

Dovozce letos hodlá prodat 30 SUV Tribeca, napřesrok šedesát. Největší zájem se očekává o prostřední výbavu Executive s pěti sedadly, sedmimístná verze bude tvořit asi 10 % prodeje.



Přirozený talent

Přímo z areálu motolského Golf Clubu Praha jsme si šestého října odvezli zbrusu nové Subaru B9 Tribeca. Jako první v Česku vám tak přinášíme redakční test tohoto luxusního SUV.

■ Dopoledne jsme zasvětili tiskové konferenci k uvedení Subaru B9 Tribeca (viz Auto Tip č. 16/06) na český trh, odpoledne zase focení a prvním testovacím kilometrům. V Česku jsou zatím pouze tři exempláře (homologační, zákaznický a testovací), prodej oficiálně začíná až v listopadu. Takže tentokrát si moc vybírat nemůžeme, ostatně s výjimkou rozdílné výbavy Comfort, Executive a Executive +2 (sedmimístná verze) by ani nebylo z čeho - k dispozici je totiž jediný zážehový šestiválec 3,0 l/180 kW a samočinná pětistupňová převodovka.

Tribeca se řadí mezi SUV vyšší třídy, při délce karoserie 4857 mm pře-

konává například Volvo XC90 o 50 mm a BMW X5 dokonce o 190 milimetrů. Proti zmíněným soupeřům má ale střechu o 99, respektive o 30 mm níž, což určuje její protáhlejší profil. Třeba Lexus RX je ještě o deset milimetrů nižší...

Subaru Tribeca se vyrábí v americké Indianě a jméno dostala podle hovorové zkratky názvu luxusní čtvrti Triangle Below Canal na newyorském Manhattanu. Technicky vychází z Legacy Outback, sdílí s ním podvozkovou skupinu, převodovku a motor. Do Evropy vůz vstupuje přibližně rok po americké premiéře v dost přepracovaném stavu. Změnilo se odstupňování automatu,

zvětšilo chlazení motoru a přibyl chladič převodového oleje. Světlomety jsou účinnější, nechybí zadní mlhovka a elektricky sklopná vnější zpětná zrcátka. O 400 kg na výsledných 2000 kg se zvýšil limit pro tažení přívěsu, upravily brzdy a přitvrdil podvozek.

Co však měli konstruktéři ještě upravit, je vnější design. Vysoká dlouhá před ve stylu Porsche Cayenne s nahoře posazenými světly a především obrácená lichoběžníková maska chladiče připomínající průřez trupu letadla se nám nelíbily. Profil už je klidnější, podobá se Lexusu RX. Opačně zkosený sloupek nám připadá velmi působivý, stejně jako velké vý-

kroje blatníků a osmnáctipalcová litá kola se sedmi loukotěmi.

Nejhezčí na celém vnějšku je zad. Okno sice vypadá poměrně malé, prolisy vedle registrační značky ale dveře šikovně rozšiřují. Zad nehzdí rezervní kolo, dojezdová pneumatika se skrývá pod vozem. Atraktivitu podtrhují dvě oválné chromované koncovky výfuku a úzké koncové svítilny vytažené do boků připomínají alfy romeo. Ostatně (dnes již bývaly) šéfdesignér Subaru Andreas Zapatinas dříve pracoval právě u této italské značky.

Do interiéru pohodlně nastupujeme dveřmi s širokým úhlem otevření. Rámy kolem skel dostaly trojitě těsnění



Prostředním tlačítkem dole se elektricky sklápějí vnější zpětná zrcátka, spínačem vpravo zase deaktivuje protiprkluzový systém



Přístroje s řídkými přehlednými stupnicemi se nacházejí pod antireflexním sklem, takže i za slunce jsou dobře čitelné



Palubní deska a středová konzola mají efektní tvar. Dominantní je centrální displej s provozními údaji. Široký panel částečně omezuje prostornost. Volant postrádá podélné nastavování.



Tři kruhové spínače ventilace a topení mají příjemná vybrání, díky kterým se snadno ovládají jedním prstem. Samočinná převodovka sráží jízdní dynamiku, s přibývajícím kilometrem se ale její chování zlepšovalo.



Schránka před spolujezdcem je vzhledem k rozměrům vozu velmi malá. Vyžádalo si to použití velkoobjemového airbagu před spolujezdcem.



