



Subaru Tribeca Самая-самая

С моделью Tribeca читатели журналов «Тест-драйв» уже знакомы по предыдущим материалам (см. «Тест-Драйв» № 3 за 2005 г. и № 2 за 2006 г.). С мая 2005 года информацию о продаже в Украине В9 Tribeca можно было прочитать в «Автотеке» – еженедельном приложении к каталогу «АвтоФотоПродажа». С выводом на рынок большого семиместного вседорожника специалисты-маркетологи Subaru планируют занять новые для марки ниши. Если ранее среди большинства моделей можно было выделить спортивную направленность, то в данной модели на первый план выходят комфорт, безопасность и простор. Но обо всем по порядку.

Машина попала на конвейер еще в 2005 году, а на автосалоне в Нью-Йорке в апреле текущего года концерн Fuji Heavy Industries презентовал обновленную версию вседорожника, который утратил приставку В9 в названии.

Главные отличия заключаются в модернизированной ходовой части, двигателе и трансмиссии. Среди внешних изменений следует отметить в основном новые передние части кузова. Если раньше фронт привлекал внимание необычной фальшрадиаторной решеткой и каплевидной светотехникой, то на сегодняшний день дизайнеры решили упростить ситуацию. Обычные трапециевидные фары и располо-

женная между ними решетка радиатора гармонично вписались в силуэт. Более того, с появлением на рынке третьего поколения Forester, налицо стал читаться корпоративный стиль. Тестируемый автомобиль был оборудован биксеноновыми фарами, вместе с которыми предусмотрены и омыватели. Завершает обновленный образ дизайн колесных дисков, который стал более спокойным. В целом внешность машины можно назвать неординарной, но не вызывающей всплеска эмоций – в ней нет резких спортивных ноток, как и бросающихся в глаза ярких элементов. Зато найти похожий вседорожник вряд ли кому-нибудь удастся.

Автомобиль построен на общей платформе с Outback, поэтому имеет полностью независимые подвески всех колес. Роль упругих элементов выполняют пружины, а схемы подвесок традиционные: спереди стойки типа McPherson, а сзади – «многорычажка». Двигатель модернизированный: его объем равен 3,6 л. Показатели максимальной мощности и крутящего момента практически не изменились, если сравнивать с 3,0-литровым аналогом, зато достигаются при меньших оборотах: 256 л. с. при 6000 об/мин и 335 Н·м при 4400 об/мин. Блок оппозитного мотора отлит из легкого алюминиевого сплава, на каждый цилиндр приходится по четыре клапана, которыми заведует фирменная

система регулировки фаз газораспределения. Несмотря на возросшие тяговые характеристики, расход топлива и уровень вредных выбросов в атмосферу остались неизменными. Двигатель вседорожника с удовольствием переваривает 92-й бензин. Коробка передач осталась 5-ступенчатой, с возможностью ручного выбора ступени. Она получила новый блок управления, пересмотренные передаточные числа и доработанный гидротрансформатор. Невзирая на увеличившийся объем, новый силовой агрегат оказался на 4,4 кг легче, чем у предшественника. За тормозную динамику отвечают дисковые, вентилируемые механизмы на всех колесах, а среди бортовой электроники, помогающей водителю, можно найти антиблокировочную систему ABS с EBD, антипробуксовочную систему и систему стабилизации VSC.

Несмотря на солидный клиренс и постоянный полный привод с электронным распределением крутящего момента (система Variable Torque Distribution с электромагнитной муфтой в приводе задней оси) основные заботы проектировщиков подвески были направлены на обеспечение хорошей управляемости и устойчивости на твердых покрытиях. Несущий кузов не имеет отдельной рамы, что позволяет снизить центр тяжести и улучшить взаимопонимание водителя с машиной.

Тест-драйв: ПОЛНЫЙ ПРИВОД



Флагманский вседорожник может быть 5- и 7-местным, а уровень оснащения предусмотрено три.

