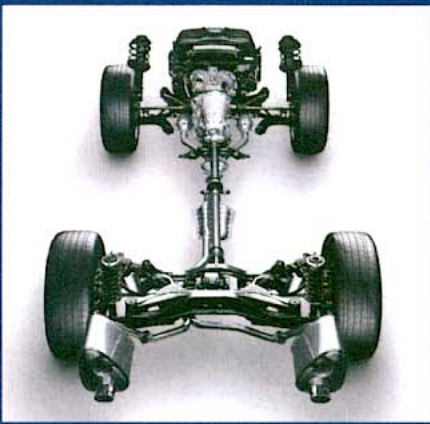


# VE ZNAMENÍ TRIBECY

Podzim je období, kdy automobilky tradičně odhalují provedení aut pro následující modelový rok. Subaru není výjimkou, a tak jsme měli příležitost se krátce seznámit s novinkami modelového roku 2007.



## NOVÝ ZÁKLAD

Tvář imprezy se měnila loni na podzim, takže v téhle oblasti se moc změny čekat nedaly. Přesto je ale něco nového – motor! Obstarožní „jedna-šestku“ nahradil zbrusu nový čtyřválcový boxer o objemu 1,5 litru a zdá se, že tenhle agregát by mohl k impreze nalákat další koupěchtivé zákazníky. Výkon motoru je 105 koní, a jak už jsme si zvykli u nové generace dvoulitru, nedělá motoru problém pěkně se vytočit. Rozvod DOHC s proměnným časováním ventilů a stejně dlouhé větve výfukových svodů přispívají k pružnosti ve středních otáčkách. Tabulková hodnota udává spotřebu benzinu v kombinovaném režimu na hranici 7,9 l/100 km. Standardně je Impreza 1,5R dodávána s pětistupňovou manuální převodovkou, za příplatek 40 000 CZK dostanete čtyřstupňový automat. Za karoserii kombi se připlatek pouze 10 000 CZK. A kde vlastně

cena základního provedení imprezy začíná? Řekl bych, že na velmi přijatelných 528 800 CZK...

## OMLAZENÉ LEGACY/OUTBACK

Řada Legacy/Outback pro rok 2007 změnila tvář i řadu technických drobností, pod kapotou zůstalo vše téměř jako dřív. Ono téměř se vztahuje k třílitrovým šestiválcům, které nově dostanete se systémem SI Drive, jenž v sobě kombinuje tři řídicí jednotky motoru v jedné. SI Drive nabízí tři různé režimy charakteristiky motoru. Základní je Sport, která odpovídá naladění předchozího modelového roku. Pokud vám nejde ani tak o jízdní dynamiku jako spíš o úsporu paliva, pak stačí stisknout ovladač a motor se přepne do režimu Intelligent, který dokáže ušetřit až 10% paliva. V opačném případě, kdy je vyžadována okamžitá odezva na sešlápnutí pedálu plynu, otočením ovladače

dopředu zvolíte režim Sport Sharp. Ten ovšem elektronika dovolí aktivovat pouze tehdy, je-li motor řádně zahřátý.

Na první pohled nejvýraznější změnou je vizáž předních partií a zádě. Vpředu dostal prostor nový nárazník, blatníky i kapota a pochopitelně se změnil i tvar světel, které konečně umí nabídnout i bi-xenonovou techniku. Vzadu najdete jinak poskládané a zbarvené koncové svítlny, u kombi se objevila výrazná chromovaná lišta na pátých dveřích, u sedanu se zase mlhovka přestěhovala do nárazníku. Uvnitř je zcela jinak řešen středový panel a tunel mezi sedadly, přednost dostaly kroužky a na středové konzole černá barva a jiné uspořádání „knoflíků“. Spíše než estetickou změnu ovšem oceňují integraci CD changeru na 6 CD s možností přehrávat hudbu ve formátu mp3 a vylepšený display rádia. Jinak se neměnilo prakticky nic, materiály zůstaly zacho-





vány, stejně jako vysoká úroveň zpracování. Ovládání tempomatu se přestěhovalo z páčky pod volantem na pravou loukoť volantu, vnější zpětná zrcátka je možné sklopit za pomoci elektromotorky a elektricky ovládaná sedadla mají konečně i paměť na polohy.

