



# NEJVĚTŠÍ ZE SOUHVĚZDÍ

Největší člen „rodiny“ Subaru se už necelé dva roky po svém uvedení na trh dočkal výrazného motor – ležatý šestiválec H6 má větší objem 3,6 l, vyšší výkon a mimo jiné i přepracovanou



▲ Futuristický interiér s netradičně tvarovaným středovým panelem



▲ Navigace není nyní pouze rozměrným doplňkem, také Subaru již nabízí mapu ČR

▲ Šestiválec má nyní objem 3,6 litru, výkon 190 kW a točivý moment 350 N.m

▲ Vnější zpětná zrcátka s integrovanými směrovými světly svůj tvar nezměnila

► Zezadu nyní Tribeca vypadá robustněji, s původní verzí ji poji jen logo výrobce





## V NOVÉM

omlazení. Nyní má nejen jiný výraz, ale také nový samočinnou převodovku.



Když v České republice skutečně prodeje modelu Tribeca předčily očekávání, celkově nebyl vstup Subaru do segmentu velkých SUV takový, jak si jeho tvůrci plánovali. Vedení automobilky se domnívalo, že hlavní příčinou byl příliš extravagantní design Tribeky, jehož autorem je Řek Andreas Zaptinas, a tak prakticky po roce doznala karoserie výrazných změn.

Ani nová Tribeca, která už nenesse označení B9, není sice žádnou „tuctovkou“, přesto je její exteriér méně kontroverzní, a vůz tak může přitáhnout více zájemců. Základní rysy předchozího modelu, jako byly originální trojdílná „křídlatá“ maska chladiče, vysoko umístěné světlomety a kapkovitá sdružená světla na zádi, z automobilu zmizely. Kontroverzní originalitu nahradila konzervativní nadčasovost. Změny se projeví na bočním profilu, linie oken už není tak dynamická, nově je tvarován D-sloupek. Vzadu jsou jiné světlomety a přepracované jsou páté dveře s výše umístěnou registrační značkou; změnil se i tvar nárazníku. Nové jsou rovněž podélné střešní ližiny. Vnější rozměry Tribeky se ale prakticky neliší od předchozího modelu. I když se to na první pohled nezdá, je Subaru se svými 4865 mm delší než VW Touareg nebo Volvo XC 70. Zároveň je ale Tribeca s hmotností 1,9 t mnohem lehčí než většina podobně koncipovaných vozů. Jestliže exteriér byl doslova „překopán“ od základů, na interiéru s futuristicky tvarovanou přístrojovou deskou se nic nezměnilo. Rozměry interiéru poskytují i nadále dostatek místa pro pět cestujících. Přední sedadla zůstala pohodlná ve všech směrech, nadprůměrné jsou i jejich seřizovací rozsahy. Jen chybí možnost podélného nastavení volantu, výškově ho ovšem seřadit lze. I vzadu je nadbytek místa co do šířky a nad hlavou a zadní opěradla jsou navíc výborně tvarovaná. V bohaté základní výbavě testované verze Executive

jsou brzdový asistent (BA), elektronický stabilizační systém (VDC), čelní, boční a hlavové airbagy, systém uchycení dětských sedaček ISOFIX, palubní počítač, ale také navigační systém, zadní parkovací kamera, tempomat, kožené čalounění, multifunkční volant, dvouzónová samočinná klimatizace, střešní okno, vyhřívání předních sedaček, které jsou elektricky nastavitelné, 18palcová kola z lehkých slitin a samočinné udržování světlé výšky nad zadní nápravou. V kvalitě použitých materiálů se Tribeca směle může měřit i s mnohem dražšími vozidly, palubní deska je sice z tvrdých plastů, ale vypadá dosti kvalitně. Zejména přírodní kůže sedadel a čalounění dveří působí velmi dobrým dojmem. Dotykový displej informačního a navigačního systému je stejně jako u předchozího modelu trochu z ruky a je nutno se k němu natahovat dost dopředu. Praktická jsou rozměrná vnější zpětná zrcátka, ale totéž nelze říci o malém trojúhelníkovém okénku u A-sloupku, kterým není prakticky nic vidět. Audiosystém je zabudován do středového panelu a má dostatečně velká a přehledně označená ovládací tlačítka. I když Tribeca svým designem vybočuje z řady klasických Subaru, v konstrukci je příslušnost ke značce patrná. Podvozek se drží osvědčeného symetricky uspořádaného hnacího ústrojí Symmetrical AWD. Točivý moment motoru je mezi přední a zadní nápravou rozdělován v poměru 45:55 a všechna kola jsou nezávisle zavěšená. Podvozek Tribeky je spíše komfortně laděný, ale i přes větší náklony v rychle projížděné zatáčce drží dobře stopu a chová se neutrálně. Jen na krátkých nerovnostech jsou cítit nečekaně silné rázy, které se přenášejí do karoserie, což je daň za velký vnitřní prostor à la MPV. Trochu pozornosti by si zasloužila zvuková izolace, která propouští do prostoru pro cestující hluk z motoru. Neobvykle nahlas jsou pak slyšet i kamínky odletující za jízdy od kol do pod-