Салон Tribeca в свое время был диковинным для поклонников марки, а сегодня стал практически нормой и для других моделей. Необычная центральная консоль плавно перетекает в приборную панель, а оттуда – в дверные карты. В верхней ее части – дисплей с показаниями бортового компьютера, настроек аудиосистемы и показаниями бортового компьютера. Блок аудиосистемы находится в центре – он оснащен крупными кнопками, а к интерфейсу достаточно быстро привыкаешь. Еще ниже – оригинальный блок климат-контроля, показывающий выбранную температуру в отдельном окошке у водителя и пассажира. За селектором коробки передач расположен аккуратный закрывающийся бокс с подстаканниками и подсветкой. В боксе центрального подлокотника разместили две розетки на 12В: например для зарядки мобильного телефона. Там же есть вход для портативного аудиоплеера. Трехспицевый руль с кнопками управления аудиосистемой регулируется по высоте. За ним выделяется красивая оптический панель приборов с двумя глубокими колодцами. Указатели остатка топлива и температуры охлаждающей жидкости решили выполнить без приме-

нения традиционных стрелок – информация выводится с помощью загорающихся «в столбик» секторов. Слева от руля блок управления зеркалами, кнопка включения обогрева лобового стекла в районе «дворников» и кнопка отключения системы стабилизации. Управление светом вынесено на подрулевой переключатель. На подлокотнике двери – блок управления стеклоподъемниками.

Водительское сиденье имеет достаточно широкий диапазон регулировок с электроприводами. После подгонки кресла под себя можно воспользоваться и памятью положений. Посадка больше подходит вседорожнику – высокая, а сиденье вполне комфортное и лишено назойливых валиков боковой поддержки. Единственной не электрифицированной настройкой оставили регулировку интенсивности поясничного подпора. Обзорность характерна для большинства высоких автомобилей – на них удобно маневрировать в городе благодаря просмотру вперед дальше, нежели на легковушке, и немного больше сложностей на тесном паркинге. Покатый капот заставит некоторое время привыкать к переднему габариту, зато наружные зеркала имеют широкий охват по вертикали. Передние стойки крыши отнесены достаточно далеко от глаз водителя, поэтому практически не перекрывают видимости в поворотах.

Задний ряд сидений предлагает вольготную посадку для троих пассажиров. Расстояние от коленей сидящих сзади до спинок переднего сиденья характерно для седанов бизнес-класса. Сиденья разделены в пропорции 2:3 и могут перемещаться в продольном направлении на 20 см. Специально для 7-местного автомобиля можно подвинуть подушки вперед еще на 8 см – для облегчения доступа на третий ряд. Спинки также регулируются по углу наклона, а из центральной секции выдвигается подлокотник с подстаканниками. Центральный тоннель не высокий, а перед ним – консоль с вместительным «бардачком».

Глубокий багажник пятиместной версии лишен лишних «предметов» в виде складных сидений, поэтому он имеет абсолютно ровный пол с двумя ворсистыми крышками. За дальней скрывается удобный бокс, разбитый на множество отделений. Ближе к кромке багажника – отсек с домкратом, инструментом и местом для мелких предметов. Погрузочная высота составляет 70 см, а вот добираться до самого края отделения проще, откинув спинку сиденья через заднюю дверь, в противном случае придется вытереть ногой бампер. При складывании сидений образуется ровный пол, а длина погрузочного отделения составляет почти 190 см. Запасное колесо подвешено под днищем.