### KONEČNĚ TRIBECA

Tribeca je asi vůbec neočekávanější novinkou od Subaru. Díky ní se japonská automobilka stává hráčem také na poli velkých SUV. Přerod americké verze na evropskou trval poměrně dlouho, ale jak ukázalo první krátké svezení, stálo ono čekání za to. Vnější vzhled hodnotit nebudu, to nechám na každém z vás, o interiéru své mínění už vyřkla americká porota, která jej zvolila nejlepším interiérem SUV pro rok 2006. Futuristicky pojaté ztvárnění obepíná řidiče i spolujezdce vpředu, veškeré ovládání je pěkně při ruce. Na poměry velkých SUV překvapí relativně malý, tříramenný volant, který ovšem řidiči dokáže věncem občas zakrýt část přístrojového panelu. Bohužel se nedá ani seřizovat v podélném směru.

Podvozkově nemá tribeca problém ani se silnicí ani s lehkým terénem. Nezávislé zavěšení všech kol i jejich stálý pohon vychází z řady Legacy/Outback, podobně jako

brzdy. Toho jsem se trochu bál, neboť mají-li současná subaru nějakou slabinu, pak jsou to jen průměrné brzdy. U tribecy ovšem tento handicap elegantně řeší elektronický rozdělovač brzdového tlaku a především brzdový asistent. Pocit z toho, jak brzdí tribeca a legacy nebo outback, se nedá příliš srovnávat a ani se mi nechtělo věřit, že jsou to ty samé kotouče a brzdové třmeny.

V nabídce pohonných jednotek tribecy je pouze jeden jediný motor s jednou jedinou převodovkou. Důvěru dostal šestiválcový boxer o objemu tři litry s výkonem 245 koní, který už je znám z legacy i outbacku. V tribece je pak kombinován s pětistupňovým automatem, který nepostrádá režim SportShift, tedy možnost manuální volby rychlostních stupňů. Na rozdíl od legacy a outbacku má rychlostní skříň tribecy o něco kratší zpravidování, které tak zohledňuje vyšší hmotnost vozu. Při prvním krátkém svezení byl motor ještě hodně syrový, neměl za sebou ještě ani 1000 km, přesto si myslím, že dynamika lehce zaostává za tou, na jakou jsou zvyklí majitelé současných třílitrových outbacků. To nakonec ukazují i tabulkové hodnoty, podle kterých outback zvládá pokořit hranici 100 km/h za 8,5 sekundy, zatímco tribeca za 9,7.

Z pohledu maximálních rychlostí je to 224 proti 195 km/h ve prospěch outbacku. Není to propastný rozdíl a nechci vyřknout žádný soud do té doby, než dostaneme tribecu na klasický test a budeme mít najeto trochu víc kilometrů.

Na českém trhu bude tribeca nabízena ve třech výbavách. Výbava Comfort je homologována jako pětimístná, stojí 1 229 800 CZK a máte v ní kompletní armádu elektronických pomocníků (VDC, ABS, EBD, BA), 8 airbagů a celkem dost slušnou výbavu. To pochopíte ve chvíli, kdy napíšu, že výbava Executive má navíc kožené čalounění, elektrické ovládání sedadel s pamětí (Comfort nemá paměť na uložení nastavení), DVD navigaci, parkovací kameru a elektricky ovládané střešní okno. Rozdíl ceny mezi Comfortem a Executive je 149 000 CZK.

Poslední výbavou je Executive + 2, sedmimístná varianta lépe vybavené tribecy. Tu pak už odlišuje jen stropní monitor s DVD přehrávačem pro zabavení pasažérů na zadních sedadlech. Cena za dvě místa navíc je sedmdesát tisíc.

**Text** Petr Horák

**Foto** archiv

