



Hopp, egy újabb év: szempillantás alatt eltelt a katasztrófák, maja világvége és egyéb agyrémek által feldobott 2012-es esztendő. Főösleges unalmas visszatekintőkbe vagy még hasztalanabb feltételezgetésekbe bonyolódni, essünk neki úgy a 2013-as évnek, ahogy a négykerekű világ többi játékosa: robbanjunk bele a közepébe.

Tél van, fagy és hó. Aki nem hiszi, szíveskedjék a falon ütött, áttetsző, iparilag előállított kvarc-homok módosulat által szigetelt üregen át meggyőződni. Azonnal felmerül a gondolat, hogy a lakásban vagy a második otthonnak nyilvánított füstös kocsmában üldögélve a kinti körülmények egészen elviselhetőek,

de mi van akkor, ha ki kell menni?

Az 1x2 is elvisz messzire, főleg egy pár jó téli bakancssal, de aki nem szívesen vág neki egy laza 100 kilométeres sétának, annak szüksége lesz a fosszillis üzemanyagot emésztő fémhintóra. A „perec” mögött eltöltött jó pár év után nyugodtan kijelenthetem, hogy a legjobb téli gumi és a legsuperebb hólánc mellett is elkél nálunk a négyszernégy.



Hiába a sok technikai vívmány: ESP, aktív kormányzás, kipörgésgátló vagy egyéb intelligens

rendszer, a legjobb az, ha mind a négy kerék egyszerre próbálja az egyenes vonalú, egyenletes mozgást lemodellezni az aszfaltra.

A **Peugeot** ha kicsit megkésve is, de felébredt álmából, és rátört a németek és japánok által kitaposott mini-SUV ösvényre. A Juke a vagány gyerek, amellyel a Nissan igazán megmutathatta, hogyan is kell ezt csinálni: vagány külső, trendi felszereltség és okos technika egy kompakt, városi kisautó méretű héjban.

A villámosok Mokkaja még csavar egyet a történeten, faji besorolás szerint mini egyterű eszjűvé offroader. Természetesen senki ne számítson Defenderes vagy GAZ-os, esetleg ARO-s terepképességekre, ezek az apró masinák inkább a tél átvészelésében segítenek, mintsem a dzsungel letarolásában. Pofások, aranyosak, a csajok egyenesen imádják, közben egy alacsonyabb sípálya közelébe is eljuttatnak minket.



A Peugeot anyagi nehézségei ellenére pontosan ebben a feltörekvő szegmensben szeretne felkapaszkodni és egyben rendet is csinálni. **Szteroidokon hízlalta a 208-as kódjelű**

kisautóját

, megdobta egy nullással és némi

macsó porral, és voilá: megszületett a

008

-as.

2

Bontott forma, amely formabontó

Biztosan megosztja majd az autós társadalmat a kis francia formaterve. Fiatalos, dinamikus és modern a küllem, bár ez nem meglepő, hiszen az alapul szolgáló 208-as is tetszetős darab.

Az orrésznél érdemes a csámcsogást kezdeni. Első ránézésre nagyon soknak tűnik: matt fekete szoknya, krómágyas ködlámpával és álalumínium motorvédővel. Ha még nem teltünk el a látvánnyal, akkor jöhet a kitüremkedő pofacsontra hajazó fény-árnyék vonal, a full króm hűtőrács és a világító elemek.

A lámpák formailag besorolhatatlanok. Konvex sokszögek, LED csík, lencsés projektor. Jó dolog a hedonizmus, főleg ha francia. Morcos a motorháztető, rajta lakik a kis oroszán, alatta az átköltöztetett márkajelzés. Mint mondtam, egyszerre sok, kicsit kusza, és valahol olyan, mint az érdekes arcú lány: minél többet nézzük, vagy minél több a sör, annál jobban megszokjuk a formát.



Oldalról sem jobb a kép. **Mintha a Juke lendületes formatervét akarták volna a Mokka testére ráhúzni. Hát, izé, hm, nem sikerült.** Védelmére legyen mondva, szép a matt fekete szoknya, az alu díszléc az ajtó alatt, és a felni se kutya, de talán pont ezért fájdalmas, hogy túljátszották az egészet. Tetszetős a tetőcsomagtartó rudazata és a hatalmas üvegtető, amely a hátsó sor közepéig világítja az utasteret.

Hátul is ugyanaz a baj a 2008-cal, mint elöl. A francia boszorkánykonyhát mintha elkerülte volna a kevesebb néha több bölcsessége, a képek magukért beszélnek. A beltér viszont egyelőre rejtve marad. Ha sikerül kisebb módosításokkal a 208-as utasfülkéjét átmenteni az összkerekes testvérbe, akkor némileg

enyhülnek a külső formaterv okozta sérelmek.

A 4160 milliméteres miniszörnybe a Peugeot és PSA legújabb fejlesztései kerülhetnek majd. Még semmi sem biztos, de rebesgetik az új, három hengeres, 1,2 benzineszt csakúgy, mint az e-HDI fogyasztási bajnok gázolajost.



Aki az izmosabb aggregátokat szereit, annak az 1600 köbcentis, azt a turbó benzinessel kecsegtetik 154 lóval és nem kevés nyomatékkal. Még nem tiszta, hogyan oldják meg az összerék meghajtást, de a PSA-n belül pár gyártónak (például a Mitsubishinek) nem idegen, ha mind a négy keréknek egyszerre kell kaparnia.

Igazi világhódítónak indul a 2008-as

Három helyen folyik majd a jövevény gyártása. Első körben odahaza, a mulhouse-i üzemben pattintják össze a minifraciát, később becsatlakozik a kínai és a brazil gyártósor is. Hivatalosan a három hónap múlva esedékes Genfi Autószalonon mutatkozik be a kettő dupla nulla 8, addig a technikai részletek és az árképzés is kikristályosodik.

Elég nehéz egyértelműen állástfoglalni az új francia mini SUV-val szemben. Ha választanom kéne, nálam a Juke a befutó. Bár kicsit csajos, de technikailag és motorizációban a legfejlettebb. Azért nem olyan rossz ez a kisoroszlán sem, biztosan talál majd magának piacot és vásárlót is, de engem nem tud meggyőzni.