Технические характеристики Subaru Tribeca

Кузов, размеры

Тип кузова	универсал
Число дверей/мест	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1837/2405
Длина/ширина/высота, мм	4864/1880/1687
Колесная база, мм	2748
Колея передняя/задняя, мм	1580/1577
Клиренс (дорожный просвет), мм	213
Объем багажника мин./макс, л	1065/2107
Диаметр разворота, м	11,4

Двигатель

Рабочий объем, см ³	3600
Тип	бензиновый
Расположение	спереди продольно
Расположение и число цилиндров	оппозитно 6
Количество клапанов/распредвалов	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	256 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	335 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-92, 95/64

Трансмиссия

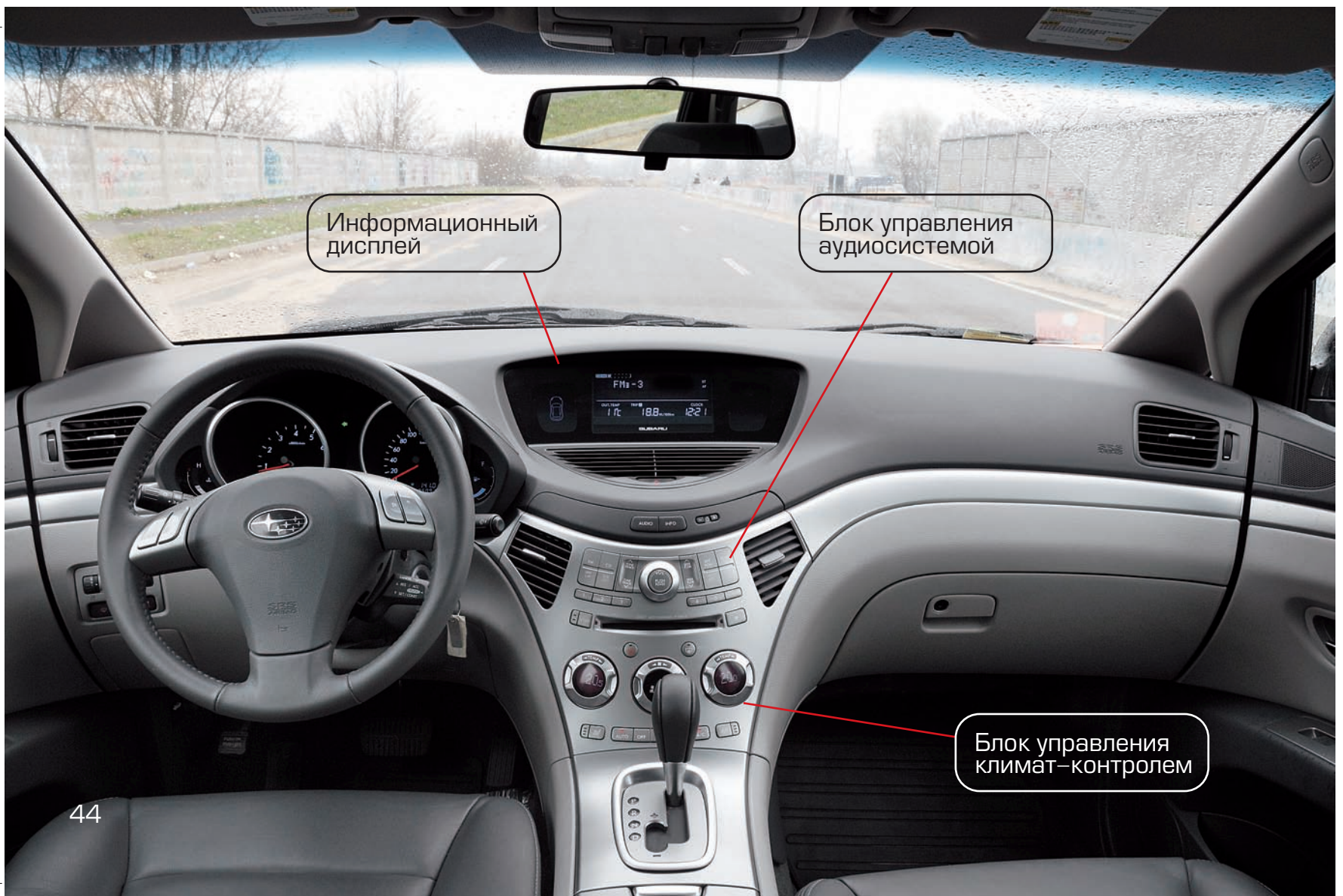
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	5-ст. автоматическая