Zadní sedadla se dají podélně posouvat o 200 mm. Za nimi je prostor pro třetí řadu.

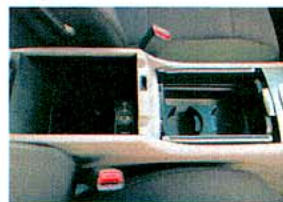


Sedadla dělená v poměru 40 : 20 : 40 se dají pomocí trnů v opěradle sklápět v poměru 60 : 40



Podvozek dobře filtruje rázy, posilovač řízení by ale při vyšších rychlostech mohl mít menší účinek. Slabší dynamiku připisujeme také tomu, že jsme vůz převzali do testu úplně syrový.

Mezi předními sedadly je praktická hluboká schránka a držáky nápojových pohárků



Přední sedadla s elektrickým ovládáním jsou pohodlná, mohla by ale být delší a hlubší

(Je skoro tak dobré jako u Lexusu RX), proti Legacy je karoserie o více než polovinu tužší v ohybu a o téměř čtvrtinu v krutu. Sedadla mají správnou výšku a snadno se na ně nastupuje. Rozměrově jsou v pořádku, mohla by ale mít výraznější boční vedení a hlubší opěradla. Vzadu mají i dvoumetroví dlouhání dost místa před kolena, pro nártu a nad hlavou.

Kabina připomíná kokpit letadla. Rozděluje ji zajímavě tvarovaná, ale poměrně široká konzola plynule přecházející do středového tunelu. Sříbřité provedení příjemně prosvětluje interiér. Po zasunutí klíčku do zapalování se ručičky optitronových přístrojů proběh-

nou po stupnicích. I za slunce jsou ukazatele velmi dobře čitelné.

Tlustý věnec tříramenného volantu se dobře svírá, podélné seřizování by přispělo k většímu pohodlí řidiče. Ve voze nic nevrzalo ani neskřípalo, sřicování některých dílů ale mohlo být lepší. Výhled šikmo vpřed omezují zkosené sloupky, dozadu je vidět ještě hůř – sloupky D jsou masivní, okno pátých dveří úzké a s vysoko umístěnou spodní hranou. Parkovací kameru můžeme tedy vřele doporučit, dostanete ji ale pouze s vyšší výbavou Executive (od 1 378 800 Kč).

I základní verze Comfort je ale slušně vybavená. Vedle šesti airbagů, sta-



Šestiválcový boxer 3.0 l/180 kW uspokojí nad 4000/min a v ručním modu převodovky na trojku a čtyřku. Elektronika hlídá přetočení motoru a nedovolí odradit dříve.



Hledali jsme limity tribeky v terénu a tohle je jeden z nich: navzdory světlostí 215 mm vůz sedí na „bříše“. Pravé zadní kolo je zcela zaražené v podběhu, levé přední se dotýká země. Zbýlá dvě visí ve vzduchu. I z této situace jsme se ale díky chytrému přerozdělení točivého momentu dostali.

bilizačního systému a kvalitní audio-soupravy s devíti reproduktory nechybí například samočinná dvouzónová klimatizace, elektricky seřiditelné sedadlo řidiče s vyhříváním ani automatické vyrovnávání světlostí zadní nápravy. Bohužel se nedá nic připlatit, jedině rovnou koupit dražší verzi.

Pohon Subaru Tribeca dostal na starost ležatý třílitrový šestiválec upravený z Legacy 3.0R specifikace B. Motor pracující s proměnným časováním a zdvihem sacích ventilů má sedm-

krát uložený klikový hřídel, s výjimkou lehkého oklepní při startu běží nesmírně vyrovnaně a potichu. Samočinná pětistupňová převodovka s planetovým diferenciálem, blokováním měniče a elektronickým rozdělením točivého momentu mezi nápravy si teprve zvyká na náš jízdní styl - občas při sešlápnutí pedálu plynu déle přemýšlela. Řadí ale nesmírně citlivě a umožňuje také ruční volbu v kulise uvozu (dopředu vzestupně, dozadu sestupně).

Rezervní kolo je ukryté pod vozem. Pokud B9 nebudete častěji mýt, počítejte s tím, že až „dojezdovku“ vyjmete, bude pořádně špinavá.



