

Vzhled není důležitý, když umíš

SUBARU JUSTY G3X

Všeobecně platí, že Subaru si na zvláště přitažlivém vzhledu u svých aut nikdy příliš nezakládalo. Daleko větší důraz kladlo na výkon motoru, jízdní vlastnosti a bezchybný pohon všech kol. Justy v tomto ohledu není výjimkou, ale po radikálním snížení cen se bude pro leckoho jevit jako zajímavá alternativa.

PETR BENZL

Justy jsem k týdennímu testu přebíral poněkud s despektem. Nejmenší evropské subaru se mi vzhledem totiž příliš nelíbí, navíc k testu se mi do rukou dostala pouze slabší třináctistovka. Nepatřím však k lidem, co dají pouze na první dojem. Autu jsem dal šanci se ukázat a ono toho beze zbytku využilo.

Dost místa pro čtyři

Minulá generace Subaru Justy, která se prodávala už kon-

ty proplétalo úzkými uličkami stejně hbitě jako zmije ve svém teritoriu. Problém jsem neměl ani při hledání místa k zaparkování. S délkou 3770 mm a šířkou 1605 mm přesně zapadá do segmentu malých aut, pouze vyšší výška (1565 mm) mírně evokovala příslušnost ke kategorii SUV. Tyto hodnoty společně s rozvorem 2360 mm garantují průměrný prostor pro čtyřčlennou posádku. Pro zavazadla zbývá neohromujících 236 litrů, jež lze v případě dvoumístného uspořádání



LÍBÍ, NELÍBÍ

- + překvapivá suverenita v terénu, výkon motoru, přesnost řízení, dostatek prostoru pro čtyři osoby, výhled z vozu, bohatá výbava
- hlučnost motoru, použité materiály v kabině, nudný vnější design, komfort předních sedadel, zadní tuhá náprava

ČÍM SE CHLUBÍ

Maximální výkon:	69 kW
Maximální rychlost:	155 km/h
Zrychlení 0-100 km/h:	11,7 s
Průměrná spotřeba paliva:	6,9 l/100 km

cem devadesátých let, moc českých zákazníků nenašla. Ryze japonský design byl pro našince těžce stravitelný, více o nezajmu rozhodla vysoká prodejní cena. V roce 2003 nastal zlom. Výroba modelu se přesunula do maďarského Ostřihomu, kde mimochodem probíhá výroba i „sesterského“ Suzuki Ignis. S tím došlo i ke změně designu, linie nové generace Justy

Motor 1,3 ohromil svým výkonem, který se našťastí neprojevil neúměrně vysokou spotřebou.

se znatelně poevropštily. Dalším krokem správným směrem bylo výrazné snížení cen, jež Justy rázem zařadilo mezi nejzajímavější malé čtyřkolky. Pomyslným esem v rukávu může být i bohatá výbava, která už v základu nepostrádá ABS, posilovač řízení, čtyři airbagy, elektrické ovládání oken či rádio s CD přehrávačem.

Velikou výhodou se v průběhu testu ukázaly kompaktní rozměry vozu, díky nimž se jus-

zvětšit na 526 litrů. Palubní deska jde ruku v ruce s vnějším designem, takže ani ona není vzhledově nijak výrazná. Oceňnit jsem však musel výbornou účelnost a funkčnost, zároveň i snahu Subaru o sportovní nádech. Zejména dva kulaté budíky a volant naznačovaly, že sedím ve voze, který vyrábí automobilka proslulá v rallyovém sportu. Z místa řidiče jsem měl slušný výhled, vadila jen absence možnosti nastavení volantu. Přesně podle mého gusta bohužel nebyla ani přední sedadla, delší čas bych v nich rozhodně trávit nechtěl.

Milé překvapení

O pohon testované verze se starala zážehová třináctistovka, jež mě velmi záhy přesvědčila, že moje počáteční skepse byly naprosto mylné. Celkových 69 kW a 118 N.m si umělo s jednotunovým Justy dobře poradit, ale i tak bylo zapotřebí motor neustále udržovat ve vyšších otáčkách. Škoda jen, že jednotka nedávala o sobě vědět pouze vyšší dynamikou. Bohužel nad 4000 min⁻¹ začala nepříjemně stoupat i intenzita hluku. Celkově na mě však agregát, s přihlédnutím k průměrné spo-

řebě, udělal pozitivní dojem. Přestože se jedná o čtyřkolku, v průměru si na klasických silnicích řekl o 7,3 litru benzínu, v terénu pak vzhledem k podmínkám 10 litrů, což je však i tak slušným výsledkem.

