

### ZÁKLADNÍ ÚDAJE

#### MOTOR

Zážehový šestiválec boxer. Zdvihový objem 3000 cm<sup>3</sup>. Největší výkon 180 kW při 6600 ot./min, největší točivý moment 297 N.m při 4200 ot./min. Rozvod DOHC. Variabilní časování a zdvih ventilů.

#### PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Pohon všech kol. Pětistupňová samočinná převodovka.

#### ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Celkové vnější rozměry 4855 x 1880 x 1685 mm. Rozvor náprav 2750 mm. Pohotovostní/užitečná hmotnost 1915/596 kg. Objem zavazadlového prostoru 0,450-1495 m<sup>3</sup>. Objem palivové nádrže 64 l. Standardně pneumatiky 255/55 R 18 na hliníkových ráfcích.

#### PROVOZNÍ VLASTNOSTI

Největší rychlost 195 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 9,7 s. Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace) 17,1/9,5/12,3 l/100 km. Emise CO<sub>2</sub> 291 g/km

#### ZÁRUKY

Celková 3 roky, na lak 12 let, na neprozrezivěnou karoserii 12 let.

#### CENA

Základní provedení

**1 378 800 Kč**

Testované provedení

**1 449 800 Kč**

#### KONKURENTI

BMW X5 3,0 si/200 kW

**1 542 500 Kč**

Volvo XC90 3,2/175 kW Kinetic

**1 427 000 Kč**

Chevrolet Captiva 3,2 V6/169 kW LT

**1 054 400 Kč**

### HODNOCENÍ

SUV od Subaru je vítaným doplněním nabídky. Má povedený interiér s dostatkem prostoru, skvělé jízdní vlastnosti a dávku individuality. Většímu rozšíření v Evropě mu ale bude bránit omezená nabídka variant (jeden benzinový motor, dvě výbavy bez individualizace), kontroverzní design a menší zavazadelník. Body k dobru přispívají bohatá základní výbava a ve srovnání s prémiovou konkurencí rozumná cena.

|                     |    |
|---------------------|----|
| Cena a výbava       | 2- |
| Design a zpracování | 1- |
| Prostor a pohodlí   | 2  |
| Motor               | 2  |
| Jízda               | 1- |

Výsledná známka **2**

Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům

# Odvážné entré



**Vstoupit mezi SUV s tak originálním designem a jen jedním motorem chce porci kuráže. Jak se žije s novou Tribecou od Subaru?**

**K**do ze silnějších hráčů automobilového pokeru dnes nemá v rukávu prodejní trumf v podobě „trendy“ SUV, jakoby nebyl. Proto se také relativně konzervativní Subaru rozhodlo premiérově pro vstup do tohoto stále nabitějšího segmentu s modelem B9 Tribeca. A pořádně si věří – může totiž nabídnout pouze jeden pohonný řetězec tvořený benzinovým třilitrem a automatickou převodovkou.

#### Nosáč obecný

Ať se vám Tribeca líbí nebo ne, jedno je jisté – v záplavě „es-ú-věček“ ji jen tak nepřehlédnete. Může za to hlavně



**Sedadla poslední řady schovaná v podlaze znamenají ve výsledku jen 450 l pro zavazadla**

signifikantní maska chladiče s „nosem“ uprostřed, vysoko umístěné světlomety nebo výrazný prolis, vycházející ze zadních dveří a ústící v protáhlé zadní světlíky pod neobyčkle malým sklem pátých dveří. V USA (primární trh Tribecy) tyto extravagance ocení asi víc než v konzervativnější Evropě...

#### Vnitřní krása

Vyšplhete se na vysoko položená pohodlná sedadla a zapomenete na rozpačité extravagantní outfit. V interiéru s výraznou středovou konzolou obklopující řidiče ve stylu starých dobrých BMW



**Ve druhé řadě si můžete sklápět a posouvat sedadla dělená v poměru 60 : 40.**



najdete prostoru, co tělo ráčí. Vybrané materiály, bezchybné zpracování (byť výroba probíhá v USA) a nenásilný pocit luxusu nás fakt dostaly. Méně však už problematické nalezení vhodné polohy za sice skvěle tvarovaným, nicméně jen výškově seřiditelným volantem.



**Na první pohled obyčejná přední sedadla jsou pohodlná a nezklamou ani v zatáčkách**



Palubní deska sice vypadá jako designéřské cvičení, vše je ale na svém místě a perfektně zpracované



Tubusovité přístroje s optitronovým podsvícením působí luxusně a perfektně se čtou



málo, může zvolit sedmimístnou verzi. Ukrojí vám ale z kufru cenných 75 litrů. A do poslední řady sednou pohodlně leda tak děti, takže na ni raději zapomeňte a ušetřete...