Ходовая

Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, BA, EBD, VDC, TCS
Размер шин	255/55 R18

Эксплуатационные показатели

Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,9
Максимальная скорость, км/ч	207
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	14,7
– загородный цикл	11,2
– смешанный цикл	13,0
Стоимость тестируемого автомобиля	298 600 грн
Гарантия, период времени/пробег	36 мес./100 000 км
Первое техобслуживание	10 000 км
Периодичность техобслуживания	10 000 км



Стандартная комплектация Subaru Tribeca

6 подушек безопасности (фронтальные, боковые, надувные «занавески»)	Кожаная обивка сидений
Активные подголовники передних сидений	Электропривод передних сидений с памятью и подогревом
Усилитель рулевого управления	Многофункциональное рулевое колесо
ABS, BA, EBD, TCS, VDC	2-зонный климат-контроль
Центральный замок с дистанционным управлением	Аудиосистема с сабвуфером и проигрывателем MP3-дисков
Иммобилайзер	Автоматическая коробка передач
Сигнализация	Противотуманные фары
Электростеклоподъемники и электропривод зеркал заднего вида	Люк с электроприводом
Салонное зеркало с автоматическим затемнением	Рейлинги
Бортовой компьютер	Биксеноновые фары
Круиз-контроль	Легкосплавные диски
	Датчик давления в шинах

Дополнительное оборудование

Камера заднего вида с информационным дисплеем (только 5-местная конфигурация)
Семиместное исполнение
Система DVD для пассажиров заднего ряда (только 5-местная конфигурация)

Среди средств пассивной безопасности можно найти шесть подушек (фронтальные и боковые для водителя и переднего пассажира, и надувные «занавески»), активные подголовники передних сидений, унифицированные места для крепления детских сидений, деформируемую рулевую колонку и тщательно проработанную силовую структуру кузова.

Включение зажигания сопровождается контрольным забегом стрелок приборов к максимальным значениям и включением контрольных ламп. Двигатель можно услышать лишь добавив обороты на холостом ходу, он не ощущается ни шумовым фоном, ни вибрациями. Мотор имеет достаточно бодрый и резкий характер и легко раскручивается более чем до 6500 об/мин. В обычном же режиме коробке передач свойственно спокойствие, поэтому даже при резком нажатии на педаль акселератора рывков практически не ощущаешь. Движение воспринимается плавным и комфортным, хотя габариты и высота немного скрадывают ощущение скорости. В режиме Sport заметны изменения: коробка передач дольше удерживает пониженные передачи при ускорениях и раньше переключается вниз, притормаживая двигателем. В ручном режиме отклики такие же, как и

в спортивном, на дисплей в центре тахометра выводится номер выбранной передачи, а стрелками показывается возможность переключения на повышенную или на пониженную. При достижении максимальных и минимальных оборотов включается следующая передача. Настройки рулевого управления будут удобны и на трассе, и в городе. Tribeca уверенно прописывает длинные дуги, а крутые повороты заставляют водителя поворачивать руль на большие углы. Общая настройка шасси направлена на обеспечение комфорта езды, не забывая также об управляемости. Большие колеса с покрышками размером 255/55 R18 хорошо поглощают дорожные неровности. На трассе не укачивает и не трясет на кочках: подвеска хорошо сбалансирована для дальних поездок. При быстром замедлении проблем не возникает, следует лишь учитывать специфику езды на тяжелом автомобиле и приноровиться к достаточно мягкой и легкой педали.

Благодарим компанию «Субару Украина», официального дистрибьютора Subaru в Украине за предоставленные на тест-драйв автомобили

