



## Těžká váha

Značka Subaru je známa fanouškům automobilových soutěží zejména modely Legacy a Impreza, "zelené", tedy lidi mířící do přírody, zase na českém trhu zaujal a uspokojil Forester. Vozem Subaru Tribeca B9 zaceluje japonská značka mezeru na trhu stále více se rozvíjejícího segmentu SUV.

Zmíněný model byl původně určen pro americký trh. Ale evropská poptávka po užitkových vozech donutila vedení japonské automobilky nabídnout Tribecu (zkratka z Triangle Below Canal Street - část Manhattanu) co nejdříve i evropskému zákazníkovi.

Ve srovnání s dosavadními modely značky Subaru je Tribeca výrazně rozměrnější. Na délku se blíží pěti metrům, mnohem větší jsou i hodnoty šířky a výšky. Obrovský vnitřní prostor tak pro zákazníka není žádným překvapením.





## TECHNICKÁ DATA SUBARU TRIBECA B9

### MOTOR

Vodou chlazený šestiválec boxer z lehké slitiny, 4 ventily na válec, 7x uložená kliková hřídel, 2 vačkové hřídele pro každou řadu válců, rozvod DOHC poháněný řetězem s bezúdržbovým napínáním. Variabilní časování sacích ventilů AVCS. Variabilní zdvih sacích ventilů VVL. Vícebodové vstříkávání paliva LH - Jetronic. Elektronicky řízený ventilátor chladiče.

Max. výkon 180 kW (245 PS) při 6600/min, objem 3000 ccm, vrtání x zdvih 89.2 x 80 mm, kompresní poměr 10.7:1, max. kroučící moment 297 Nm při 4200/min., nejvyšší rychlost 195 km/h, zrychlení z 0-100 km/h 9.7 s, spotřeba 12,3 l / 100 km.

### HNACÍ ÚSTROJÍ

Stálý pohon všech čtyř kol se třemi diferenciály. Podélně uložená převodovka. Zadní diferenciál s tzv. měkkou viskózní spojkou pro lepší jízdní stabilitu při vysokých rychlostech. Pětistupňová elektronicky řízená automatická převodovka s planetovým diferenciálem a elektronickým rozdělením výkonu mezi přední a zadní nápravu VTD.

### PODVOZEK

Nezávislé zavěšení předních kol McPherson. Víceprvkové nezávislé zavěšení zadních kol "Multi-Link" (jedno podélné a čtyři příčná ramena). Hřebenové řízení s posilovačem. Diagonálně rozdělené dvouokružové brzdy s podtlakovým posilovačem a elektronickou regulací brzdění tlaku na zadní kola. Vpředu i vzadu kotoučové brzdy s vnitřním chlazením. Mechanická parkovací brzda. Ráfky 8J x 18, pneumatiky 255/55 R18 104H Goodyear.

### ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Délka 4855 mm, šířka 1880 mm, výška 1685 mm, rozvor 2750 mm, rozchod vpředu 1590 mm, rozchod vzadu 1580 mm, světlá výška 215 mm, pohotovostní hmotnost 1890 kg / 1915 kg (verze 5+2), objem palivové nádrže 64 l

Cena testované verze:

**1 449 800 Kč (vč. DPH)**

Ten si může Tribecu vybrat ve dvou verzích - pětimístné a sedmimístné. V druhém případě pak interiér poprvé v historii značky nabízí tři řady sedadel. Jejich prostorové rozvržení se však nijak neliší od ustálených zvyklostí v jiných autech. Navíc je možné sedadla sklopit, čímž vznikne rovná podlaha zavazadlového prostoru.

Už při prvním pohledu na Tribecu je patrné, že podobnost s jinou značkou je téměř vyloučená. Robustní přední maska (prý má upomínat leteckou minulost značky) a hlavní nasávací otvory připomínají spíše americký styl, naopak boční a zadní část se přibližuje evropským standardům. Zkosená zadní partie vozu s výše umístěnými světlými si však zachovává své unikum.

Interiér se výrazně odlišuje od tradiční jednoduchosti japonské značky a nabízí očekávaný komfort. Řidič má dostatek prostoru na všechny strany, po ruce řadu ovládacích prvků. Při prvotním pohledu vás trochu mrazí, ale po chvíli zjistíte relativní jednoduchost ovládání jednotlivých funkcí vozu. Kromě tlačítek na středové konzole a tunelu však bylo u námi testovaného modelu nutno pro některé činnosti použít barevnou dotykovou obrazovku. Ta se nachází docela daleko od řidiče, avšak vzhledem k bezpečnosti je její ovládání z větší části možné pouze při stojícím voze. Stejná obrazovka je rovněž využívána při couvání pohledem parkovací kamery. Již samozřejmostí jsou ovládací prvky na volantu, přehledná přístrojová deska a spousta odkládacího prostoru.

Pod kapotou Tribecy pulsuje pouze jediný motor - zážehový šestiválec boxer o objemu 3,0 l, který je znám z luxusních verzí Legacy a Outbacku. Jeho maximální výkon je 250 koní při 6600 otáčkách, hodnota kroučícího momentu dosahuje maxima 297 Nm při 4200 otáčkách. Omezená nabídka agregátů však není důsledkem toho, že výrobce chce na svých zákaznických šetřit, ale zkrátka v nabídce vhodnější motor nemá. Značka Subaru totiž nenabízí žádný vznětový motor, který je pro těžké SUV slušivý.

Automobil je dodáván s pětistupňovou automatickou převodovkou, s možností volby sportovního programu i manuálního řazení. Vzájemné sladění, při použití automatu, není právě vždy optimální. V nižších otáčkách nehledejme problém, ale pokud se chcete odhodlat k předjíždění, zrychlení téměř dvoutunového vozu není vždy odpovídající. Automat totiž chvíli "přemýšlí", jakou rychlost vlastně zvolit. Při delším ježdění si však na tento handicap zvyknete a přizpůsobíte mu styl jízdy.

Subaru u svých modelů používá propracovaný systém stálého pohonu všech čtyř kol Symmetrical All-Wheel-Drive. Nejinak tomu je i u Tribecy. Systém zde rozděluje výkon mezi nápravu v poměru 4:5:5 ve prospěch zadních kol. Podvozek pochází z modelu Legacy a disponuje nezávislým zavěšením předních kol typu McPherson a zadní víceprvkovou nápravou. Auto v zatáčkách výtečně sedí, výrazně se nenaklání a výborně drží stopu. Tím Tribeca zajišťuje dostatečný jízdní komfort odpovídající vynaloženým finančním prostředkům. ☺

