříjemný. Ale nic silnějšího, co by se dalo dát pod kapotu, subaru nemá. Moc spokojeni jsme nebyli ani s tím, jak auto zvládala automatická převodovka. Hlavně ve městě jí chvíli trvalo, než přišla na to, co vlastně zařadit. Při jízdě mimo město však tento problém mizí.

Nevýhodou až sedmimístného auta je fakt, že si zákazníci nemohou koupit naftovou verzi. To by se mělo změnit. Subaru v těchto dnech na ženevském autosalonu představí svůj první naftový motor, který se v autech prodávaných v Česku objeví za rok. S největší pravděpodobností půjde o čtyřválec o objemu 2,0 nebo 2,2 litru s výkonem 170 koní.

Design Subaru B9 Tribeca je neobvyklý a ne každému se líbí. Názor se však obvykle změnil po nakouk-

nutí do prostorného interiéru, jemuž vévodí stříbrný středový panel ve tvaru písmene Y. Prostoru je v autě také dost. A to jak pro nohy, tak i nad hlavou. Ti, kteří nezvolí verzi v úpravě N1 (s mříží), navíc využijí šestého a sedmého sedadla ve třetí řadě. Ale opět jsme se přesvědčili, že tato sedadla lze označit jako nouzová.

Čemu dát přednost

V každém z aut jsme jezdili týden. Při konečném zúčtování bychom da-

li přednost menšímu outbacku. Je dišky zábavnější, čitelnější a ná kům běžného řidiče s rodinou sta

Větší tribeca má vyšší spotřel hůr se s ní parkuje a jezdí v ulici měst. Navíc není tak živá a alesp na nás nepůsobí designově moc p vedeně. Opomenout nelze i o 330 tisíc korun vyšší cenu u kladní verze. Jejím kladem zůstá především větší prostornost, vě pocit bezpečí a možnost odvézt sedm lidí.