



Stejně označení na víku kufru najdete i u verze se silnějším motorem 1,5 litru. Jinak je zadní partie shodná s ignisem.



Velmi jednoduchý a přehledný středový panel obsahuje pouze audio, které neohromí svým zvukem, a ovládání ventilace s příplatkovou manuální klimatizací (+ 35 000 Kč).



Řadicí páka nepatří k nejkratším, stejně jako její dráhy, přesto nepostrádala dostatečnou přesností.



# A dál?

Dál už se vyškrábe jenom velké SUV nebo off-road. Justy však nabízí díky pohonu všech kol nejen lehké terénní vlastnosti, ale také kompaktnost malých vozů za dostupnou cenu a s rozumnou spotřebou.



Palubní počítač oznamuje pouze okamžitou spotřebu, průměrnou jsem vypočítal na 7 litrů.

Máte-li pocit, že jste tohle auto na našich stránkách již někdy viděli, nejste daleko od pravdy. Subaru Justy je totiž pouze derivátem vozu Suzuki Ignis, který jsme již testovali. Proč tedy zkusit něco, co je pouze lehkým facelifem známého modelu? Například proto, že Justy na rozdíl od Ignisu nabízí ve verzi



Interiér je velmi jednoduchý, s velkým množstvím odkládacích schránek. Kvůli absenci středové konzole jsem si nemohl opřít pravou nohu, uvítal bych výrazněji tvarovaná sedadla.

s pohonem všech kol také slabší motor 1,3 litru, a právě tato kombinace byla předmětem našeho testu.

Na první pohled rozeznáte obě dvojčata nejen díky logu na čelní masce, volantu a víku kufru, ale především podle jiného tvaru předního nárazníku a „subarí“ mřížky chladiče. Justy, byť jde

o kukaččí mládě, se do rodu Subaru docela hodí svým nenápadným vzhledem. Díky své délce necelých 3,8 metru se ve městě cítí jako ryba ve vodě, krátký rozvor ho zas předurčuje k nasazení do terénu. Na druhou stranu musíte oželeť převážení dlouhých předmětů. Naopak vyšší a krabovitá stavba karosérie umožňuje



Foto: Jan Dvořák



Při startování mě zaujal zvuk připomínající ožívání pro Subaru typických boxerů, pod kapotou se však nachází řadový čtyřválec z produkce Suzuki. Motor, který mě potěšil v novém swiftu, má s justy o poznání více práce, především kvůli energeticky náročnějšímu pohonu všech kol. Po překročení hranice 4 tisíc otáček je citelný nárůst výkonu, který je pro malé auto dostatečný. V lehkém terénu jsem spíše postrádal točivý moment v nižších otáčkách. Měkčí pružiny a vyšší těžiště způsobují citelné náklony karoserie v zatáčkách, tuhá zadní náprava spolu s masivním diferenciálem dokáže na nerovnostech s vozem

Nejlevnější subaru si troufne i na lehký terén, plní cestu je pro něj brkačka, zvládne i výraznější terénní zlomy. Kromě pohonu všech kol, tuhé zadní nápravy



a vyšší světlé výšky jsou další zbrání do terénu i ochranné plasty po obvodu celé spodní části vozu.



**TECHNICKÉ ÚDAJE**

**SUBARU G3X JUSTY 1.3**



**Největší výkon**

69 kW/6000 ot.

**Největší točivý moment**

118 Nm/4100 ot.

**Nejvyšší rychlost**

155 km/h

**Zrychlení (0–100 km/h)**

11,7 s

**Kombinovaná spotřeba**

6,9 l/100 km

**Dojezd na plnou nádrž**

594 km

**Základní cena**

398 800 Kč

**Cena verze**

441 800 Kč

**CO SE NÁM LÍBÍLO**

Justy je zásluhou své kompaktnosti velmi agilní ve městě i v terénu, díky subaru můžete mít tuto čtyřkolku i s motorem 1,3 litru. Podvozek je nalaďen spíše na lehký terén než na „fezání“ zatáček, pohon všech kol využijete i na silnici za horších adhezčních podmínek. Polohovatelnost zadního opěradla výrazně zvyšuje využití zavazadlového prostoru.

**CO BY SE NÁM LÍBÍLO**

Osobně bych uvítal delší pojezd předního sedadla směrem dozadu, středovou konzoli pro opření pravé nohy a lépe umístěné ovládání zpětných zrcátek. Ve vyšších otáčkách by neškodilo účinnější odhlučnění motoru. Škoda, že palubní počítač ukazuje pouze okamžitou spotřebu, navíc neukazuje hodnoty pod 4,1 litru.

pohodlné cestování dlouháním, a to i na zadních sedadlech. Z pozice pohodlí řidiče bych nejmenšímu subaru vytkl snad jen malý rozsah podélného posuvu sedadla a neergonomické umístění nastavování zpětných zrcátek.

pěkně zacvičit, zadní část dokáže (ne)pěkně poskočit. Kdo chce mít hvězdy v modrém oválu na masce a stačí mu slabší motorizace, pro toho je justy tou správnou (vlastně jedinou) volbou.

Tomáš Krásenský

Zadní opěradlo je dělené a navíc stavitelné ve třech polohách, čímž se výrazně zvyšuje využitelnost kufru.



Pohon všech kol je řešen pomocí viskózní spojky, jež rozděljuje v případě prokluzu točivý moment mezi přední a zadní nápravu.