### Japonské BMW

Každé Subaru je stvořeno pro řidiče a ani „bé-devítka“ dobré zvyky značky nebojí. Naopak! Lehkost, s jakou Tribeca polyká zatáčky, trochu připomíná etalon třídy BMW X5, direktivní řízení se tváří jako z povedeného sedanu střední třídy a ne z opulentního „teréňáku“. A tomu všemu sekunduje brilantní pohon všech kol (více ve vloženém článku). Jak už to u silničně schopných SUV bývá, za jistotu podvozku si berou daň sníženého komfortu, Tribecu nevyjímá.

### Sametový všežravec

Pod kapotou najdete subaristickou klasiku – plochý šestiválec s protiběžnými písty. Při běžné jízdě o něm ani nevíte – přede tíše a bez vibrací. Když mu „slápnete na krk“, dokáže s 1915 kg těžkým autem slušně zaeloumat. Na dieselový zátaň odspodu ale zapomeňte, 297 N.m přejde na kola až ve 4200 otáčkách. Takže pro dynamickou jízdu ho musíte točit, točit a zase točit, což pocítíte při tankování.



Šestiválcový boxer má dost síly a kultivovanosti, žádá ale nemalou benzinovou daň

Šestiválec sice není žádný spořilek ani v Legacy 3.0R Spec B (odkud pochází), v hmotnější Tribeci se jeho konzumační nároky podobají závodům v pití půllitru piva na čas. Ve městě jsme se při vši vůli nedostali pod 17 litrů, mimo město se dala spotřeba srazit ke 13 litrům. Po týdnu jsme Tribecu vraceli s nelichotivým průměrem 14,7 l/100 km. Ve spojení s nádrží na pouhých 64 litrů jsme tak k pumpě museli po nějakých 430 km.

### Ach, ta převodovka...

Jedna z největších slabín Tribecy tkví v použité převodovce. Pouze pětistupňová skřín si při řazení (hlavně pod plynem) neodpustila občasná cuknutí, při dálničních 130 km/h místy zmateně měnila čtyřku a pětku a při kick-downu se s rychlostí řazení také nepřetrhla. Šestistupňová převodovka ZF například v BMW X5 je „trochu“ o něčem jiném...

### Volba individualistů

Komu se může nové SUV od Subaru zalíbit? Především extrovertům nebo příznivcům značky, kteří touží po něčem větším a variabilnějším, než je Subaru Outback. A taky těm, kteří se nechtějí navzdory koncepci SUV vzdát perfektních jízdních vlastností.

Po vzoru většiny japoňců se u Tribecy bohužel nedočkáte většího výběru verzí a hlavně individualizace. Nejlevnější pětimístnou B9 Comfort pořídíte za 1 229 800 korun, za něž vás prodejce zavalí výbavou (kompletní „elektrifikace“ včetně sedadla řidiče, audio s CD a MP3, měničem a 9 reproduktory, 18" kola, ESP...). O 149 000 korun dražší Executive pak



V sedmimístném provedení dostanete dokonce stropní DVD s 9" obrazovkou



Displej informačního systému a parkovací kamery má dotykovou technologii

nabídne kompletní seznam včetně navigace, koženého čalounění či parkovací kamery. Dalšíh 71 000 Kč stojí sedmimístné provedení. U němců byste za tyto položky „vysolili“ větší balík...

Pro méně náročné je ještě ve hře například citelně levnější „nepřemíový“ Chevrolet Captiva 3,2 V6 či menší a podstatně slabší Hyundai Santa Fe 2,7 V6 za (v této sortě) lidových 919 900 korun. ●●●

### Symetrika nade vše

Tajemství jízdních vlastností se u Subaru B9 Tribeca (a vlastně u většiny dalších Subaru) skrývá v symetrickém uspořádání pohonného ústrojí. Vše začíná u motoru boxer s nízkým těžištěm a pokračuje přes léty odzkoušený pohon všech kol.

U Tribecy směřuje hnací síla od motoru nepřetržitě ke všem kolům přes trojici diferenciálů v poměru 45:55 ve prospěch zadní nápravy.

Světlá výška vozu činí 215 mm, „silničnější“ založení dokumentuje absence redukce převodovky nebo uzávěr diferenciálů.

Zezadu se na Tribecu dívá „snitelněji“ než zepředu...

Vzadu se sedí pohodově, lavice je dělená a posuvná, navíc s nastavitelným sklonem opěradla. Komu by to bylo

100 Smile 29.990 Kč

50/125 Race 27.990/37.990 Kč