

NEW YORK



Subaru B9 Tribeca se u nás začalo prodávat teprve před pár týdny. Základní informace a první dojmy z krátkého svezení jsme vám přinesli v OR 11/2006. Teď se na tribecu podíváme podrobněji a vyzkoušíme, jaké má šance na úspěch v nabitém segmentu SUV.

Tribeca byla původně určena pro americký trh a poměrně dlouho jí trvalo, než se ze země neomezených možností přesunula i na starý kontinent. Subaru ale nechtělo ponechat nic náhodě a svou novou vlajkovou loď na příchod mezi zhýčkané Evropany pečlivě připravovalo. Měnily se některé věci na technice i třeba materiály uvnitř auta, neboť evropské normy mají jiné požadavky na třířtivost plastového obložení v interiéru než ty americké.

Na Evropany může vzhled tribecy působit všelijak. Setkal jsem se s různými názory, někteří ji zatím nějak nemohou přijít na chuť, potkal jsem ale i chlapíka na dálnici, který mne nejprve celkem dost rychle dojel, pak zabrzdil přesně vedle tribecy, poté si ji prohlédl zepředu i zezadu a nakonec s úsměvem ve tváři zvedl palec a pokračoval svým tempem. Dokonce i když jsem přijel pro kamarádku, že půjdeme do kina, tak dřív než nastoupila do auta, si jej

nejprve celé prohlédla a šla se podívat dozadu na označení, co že to je vlastně zač. Pravdou je, že v černé barvě a s příplatkovou sportovní mřížkou tribeca vypadá dobře.

Podobné reakce může vyvolat interiér. Má svoji tvář, kterou v Americe ocenili jako nejlepší interiér SUV roku 2006. Uspořádání budíků v samostatných tubusech a použití kovového dekoru navozuje sportovní atmosféru. Podobně je to s volantem, ten je na

ČESKU



SUV nezvykle malý. A při určitých polohách sezení vám může střed volantu zastínit dolní část přístrojové desky nebo obráceně věnec volantu nedovolí vidět horní část ukazatelů. Zajímavě vypadá středová konzola, na níž najdete sice tradiční ukazatele, ale jistou originalitu ovládání návrhářům Subaru rozhodně upřít nelze. Příjemná je také kombinace bíle podsvícených ukazatelů a displejů s červeným podsvícením tlačítek a ovladačů. Zpracování interiéru je tradičně na velmi dobré úrovni, výborné je celkové odhlučnění, co ovšem pravověrné subaristy překvapí, to je palubní deska z tvrdého plastu.

Sezení v tribece je ještě o kousek vyšší než v outbacku, a pokud bych měl srovnávat oba dva modely Subaru, pak tribeca získává především díky prostoru na zadních sedadlech. Ta se navíc dají rozdělená v poměru 60:40 posouvat v rozmezí 280mm a tím si sami nastavíte, kolik chcete místa pro nohy a kolik pro zavazadla. Sedadla jako taková jsou pohodlná, ale výraznější boční vedení by jim určitě neuškodilo, přece jen je Subaru značka se sportovním duchem.
V základním



uspořádání je
objem kufru 450 litrů. Jak u ž
bylo napsáno, tento objem lze dále zvětšovat
posouváním zadní řady sedadel, popřípadě
sklápěním opěradel. Hodně praktické jsou
objemné schránky pod podlahou kufru. Vejde



www.offroadtyres.com

V Evropě největší výběr pneumatik a kompletů kol pro vozy SUV a terénní vozy, stejně jako pro ATV a Quad

