



Eddig az unalmas, török testvérére hajazó külsővel a szerény büdzséjű kisiparosokat próbálta behálózni a **Fiat**, de most felpécizte az **Adventure**-t: a fiatalabb, kalandra kiéhezett vásárlóközönséget akarja a showroomokba csalogatni.



A beszédes nevű Adventure kivitel igazi kalandfílingre csábít a vetélytársakhoz képest filléres áron.

Teherautó személyautós kényelembe ágyazva

A legújabb olasz-brazil kreáció elsőre egy felcícomázott cementszállító benyomását kelti, ami részben igaz is, de távol áll a valóságtól. A kasztnit az alap **Strada** biztosítja, ami egy **Punto** Evo (régi Grande Punto) orrrészel felvértezett, kétajtós pickup. Ezzel nem is lenne semmi gond azonkívül, hogy bűnronda.

Az utolsó ráncfelvarrással felfrissült az orr, de ez vajmi kevés lenne ahhoz, hogy becsalogassa az alapkoncepciót messziről elkerülő, újkeletű vásárlóközönséget. **A megnyerő imidzs érdekében sokkal többet kellett koptatni a ceruzákat a tervezőasztalon.**



Szerencsére a műanyagok indokolatlan felhasználásától a Fiat sem riad vissza, ezért a hiányzó dögös potenciált temérdek PVC kiegészítő-elemmel pótolták. Az első spojlert vastag, matt színű műanyag rengeteg borítja, a dupla ködlámpa párost mélyen a lökhárítóba süllyesztették, megvédve az „agresszív” terepezés esetleges következményeitől.

Csilivili, álműanyag motorvédőre már nem futotta, de talán jobb is így, ne becsüljük túl a gépünk képességeit. A színre fújt karosszériaelemeket matt pajzsként védi az orrrészre aggatott műanyag tenger. Nem maradhattak érintetlenül a világító elemek sem, a burát befeketítették,

a sportosság távol áll ettől a kalandszekértől.

Az oldalnézet még impozánsabb. A kerékjáratokat méretes, vastag, a kasztni vonalából jócskán kiálló védőelemek borítják. **Az erdei macsó feeling kedvéért** úgy alakították ki őket, hogy kinézetre az „éppen most csavaroztam fel a masinára” érzetet keltsék. Nem spóroltak a hasmagassággal sem, a gyári fotókon egyenesen minden dombot meghódító katonai járműnek tűnik a Strada.

A hatásvadászat itt nem áll meg: mindkét oldalra jutott krómozott fellépő, pontosan olyan, amilyen a nagyoknak is van. Egyelőre nem sikerült megfejtennem, milyen célt szolgál a kabint a rakodótértől vizuálisan elválasztó plastik álbukókeret.

Borul

ásnál nem véd

, esetleg kenut, hódeszkát vagy egyéb sporteszközt lehet felkötözni rá.

A hasznos terhet szállító részlegnek sem kell szégyenkeznie. Kicsit butácskára sikeredett a hátsó világítópár, de a kivített reklámozó felirat enyhén javít az összképen. A nyers méretek alapján a kompakt szakosztály képviselője szeretne lenni, a padlólemezt a Palio világtípus biztosította. A szekér teljes hosszban 4,4 méteresre nyújtózik, 1,66 m széles és a tengelytáv is 2,7 méteresre sikeredett.

A beltér ismerős, személyautós

A megfizethetőség érdekében nem terveztek teljesen új belteret a Strada Adventure kivitelének. Az utastérben a jó öreg Albea pilótafülkéje köszönt minket, bár került egy kis fűszer a lecsóba. A visszajelző elemek a Grande Puntóból vannak, de a kormánykerék és a többi, késői kilencvenes éveket idéző elem a már említett töröknél összezsavazott masinából származik.



Az aggregát kormos, a differencial elektromos

A Strada egyetlen motorizációval rendelhető, de legalább a jobbikfajta aggregátból jutott a motorháztető alá. A meghajtásról egy utolsó generációs ezerháromszáz JTD erőforrás gondoskodik. A 95 talján ló erejét felvonultató egység 200 Nm-es forgatónyomatékkal bír, ami leírva nem sok, de legalább szerény az étvágya.

Az aggregát akár 630 kilónyi hasznos terhet is megmozgat a kasztnin kívül, és közben az Euro 5 környezetvédelmi normát is teljesíti. Ha nem kergetjük túlságosan a Stradát, **akár 5,3 liter gázolajjal is megelégszik 100 kilométeren**, vegyes ciklusban.



A legnagyobb vicc az új, terepjáró-hacukás Fiat kisteherautóban az, hogy nem igazi terepjáró. Sajnos a Palio padlólemez nem ad lehetőséget mind a négy kerék aktív megmozgatására, **a Strada csak elöl kapar**

. Fájdalomdíjként kapott elektronikus differenciálművet, de a féktárcsák és pofák indokolatlanul gyors koptatásán kívül nem ad sokat a meredekebb emelkedők legyűréséhez.

A hivatalos lepelrántást

jövő hét közepére tervezték az olasz marketingesek. Nagy valószínűséggel Európa többi része is kap majd a Brazíliából visszaigazolt áltreptáróból, sőt előfordulhat, hogy a hazai piacra is kerül néhány darab, ha lesz igény rá. A hivatalos árfekvés még nem publikus, de annyit sejthetünk, hogy **még a legcicomásabb egyed sem lépi át a húszezer eurós pszichológiai határt.**

Nem rossz ötlet a Fiattól ez a szabadidő – pick-up hibrid, de akkor lett volna érdekes, ha a Sedici-SX4 ikerpár összerék-meghajtását gyúrták volna alá. Ha sikeres lesz a talján modell, akkor **várjuk a Dacia választ**, mert kínálatukban szerepel hasonló méretű és kialakítású Logan kisteherautó.