

Japonský bombardér „B9“ – Subaru Tribeca (TEST)

První velké SUV od Subaru bylo nejprve určeno pro americké trhy, kde si získalo velmi dobrou pověst. Přestože se Evropa dočkala přepracované verze o něco později, v nabídce je prozatím jen v kombinaci s třílitrovým boxerem a pětistupňovým automatem.

Subaru rozhodně nepostavilo tento vůz kvůli zlepšení trakce ani lepší průchodnosti lehkým terénem. Symetrickým pohonem všech kol jsou vybaveny všechny vozy této značky a pro modely jako jsou forester nebo outback nepředstavuje lesní cesta žádnou významnou překážku.

Důvod vývoje automobilu Subaru Tribeca úzce souvisí se současnými trendy. Vozy kategorie SUV jsou zkrátka „in“ a pocit větší bezpečnosti dohromady s pořádnou porcí luxusu představuje pro mnohé rozhodující kritérium. Evropská tribeca doznala oproti své americké verzi několika změn.



Odlíšné je nastavení podvozku stejně jako rozdílně dimenzované brzdy, které jsou stavěné na větší zátěž plynoucí z vyšších rychlostních průměrů. Podívejme se ale na vzhled, který se také trochu liší oproti americkému provedení. Zepředu testované Subaru poněkud připomíná luxusní Porsche Cayenne, boční a zadní část naopak naznačuje čistě asijský původ.



Celkově tribeca působí velmi robustně a subjektivně považujeme vnější ztvárnění za velice povedené. Překvapení ovšem přichází až po usednutí do vozu. Výrobce se totiž přiklonil k futuristickému provedení středového panelu, které je velmi povedené.

Středový tunel navíc působí mohutným dojmem a posádku vpředu nijak neomezuje v pohybu. Přestože jsme počítali s použitím tvrdých plastů, subaru je dokázalo perfektně slícovat a díky jejich povrchové kvalitě připomíná interiér spíše vůz prémiové značky.

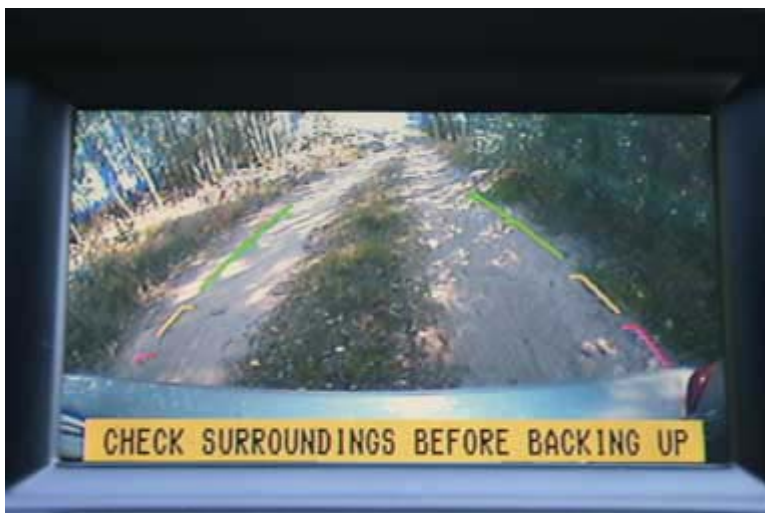
Jediné co mu lze vytknout je snad jen nedostatečné boční vedení těla předních sedadel vyvedených v kvalitním koženém čalounění. Potěší naopak dostatek místa na zadních posunovatelných sedadlech, jednoduchým pohybem tak lze zvětšit objem zavazadlového prostoru.

Ten činí solidních 525 l, sklopením zadních sedadel se zvýší až na úctyhodných 1671 litrů. Zajímavostí námi testovaného provedení v nejvyšší výbavě Executive +2 EXE byla mimo jiné i třetí řada sedadel, jejichž opěradla jsou důmyslně skrytá v podlážce zavazadelníku.

Z tohoto Subaru se tak jednoduše může stát sedmimístný vůz. Nutno ovšem počítat s velmi omezeným komfortem ve třetí řadě sedadel a to pochopitelně kvůli nedostatku prostoru. Výběrem motorizace zákazník rozhodně mnoho času nestráví.