Mayerosch
www.offroadtyres.com

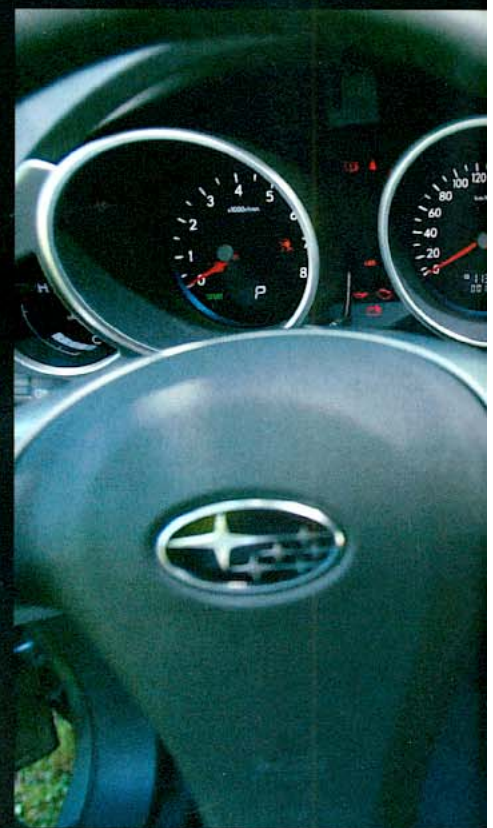


se do nich spousta takových drobností, které sice denně v ruce mít nepotřebujete, ale v autě by být měly, jako například náplň směsi do ostřikovačů. Tyto schránky ovšem najdete pochopitelně jen u pětimístné verze, u sedmimístné se do podlahy sklápí sedadla třetí řady.

Vybava Executive je u tribecy tou nejvyšší,

představuje vysoký standard a pár věcí, které dříve Subaru nemělo. Třeba elektricky nastavitelná sedadla s pamětí nebo parkovací kameru. Bohužel jsou ale prvky, které nedostanete ani za příplatek. Tím pro mne nejoblavějším jsou xenonové světlomety. Přitom outback modelového roku 2007 už je má.

Subaru B9 Tribeca je dodáváno s jedním jediným motorem – šestiválcovým zážehovým boxerem o objemu 3 litry a s výkonem 245 koní. Ve své době to byl nejvýkonnější zážehový šestiválec, a kdo se někdy svezl v Legacy Spec. B, dá mi za pravdu, že tenhle motor má hodně co do sebe. Tabulková hodnota zrychlení z nuly na 100 km/h je u tribecy 9,5



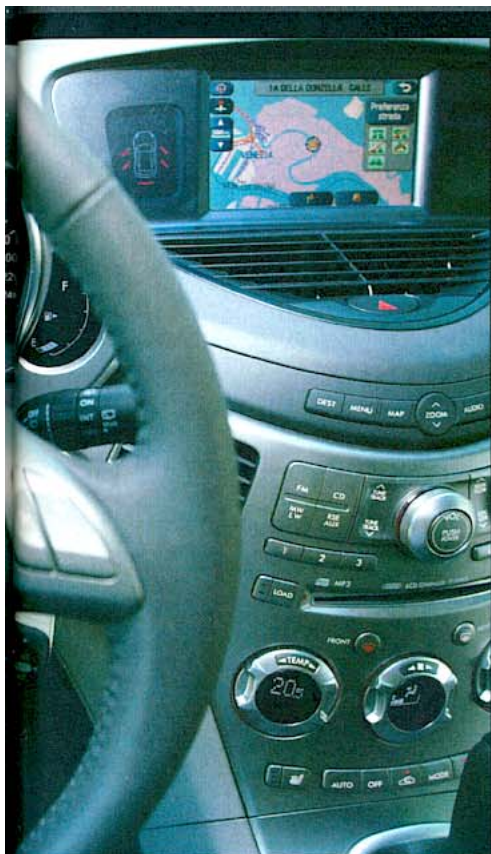
sekundy, maximální rychlost zůstává těsně pod hranicí 200 km/h. Při normálním ježdění motor na auto stačí, je kultivovaný a dokonce vykazuje podle počítače příznivější spotřebu než v outbacku. Ale při snaze o svižnější svezení už mu trochu dochází dech, a to i přesto, že pětistupňový automat má kratší převody než v outbacku, aby si s těžší tribecou agregát lépe poradil. Na druhou stranu je známo, že ani v outbacku a legacy není pětistupňová samočinná skříň tím pravým ořechovým a při jízdě rozhodně nemáte pocit, že je v autě tolik koní, kolik je napsáno v technickém průkazu. Nejde opět neporovnat s Legacy Spec. B, kde jen výměnou převodovky za šestistupňový manuál má auto zcela jinou tvář z pohledu jízdní dynamiky. Bohužel na stejný handicap

naráží také tribeca. Takže problém vlastně není ani tak v motoru jako spíš v převodovce. Elektronika občas úplně přesně neví, co zařadit, a sem tam je výsledkem nepotřebné podřazení a motor vytočený až k červenému poli. Na trochu rozpačité řazení automatu jsem si za celou dobu testu nezvykl. Převodovka sice nabízí režim manuální volby převodových stupňů Sport Shift, ale u takového auta by se mi řadící pákou moc vrkat nechtělo. Jestli oněch pět kvaltů už není přece jen málo.