běhů. V nové Tribeci je použit motor s největším zdvihovým objemem, jaký má momentálně Subaru k dispozici. Nový boxer 3.6 H6 s nejvyšším výkonem 190 kW a točivým momentem 350 N.m disponuje systémem ACVS, tedy proměnným časováním všech čtyř vačkových hřídelí.

Také u nové Tribecy je plochá a nízko uložená pohonná jednotka spojena výhradně s pětistupňovou samočinnou převodovkou. Její přepracování vedlo k logičtějšímu a rychlejšímu řazení než u předchozího modelu. Jako rychleji reagující se jeví převodovka i v manuálním režimu,

nicméně stále je v tomto ohledu na Tribeci ještě hodně co zlepšovat. Řízení je přesné a je optimálním kompromisem mezi pohodlím za volantem a snadnou ovladatelností při vyšších rychlostech. I přes solidní světlou výšku 210 mm je už na první pohled patrné, že Tribeca nepatří

do terénu a jde o čistě silniční SUV. S délkou bezmála 4,9 m a relativně dlouhými převisy vpředu i vzadu nemá toto Subaru na větších nerovnostech šanci. Pro jízdu v terénu chybí i terénní redukce, a naopak přebývají přední plastový spoiler a mohutné chromované koncovky výfuku,



które by se v terénu poškodily jako první. Funkční je pouze pohon všech kol s planetovým diferenciálem a elektronicky ovládanou lamelovou spojkou, doplněný účinnou regulací prokluzu kol, což stačí právě k tomu, abyste bez problémů dojeli k horské chatě po částečně odhrabané cestě. Většina majitelů ostatně stejně víc nepožaduje. Zato na dálnici je Tribeca jako doma a díky solidní jízdě stabilitě a vysokému komfortu v ní brzy ztratíte přehled o skutečné rychlosti, která se bez větších potíží přehoupne přes hranici 200 km/hod. Objemu motoru samozřejmě odpovídá i průměrná spotřeba benzínu, v tomto ohledu je nový model

ostatně také „pravým“ subaru. V našem testu se průměr u hodnoceného vozu blížil 15 l na 100 km. Při snaze o úspornou jízdu se nám nepodařilo stlačit tuto hodnotu pod 10 l, ve městě se naopak spotřeba šplhala až k 18 l na 100 km. Jak již bylo řečeno, jedinou možnou volbou je právě zážehový šestiválec, neboť oblíbený turbodiesel zatím zcela chybí a zatím se nepočítá ani s novým čtyřválcem, který se dostane pod kapoty modelů Legacy a Forester. Případný zájemce tedy musí být obdivovatelem kultivovaného zážehového volkobjemového šestiválce a zároveň musí mít pochopení pro větší spotřebu tohoto otesánka. Pokud chce-

me Tribeku srovnávat s konkurencí, zjistíme, že Lexus RX 350, BMW X5 nebo Mercedes-Benz ML 350 mají před Subaru náskok ve výkonu motoru, ale při porovnání cen se skóre rychle mění. Za 1,4 milionu dostanete u Subaru plně vybavený automobil, který je v některých případech o stovky tisíc levnější než stejně vybavená konkurence. Pochvalu si u Subaru zaslouží i za to, že proti předchozímu modelu navýšili cenu jen asi o 20 000 Kč. Cena nejlevnější verze Comfort je tedy 1 249 800 Kč, nejdražší sedmimístná varianta Executive +2 pak přijde na 1 469 800 Kč.

