

Subaru Justy 1.0 Trend



Hranatá karoserie vcelku zapadá do image subaru jako výrobce robustních vozů.

SKRYTÁ IDENTITA

Pohon předních kol, řadový tříválec, délka 3,6 metru,... jak to jde dohromady se znakem Subaru na přední masce?

Menší nápovědou může být druhý znak nacházející se jen o pár centimetrů výš na kapotě. Jeho smysl se může zdát tajuplný, skutečnost je však velmi prozaická – konstruktéři prostě jen potřebovali nějak zaslepit otvor od původního znaku Daihatsu... Zatímco předchozí generace Subaru Justy byla licenčně vyráběným Suzuki Ignis 4x4, u nové generace se vedení značky dohodlo s Toyotou, resp. její koncernovou značkou Daihatsu. Model Sirion je do města jak dělaný, má však pro Subaru jeden menší háček – Daihatsu jej poskytlo jen ve verzi s pohonem předních kol... Jenže právě o to subaru šlo, dostat do svého portfolia model, který mu na evropském trhu u jeho vozů co nejvýrazněji sníží průměrné exhalace CO₂, které právě kvůli pohonu všech kol ostatních modelů rozhodně nepatří k nejnižším.

A v tomto smyslu si Subaru skutečně nemohlo vybrat lépe. Zážehový tříválec, dobře známý také z „koliňat“, je na příděl benzínu (s nímž množství vypouštěného CO₂ přímo souvisí) opravdu skoupý. Ať jsme se snažili sobevíc, ani při dynamické jízdě po městě se nám nepodařilo přesáhnout 7 l/100 km, průměr se pohyboval spíš okolo 5,5–6,0 l/100 km. A slovo „dynamické“ je zde skutečně namístě, protože právě ve městě pružný tříválec, výborně táhnoucí už z nízkých otáček, odvádí skvělou práci – díky lehceji odstupňované převodovce je svižnost jízdy subjektivně i objektivně dokonce ještě lepší než u menšího ayga. Vydáte-li se ale s justym na dálnici, limity motoru se přece jen ukáží. Ve stoupáních vás budou předjíždět dodávky a při rozjezdu do kopce z benzinky to stěží vytáhnete na stovku. Ještě ztelněji než ve městě zde také posádku obtěžuje intenzita neli-



Horní znak má ve skutečnosti za hlavní úkol zaslepit otvor po znaku Daihatsu.



Zadní vertikální svítilny v kolmé stěně připomínají roomster.



■ Svižná jízda po městě, relativně prostorný interiér, nízká spotřeba paliva, pátý třibodový pás, bohatá výbava.
 ■ Stabý výkon na dálnici, hlučnost a vibrace motoru, nepřesné řazení i řízení, příliš nízko umístěná řadič páka, vystupující stropní madla vzadu, vyšší základní cena.

Karoserie

Délka x šířka x výška 3610 x 1665 x 1550 mm, rozvor 2430 mm, pohotovostní/celková hmotnost 890/1390 kg, Zavazadlový prostor 0,225–0,630 m³, objem palivové nádrže 40l.

Podvozek

Vpředu náprava typu McPherson, vzadu vlečná ramena. Vpředu kotoučové brzdy s vnitřním chlazením, vzadu bubnové. Standardní pneumatiky 155/80 R 13. Pohon předních kol, pětistupňová převodovka.

Motor

Řadový zážehový tříválec, čtyři ventily na válec, zdvihový objem 998 cm³, nejvyšší výkon 51 kW (68 k) při 6000/min, točivý moment 94 Nm při 3600/min.

Jízdní výkony

0–100 km/h	13,9 s
Nejvyšší rychlost	160 km/h
Spotřeba	6,1/4,4/5,0 l/100 km

Cena

Justy 1.0 Trend	299 800 Kč
Testovaný vůz	308 600 Kč



Sedadla jsou umístěna značně vysoko, na řadič páku je nutné se natáhnout.



Po odsunutí zadního sedáku a sklopení opěradla vznikne zcela rovná podlaha.



V rámci segmentu je místo vzadu přímo královské.



Ze zadu se subaru od daihatsu liší pouze znakem.

bého zvuku tříválce, vibrace jsou jasně cítit ve volantu i na řadič páce. Ta by se rozhodně mohla pohybovat v přesnější kulise, často jsme měli také problém s řazením jedničky. Páka je navíc umístěna velmi nízko, což ve spojení s naopak vysoko položeným sedadlem nutí řidiče nepohodlně se natahovat.

Řízení postrádá jakýkoliv cit, jízdní vlastnosti ale navzdory pouze třináctipalcovým kolům, vysoké karoserii a relativně komfortně nastavenému pérování špatně rozhodně nejsou. I v ostře projížděných zatáčkách podvozek až překvapivě „drží“, putování přidě vozu ven ze zatáčky přichází postupně. Dalším plusem je vzhledem k délce vozu dobrá prostornost interiéru, což platí i pro místa vzadu, kde by pasažérům místo pro nohy i hlavu mohly závidět i mnohé kompakty nižší střední třídy. Zarážející jsou pouze

tvrdá nesklopná madla nad dveřmi, směřující přímo na spánek vyšších cestujících – nečekaný průjezd přes rozbitý železniční přejezd nechceme domýšlet... O něco delší by ale vpředu i vzadu mohly být sedáky, na šířku také není místa nazbyt – pátý dospělý cestující, jenž ale má k dispozici třibodový bezpečnostní pás, se vejde jen nouzově. Potěší možnost nastavení sklonu zadního, standardně děleného opěradla stejně jako jeho sklopení do roviny. V základu zavazadlový prostor svým objemem 0,225 m³ samozřejmě nijak neexceluje, na nákup ale postačí. Všechny plasty jsou tvrdé, díky své hrubé struktuře ale nevypadají úplně levně. Neoriginálnějším prvkem přístrojové desky je spodní „polička“ ze světlejšího plastu, která ale zčásti omezuje prostor na nohy. Horní uzavíratelná schránka postrádá výplň, uložené drob-

nosti tak v ní při jízdě drnčí. Přístrojový panel je velmi jednoduchý, nechybí v něm ale otáčkoměr ani palubní počítač. Průměrnou spotřebu se však překvapivě můžete dozvědět pouze při jízdě, při zastavení vozu například na křižovatce displej ukazuje 0,0. Volant je nastavitelný pouze výškově, jeho horizontální poloha je však vcelku optimální. Výhled z vozu je výborný všemi směry, potěší také relativně rozměrná vnější zrcátka.

Kamenem úrazu může být základní cena 299 800 Kč, ovšem jen do okamžiku, než nahlédnete do ceníku. Elektrická okna i zrcátka, čtveřici airbagů, dálkové centrální zamykání, autorádio s CD (byť s nevalným zvukem), či dokonce klimatizaci vám ve standardu žádný z konkurentů nenabídne.

Text: Jiří Steiger
Foto: Tomáš Mikule



Měkčené plasty v interiéru nečekejte, výsledný dojem ale není špatný.



Vzhledem k délce vozu pouhých 3,6 metru je objem zavazadelníku 0,225 m³ solídní.



Tříválec je do města jak dělaný, na dálnici se už ale moc nehodí.