

Elektricky ovládané střešní okno patří k široké sériové výbavě verze Executive. Chromovaná sportovní maska chladiče za příplatek 26 775 Kč ještě více zvětšila naši „nedůvěru“ vůči čelní partii.



Schůzka naslepo

Při prvním setkání s tribekou nás její zevnějšek trochu vyděsil, už po pár metrech jsme se ale uklidnili. Historicky první luxusní SUV je totiž subaru každým coulem.

První redakční dojmy ze setkání s 4855 mm dlouhým, 1880 mm širokým a 1685 milimetrů vysokým SUV s poněkud tajuplným názvem B9 Tribeca byly spíše rozpačité. Kdybychom se rozhodovali pouze podle nich, na další schůzku bychom už nepřišli. Design vozu je na náš vkus příliš vyzývavý a poněkud nevyvážený. Asi největší výhrady jsme měli k čelní partii. Ani po týdnu jsme totiž nepřišli na chuť mohutné masce chladiče a vysoko posazeným světlometům. Bohužel v podobném stylu se nese obličej stávající impregny a časem se ho prý dočkáme také na dalších subaru...

Během testu jsme se ale přesvědčili, jak subjektivní je hodnocení designu. Zatímco nás příliš neoslovil, našlo se dost těch, kteří byli z vozu u vytržení. Na druhou stranu tribeca nebude masovou záležitostí, takže v záplavě BMW X5, Mercedes-Benzů ML nebo Volkswagenů Touareg vám zajistí výjimečnost, a o tu v této třídě jde také.

Jestliže vnější kabát lze s trochou nadsázky označit za nepřilíh pohledný mix italského a asijského stylu, vnitřek jako by navrhoval Karl Lagerfeld. Jsou to dva naprosto odlišné světy. První dojem nejlépe vystihuje slovo úžas. Přístrojová deska vás doslova obklopí (kam se hraje BMW),



Přístrojová deska působí jako balzám na duši pošramocenou vnějším designem. Vše je moderní, sportovní, přehledné a kvalitní. Mezi jednu z mála volitelných položek patří samozatmavovací vnitřní zpětné zrcátko s kompasem. Přijde na 6741 Kč. Levý pedál nepatří spojce, ale parkovací brzdě.

chvilí si dokonce připadáte jako v kokpitu nějaké kosmické lodi. Její členění se sice může zdát na první pohled komplikované, kdo už ale někdy seděl v subaru, bleskově se zorientuje.

O skvělý dojem z interiéru se staralo také béžové čalounění (krásné, ale tak nepraktické), na dotek i pohled příjemné materiály a prvotřídní dílenské zpracování ukazující na tradičně vysokou péči japonských kontrolů kvality (přestože se vůz vyrábí v USA).

Ovšem teprve provoz ukázal, že kráska nejde vždy ruku v ruce s praktičností a ergonomií. Středová část je sice pastvou pro oči, dost ale omezuje pravou nohu řidiče. V noci se zase v čelním skle nepříjemně zrcadlí barevný dotykový displej, navíc z místa řidiče není po ruce. Chcete-li například přepínat mezi jednotlivými funkcemi palubního počítače, musíte se dost natáhnout. Naštěstí základní funkce jako navigace nebo audio jsou zdvojeny klasickými, lépe dosažitelnými tlačítky. Sportovní tříramenný volant skvěle padne do rukou, lze ho ale nastavit pouze výškově. A přestože jsme poměrně dlouho trápili elektromotorky starající se o seřizování sedadla, nepodařilo se nám najít optimální pozici.

