

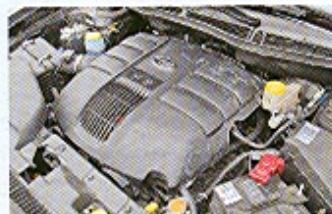


NEJVĚTŠÍ ZE SOJUHVĚZDÍ

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 rozumným 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 svítky svijí tvar nezměnila



► Zezadu nyní Tribeca vypadá robustněji, s původní verzí jí pojí jen logo výrobce



V NOVÉM

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



I 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 Rek Andreas Zapatinas, a tak prakticky po roce doznala karoserie výrazných změn.

Ani nová Tribeca, která už nenese 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 trojdlná „křidlatá“ maska chladiče, vysoko umístěné světlomety a kapkovitá sdružená světla na zadní, z automobilu zmizely. Kontroverzní originalitu nahradila konzervativní nadčasovost. Změny se projevily na bočním profilu, linie oken už není tak dynamická, nově je tvarovaný D-sloupek. Vzadu jsou jiné světlomety a přepracované jsou páte dveře s výše umístěnou registrační značkou; změnil se i tvar nárazníku. Nové jsou rovněž podélné střešní ližiny. Vnější rozdíly Tribeky se ale prakticky nelíší 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 scărdit 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 přirozený 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 dospodu. Praktická jsou rozložitelná vnější zpětná zrcátka, ale totéž nelze říci o malém trojúhelníkovém okénku u A-sloupu, 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 nápravu 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 zatačce drží dobře stopu a chová se neutrálne. Jen na krátkých nerovnostech jsou cítit nečekaně silné rázy, které se přenášejí do karoserie, což je daří 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 Tribce je použit motor s největším zdvihovým objemem, jaký má momentálně Subaru k dispozici. Nový boxer 3,6 H6 s nejvyšším výkonom 190 kW a točivým momentem 350 N.m disponuje systémem ACVS, tedy proměnným časováním všech čtyř vačkových hřídelí.

Také u nové Tribeky 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 Tribce 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,

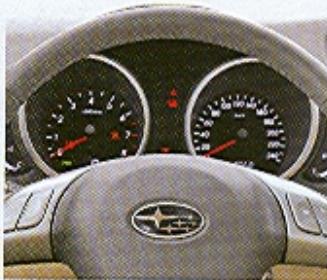
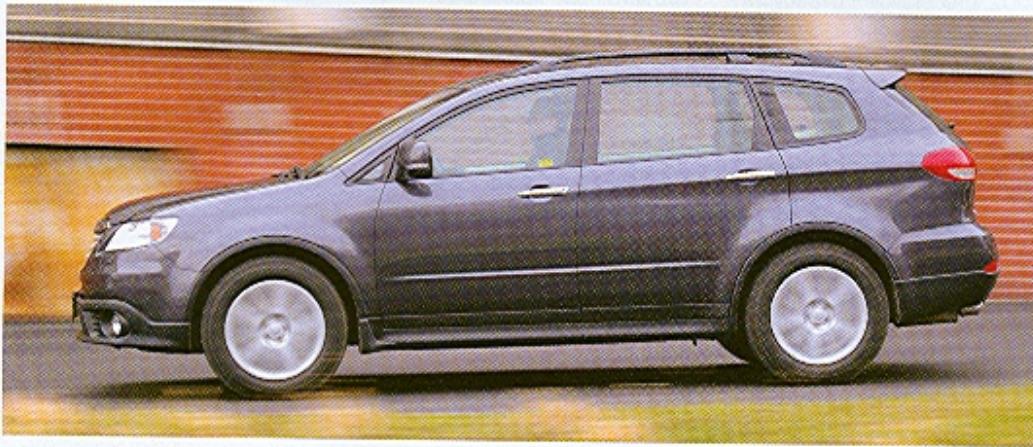
které by se v terénu poškodily jako první. Funkční je pouze pohon všech kol s planetovým diferenciálem a elektronicky ovládanou lamelovou spojkou, doplněný účinnou regulací prokluzu kol, což stačí právě k tomu, abyste bez problémů dojeli k horské chatě po částečně odhrabane cestě. Většina majitelů ostatně stejně víc nepožaduje. Zato na dálnici je Tribeca jako doma a díky solidní jízdni 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 „pravý“ 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 šplhal 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 velkobjemového šestiválce a zároveň musí mít pochopení pro větší spotřebu tohoto otěsnáka. Pokud chcete

