

svezli jsme se

SUBARU TRIBECA



Směrem k luxusu

PETR HANKE

Japonská značka Subaru modernizovala největší typ Tribeca. Ztratil zkratku B9 z názvu, získal šest desetin litru objemu motoru navíc a dostal uhlazenější před, takže dnes působí luxusnějším dojmem.

Subaru Tribeca je velký automobil kategorie SUV, jenž byl navržen zejména pro americký trh, kde se také od roku 2005 vyrábí. Po nezbytných úpravách podvozku a hnacího ústrojí se ale začal prodávat rovněž na evropských trzích. Od roku 2008 je v nabídce modernizované provedení. Vylepšená Tribeca je poznat na první pohled. Má méně výraznou před než minulá a také konvenčně pojatou masku chladiče s jinými světlomety. Zád je rovněž méně osobitá, než tomu bylo v minulosti. Zadní skupinové světlomy jsou vyšší. Poměrně důležitou změnou je upravený zadní sloupek D, který je nyní tenčí a umožňuje tak lepší výhled směrem šikmo vzad; právě to byla jedna z nejčastěji kritizovaných vlastností tohoto vozu.

Tribeca se samozřejmě drží osvědčeného receptu značky Subaru pro stavbu automobilů. Má proto trvalý pohon všech kol a vpředu uložený plochý motor boxer; v tomto případě jde o velký šestiválec, jehož objem byl zvětšen ze 3,0 na 3,6 litru. Nárůstu objemu bylo dosaženo zvětšením vrtání i zdvihu, takže motor si zachoval čtvercové rozměry; k jeho charakteristice patří např. čtyřventilová technika řetězy poháněných ventilových rozvodů DOHC s proměnným časováním sacích i výfukových váček. Šestiválec s jadrným a velmi podmanivým zvukem disponuje největším výkonem 190 kW (258 k) při 6000 min⁻¹ a vrcholem točivého momentu 350 N.m při 4000 min⁻¹. Možná důležitější informací než samotná čísla je to, že modernizovaná Tribeca je i pocitově mnohem silnější, než její předchůdce. Subaru uvádí, že ve srovnání se starší třilitrovou verzí je spotřeba paliva stejná.

S motorem je spojena jen pětistupňová



samočinná převodovka, vybavená možností přímého sekvenčního řazení. Její součástí je také mezinápravový diferenciál; ten tvoří planetové soukolí s hydraulicky ovládanou spojkou, která dokáže aktivně měnit rozdělení síly motoru mezi nápravy. Díky tomu je pohon všech kol schopen rychle reagovat na aktuální jízdní situaci a změnou rozdělení točivého momentu mezi přední a zadní nápravu eliminovat nedotáčivost, anebo naopak přetáčivost. Na rozdíl od podobně fungujících systémů, vybavených pouze lamelovou spojkou, je přednost VTD (*Variable Torque Distribution*) od Subaru v pevném mechanickém spojení obou náprav. Jde tedy o plnohodnotný trvalý pohon všech kol, jehož součástí je také elektronický stabilizační systém. Při jízdě v běžných podmínkách putuje k zadním kolům 54,3 procenta síly motoru, což je předpokladem

příjemné ovladatelnosti. Jistě není bez zajímavosti, že ústrojí pohonu, tedy motor a převodovka, jsou ve srovnání s předchozí Tribecou i přes zvýšení objemu a novou techniku o 4,4 kilogramu lehčí.

Modernizace a optimalizace vozu se dotkla také podvozku. V principu se nezávislé zavěšení nemění, nicméně výrobce se soustředil na jemné doladění. Nutno říci, že automobil se na silnici chová velmi jistě a vzhledem ke své velikosti a hmotnosti i agilně. Nelze samozřejmě očekávat přímocharost menších osobních typů Subaru (Impreza, Legacy, Outback), nicméně v segmentu podobně velkých SUV patří Tribeca spíše do dravější skupiny. Subaru Tribeca je tedy plnohodnotným vozem segmentu SUV, avšak již z pohledu na tento vůz je asi jasné, že není určen do skutečně těžkého terénu. Má světlou výšku 210 mm, což je hodnota



■ SUBARU TRIBECA (MY 2008) ■ ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Pěti- nebo sedmimístný velkoprostorový terénní automobil s motorem uloženým vpředu podélně a trvalým pohonem všech kol; součinitel odporu vzduchu $c_x = 0,38$.