Tim jsme ale v interiéru skončili s kritikou, dál už budeme jenom chválit. Třeba za prostornost a skvělou variabilitu. Tribeca si od vozů kategorie MPV vypůjčila zadní posuvnou dělenou lavici, takže v krajní poloze čekají na cestující vzadu přímo královské podmínky. I v této konfiguraci zbývá za nastavitelnými opěradly skvělých

SUBARU B9 TRIBECA	
Technické údaje	
Motor zážehový plochý šestiválec DOHC	•
Zdvihový objem 3000 cm ³	• Výkon 180 kW při 6600/min
• Točivý moment 297 N.m při 4200/min	• Převodovka samočinná pětistupňová
• Zavešení McPherson/víceprvkové	• Pneumatiky 255/55 R 18
• Palivová nádrž 64 l	• Rozvor náprav 2750 mm
• Vnější rozměry 4855 x 1880 x 1665 mm	• Zavazadlový prostor 0,525/1,671 m ³
• Pohotovostní/užitečná hmotnost 1890/596 kg	• Nejvyšší 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	1 378 800 Kč
Testovaný vůz	1 425 010 Kč

HODNOCENÍ	
+	Výkonný motor
+	Jisté jízdní vlastnosti
+	Bohatá výbava a příznivá cena
-	Diskutabilní vzhled
-	Prostor pro pravou nohu řidiče
-	Poměrně krátké sedáky
Výsledná známka	
2	

Vyposażáte-li se s poněkud méně stravitelným designem a absencí turbodieselu, získáte s SUV Tribeca všechny důležité atributy vozu Subaru.

a přiměřeně využitelných 525 l. Pokud si ale koupíte sedmimístnou verzi, „uklizená“ dvojička sedadel ve třetí řadě ukousne 75 litrů (450 l), s plnou přepravní kapacitou zbude v zavazadelníku jenom 128 l. Trochu nás zarazila užitečná hmotnost necelých 600 kilogramů, což pobere třeba také Ford Mondeo Combi.

Jakmile jsme poprvé zaslechli nezaměnitelný zvuk ležatého šestiválce, většina chmuřných myšlenek vzala za své. Zatímco evropské značky umožňují výběr z více pohonných jednotek, u Subaru se musíte spokojit s jedinou alternativou pocházející z Legacy 3.0R specifikace B. Při vůbec prvním, krátkém setkání s tribecou byl zážehový třílitrový šestiválec hodně syrový, takže jsme z dynamiky nebyli dvakrát nadšeni. V testovaném voze však měl boxer za sebou více než 5000 km, takže 180 kW a 297 N.m v jeho podání působilo jako z jiného světa. Odspodu jde sice rozvázněji, pak se ale dějí věci. Leccos naznačuje také stovka za 9,7 s a maximální rychlost 195 km/h.

V běžném provozu má motor síly na rozdávání, takže předjíždění je příjemně krátká záležitost. Jenom je třeba dostat šestiválec nad 4500/min, což mu ale vůbec nečiní problém. Stačí naplno sešlápnout pedál plynu, automat bleskově podřadí, a už to jede. Pětistupňová samočinná převodovka řadí

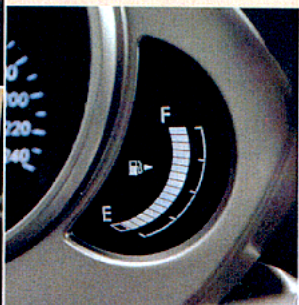
na vyšší rychlosti při 6900/min, a to i v ručním režimu, při plynulé jízdě ale nechá motor klidně převalovat v 1800/min. Ve 130 km/h šestiválec točí příjemných a tichých 3300/min. Pouze při předjíždění na dálnici musíte mít s tribecou trpělivost, a to zvláště je-li až po střechu napěchovaná lidmi a zavazadly. Přes 2,5 t hmotnosti totiž dávají jinak famóznímu motoru docela zabrat.