■ **Text:** Leo Aubrecht

■ **Foto:** Jiří Kaloč



▲ Optiční kruhové přístroje v oddělených tubusech jsou dobře čitelné

► Přístrojový panel včetně netradičního středového panelu zůstala beze změn

► Boční vedení není silnou stránkou jinak celkem pohodlných sedadel

▼ Pětistupňová samočinná převodovka je jedinou možnou volbou



▲ Zavazadlový prostor pětimístné verze je více než dostatečný

▼ Zadní sedadla jsou jako u sedmimístné varianty posuvná a sklápěná



## TECHNICKÉ ÚDAJE

### MOTOR

Typ motoru	zážehový s protilehlými válci
Počet válců/ventilů	6/24
Zdvihový objem	3630 cm <sup>3</sup>
Vřítání x zdvih/komp. poměr	92x91 mm/10,5:1
Největší výkon	180 kW při 6000 1/min
Největší točivý moment	350 N.m při 4400 1/min

### PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Pohon	Stálý všech kol (45:55 až 50:50), diferenciál s planetovým soukolím a lamelovou spojkou
El. trakční pomůcky	el. regulace prokluzu kol
Převodovka	pětistupňová samočinná

### PODVOZEK

Vpředu/vzadu	nezávislé zavěšení
Odpružení p/z	vinuté pružiny/vinuté pružiny
Brzdy p/z	kotoučové vent./kotoučové vent.
El. systémy	ABS, EBD, VDC, BA
Rízení	hříbenové s posilovačem
Kola/pneumatiky	8,0x18 / 255/55 R18, 104H

### KAROSERIE

Typ/dveře/sadadla	samonosná/4/5
Děla x šířka x výška	4865 x 1860 x 1720 mm
Rozvor/rozchod kol p/z	2750/1580/1580 mm
Průměr zatáčení	11,4 m
Světla výška	210 mm/N.V.
Křídlení náprav/index křídlení	168 mm/61%
Přechod/nájezdové úhly p/z	18°/17°/21°
Objem zavazadlníku	0,525-1,671 m <sup>3</sup>
Pohotovostní/celková hmotnost	1876/2170 kg
Brzděný/nebrzděný plnivés	2000/750 kg
Palivová nádrž	64 l

### JÍZDNÍ VÝKONY

Nejvyšší rychlost	207 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	8,9 s
Spotřeba město	16,2/100 km
EU 99/100 mimo město	9,0/100 km
O.č. 95 kombinovaná	11,6/100 km
V testu	14,2 l/100 km

## NÁKLADY

### VÝBAVA

Airbagy čelní/boční/hlavové/Isotix	S/S/S/S
ABS+EBD/VDC/BA	S/S/S
Imobilizér/alarm	S/P
Palubní počítač/kazalek teploty	S/S
Klimatizace/tempomat	S (2x aut.)/S
Kola z lehké slitiny	S (18")
Centrální zamykání/dálkové ovládání	S/S
El. otevírání oken p/z/střešní okno	S/S/S
El. nastavení zrcátek/vyhřívání/sklápění	S/S/S
El. vyhřívání/nastavení předních sedadel	S/S
Kožené čalounění	S
Výškově stav. volan/kožený/multif.	S/S/S
Audio/CD/repro/navigace/mapa ČR	S/S/9/S/S
Xenonové světlomety/přední mlhovky	S/S
Zadní parkovací kamera	S
Přestavba na N1	22 521 Kč

### SERVIS

Výměna oleje	15 000 km
Záruka	3 roky nebo do 100 000 km

**CENA 1 398 800 Kč**

## HODNOCENÍ

😊	Dobré zpracování Jízdní vlastnosti na silnici Cena
☹️	Terénní schopnost Vysoká spotřeba Tlumení krátkých nerovností