

Subaru G3X Justy



V terénu je justy jako ryba ve vodě. Tam byl určen a tam vyniká.

NEORIGINÁL

To, že justy není typickým subaru, napovídá již jeho vzhled a svezení s ním vás v tom jen utvrdí.

Justy se jako jedno z mála subaru nevyrobí v Japonsku, ale v maďarském závodě automobilky Suzuki, a to společně s jednovaječným dvojčetem Suzuki Ignis. Od něj ho vzhledově odlišuje snad jen maska chladiče a výrazné kruhové mlhovky. K tomu všemu vedla Japonce prostě a jednoduše úspora nákladů.

Pětivedrový hatchback vyniká poměrně nezvyklými proporcemi. Auto je velmi krátké a skoro stejně široké jako vysoké. Právě délka má na svědomí nepříliš příjemné nastupování do vozu, jelikož dveře jsou krátké a konstruktéři nedokázali tento handicap plnohodnotně vyvážit ani dostatečným úhlem otevření. Uvnitř vás přivítá neseřiditelný volant (dnes již celkem rarita), přemíra tvrdých plastů a spíše průměrné dílenské zpracování. Posaz za volantem je hodně kolmý, ale vhodnou pozicí vám pomůže najít výškově stavitelná sedadla. Jinak nelze čekat žádný komfort a je nutné počítat pouze se čtyřmi prakticky využitelnými místy. Zavazadlový prostor o objemu 0,236 m³ také neoslňuje.

Jízdní vlastnosti na silnici hodně degraduje zadní tuhá náprava. Vůz nezbedně poskakuje a naklání se, situaci pochoptitelně nezlepší ani úzké pneumatiky. S justy je prostě nutné si před zatáčkou spíše více než méně přibrzdit. Ovládání vozu příliš nepříjemný ani řazení, které se

vyznačuje odporem na neutrálu a zároveň má gumový projev při zařazení převodového stupně. Velkým kladem vozu je naopak obratnost. Solidní rejď a malé rozměry jsou ve městě neocenitelnou výhodou. Mezi klady se řadí i terénní schopnosti vozu, kde se z nedostatku na silnici stává klad (mluvíme samozřejmě o zadní tuhé nápravě). Vůz se směle tváří, že by s terénními pneumatikami zdolal jakýkoli terén. Limitujícím prvkem je hlavně světlá výška.

Pod kapotou testovaného vozu se nacházel nejmenší motor nabídky, zážehový třináctistovka s výkonem 69 kW a s točivým momentem 118 Nm. Ta vykazovala poněkud mrtvolný projev v otáčkách do 3500 až 4000 tisíc. Poté došlo k výraznému zlepšení a vůz se choval příjemně živě. Bohužel ono vytáčení je spojené také s výraznějším hlukem v kabině a vyšší spotřebou. Ta se v průběhu testu pohybovala přibližně půl litru až litr nad údajem udávaným výrobcem. Více nás však trápil objem nádrže. 41 litrů neposkytuje vozu příliš velký dosah.

Za možnost vlastnit subaru si v případě základní ceny testovaného vozu připlácíte 50 000 Kč oproti srovnatelnému a navíc lépe vybavenému ignisu. Zdali je to hodně, nebo málo a zda se to vyplatí, musí posoudit každý sám.

Text: Věra Vostrá
Foto: Pavel Novák



Motor je k dosažení dynamické jízdy nutné vytáčet, v interiéru vás čekají tvrdé plasty, spartánský vzhled a občasná povrzávání.

auto motor sport HODNOCENÍ



- Dobré terénní schopnosti, obratnost, solidní spotřeba a nízká sazba povinného ručení.
- Horší dílenské zpracování, jízdní vlastnosti na silnici, hluk v interiéru a relativně vysoká cena.

Karoserie

Délka x šířka x výška 3770 x 1630 x 1605 mm, rozvor 2360 mm, pohotovostní a celková hmotnost 1005/1470 kg. Objem palivové nádrže 41 l.

Podvozek

Vpředu náprava typu McPherson, vzadu tuhá náprava, brzdy vpředu kotoučové s vnitřním chlazením, vzadu bubnové. Pneumatiky 165/70 R 14. Stálý pohon všech kol, pětistupňová manuální převodovka.

Motor

Zážehový řadový čtyřválec, čtyři ventily na válec, zdvihový objem 1328 cm³, největší výkon 69 kW (94 k) při 6000/min, točivý moment 118 Nm při 4100/min.

Jízdní výkony

0 – 100 km/h	11,7 s
Nejvyšší rychlost	155 km/h
Spotřeba	8,7/5,9/6,9 l/100 km

Cena

G3X Justy 1.3	398 800 Kč
Testovaný vůz	442 600 Kč