

Subaru B9 Tribeca potřebuje čas

Velké SUV od Subaru je autem, na které si musíte zvyknout. Potom si ho ale jistě oblíbíte, stejně jako my během testu

PETR HANKE

Subaru B9 Tribeca byla navržena primárně pro americký trh. Po premiéře tohoto modelu trvalo značce Subaru více než rok, než jej připravila také pro evropské zákazníky. Důvodů k tomuto zpoždění bylo hned několik. Jeden z nich byl kapacitní, protože továrna Subaru v Americe nestihala uspokojit poptávku. Dalším důvodem byla nutnost provést mnoho úprav na konstrukci a nastavení vozu proto, aby vyhověl náročnějším provozním podmínkám panujícím v Evropě.

Automobil se velikostí řadí mezi větší vozy SUV, svým designem se však do značné míry vymyká z obvyklých přístupů v daném segmentu. Výlučností by bylo možné tribeku přirovnat například k Nissanu Murano, charakterem a nabídkou sedmi míst se však jistě utká také s Volvem XC90.

Subaru dodává model B9 Tribeca v jediné specifikaci, již je kombinace plochého zážehového třilitru známého z modelů Legacy či Outback a pětistupňové samočinné převodovky. Kromě toho je tento automobil v nabídce kromě standardní pětimístné verze také jako sedmimístný vůz.

Na vlastní kůži

Budete-li k modelu Tribeca přistupovat z pozice, že znáte ostatní modely Subaru, budete zpočátku částečně zklamáni. Tribeca je totiž méně obratná, působí těžkopádně a ani motor s výkonem 245 koní nepůsobí nijak zvlášť silně. Nemluvě o spotřebě paliva, která se ve městě při běžné jízdě pohybuje mezi 14 a 15 litry na 100 km. Tolik první dojmy.



Subaru B9 Tribeca svým designem rozděluje lidi na dva tábory. Pozornost je tím zaručena.

Foto Petr Hanke

Potom ale s tribekou jezdíte a seznamujete se s ní. Tu zkusíte v zatáče více přidat plyn, než by bylo u vozů podobného ražení zdrávo, tu před zatáčkou jakoby náhodou zapomenete přibrzdit. Tribeca s tím však nemá problém. Za jakousi větší izolovaností cítíte onu přirozenost a trakci, které jsou pro ostatní vozy Subaru typické.

Později si uvědomíte, že Tribeca všechno přitom zvládá mechanickou cestou, tedy bez toho, aby se aktivoval stabilizační systém. Právě to je vlastnost, která se v současnosti příliš často nevidí, ale která je mnohem účinnější než nejmodernější elektronické systémy podvozku

(tými je ale vůz vybaven také). Vynikající jízdní vlastnosti jsou o to překvapující, že automobil disponuje spíše větší světlou výškou 215 mm.

Stejně jako ostatní Subaru disponuje i Tribeca pohonem všech kol. Jedná se o stále 4x4, ovšem vybavené elektronicky ovládanou lamelovou spojkou, která podle potřeby mění poměr rozložení síly motoru mezi nápravy. Diferenciál zadní nápravy je vybaven mírnou svorností, která citelně zvyšuje stabilitu vozu.

Převodovka „ničí“ motor

Ploché benzinový šestiválec s objemem tři litry potěší jak svoji silou, ochotou k vytáčení, tak i příjem-

ným zvukem. Opomenout nesmíme ani dokonalou mechanickou vyváženost danou jeho plochou koncepcí. Samotný výkon 245 koní, který nabízí, je jistě poutavou hodnotou, nicméně ho částečně pohlcuje samočinná převodovka.

Ani by příliš nevadilo, že řadí relativně pomalu, její největší nectností je nevhodná logika řazení. Místo toho, aby se častěji opírala o sílu motoru, snaží se i při sebe-menším přidání plynu podřadovat, což stojí drahocenný čas.

Často se tak stane, že chcete přidat, převodovka podřadí i o dva rychlostní stupně (to trvá v dané chvíli velmi dlouhé 2 s). V tom se však

otáčky dostanou až k šesti tisícům, takže o několik okamžiků později je nutné opět řadit, tentokrát nahoru.

Pohodové svezení

Právě převodovka měla značný podíl na tom, že se s tribekou po jakémkoliv typu silnice nejlépe jezdilo vyrovnaným jízdním stylem. Zároveň na dálnici vynikal tento automobil nízkou hlučností, na rozbitých zatáčkovitých silnicích potěšil svoji stabilitou a suverénním pohlcováním i větších nerovností.

Interiér je velmi nevšední a okázalý. Podobně jako na celý automobil, také na interiér s nejrůznější zakulacenými křivkami je potřeba si chvíli zvykat. Naopak dokonale padne do ruky tříramenný volant.

Subaru Tribeca je prostorný zejména v prvních dvou řadách. Automobil je také velmi praktický, protože asymetricky dělená zadní sedadla lze posouvat v rozmezí téměř 30 centimetrů, a tím měnit poměr prostoru mezi druhou a třetí řadou sedadel, případně mezi druhou řadou a zavazadlovým prostorem.

Nejzadnější místa jsou spíše nouzová a uspokojí v podstatě jen děti. Sedadla však lze snadno sklopit do podlahy. Pětimístná verze tribeky má výhodu nejen v objemném prostoru pod podlahou v zadní části, který vznikl právě po vyjmutí sedadel, ale také v tom, že ji lze objednat ve verzi s odpočtem DPH.

Zpočátku do značné míry rozpačitý názor na Subaru Tribeca se s každým dalším najetým kilometrem měnil k lepšímu a jeho klady překonávaly zápory. Po šesti stovkách kilometrů mezi nimi zůstala vlastně jen samočinná převodovka.



Subaru B9 Tribeca

Koncepce: 5- až 7místné SUV s pohonem všech kol, rozměry 4855x1880x1685 mm, rozvor 2750 mm, pohot. hmotnost 1890 kg, zav. prostor 128-1671 l

Motor zážehový plochý šestiválec, 3000 cm³

Výkon 180 kW (245 k) při 6600 min⁻¹

Toč. moment 297 N.m při 4200 min⁻¹

Převodovka 5A

Zrychlení 0-100 km/h 9,7 s

Nejvyšší rychlost 195 km/h

Komb. spotřeba 12,3 l/100 km

Cena 1 229 800 Kč

Klady: vynikající jízdní vlastnosti, komfort, nízká hlučnost, praktický interiér
Zápory: funkce převodovky, vyšší spotřeba, místo ve třetí řadě sedadel