Díky vyšší světlé výšce (170 mm) jsem vyzkoušel Justy i v lehčím terénu. Překvapením pro mě bylo, jak suverénně si vedlo. Dobrá ovladatelnost (poloměr otáčení je pět metrů) spolu se systémem pohonu všech kol, který tvoří viskózní spojka, zaručovaly hladkou průchodnost i v náročnějších podmínkách. Na běžných silnicích a za normálních adhezčních

podmínek je Justy klasikou „předokolkou“. Na asfaltových silnicích se negativně projevovala zadní tuhá náprava. Vzhledem k její horší absorpci nerovností zád' znatelně uskakovala. Jinak si malé subaru počínalo celkem zdatně, počítat je však nutno se znatelnějšími náklony v zatáčkách. To je daň za vyšší stavbu vozu. Řízení se obešlo bez výhrad, potěšitelná byla alespoň částečně znatelná odezva od kol. Sečteno a podtrženo, Subaru Justy se sice nemusí líbit, ale díky pohonu všech kol jím za vcelku slušný peněz získáte velmi dobrý automobil.

ŽLUTÁ KARTA

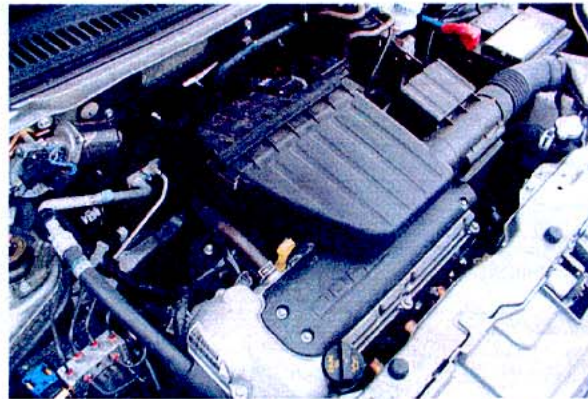
Ačkoliv Subaru výrazně zlevnilo všechny své modely včetně Justy, cena je i nadále taková, že koncový zákazník očekává odpovídající kvalitu použitých materiálů v kabině. Zpracování je sice precizní, ale materiály nedosahují kvalit evropských konkurentů.

ČESKÁ POJIŠTOVNA		Spojení do Klientského servisu: 841 114 114	
HAVARIJNÍ POJIŠTĚNÍ ALLI (Kč/rok) <small>pro uzavření s povinným ručením u ČR navíc 500 Kč</small>			
Spoluúčast	20%	10%	5% 1%
	10 273	12 758	15 633 17 503
POVINNÉ RUČENÍ (Kč/rok)		Subaru Justy 1,3	
Standard (limit 20/40 mil. Kč)		3724	<small>Exklusivní 100 mil. Kč pro škody na majetku a úšly zisk, 100 mil. Kč pro škody na zdraví</small>
Bonus Exclusive (limit 100/100 mil. Kč)		3873	



Interiéru nechybí sportovní nádech, zejména trojramenný volant a bílé budíky vypadají efektně

Foto TRIO



Zážehová třináctistovka byla příjemným překvapením. Škoda jen, že výborná dynamika byla vykoupena vyšší hlučností.

Foto TRIO

TECHNICKÉ ÚDAJE

SUBARU JUSTY G3X

Typ: malé SUV

MOTOR

Řadový zážehový čtyřválec, čtyři ventily na válec, dvě vačkové hřídele

Zdvihový objem válců (cm ³):	1328
Největší výkon (kW/min ⁻¹):	69/6000
Největší točivý moment (N.m/min ⁻¹):	118/4100

PROVOZ

Pohon všech kol (viskózní spojka), pětistupňová manuální převodovka

Maximální rychlost (km/h):	155
Zrychlení 0-100 km/h (s):	11,7
Spotřeba paliva (l/100 km):	město 8,7
	mimo město 5,9
	kombinace 6,9

ROZMĚRY

Délka (mm):	3770
Šířka (mm):	1605
Výška (mm):	1565
Rozvor náprav (mm):	2360
Objem zavazadelníku (l):	236/526
Objem palivové nádrže (l):	41

CENA (Kč)

Základní cena (1,3):	398 800
Základní testovaná verze:	398 800
Testovaný vůz včetně doplňků:	433 000 (navíc klimatizace)



Justy má vzadu klasikou tuhou nápravu, díky níž auto na klasických silnicích znatelně poskakovalo

Foto TRIO