MOTOR – kapalinou chlazený plochý zážehový šesti- válec Subaru H6 typu 02V3.6 s protiběžnými písty; blok i hlavy válců z lehké slitiny; 3630 cm³ (ø 92,0 x 91,0 mm); kompresní poměr 10,5:1; 190 kW (258 kJ)/6000 min⁻¹, 350 N.m/4000 min⁻¹; DOHC 4V pro každou řadu válců, pohon vačkových hřídelů řetězy, proměnné časování sacích i výfukových vaček Dual AVCS, elektronické vícebodové vstřikování benzínu; elektrická výzbroj 12 V, akumulátor 52 A.h, alternátor 130 A.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ – pětistupňová samočinná převodovka C52 s kapalinovým měničem momentu (3,540 – 2,264 – 1,471 – 1,000 – 0,834 – Z 2,370); stálý převod náprav 3,583; trvalý pohon všech kol, mezinápravový diferenciál s elektronicky ovládanou spojkou.

PODVOZEK – samonosná ocelová karoserie; nezávislé zavěšení všech kol, vpředu příčná ramena a vzpěry McPherson, vzadu dvojitá příčná ramena; hříbenové řízení s posilovačem; provozní brzdy kapalinové s podtlakovým posilovačem, kotoučové s vnitřním chlazením, ABS/EBD/BA, ESP; pneumatiky 255/55 R 18.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 2750 mm, rozchod kol vpředu/vzadu 1580/1580 mm; d/š/v 4865/1880/1685 (s nosičem 1720) mm; světlá výška 210 mm; nájezdový úhel vpředu/vzadu 16,7°/21,1°, přechodový úhel 18,5°; objem zavazadlového prostoru 525/128 l (5/7 míst), při sklopené 2. řadě sedadel 1671/1495 l; objem palivové nádrže 64 l; pohotovostní hmotnost bez řidiče od 1876/1908 kg, celková 2586 kg; brzděný přívěs do 2000 kg; objem palivové nádrže 64 l.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – největší rychlost 207 km/h; zrychlení z 0 na 100 km/h za 8,9 s; spotřeba paliva EU 16,2/9,0/11,6 l/100 km; emise CO₂ 275 g/km.

odpovídající ostatním typům Subaru, konkrétně Foresteru a Legacy, ale i malé nájezdové úhly jak vpředu, tak vzadu.

Nekonvenční a efektní interiér Subaru Tribeca doznal jen minimálních změn. Stále se nabízí v pětimístné nebo sedmimístné verzi +2. Zachována zůstala možnost posouvání zadních sedadel o více než 200 mm, stejně tak jako možnost změny sklonu jejich opěradel. Upraven byl ale mechanismus jejich sklápění, jehož součástí je pružina pomáhající s pohybem. Přístup na zadní sedadla je tak nyní značně pohodlnější.

Automobily Subaru Tribeca vyjíždějí od roku 2005 z výrobních linek americké automobilové továrny v Lafayette ve státě Indiana, která byla založena v roce 1987 jako joint-venture Subaru a Isuzu (SIA = Subaru-Isuzu Automotive Inc.), ale během let vyráběla, či nadále vyrábí, i vozy jiných značek (Honda

Passport, Toyota Camry). Vozů Subaru Tribeca se do konce minulého roku prodalo celkem 119 na českém trhu, z toho 78 kusů jen v roce 2007. Nová Tribeca po faceliftu pro modelový rok 2008 se dodává ve třech základních úrovních výbavy Comfort, Executive (vůz na snímčích) a Executive +2, na český trh byla uvedena 4. února a její ceny začínají od 1 249 800 Kč. V nabídce je také provedení N1 (nákladní) s odpočtem DPH. Výbava všech verzí zahrnuje mj. ESP (VDC = Vehicle Dynamic Control), tempomat, audioaparaturu s přehrávačem CD/MP3 a devíti reproduktory, výškově nastavitelný volant a sedadlo řidiče, bi-xenonové světlomety, centrální dálkové zamykání, samočinné vyrovnávání světlé výšky na zadní nápravě, automatickou dvouzónovou klimatizaci, palubní počítač, šest airbagů, závěsy dětských sedaček Isofix apod. ■