



Заморская зме

Выпускаемый за океаном с конца 2004 года SUV пережил фейслифтинг и получил более мощный мотор. В таком виде он появился на украинском рынке среди официальных моделей



Качество материалов лучше, чем мы ожидали. Оригинальный дизайн кокпита и удобное управление климатом



Даже в базовой версии кресла с блоком памяти. Удобная посадка, длинные подушки, но скользкая кожа



Разнесенные выхлопные трубы подчеркивают симметричную компоновку. Большой дорожный просвет – 210 мм



Шесть оппозитных цилиндров выдают 258 сил. Motor охотно набирает обороты и задорно звучит

он по своим габаритам и комплектациям сравним с Volvo XC90. Как и у «шведов», здесь также предлагается максимально трансформируемый салон: продольно сдвигаемое и делящееся пополам заднее сиденье, дополнительно заказываемый опускающийся третий ряд для детей. Ассоциации со шведским автомобилем возникают и при зимней эксплуатации. «Японец» отлично приспособлен для холодной зимы: Tribeca очень быстро прогревается, а мощный подогрев «дворников», стекло и кресел зимой тяжело переоценить.

Однако на бездорожье, несмотря на постоянный полный привод с самоблокирующимся межосевым дифференциалом, приходится полагаться только на электронную имитацию блокировок, так как понижающего ряда передач нет. Это существенно ограничивает проходимость «японца», как и длинный, низко нависающий над дорогой передний бампер. Зато радует комфортность подвески и надежность ESP, которая хоть и вступает в работу поздно, но весьма резко.

За богато оснащенный SUV, названный в честь одного из кварталов Нью-Йорка, дилеры Subaru просят €42 790. Если подумать, не так уж и много, ведь в базовом оснащении учтены кожаный салон, ксенон фары, электропривод передних сидений с памятью водителя, лимит-контроль, аудиосистема с CD-чейнджером на шесть дисков, люк с электроприводом и подогрев сидений.

Сергей Волощенко



В базовом исполнении Tribeca пять мест. Два дополнительных появляются в дорогой версии (€44 650). В подполье удобные боксы

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Двигатель	6-цил. оппозитный, бензиновый
Расположение	продольно спереди
Количество клапанов / распредвалов	4 на цилиндр/2
Рабочий объем, см ³	3630
Мощность, кВт (л.с.) при об/мин	190 (258)/6000
Крутящий момент, Нм при об/мин	350/4000
Степень сжатия	10,5:1
Подвеска передняя	независимая, стойки Мак Ферсон
Подвеска задняя	независим., двойные попер. рычаги
Рулевое управление	зубчатая рейка с г/у
Шины тестовые	255/55 R 18
Коробка передач	5-ступенчатая АКПП
Полный привод	постоянный с электромагнитной муфтой, с самоблок. межосев. диффер.
Распределение крут. момента, перед : зад.	45:55
Контроль тяги	электронная имитация блокировок
Дорожный просвет, мм	210
Раздаточная коробка	нет
Глубина преодолеваемого брода, мм	300
Угол въезда/съезда/рампы, град.	17/21/19
Длина/ширина/высота, мм	4865/1880/1720
Колесная база, мм	2850
Расход топлива, л/100 км	16,2/9,0/11,6
Максимальная скорость, км/ч	207
Разгон 0–100 км/ч, с	8,9
Емкость бака, л / в ид топлива	80 / А-95
Снаряженная масса/полезн. нагрузка, кг	1908/640
Диаметр разворота, м	11,4
ЦЕНА	€42 790



С новым мотором Tribeca заметно прибавила динамики. Она bravо преодолевает повороты, а на страже безопасности стоит серийная ESP

зда

В Европу автомобиль, собираемый на американском заводе Subaru в Лафайете (штат Индиана), добирается морем. И здесь его ждут с нетерпением, ведь после фейслифтинга у прогрессивного SUV'a обновились технические характеристики и появился 3,6-литровый мотор. Эластичный и культивированный оппозитный 6-цилиндровый двигатель развивает 258 сил. Его 350 Нм наделяют 1800-килограммовый внедорожник неплохим запасом тяги. Вперед постоянно передаются 45%, а на корму 55% крутящего момента. Низкий центр тяжести и упругая подвеска обеспечивают «японцу» почти спортивные повадки и завидную надежность в быстрых поворотах. Впрочем, по-настоящему драйверским этот SUV все же не назовешь – руль по-американски независим. Но зато не передает на руки удары от неровностей дороги.

Самый массивный из всех Subaru,