Podvozkově vychází tribeca z outbacku, má nezávislé zavěšení všech kol a vzadu je podobně jako outback vybavena tlumiči se samočinným vyrovnáváním nivelety. Velmi dobré jízdní vlastnosti na silnici i v lehkém terénu podporuje stálý pohon všech kol se

symetrickým uspořádáním. Snad jen náklony v zatáčke jsou větší než u outbacku, ale to je dáno vyšší stavbou karoserie. Největším překvapením byly pro mne brzdy tribecy. S výjimkou Imprezy WRX STI ostatní modely Subaru kdovíjak nebrzdí, ale nový posilovač a rozdělovač brzdného tlaku zaručují tribece výbornou deceleraci. Ani se mi nechce věřit, že také brzdy jsou stejné jako v outbacku, rozdíl v brzdných vlastnostech je opravdu dost citelný.

Se Subaru B9 Tribeca neupadnete do šedi vozového parku u nás, především předtím auta se sportovní mřížkou chladiče vypadá bombasticky. Přednostmi tribecy jsou výborné jízdní vlastnosti, hodně dobré brzdy, kvalita zpracování a prostor pro cestující i zavazadla.



NÁZOR REDAKTORA

Na delší svezení s triebecou jsem se moc těšil. Lecras naznačilo kritické sazdnění při uvedení na český trh a test mi první dojmy víceméně potvrdil. Tribeca je pohodlné a příjemné auto na cestování i posouvání se po městě, ale nemá až takové sportovní ambice, jak by mnozí od Subaru očekávali. Možná, že jen očekávání jsou příliš velká. Kdybych si mohl dovolit věštit, pak bych řekl, že tahle je auto, které je připraveno na to, aby se v něm popřípadě objevil větší motor a nebo diesel, se kterým by Subaru mělo přijít na podzim roku 2007.

✓✓✓✓✓	JAK TO JEZDÍ	
✓✓✓✓✓	KOMFORT	
✓✓✓✓✓	POŽITEK Z JÍZDY	
✓✓✓✓✓	HRÁTKY V TERÉNU	
✓✓✓✓✓	VIZÁŽ	
CELKOVÝ DOJEM		✓✓✓✓✓

Petr Horák - redaktor OFFROADU

Současní majitelé třílitrových outbacků šilhajíci po triebeci, ale budou muset počítat s menší dynamikou a občas rozpačitým počínáním pětistupňového automatu. Subaru B9 Tribeca v pětimístním provedení a výbavě Executive stojí 1 378 800 CZK. Je to dost peněz, ale vzhledem k tomu, co tohle auto umí, mi to přijde přiměřené. Navíc proti outbacku to není až takový skok, jen je potřeba si uvědomit rozdílnou filozofii obou aut.

Text Petr Horák

Foto archiv

GENY

Základní cena	1 378 800 CZK
ABS + EBD	✓
Airbag přední/boční/okenní	✓/✓/✓
Elektricky nastavitelná a vyhřívaná zrcátka	✓
Samočinná převodovka	✓
Elektrické ovládání oken	✓
Centrální zamykání	✓
Samočinná duální klimatizace	✓
Tempomat	✓
Elektricky nastavitelné sedadla	✓
Vyhřívaná přední sedadla	✓
Kožené čalounění	✓
Xenonové světlomety	✗
Navigační systém	✓
Ráfky z lehkých slitin	✓
Metalický lak	✓
Elektricky ovládané střešní okno	✓
Přestavba na N1	26 800 CZK

TECHNICKÉ ÚDAJE KONKURENCE

VOLVO XC90 3.2 SUMMUM

Typ motoru	zážehový řadový šestiválec
Zdvihový objem	3192 cm ³
Výkon	175 kW/238 koní při 6200 ot./min
Točivý moment	320 N.m při 3200 ot./min
Převodovka	6AT
0 – 100 km/h	9,5 s
Maximální rychlost	210 km/h
Kombinovaná spotřeba	11,6 l/100 km
Cena	1 512 000 CZK