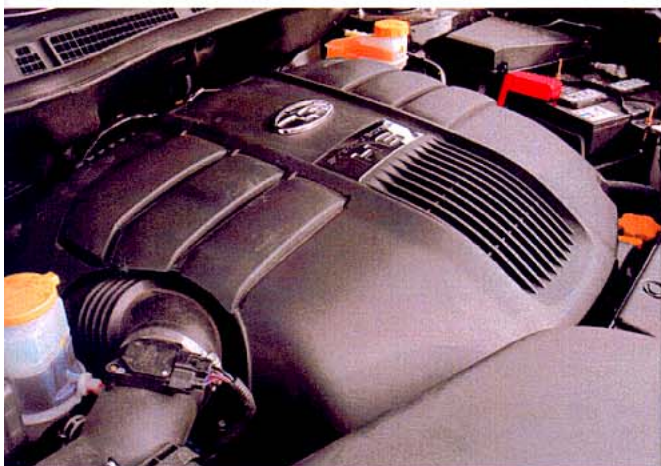
Kombinace velkých vnějších rozměrů, tři litry zdvihového objemu a samočinné převodovky nebývá dvakrát přívětivou kombinací pro peněženku. S rozumem a citem v noze se dá spotřeba udržet pod 13 litry na 100 km, zato ve městě jsme se nedostali pod 17 litrů. A to se pak nádrž na 64 litrů docela rychle dostane na dno. S větším podílem městského provozu a občasným využíváním všech 245 koní počítejte s průměrem 14,5 l na 100 km.

Inženýři si zaslouží velkou pochvalu za vydařené naklonování DNA běžných Subaru do genetické výbavy tribecy. Ovladatelnost zůstala na úrovni kombi Outback, pouze při nájězdu do zatáčky si zkontrolujte okamžitou rychlost. U takto velkých vozů totiž rychlost vypadá jinak. Přestože se může tribeca pochlubit třemi diferenciály, světlou výškou 215 mm a stálým pohonem všech kol (rozdělení točivého momentu v poměru 45 : 55 ve prospěch zadní nápravy), spíše než v náročnějším terénu oceníte



Zadní lavici výrobce rozdělil v poměru 60:40. Nechybí možnost podélného posuvu, měnit lze rovněž sklon opěradel. Přední sedadla jsou pohodlná a ve verzi Elegance také elektricky ovladatelná, uvítali bychom ale delší sedáky. Za menší umělecké dílo považujeme ovladače klimatizace, která je již od základu duální elektronicky řízená. Dvojičky analogových přístrojů doplňují digitální palivoměr (na snímků) a teploměr chladicí kapaliny.





Sametový šestivalcový boxer 3,0 l/180 kW si za nelehkou práci řekne v průměru o 14,5 l. Mimo město jsme se dostali i pod 13 litrů. Tribecu zdobí již v základu montovaná osmnáctipalcová litá kola. Zavazadlový prostor na první pohled nevypadá bůhvíjak předimenzovaný, vejde se do něj ale více než dost. Sklopte-li opěradla zadních sedadel, základní objem 521 l ztrojnásobíte.

čtyři poháněná kola na sněhu nebo na zablácené polní cestě.

Subaru B9 Tribeca se prodává v šesti verzích téměř bez možnosti si vůz upravit podle představ. Pouze si ho můžete přizdobit okrasnými lištami nebo chromem. Základní verze Comfort za více než příznivých 1 229 800 Kč nepostrádá nic z nejdůležitějších prvků (šest airbagů, stabilizační systém, autorádio s přehrávačem CD a mp3 a měničem na šest disků, tempomat,

dvouzónová samočinná klimatizace, elektrické seřizování sedadla řidiče, kompletní elektrovybavení nebo litá 18" kola). Testovaná o 150 000 Kč dražší Executive (1 378 800 Kč) k tomu přidává třeba navigaci DVD, kožené čalounění, zadní parkovací kameru, střešní okno a elektricky seřiditelné sedadlo řidiče. Zatímco pětimístnou tribeku lze mít i ve verzi N1 s odpočtem DPH, u sedmimístné (od 1 450 tisíc korun) máte smůlu. **Michal Štengl**



V zatáčkách se tribeca přehnaně nenaklání a skvěle drží vytyčenou stopu. Zachována zůstala také snadná ovladatelnost typická pro vozy Subaru.