Ve všech výpních dveří jsou kapsy s prolisy na nápoje



Současná móda velí umístit blikače do krytů zrcátka

KONKURENTI

BMW X5 3.0i
Stávající provedení z roku 1999 se v České republice doprodává, premiéra nové generace proběhne na konci listopadu. Řadový třílitrový šestiválec se 170 kW a 300 N.m stovku pokolí za 8,3 sekundy a vyvine 210 km/h. Stojí 1 446 100 Kč.



Lexus RX 350
Japonsko debutoval na ženevském autosalonu 1998. Původní třílitrový vidlicový šestiválec (150 kW, 283 N.m) nahradil 3,5 l/203 kW a 342 newtonmetrů. Stovku zvládne za 7,8 s a uhaní 200 km/h. Prodává se za 1 434 000 Kč.



Nissan Murano
Debutoval v roce 2003, od konce roku 2004 se prodává rovněž v Evropě. Napříč uložený šestiválec dává z objemu 3,5 l výkon 172 kW a točivý moment 318 N.m, což mu stačí na 200 km/h a 8,9 sekundy. Nabízí se za 1 409 000 Kč.



Volvo XC90 3.2
Až sedmimístný švéd dostal čerstvě řadový šestiválec 3,2 l/175 kW a 320 N.m ze sadanu S80. S šestistupňovým automatem zvládá 210 km/h a stovku za 9,5 s. Stojí 1 427 000 Kč, za sedadla ve třetí řadě se připlácí 47 000 korun.



INZERCE

Kooperativa PRO ŽIVOT JAKÝ ŽE	POVINNÉ RUČENÍ	HAVARIJNÍ POJIŠTĚNÍ		
	STANDARD limity pojištění vnitřní 54 ml. Kč/24 ml. Kč	SÚ 5 % min. 5 000 Kč	SÚ 10 % min. 10 000 Kč	SÚ 20 % min. 20 000 Kč
Subaru B9 Tribeca	8 736 Kč	43 963 Kč	37 369 Kč	29 015 Kč

Vozidlo je pojištěno proti všem rizikům (havárie, živelní, odcizení). Klient má možnost si zvolit variantu ve stavebnicovém systému pojištění podle svých požadavků. Má možnost volby spoluúčasti, počtu řidičů užívajících vozidlo, doplňkových pojištění (zavazadel, úrazového pojištění, čelního skla, nákladů na nájem vozidla - půjčovní, pojištění právní ochrany) a frekvence placení. Kooperativa poskytuje slevy za nadstandardní zabezpečení vozidla, za současně sjednaní havarijního pojištění a povinného ručení. Bezplatně jsou poskytovány asistenční služby. Kooperativa přebírá bonusy od ostatních pojišťovně. Tabulka vypočítá pojistného zohledňuje v povinném ručení i v havarijním pojištění stupeň bonusu odpovídající dosažené rozhodně době bezškodného průběhu ve výši 72 měsíců (sleva 30%).



Díky nízko položenému těžišti se karoserie ani v terénu příliš nenaklání. Kotouče na všech čtyřech kolech (vpředu o průměru 310 mm) odvádějí dobrou práci. Nástup jejich účinku je při prudké deceleraci rychlý a nějaké výrazné vadnutí jsme nezaznamenali.



Pětimístná verze Subaru Tribeca má místo třetí řady sedadel pod výklopnou podlahou přišroubované dva poměrně hluboké plastové boxy s dělicími příhradkami



Zavazadlový prostor má praktické rovné boky, čalouněný podklad a téměř čtvercový vstupní otvor. Dvě plynové vzpěry vyklápějí páté dveře do výšky asi 187 cm.

Rozjezd i akcelerace jsou příjemně plynulé, žádnou divočinu ale od vozu s hmotností 1,9 tuny nečkejte. Koní je pod kapotou sice dost (250), hodí se však spíše do klusu než k tahání, točivý moment 297 N.m patří k průměru třídy. Pro uspokojivou dynamiku se uchylujeme ke kick-downu nebo k ruční změně rychlosti. Pak elektronika neřadí nejpозději při 5000/min, ale těsně před omezovačem při 6800/min. Díky to-

mu lze dvojku volit až v 70 km/h, trojku ve sto deseti a čtyřku v rychlosti 170 km/h.