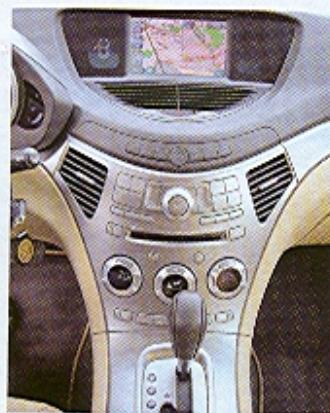
me Triboku srovnávat s konkurenční, zjistíme, že Lexus RX 350, BMW X5 nebo Mercedes-Benz ML 350 mají před Subaru náskok ve výkonu motoru, ale při porovnání cen se skóre rychle mění. Za 1,4 milionu dostanete u Subaru plně vybavený automobil, který je v některých případech o stovky tisíc levnější než stejně 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 příde na 1 469 800 Kč.

■ Text: Leo Aubrecht

■ Foto: Jiří Kalouč



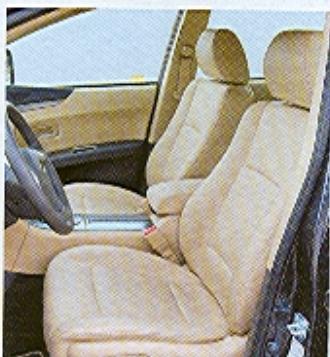
▲ Optitronové kruhové přístroje v oddělených tubusech jsou dobře čitelné



► Přístrojový panel včetně netradičního středového panelu zůstala beze změn

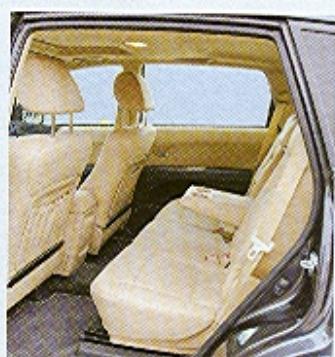
► Boční vedení není silnou stránkou jinak celkem pohodlných sedadel

▼ Pětistupňová samočinná převodovka je jedinou možnou volbou



▲ Zavazadlový prostor pětimístné verze je více než dostatečný

▼ Zadní sedadla jsou jako u sedmimístné varianty posuvná a sklopna



TECHNICKÉ ÚDAJE

MOTOR

Typ motoru	zážehový s protilehlými válci
Počet válců/ventili	6/24
Zdvihový objem	3630 cm³
Vrtání x zdvih/komp. poměr	92x91 mm/10,5:1
Největší výkon	190 kW při 6000 1/min
Největší točivý moment	350 N.m při 4400 1/min

PREVODOVÉ 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

Vpredu/vzadu	nezávislé zavěšení
Odpírující p/z	vinné prodloužené pružiny
Brzdy p/z	kotoučové vent., kotoučové vent.
El. systémy	ABS, EBD, VDC, BA
Rízení	hřebenové s pos. řízením
Kola/pneumatiky	8Jx18 / 255/55 R18 104H

KAROSERIE

Typ/dveře/sedadla	sedan/4/5
Délka x šířka x výška	4865 x 1860 x 1720 mm
Rozvor/rozchod kol p/z	2750/1580/1580 mm
Průměr zatačení	11,4 m
Světlá výška	210 mm/N.V.
Křížení/nápravu/index křížení	168 mm/61%
Přechod/vráťezdové úhly p/z	18°/17°/21°
Objem zavazadelníku	0,525–1,671 m³
Pohotovostní/celková hmotnost	1876/2170 kg
Brzděný/nebrzděný přívěs	2000/750 kg
Paličková nádrž	64 l

JÍZDNÍ VÝKONY

Nejvyšší rychlosť	207 km/h
Zrychlení 0–100 km/h	8,9 s
Spotřeba	město
EU 99/100	mimo město
0,8–95	kombinovaná
V testu	14,2 l/100 km

NÁKLADY

VÝBAVA

Airbagy čelní/bocní/hlavové/boční	S/S/S/S
ABS+EBD+NDC/BA	S/S/S
Imobilizér/alarm	S/P
Palubní počítač/ukazatel teploty	S/S
Klimatizace/temperomat	S (2x aut.) S
Kola z lehké slitiny	S (18") S
Centrální zamykání/dálkové ovládání	S/S
El. otevírání oken p/z/střešního okna	S/S/S
El. nastavení zrcátek/vyhřívání/sklipání	S/S/S
El. vytahování/nastavení předních sedadel	S/S
Kožené čalounění	S
Výškově stavitelné sedadlo/posuvné multifunkční	S/S/S
Audio/CD/repro/navigace/mapa ČR	S/S/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 schopnosti
	Vysoká spotřeba
	Tlumení krátkých nerovností