

Přes nadprůměrnou světlou výšku má tribeca díky konstrukci motoru velmi nízko položené těžiště.



# DŘÍVÍ DO LESA?

Po „designové pyrotechnice“ bude dál Subaru bojovat s modelem Tribeca o místo na slunci již jen konvenčními zbraněmi. Nevozí ale upravený model tak trochu dříví do lesa?

**U** Subaru se, zdá se, zalekli své odvahy a tak trochu výstřední, ale originálně tvarovaný model Tribeca po třech letech upravili do mnohem anonymnější konzervativnější podoby. Ta je sázkou na jistotu a Japonci si od ní slibují, že vyhoví vkusu mnohem širšího okruhu zákazníků. Největší model Subaru sice již nepůsobí tak sportovně a exoticky, zato ale pro změnu mnohem honosněji. Z původního designu zůstala beze změn jen střední část vozu, zatímco před i zad prošly důslednou „normalizací“. Ta se naopak vyhnula originálně řešené palubní desce připomínající velín kosmické lodi, byť si volant zasloužil i možnost podélného nastavení a rozměrný displej pro změnu modernější grafiku a přehlednější ovládání.

Nadále si pochvalujeme prostorný, výborně přístupný interiér, pohodlná přední sedadla, dobře čitelné přístroje, rozměrná vnější zpětná zrcátka i variabilitu zadní části interiéru. Podélně posuvná zadní sedadla ale mají nadále příliš ploché sedáky a krycí roletka rozlehlého, ale poměrně

mělkého zavazadlového prostoru působí lacině. Přínosem modernizace je sériová montáž bixenonových světlometů, které osvětlují vozovku mnohem lépe a jsou i více „in“ než dřívější halogeny.

Díky větším zadním bočním okénkům je nyní z vozu lepší výhled vzad při parkování. Od testovaného druhého stupně výbavy Executive je součástí velmi bohaté standardní výbavy i parkovací kamera v zadním víku, díky níž řidič vidí prostor za vozidlem. Pro manévrování ve stísněných podmínkách by ale byla přínosnější parkovací čidla. Ta však v nabídce bohužel nadále nefigurují.

**Tribeca stále poskytuje na svou velikost velmi dobrou ovladatelnost** a má i dostatečně komunikativní řízení. Přestože největší model Subaru disponuje relativně velkou světlou výškou podvozku 210mm, může se díky konstrukci ležatého šestiválce s protiběžnými písty pochlubit velmi nízko položeným těžištěm, a tedy i stabilitou při průjezdu zatáček. K ní přispívá zásluhou stálého pohonu všech kol i dobrá



Po sklopení sedadel vznikne rovná plocha. Bixenonová světla jsou nyní v sérii.



Návrháři „umravnilí“ i koncová světla.

traka. Japonské SUV je vzhledem ke konstrukci podvozku a nájezdovým úhlům (16,7° vpředu, 21,1° vzadu) stavěné pro silniční použití, kde poskytuje dobrý cestovní komfort.

Modernizovaná třibeca přišla o dodatek označení B9, její ležatý šestiválec s protiběžnými písty naopak dostal o 0,6 litru větší objem, a tedy i více síly. Fakt, že se opět jedná o jediný nabízený motor, podtrhuje americký původ tohoto vozu. Agregát o objemu 3,6 litru má oproti svému předchůdci sice jen o 10 kW vyšší výkon (190 kW), ale dosahuje o plných 53 Nm většího točivého momentu (350 Nm), navíc v nepatrně nižších otáčkách. Tento fakt se společně se zdářejším sladěním se samoklínou pětistupňovou převodovkou projevil lepší dynamikou. Jízda je navíc zásluhou téměř nezatelně přetazujícího pětistupňového „automatu“ velmi plynulá. Šestiválec šlechťí tichý a kultivovaný chod, slabším místem je však spotřeba. Ta se na volné silnici pohybuje okolo 14 litrů a ve městě běžně stoupne o tři litry. V této souvislosti se tak palivová nádrž o objemu 64 litrů jeví jako ještě více poddimenzovaná než u minulého provedení. Akcie třibeky významně stouplou až ve spojení s v této kategorii velmi žádaným turbodieselem. Na něj si ale budeme muset ještě minimálně rok počkat.

Text: Vladimír Löbl  
Foto: Jan Dvořáček



Originálně řešená palubní deska připomínající vešle kosmické lodí zůstala, volant je ale nadále nastavitelný jen výškově. Dynamika jízdy se zásluhou silnějšího motoru o objemu 3,6 l zlepšila.

#### auto motor sport HODNOCENÍ



■ Nadčasový vzhled, pohodlné nastupování, posuvná zadní sedadla, snadná ovladatelnost, tichý motor, plynule přetazující převodovka, velká světla výška, cestovní komfort, vzhledem k výšavě adekvátní cena.

náprava, vpředu i vzadu kotoučové brzdy s vnitřním chlazením. Standardní pneumatiky 255/55 R 18. Pohon všech kol, samoklíná pětistupňová převodovka.

#### Motor

■ Vysoká spotřeba, již ne tak originální design, malá palivová nádrž, jen výškové stavitelný volant, absence vznešového motoru, jen průměrné brzdy, parkovací čidla se nedotávají, příliš ploché sedadly zadních sedadel.

Plochy zážehový šestiválec s protiběžnými písty, čtyři ventily na válec, zdvihový objem 3630 cm<sup>3</sup>, největší výkon 190 kW (258 kJ při 6000/min, točivý moment 350 Nm při 4000/min.

#### Karoserie

Délka x šířka x výška 4865 x 1890 x 1685 mm, rozvor 2750 mm, pohotovostní/ceková hmotnost 1876/2560 kg. Zavazadlový prostor 0,525/1,674 m<sup>3</sup>, objem palivové nádrže 64 l.

#### Jízdní výkony

0 – 100 km/h  
Nejvyšší rychlost  
Spotřeba  
8,9 s  
207 km/h  
16,2/9,0/11,6 l/100 km

#### Cena

Podvozek  
Vpředu náprava typu McPherson, vzadu víceprvková  
Třibeca 3,6 Executive  
Testovaná verze  
1 398 800 Kč  
1 398 800 Kč