

Na křídlech **komfortu**

Na české silnice dorazila v listopadu v pořadí už pátá modelová řada automobilky Subaru. I když nelétá, motiv rozepjatých křídel odkazující na leteckou minulost japonské firmy, spojuje design exteriéru i interiéru největšího Subaru všech dob.



Jak se hodí toto SUV, vyvinuté pro americký trh a vyráběné v americké Indii, na evropské silnice? Odpověď není jednoduchá. Řecký designér Andreas Zampinas se svým týmem velmi dobře zamaskoval, jak je nová Tribeca, jejíž jméno je zkratkou pro Triangle Below Canal Street – název jedné z nejdražších rezidenčních čtvrtí v New Yorku, obrovská. Na první pohled vypadá nová Subaru subtilně, až při hledání parkovacího místa zjistíte, s kým, respektive s čím, máte tu čest. Celkem 4855 mm dlouhý automobil s relativně krátkou a nízkou přední částí, což je

parkovací kamera (a ta se opravdu hodí) ani palubní domácí kino s výklopným displejem ve stropě. Z toho budou vaše děti nadšené!

Při jízdě nebude rozměry vozidla vůbec. Pomáhá k tomu samozřejmě výkonný motor i výhled z vozu s poměrně skosenou přední kapotou. Kromě subtilního designu maskuje velikost Tribecy ještě nízká hmotnost 1,9 tuny, která je hluboko pod normou podobně koncipovaných modelů konkurence (Touareg 2,3 t, XC90 2,1 t), a tak ani při extrémním zpomalování necítíte žádný výrazný přebytek hmoty nad brzda-

První reakce na vnější design Tribecy byly rozporuplné, je to však věc názoru

dáno koncepcí a uložením motoru boxer. Na kůži čalouněných sedadlech může svést až sedm cestujících najednou.

Chtělo by se říci, že s ohledem na vnější rozměry budou všechna sedadla plnohodnotná, pravdou však je, že pouze první dvě řady odpovídají rozměry pro dospělého člověka. Ve třetí řadě chybí místo především pro nohy, i když posunete druhou řadu sedadel co nejvíce dopředu. V tomto případě navíc přijdou o svá privilegia, respektive prostor pro nohy, další tři cestující sedící za řidičem a spolujezdcem. Třetí řadu lze našťastí jednoduchým úkonem sklopit do podlahy zavazadelníku, jehož objem rovněž nepatří mezi nadprůměrné s ohledem na celkové rozměry vozu. Objem 0,450 m³ v případě pěti cestujících je totiž třeba ve srovnání s Touaregem (0,555 m³) docela málo. Zákazník by si měl proto rozmyslet, jak nutně potřebuje třetí řadu, neboť základní pětimístná varianta nabízí zavazadelník o 75 l větší. O prostoru pro zavazadla při sedmimístném uspořádání snad nemá cenu ani hovořit. Raději se věnujme tomu, co všechno čeká řidiče po usednutí do zajímavě řešeného interiéru. Kdo znal dříve nudný a nenápaditý design automobilů této značky, ten se v Tribecy nebude stačit divit. Netradičně tvarovaný je nejen audiosystém (s integrovaným měničem CD), ale i ovládací dvouzónové klimatizace. Nad stříbritou krásou najdete dotykový displej, který nabízí stejné funkce jako v sedanech a kombi Legacy. U Tribecy je přeci jen nutné se k němu o něco víc natáhnout. Výbava nejlepší verze Executive byla kompletní. Nechyběla možnost regulovat vzduch i na zadních sedadlech, ani

mi. Jízdní vlastnosti jsou sice trochu poznamenány americkým původem, jinak je Tribeca naladěná pro evropské silnice právě Subaru. Díky preciznímu řízení patří v této disciplíně mezi špičku své třídy a znovu ve vás vzbudí dojem, že sedíte v kompaktním SUV střední třídy. Bohužel jistá lehkost má i své mouchy. Na nerovnostech poznáte o něco větší rány od podvozku, než byste čekali u automobilu této cenové kategorie, a určitě by se hodil nějaký ten izolační materiál navíc, který by lépe oddělil motor od prostoru pro cestující.

