

Tribeca je slangový název pro jednu lepší newyorskou čtvrt. A tento název, který si japonská značka Subaru vypůjčila pro svoje historicky první SUV, zcela charakterizuje naturel tohoto vozu. Nové subaru je totiž především vyráběno v Americe pro Američany. Uspět v zemi, která tenhle svébytný segment silničních off-roadů vymyslela, není snadné.



## SUBARU B9 TRIBECA / Mr. Big

**Mohutnost** a zároveň atletická a svalnatá postava. Tyto dva protiklady dokázali designéři v čele s Andreasem Zapatinasem skloubit ve vzhledu dlouho očekávaného modelu značky, která v motoristickém světě proslula výrobou automobilů výhradně s pohonem všech kol. Symetrický pohon 4x4, kdy vše týkající se pohonu od motoru přes převodovku a diferenciály leží v jedné ose, má samozřejmě i tribeca. Její letos na podzim představenou evropskou verzi jsem vyzkoušel v prázdném provedení pohonu, a to se zážehovým třilitrem.

### RYCHLÁ EVROPSKÁ VERZE

Šestiválcový boxer známe již z modelů Legacy a Outback, pod kapotou tribecy neboli modelu B9 je nabízen výhradně ve spojení s pětistupňovou automatickou převodovkou. Jedná se o moderní agregát s mnoha vymoženostmi, jako je variabilní časování a zdvih ventilů a sedmkrát uložená kliková hřídel a s tím související klidný chod motoru. Jeho agilita je výborná, pouze šestičlenní evropská řidiči (v USA je totiž benzín stále výrazně lacinější než na starém kontinentě) druhým de-

chem dodají, že spotřeba by mohla být nižší. Během týdne jsem se totiž



Tribeca B9 má jedinečný a nezaměnitelný tvar přístrojové desky nejen v segmentu SUV

nedostal pod hranici 14 litrů naturalu na 100 ujetých km – podotýkám, že jsem se ani nesnažil jezdit příliš úsporně. I když se tenhle model vyrábí v továrně Subaru v USA, evropská varianta má několik odlišností.

Kromě slušné výkonných kotoučových brzd s vnitřním chlazením na obou nápravách je skvělý především podvozek s nezávislým zavěšením, který má pro Evropu tužší naladění. To se projevuje na vynikající stabilitě vozu na asfaltu ve vyšších rychlostech. V terénu, stejně jako mnoho podobně zaměřených konkurenčních SUV, se tribeca moc dobře ne-

### NAŠE HODNOCENÍ



Jízdní vlastnosti	XXXXX
Motor	XXX
Brzdy	XXX
Vybava	XXXXX
Design	XXXXX
Užitná hodnota	XXXXXX
Vybava / cena	XXXXX

### SROVNÁNÍ



Subaru B9 Tribeca



Volkswagen Touareg 3,6 FSI



Lexus RX 350

Motor:	záž. šestiválec boxer 2999 cm <sup>3</sup>	záž. šestiválec V 3597 cm <sup>3</sup>	záž. šestiválec V 3456 cm <sup>3</sup>
Výkon (k/kW):	245 / 180	280 / 206	276 / 203
Max. točivý moment (Nm/ot.min <sup>-1</sup> ):	297 / 4200	360 / 2500	342 / 4700
Zrychlení 0–100 km/h (s):	9,7	8,6	7,8
Max. rychlost (km/h):	195	218	200
Komb. spotřeba (l/100 km):	12,3	13,6	11,2
Délka (mm):	4855	4754	4740
Zavazadlový prostor (l):	525 – 1671	555 – 1570	439 – 2130
Základní cena (Kč):	1 229 800	1 515 300	1 434 000

...tí. Rozdíl proti ostatním Subaru je ak zejména ve velikosti vnitřního motoru a zvýšeném podvozku, který umožňuje jízdu po polní cestě se zvýšeným středem bez jakýchkoliv obtíží.

## POHODLÍ PRO SEDM

Podobně jako třeba Volvo XC 90 nabízí Subaru i sedmimístné provedení interiéru. Pořád ale jde o novou sedadla spíše pro děti, která ákonitě ubírají kapacitu zavazadelíku. Pro test jsem měl ale zapůjčou pětisedadlovou verzi, která nabízí všem cestujícím královský prostor, a navíc zajímavě řešený interiér. Ujme zejména ladně tvarovaná řiřtrojová deska, která řidiče jakoby obeplovává. Všechny ovladače jsou na svém místě, pouze je třeba i zvyknout na pro našince poněkud dlišný systém ovládání některých ůnkcí, zejména u autorádia, palubního počítače a dalších nastavení na níverzálním displeji.

Celní, boční a hlavové airbagy mají všechny tři verze výbavy, jediná



Třilitrový šestiválec s protiběžnými písty je zatím jedinou motorovou variantou modelu Tribeca ■ Tribeca je v nabídce v pěti- a sedmimístné verzi. Druhou řadu sedadel lze posouvat, a tím zvětšit zavazadelník.



námi testovaná „základní“ varianta Comfort je pak ochuzena o navigaci. Všechny verze pak mají devítku reproduktorů a výkonnou audiosoustavu s možností přehrávání MP3, elektricky ovládané sedačky, sklopná zrcátka, ale i osmnáctipalcová kola.

Nevyhnutelná je právě v době stoupající oblíbenosti luxusních SUV bohatá výbava. Celkově je vůz velice

slušně vybaven a může konkurovat i tak náobil vozům, jako je v tabulce uvedený Lexus RX. Bonusem navíc výhradně u pětidveřové verze je mož-

nost zvolit variantu N1 s možností odpočtu DPH pro podnikatele. ☐

AUTOR JE AUTOMOBILOVÝ ZAVODNÍK

## CO MI AUTO DALO



**MARTIN SEVERA**  
PREZIDENT  
ČESKOMORAVSKÉHO  
BILIÁROVÉHO SVAZU

Tak nejdřív, co mi auto vzalo: radost z cestování, kdy se můžete dívat na krajinu a místo toho nervózně sledujete jen své kolegy řidiče a stav vozovky. Vzalo mi soudnost. Jako každému řidiči. A svobodu: auto je břímě, potřebuje neustálou péči a udržuje vás v obavách. Strachujete se, aby vám ho nikdo neukradl, nepoškrábal a máte pocit, že stojí moc peněz, ať jste kdokoliv. Měl jsem jedno období bez řidičského průkazu a přemísťoval jsem se vlakem. Rozhlížel jsem se po krajině, byl jsem povznesen nad závisláky na volantu, nestrachoval jsem se, že ráno zapomenou, kde

jsem večer zaparkoval, a opět začal hodně číst. Prostě jsem se přizpůsobil jinému režimu.

Teď jezdím jinak. Neříkám, že lépe či pomaleji, ale rozhodně s jiným pocitem. Patří mezi ně i ten, že auto tak důležité pro život zase není. A také jinak žiji. Například se vyhýbám lidem, do jejichž repertoáru patří nesmyslné hovory o rychlé jízdě a drahých autech. Jako vize to na mne nefunguje.

Oceňuji dvě velké výhody auta: je to jediná místnost, kde mám funkční CD přehrávač, který si můžu pustit hodně hlasitě. A v zimě je to jediná obrana proti chřipce. Nikdo na vás nekýchá jako v metru či autobuse. Ale kdybyste se mě zeptali, jestli bych chtěl fakt drahé auto, kdybych na to jednou měl, tak vám řeknu ano. Tomu asi nejde odolat. ☐



Rední maska má opět evokovat siluetu průřezu letadla – trup a dvě křídla