Jak jsme se již zmiňovali nabídka je omezena na jeden zážehový šestiválec typu boxer o objemu 3000 cm³ známý z modelové řady Legacy. Nejvyšší výkon 180 kW při 6600 ot/min vypadá sice lákavě, ale vzhledem k pohotovostní hmotnosti vozu 1890 kilogramů nelze očekávat závratnou dynamiku.



Motor si navíc libuje spíše ve vyšších otáčkách, což se negativně projevuje na vyšší spotřebě pohonných hmot. Ta se v kombinovaném režimu pohybuje mezi 13 - 15 l/100 km v závislosti na stylu jízdy.

Pochvalu si naopak zaslouží vynikající odhlučnění interiéru a v neposlední řadě i vysoká kultivovanost pohonné jednotky. Líbila se nám také pěstistupňová samočinná převodovka, která v porovnání se starším čtyřstupňovým automatem této značky řadí nesrovnatelně rychleji.

Občas sice poněkud "váhá" s volbou rychlostního stupně, ale jinak je celkový dojem pozitivní. Jízdní vlastnosti se nesou v duchu stabilního chování a to i při rychlejším průjezdu zatáčkou. V této disciplíně lze tribecu bezesporu zařadit mezi špičku současných SUV.

Moderní koncepce vozu s víceprvkovou zadní nápravou je také zárukou komfortního svezení. Podvozek dokáže dobře žehlit nerovnosti našich silnic a ani při přejezdu velkých výmolů se od kol neozývají nepříjemné rázy.

S citelným odsakováním ani neklidem ve vyjetých kolejích jsme se rovněž neseťkali. Podívali jsme se i do terénu, kde byla hlavním limitujícím faktorem světlá výška vozidla. Symetrický pohon všech kol naopak dobře fungoval i na rozbláceném povrchu.



Právě při jízdě na mimo zpevněnou komunikaci by se však více hodil naftový motor s větším točivým momentem dostupným v nižších otáčkách. Závěrem můžeme konstatovat, že Subaru překvapilo a dokázalo postavit velké SUV, které se v mnoha ohledech může měřit s podobnými vozy prémiových výrobců.



Automobilka v případě tribecy navíc dokázala dobře využít zkušeností s koncepcí pohonu 4 x 4 a v neposlední řadě také osvědčených jízdních vlastností svých menších vozů. Hlavní slovo o úspěchu tohoto modelu budou mít ale pochopitelně zákazníci.

Tým AUTOiNDEX.cz

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE **Subaru Tribeca B9 Executive +2 EXE**

Motor
Zážehový šestiválec typu boxer o zdvihovém objemu 3000 ccm. Nejvyšší výkon 180 kW při 6600/min. Největší točivý moment 297 N.m při 4200/min.
Převodové ústrojí
Stálý pohon všech kol se třemi diferenciály. Pětistupňová samočinná převodovka.
Podvozek
Nezávislé zavěšení předních kol typu McPherson, víceprvková náprava Multi-Link vzadu.
Karoserie
Samonosná pětidveřová.
Provozní vlastnosti
Největší rychlost 195 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 9,7 s. Spotřeba paliva město/mimo město/kombinovaná 17,1 / 9,5 / 12,3 l na 100 km.
Rozměry a hmotnosti
Rozvor náprav 2750 mm. Celkové vnější rozměry 4855/1880/1685 mm. Palivová nádrž 64 l.
Cena (základní cena) s DPH
1 449 800 Kč (1 229 800 Kč)

Motoristický portál AUTOINDEX.CZ se řadí mezi jednu z nejnavštěvovanějších databází autobazarů a soukromé auto inzerce včetně sítě prodejců z celé ČR. Soukromá auto inzerce je zcela zdarma a v její nabídce se nachází přes 20.000 pravidelně aktualizovaných vozů. Mezi další služby patří internetový obchod s autopříslušenstvím a různými doplňky. Atraktivitu rovněž zajišťují testy a recenze těch nejzajímavějších automobilových novinek na evropských trzích.