Na druhou stranu však do dokonalosti nemá daleko stálý pohon všech kol. Pod označením Symmetrical AWD rozděluje mezinápravový diferenciál s planetovým soukolím točivý moment na přední a zadní



Pod přední kapotou největšího modelu japonské značky Subaru se ukrývá třilitrový šestiválec o výkonu 245 koní

kola v poměru 45:55. Lamelová spojka v rozvodovce umožní v případě potřeby nastavení točivého momentu na pevný poměr 50:50. Tribeca využije svůj trakční potenciál nanejvýš na zasněžené lesní nebo polní cestě, což je zřejmě to, co si zákazník žádá. Pokud bychom chtěli vyrazit s tímto Subaru do terénu, musíme být

TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru B9 Tribeca Executive

Motor:	Vpředu podélně uložený zážehový šestiválec DOHC s protilehlým uspořádáním. Zdvihový objem 3000 cm ³ . Největší výkon 180 kW (245 k) při 6000 1/min. Největší točivý moment 297 N.m při 4200 1/min. Pětistupňová samočinná převodovka s možností sekvenčního řazení. Stálý pohon všech kol v poměru 50:50.
Karoserie:	Pětiveňové sedmimístné SUV. Objem zavazadelového prostoru 0,525–1,671 m ³ .
Rozměry a hmotnosti:	Délka 4855 mm, výška 1880 mm, šířka 1685 mm. Rozvor 2750 mm. Světlá výška 215 mm. Pohotovostní/užitná hmotnost 1890/696 kg. Objem palivové nádrže 64 l.
Jízdní výkony:	Nejvyšší rychlost 195 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 9,7 s. Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace) 17,1/9,5/12,3 l/100 km.
Cena test. provedení:	1 378 800 Kč včetně DPH
Hodnocení:	<p>Prostorný a dobře vybavený interiér</p> <p>Užitné vlastnosti</p> <p>Jízdní výkony</p> <p>Příznivá cena</p> <p>Vyšší spotřeba paliva</p> <p>Průměrný účinek brzdové soustavy</p>

Subaru B9 Tribeca se nebojí ani vyloženě sportovní jízdy. Musíte ale počítat se spotřebou kolem 16 litrů.



➤ hodně opatrní. Zejména dlouhá příď, s aerodynamickým spojlerem místo ochranného plechu, neumožňuje off-roadové hrátky bez poškození vozu, a totéž lze říct i na adresu mohutných chromovaných koncovek výfuku.

Jak už jsem předdeslal, jedinou motorovou variantu pro Tribecu představuje třílitrový zážehový boxer, známý z Legacy. Největší výkon 245 koní je samozřejmě dostatečný. Tribeca sice nedává křídla, dynamika vozidla je však rozhodně nadprůměrná. Jízdni výkony snad sráží pouze pětistupňová samočinná převodovka s extrémně dlouhým čtvrtým a pátým převodovým stupněm. Na amerických „highway“ protínající USA od východu k západu to asi není problém, ovšem na českých dálnicích s horizonty a stoupáními musí „automat“ občas dokonce podřadit, aby udržel konstantní rychlost navolenou na tempomatu. Šestiválec od Subaru se nikdy nepasoval do role nějakého šetřilka, zvláště v nejostřejší verzi pro Legacy Spec. B, která se nachází také pod kapo-

tu Tribecy. A tak spotřeba ve městě osciluje mezi 16 a 17 litry, zatímco na dálnici se lze dostat i výrazněji pod 14 litrů na 100 km. Omluvou může být syrový motor testovaného modelu, nicméně o více než litr dolů to stejně nepůjde, ani když Tribecu perfektně zajedete. Provozní náklady samozřejmě v očích Evropana tohle Subaru sráží zvláště když neexistuje alternativa v podobě kvalitního turbodieselu. Na druhou stranu ovšem musím ocenit krásný jadrný zvuk šestiválce a suverénní odpích od semaforu.

Sečteno, podtrženo, B9 Tribeca je další svěbytně a na řízení velmi příjemně Suba-

ru v řadě. I když jsem zaslechl dost kritiky na adresu designu, mně osobně přijdou tvary tohoto obra harmonické a elegantní. S ohledem na výborné jízdni vlastnosti, nadprůměrné jízdni výkony a komplexní výbavu bez zásadnějších mezer (stále chybí mapa ČR u navigačního systému) je špičkové sedmimístné provedení za cenu pod hranici 1,5 milionu korun velmi zajímavou nabídkou, která stojí za zvážení. A kdyby se třeba jednou objevil vyvíjený turbodiesel Subaru i pod kapotou Tribecy, mohl by to být atraktivní obchodní hit...

Jiří Kaloň

✓ *S originálním designem novinky plně koresponduje i sedmimístný interiér. Je to vidět doslova na každém detailu*