Boxer je umístěn níže a více vzhůru než u běžných SUV, takže se tribeca tolik nenaklání v zatáčkách ani nepoňuje při brzdění. Větší hmotnost vozu a vliv automatu se tak neprojevují při deceleraci (brzdy fungují skvěle a nevadnou), ale ve spotřebě. Ve městě jsme spálili závrtných 18 l, při běžné jízdě ale stačilo pouhých 7 až 8 l,

na dálnici 10 až 12 litrů. Průměr na konci tisícikilometrového testu činil 13,4 l na 100 km a to je hodné. Dost by v této situaci pomohl ležatý turbodiesel, ten ale Subaru teprve vyvíjí. Oficiálně ho představí příští rok na jaře v Ženevě, na podzim ve Frankfurtu již bude zabudovaný v legacy a v lednu 2008 se začne prodávat v Česku. Do tribeky patrně zavítá ale až s modelovým rokem 2010.

Zkoušíme také terénní schopnosti, které se opírají o symetrický pohon všech kol. Podle výrobce prý projedeme všude tam, kde Legacy Outback. Světla výška 215 milimetrů nám připadá jako velké plus pro tento vůz, ale jen do doby, než uvizneme na šikmo přejížděném náspu. Sedíme na „bříše“, pravé zadní kolo je celé zaražené do podběhu, levé přední se opírá o podklad a zbylá dvě visí ve vzduchu.

SUBARU TRIBECA

Technické údaje

Motor zážehový plochý šestiválec DOHC • Zdvihový objem 3000 cm³ • Výkon 180 kW při 6600/min • Točivý moment 297 N.m při 4200/min • Převodovka samočinná pětistupňová • Zavěšení McPherson/víceprvkové • Pneumatiky 255/55 R 18 • Palivová nádrž 64 l • Rozvor náprav 2750 mm • Vnější rozměry 4855 x 1880 x 1685 mm • Zavazadlový prostor 0,525/1,671 m³ • Pohotovostní/užitečná hmotnost 1890/596 kg • Největší rychlost 195 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h za 9,7 s • Spotřeba paliva 17,1/9,5/12,3 l na 100 km.

Základní cena 1 229 800 Kč
Testovaný vůz 1 229 800 Kč

STANDARDNÍ VÝBAVA

Čelní airbagy • Boční airbagy vpředu • Hlavové airbagy • Stabilizační systém • Samočinná dvouzónová klimatizace • Elektrické vyhřívání předních sedadel a ovládní bočních oken • Aktivní opěrky vpředu • Urychlovač brzděného účinku • Palubní počítač • Tempomat • Výškově stavitelný kožený volant a sedadlo řidiče • Vnější sklopná zrcátka s elektrickým vyhříváním • Autorádio s přehrávačem 6 CD a devíti reproduktory • Uchyty dětských sedaček Isofix • Přední mlhovky • Tónovaná boční skla • Centrální zamýkání s dálkovým ovládním • Samočinné vyrovnávání světelné výšky u zadní nápravy • Vyhřívání předních stíračů • Nárazníky a vnější zrcátka lakovaná v barvě vozu.

PŘÍPLATKOVÁ VÝBAVA

Samostatně nelze objednat žádné doplňky, pouze si je pořídit s vyšší verzí. Úroveň Executive (1 378 800 Kč) nabízí navíc navigační systém DVD, zadní parkovací kameru, kožený interiér, elektricky ovládané střešní okno a elektricky seřiditelná přední sedadla, u řidiče s pamětí. Výbava Executive +2 (1 449 800 Kč) dále stropní zařízení DVD s devítipalcovou obrazovkou, třetí řadu sedadel a ventilační systém pro ně.

HODNOCENÍ

+ Vyrovnání běh šestiválce
Nízká vnitřní hlučnost
Plynavá jízda

• Omezená dynamika
Malý jízdní dosah (do 500 km)
Absence turbodieselu

Výsledná známka 2

Tribeca se neztráti na silnici ani v lehkém terénu. V kabině máte ticho skoro jako v lexusu a jízda je hodně komfortní.

Foto V. Novák

INZERCE

Infolinka: 261 215 055
www.cz.pirelli.com

PIRELLI
SÍLA POD KONTROLOU

60750