LEXUS RX 350 LUXURY

Typ motoru	zážehový vidlicový šestiválec
Zdvihový objem	3456 cm ³
Výkon	203 kW/276 koní při 6200 ot./min
Točivý moment	342 N.m při 4700 ot./min
Převodovka	5AT
0 – 100 km/h	7,8 s
Maximální rychlost	200 km/h
Kombinovaná spotřeba	11,2 l/100 km
Cena	1 559 000 CZK



kultivovaný a výkonný motor
spotřeba paliva / pohodlí a bezpečnost

www.ioffroad.cz



rozpačitý automat



ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru B9 Tribeca 3.0 Executive

MOTOR

Typ	zážehový šestiválec boxer
Zdvihový objem	3000 cm ³
Výkon	180 kW/245 koní při 6600 ot./min
Točivý moment	197 N.m při 4200 ot./min

Blok i hlavy motoru z hliníkové slitiny, 7x uložení klikový hřídel, rozvod DOHC, 4 ventily na válec, variabilní zdvih a časování sacích ventilů,

PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Převodovka	5AT
Pohon	stály 4 x 4
Redukce	-

Stály pohon všech kol Symmetrical AWD, základní rozdělení výkonu mezi přední a zadní nápravu v poměru 45,7:54,3, v případě potřeby přibrzděním jednotlivých kol je možné přenést až 100% na jedno kolo, ABS, EBD, BA, VDC

KAROSERIE

Rozvor	2750 mm
Délka x šířka x výška	4855 x 1880 x 1685 mm
Zavazadlový prostor	450 – 1671 l
Rozměry zav. prostoru	1020 – 1910 x 1100 x 785 mm
Palivová nádrž	64 l

HMOTNOSTI

Pohotovostní	1890 kg
Celková	2586 kg
Max. hmotnost přívěsu	2000/750 kg
Max. zatížení koule	80 kg
Nosnost střechy	80 kg

PODVOZEK

Standardní rozměr pneumatik	255/55 R 18
Brzdy P/Z	kotoučové s vnitřním chlazením
Pneumatiky testovaného vozu	Goodyear Eagle LS2
	255/55 R 18

Nezávislé zavěšení všech kol, vpředu vzpěry McPherson, vzadu pětiprvkové zavěšení se samočinným vyrovnáváním světlé výšky

JÍZDNÍ VÝKONY

0 – 100 km/h	9,7 s
Maximální rychlost	195 km/h

SPOTŘEBA PALIVA

Město	17,1 l/100 km
Mimo město	9,5 l/100 km
Kombinovaná	12,3 l/100 km
Průměrná při testu	11,2 l/100 km

OFF-ROAD PARAMETRY

Nájezdový úhel vpředu/vzadu	výrobce neuvádí
Přechodový úhel	výrobce neuvádí
Světlá výška:	215 mm
Brodivost	výrobce neuvádí
Křížení náprav	výrobce neuvádí

ZÁRUKA

Technika	3 roky nebo 100.000 km
Prorezivění	12 let
Lak	3 roky
Mobilita	asistenční služba poskytovaná na vozy prodané v ČR

SERVIS

Prohlídky	30.000 km nebo 2 roky
Výměna oleje	15.000 km nebo 1 rok

VÝBAVY

COMFORT

Symmetrical AWD, ABS + EBD, BA, VDC, čelní, boční a hlavové airbagy, palubní počítač, tempomat, kůže potažený volant, rádio, CD changer, přehrávání mp3, dvouzónová klimatizace, vyhřívané přední sedadla, elektricky nastavitelné sedadla řidiče, elektrické ovládání oken, elektricky ovládaná, vyhřívaná a sklápěcí vnější zpětná zrcátka, vyhřívání předního okna pod stěrači, 18" kola z lehkých slitin

EXECUTIVE

Jako Comfort + DVD navigace, zadní parkovací kamera, kožený běžový interiér, elektricky ovládané střešní okno, elektricky seřaditelná přední sedadla, řidičovo sedadlo s pamětí,

EXECUTIVE EXE

Jako Executive + kožený interiér černý

EXECUTIVE + 2

Executive + třetí řada sedadel, stropní DVD systém, ventilační systém pro zadní řadu sedadel

EXECUTIVE +2 EXE

Jako Executive +2 + kožený interiér černý